

El pas a gual de la Via Augusta pel riu Cervol (Traiguera, Castelló)

Ferran Arasa*

Resum

En aquest article estudiem les restes del gual de la Via Augusta conservades al riu Cervol (Traiguera, Castelló) que s'han topografiat. A partir d'aquest cas abordem la problemàtica d'aquest tipus de passos en les vies romanes.

Résumé

Dans cet article, nous étudions les vestiges du gué de la Via Augusta conservés à le Cervol (Traiguera, Castellón) qui on été topographiés. A partir de cet cas, nous abordons la problematique de cette classe de passages dans les voies romaines.

Aquest article referit a l'estudi de les restes conservades del pas a gual de la Via Augusta pel riu Cervol (Traiguera, el Baix Maestrat), es va efectuar en el marc del projecte: "Les comunicacions terrestres en època romana al País Valencià", desenvolupat en els anys 2004-2007, dins del "Programa Anual d'Excavacions Arqueològiques Ordinàries" proposat per la Universitat de València l'any 2004 i finançat per la Conselleria de Cultura i Esport de la Generalitat Valenciana. Els treballs topogràfics van ser realitzats en agost de l'any 2004 per J. Blasco, F. J. Fernández i M^a A. Rubio de l'empresa Global Mediterránea S. L.

ANTECEDENTS

Les primeres referències al traçat de la Via Augusta pel Baix Maestrat, entre els segles XVI i XVIII, tracten de la troballa de mil·liaris i la reducció de les postes. No serà fins al segle XIX quan apareixen les primeres referències a les restes arqueològiques del camí. La primera notícia és del rector Prades (1596, 378) sobre els mil·liaris que encara es veien al final del segle XVI: "*Porque todo este espacio (de Traiguera a Tortosa) hasta un quarto de legua hay destas columnas derechas y derriba-*

das; y del dicho lugar donde se parte del camino de Ulldecona hasta mas alla de las Cuevas no se parece ninguna ni derribada ni derecha". Pocs anys després es fa ressò d'aquesta notícia l'historiador Escolano (1611, 628): "*...muchas columnas que desde tiempo de Romanos han quedado, y quedan aun...*" [...] "*Tambien en Trayguera, al extremo de nuestro Reyno, en una encruzijada, donde se parte el camino de Ulldecona y Tortosa, queda otra en pie, que los Christianos le han hechado una cruz encima.*" Aquest mil·liari és el conegut com la Creueta, encara conservat al mateix lloc (Chabret, 1907, 37; Esteve, 1994, 6; Rosas, 1995, 242; Arasa, 1996, 565-566, figs. 1-2; Esteve, 2003, 31-33; Corell, 2005, 211-212, núm. 2). Per a aquest cronista, el traçat de la via era costaner, ja que -encara que no el descriu- en aquest tram redueix les postes a localitats del litoral. Això no obstant, en un altre paràgraf explicita que ja aleshores hi havia partidaris d'un traçat interior: "*Algunos de los que quieren que el Itinerario de Antonino se haya de entender por el camino Real que hoy tenemos de Tortosa a Valencia, y no por la marina, creen que (Intibilis) seria la Jana.*" (Escolano, 1611, 669).

La consolidació del model interpretatiu que defensava un traçat per l'interior té lloc en el segle XVIII de la mà de figures com Valcárcel i es basa en

*Departament de Prehistòria i Arqueologia. Universitat de València. Av. Blasco Ibáñez, 28, 46010 València. <Ferran.Arasa@uv.es>

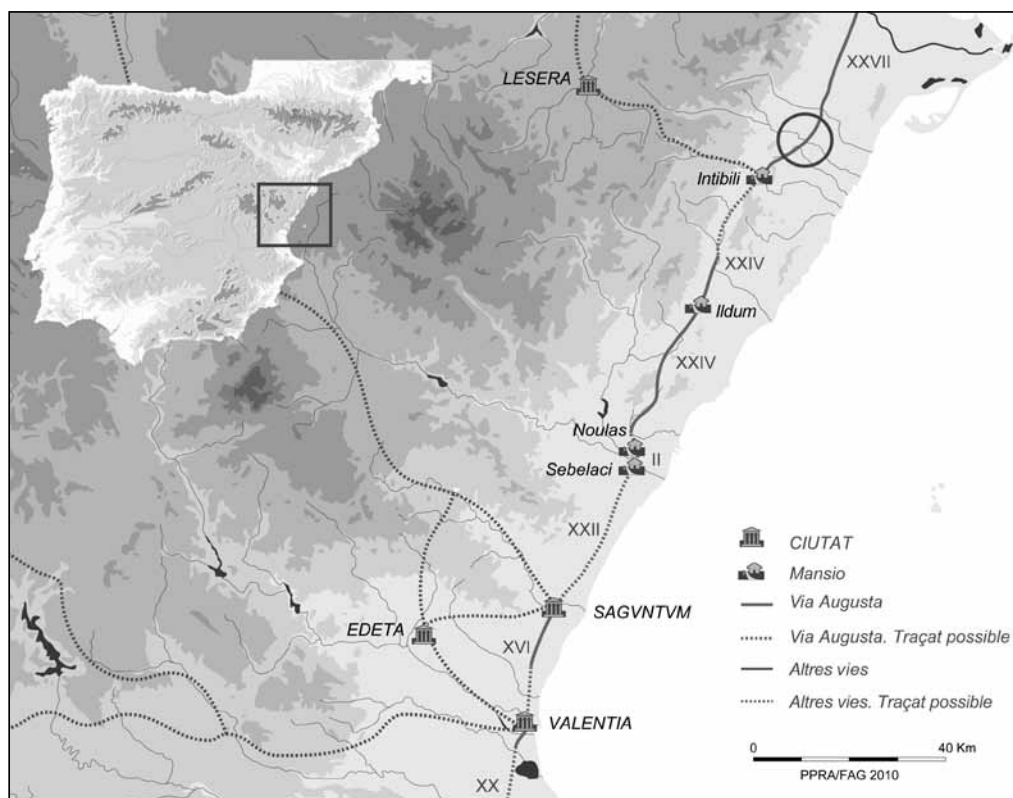


Figura 1. Mapa del País Valencià amb la xarxa viària principal d'època romana. A la part superior, encerclat, es localitza el gual del riu Cervol.

la distribució dels mil·liaris, no en la identificació de les restes arqueològiques del camí. Aquestes apareixen en la bibliografia en el segle XIX, per primera vegada en l'obra de l'historiador morellà Segura y Barreda (1868, I, 159-160), que descrivia el traçat de la via a partir de la localització de les postes; en un paràgraf al·ludeix de manera genèrica a les restes conservades (mil·liaris i ponts), entre les quals destaca: "...un fondo de casquijo y argamasa que sigue la línea desde San Mateo, por Cabanes y Onda hasta Murviedro". En la dècada següent, Mundina (1873, 587) també esmentava, a menys d'un quilòmetre de Traiguera, "...un cordón de piedras, interrumpido de trecho en trecho, y que va directamente á Tortosa, el cual se cree sería alguna de las vías romanas."

Cap a principis del segle XX l'historiador saguntí Chabret descriu el traçat general de la Via Augusta per terres de Castelló en un treball monogràfic que va quedar inèdit a la seua mort l'any 1907 i es va publicar setanta anys després (Chabret, 1977). Alguns anys després, Senent (1923, 724) descriu el traçat de la via entre els rius de la Sénia i el Millars i n'esmenta restes al Camí Vell de Tortosa (Traiguera): "...vestigis de camí formats per llarga fila de pedres gruixudes i restes d'empedrat

que es trobaren a prop de Els Hostalets, no lluny del riu Cènia." Anys més tard l'historiador tortosí Baye- rri (1948, 566-574) recull les opinions de Senent i Betí i descriu de manera general el traçat de la via per terres castellonenques. Les restes esmentades per Senent possiblement estaven situades a l'encreuament de la via amb el camí de la Fusta i encara eren visibles fins a l'any 1979 quan Morote (1979; 2002, 88, lám. IV) les pogué fotografiar i donar a conèixer en la seua tesi de llicenciatura sobre les vies romanes al País Valencià, que s'ha publicat posteriorment. Els terrenys situats als dos costats del camí en part s'han transformat en regadiu en els darrers anys, el que ha suposat la realització de remocions de terra sense cap control arqueològic.

La primera referència al pas del riu Cervol mitjançant un gual figura en el llibre d'Arasa i Roselló (1995, 101-102) sobre la xarxa viària romana al País Valencià, i l'hem esmentat en síntesis posteriors (Arasa, 2006, 104). Finalment, en el seu llibre sobre la Via Augusta entre les ciutats de Dertosa i Saguntum, Esteve (2003, 31) explica que, com aquesta va recta de banda a banda del riu i està tallada en els dos marges, devia haver-hi un pont que devia ser de fusta perquè no es veuen senyals d'obra antiga.

EL TRAÇAT DE LA VIA AUGUSTA PEL BAIX MAESTRAT

Segons els itineraris, la primera posta que hi havia a 27 milles (39,90 kilòmetres) al sud de Dertosa era Intibili (Fig. 1), que la major part dels autors redueixen a la població de Traiguera, el primer assentament romà fins ara conegut pel qual passa la via des del riu de la Sénia (Arasa, Rosselló, 1995, 102; Morote, 2002, 152; Esteve, 2003, 34). Des d'aquella ciutat la via s'enfila cap al sud cercant el corredor prelitoral de Godall, per on segueix el traçat de la carretera TV-3314 en direcció sud-sud-oest, un tram de la qual serveix de límit municipal entre els termes municipals d'aquesta població i Ulldecona. Ja en el terme d'aquesta, a 1,60 kilòmetres al nord del riu de la Sénia, frontera històrica amb Catalunya, en el punt on la carretera gira en direcció sud-est cap a la població seguint el traçat de l'antic Lligallo de Sant Jaume, s'observa una bifurcació en què el camí principal es dirigeix cap a Sant Joan del Pas, per on travessa el riu en un tram on aquest va prou encaixat que obliga el camí a descriure uns tancats ziga-zagues per a poder guanyar el desnivell existent als dos costats. Però des d'aquella cruïlla s'observa -com una prolongació de la carretera- una traça de 300 metres de longitud orientada cap al sud que correspon a un camí rectilini avui abandonat de 2,50 metres d'amplària. A continuació aquest camí es perd al llarg d'uns altres 300 metres i torna a aparèixer a una distància pròxima a 1 kilòmetre al nord del riu. Es tracta d'un camí de terra d'uns 3 metres d'amplària que segueix un traçat sinuós i s'aproxima al peu de muntanya de les Tosses fins a la carretera TV-3319 a l'altura de les cases del Pas. El gual està situat a uns 50 metres cap a l'oest, i pel marge nord del riu el camí davalla descrivint un suau ziga-zaga. Aquest pas està situat a 800 metres més cap a l'est i resulta més accessible que el de Sant Joan perquè el riu no va tan encaixat.

Després de travessar el riu per un gual modern de formigó, el camí remunta l'escàs desnivell del marge sud del riu per una rampa i entra en terres valencianes. A partir d'aquest punt el camí Vell de Tortosa segueix una llarga recta de 5 kilòmetres pel terme municipal de Traiguera fins al barranc de Carbó, en un tram de terreny molt pla. A 2,70 kilòmetres al sud del riu de la Sénia se li uneix diagonalment el camí del Mas de don Joan procedent de Sant Joan del Pas que correspon a la variant oest anteriorment esmentada. El camí més antic, possiblement la Via Augusta, deu ser el més oriental perquè presenta un traçat rectilini coherent amb tot l'existent al sud del riu, mentre que l'altre

-el que passa per Sant Joan- sembla una variant posterior que escurça lleugerament el trajecte entre ambdues bifurcacions i se li uneix diagonalment. Des de la unió amb el camí del Mas de don Joan, el Camí Vell de Tortosa serveix de límit entre els termes municipals de Sant Rafael i Traiguera al llarg de 800 metres fins a l'encreuament amb el Camí de la Fusta que es dirigeix cap a la costa, poc després de travessar la CV-11 que ve de Sant Rafael. Entre aquesta carretera i el Camí de la Fusta, en un tram de poc més de 600 metres, el camí s'ha eixamplat en els darrers anys i arriba fins als 6 metres d'amplària. Aquesta refacció del camí és prou general i deu haver fet desaparèixer restes de la via.

Poc abans d'arribar al barranc Fondo, situat a 1,60 kilòmetres de l'encreuament amb el Camí de la Fusta, a la partida del Clot de Narí el conglomerant rocós comença a florear en el camí, i en alguns punts s'observen roderes d'aspecte antic que poden seguir-se al llarg d'alguns metres, presenten diverses alineacions i no donen una amplària uniforme. Ací el terreny comença a ser més irregular i per a salvar el desnivell d'una petita clotada el camí descriu una curta i oberta essa. A partir d'aquest barranc el camí està asfaltat i segueix un traçat més irregular, amb curts trams que presenten lleugers canvis de direcció, amb una amplària aproximada de 3,50 metres. Més endavant travessa el barranc de Barbiguera, que presenta un important desnivell, i descriu una àmplia essa amb llargues i pronunciades costeres pels dos costats. Més enllà de l'encreuament amb el Camí del mas d'en Cabanes el ferm torna a ser de terra compactada amb grava, i al poc va girant cap a l'oest i comença a davallar suaument per les terrasses del riu Cervol fins al camí asfaltat que el voreja.

Després de travessar el riu Cervol pel gual que ací estudiem (Fig. 2), la via -coneguda com el Camí de Traiguera al Pas- segueix un traçat prou rectilini, pròxim i paral·lel a la carretera CV-11. El camí està asfaltat i segueix en direcció sud-oest en un tram de 1,30 kilòmetres travessat per l'assagador del Bovalar. Ací el camí segueix un terreny ondulat, on poden observar-se alguns lleugers canvis de direcció en curts trams. En aquesta zona, a uns 4 kilòmetres al nord de Traiguera, en el Collet Roig, Senent (1923, 723) va donar a conèixer dos fragments del primer mil·liari de la via identificat en territori valencià. Atribuït inicialment a l'emperador Trajà, Lostal (1992, 97-98, núm. 94, làm. L) en va revisar la lectura i va plantejar la seua possible dedicatòria a Caracal·la (Arasa, 1992, 233-237, làm. I; Esteve, 1994, 5-6; Solana, Hernández- Guerra, 2002, 110-111, núm. 19; Corell, 2005, 209-211, núm. 1; Solana, Sagredo, 2008, 325, núm. 13). A

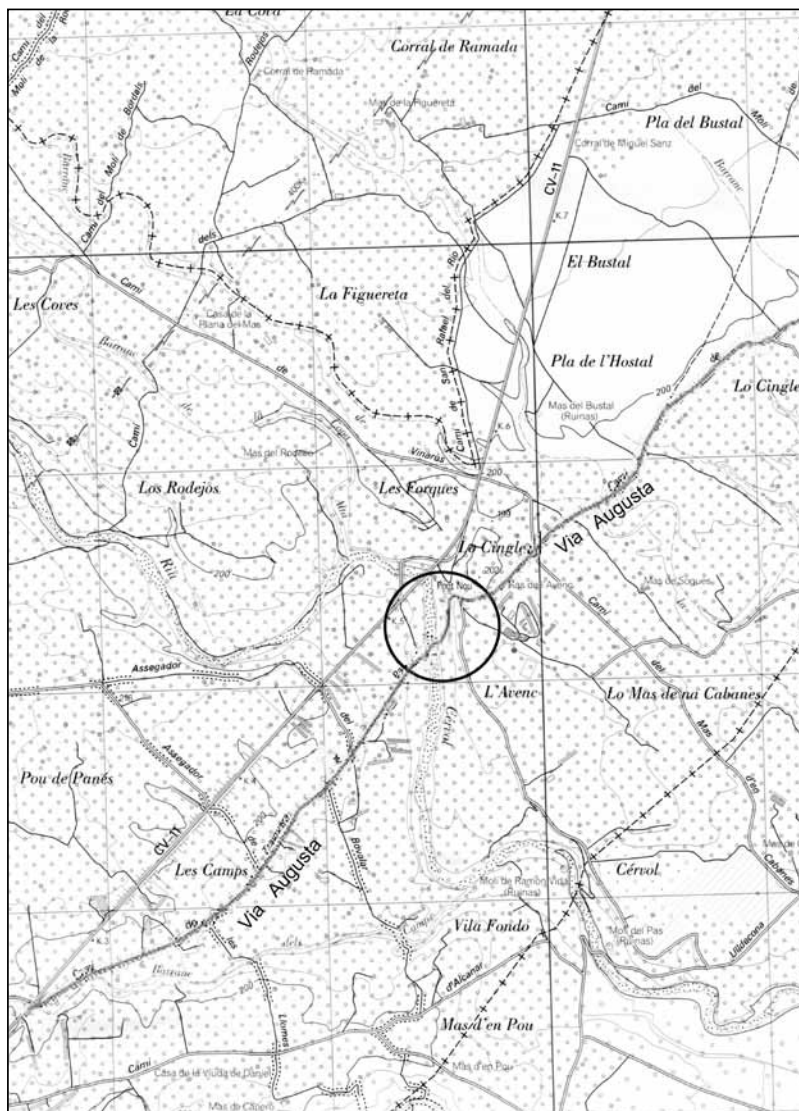


Figura 2. Mapa E. 1:25.000 de l'IGN (Fulla 54.IV). La Via Augusta apareix repassada i el gual del riu Cervol encerclat.

continuació la via comença a girar suaument cap al sud-oest aproximant-se a la carretera CV-11 fins a travessar el barranc dels Camps, que devia traspasar per on ho fa aquesta. Des d'ací, el camí ha desaparegut per les obres d'ampliació d'aquesta carretera, ja que hi anava paral·lel pel costat oest. Així es pot reconèixer en les edicions antigues dels mapes topogràfics i en les fotografies aèries anteriors als anys 90. Poc més endavant, a 1,90 kilòmetres al nord de Traiguera, a l'encreuament amb el Camí d'Uldecona, es conserva el miliari escapçat de la Creueta, esmentat per Escolano (1611) i possiblement desplaçat del seu emplaçament original. En el darrer tram fins a Traiguera, a menys de 1 kilòmetre de la població, és on Mundina (1873) esmenta "...un cordón de piedras, interrumpido de trecho en trecho..." El Camí Vell de Traiguera gira-

va cap a l'oest i s'aproximava a la població passant pel costat de la Font i travessant el barranc homònim, per a pujar pel carrer del mateix nom a la lloma que ocupava, situada a una altitud de 271 metres. Possiblement la via passava pels seus peus, on devien trobar-se les instal·lacions de la posta.

EL GUAL DEL RIU CERVOL

A les comarques septentrionals del País Valencià la xarxa fluvial està formada per nombrosos barrancs i rambles de caràcter efímer; només el riu Millars té un cabal perenne i abundant (Segura, 1987). També es tracta en general de cursos curts: la majoria no arriba als 50 kilòmetres i només el riu Millars supera els 100 kilòmetres. D'altra

banda, són cursos que naixen en altures moderades; excepte el Millars i els seus afluents, la majoria s'originen en cotes inferiors als 1500 metres i fins i tot tenen la seua capçalera per davall dels 1000 metres (Mateu, 1982). D'altra banda, la xarxa fluvial reflecteix les dues grans direccions estructurals del relleu: la ibèrica i la catalana. La primera està representada pels barrancs i rambles que travessen el territori d'oest a est: riu de la Sénia, riu Cervol, rambla de Cervera, riu Millars, riu Sec de Borriana, etc. L'orientació catalana es fa palesa en aquells cursos que mantenen una direcció nord-est-sud-oest en tot o en part del seu recorregut i es localitzen en les fosses septentrionals: riu de Les Coves, rambla Carbonera, riu Sec de Borriol, barranc de Cabanes, etc.

Els llits de les rambles presenten una morfologia molt característica. En general són cursos amb pendents elevats, ja que deuen superar forts desnivells en un curt recorregut; són habituals els valors superiors al 2 per cent i fins i tots alguns, com ara el riu de les Coves, superen el 6 per cent. Al llarg

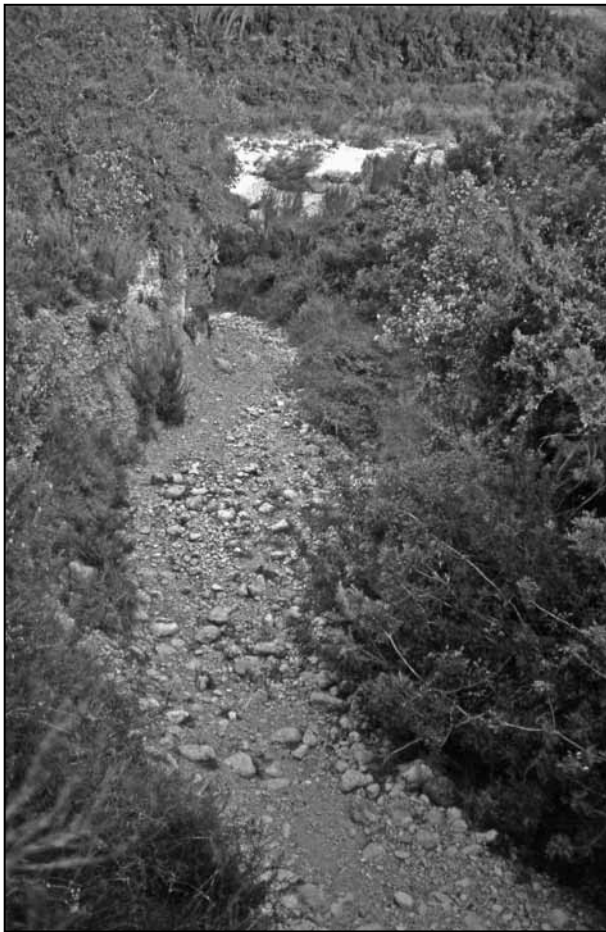


Figura 3. Fotografia de 1994 de la trinxera existent a la vora oest del gual del riu Cervol on es veu l'estat en què es trobava aleshores.

del seu recorregut solen distingir-se dos trams ben diferenciats: el sector de capçalera, amb una secció transversal quadrada, molt profund i poc ample, i el curs baix, on la secció s'eixampla notablement i la profunditat disminueix. Els seus llits són molt pedregosos i estan formats fonamentalment per còdols i graves. Aquestes dues característiques, el caràcter estacional i els llits amples i poc profunds, són les que han condicionat la forma en què els camins els han travessat històricament, de manera majoritària mitjançant guals. En aquest sentit, els ponts coneguts al Baix Maestrat són escassos, es concentren al riu de la Sénia i en la seua majoria són moderns (Sanchis, 1993, 37-44). En el mateix riu Cervol podem destacar el pont existent al Molí del Pas (Sant Jordi), situat aigües avall i a curta distància del gual que ací estudiem, en el Camí de Traiguera a Ulldecona (Madoz, I, 1982, s. u. Cervol, 277; Sanchis, 1993, 40).

El gual del riu Cervol conserva el traçat general que se li va donar quan la construcció de la Via Augusta i s'ha modificat puntualment en alguns trams per al pas dels vehicles a motor. El reconeixement del camí i de l'entorn permet descartar-ne canvis en el traçat. Fins al final de la dècada de 1990 la baixant meridional no era apta per a vehicles i no s'havia alterat (Fig. 3); l'accés al llit del riu s'efectuava per la baixant nord, on degueren efectuar-se primer les primeres millores per a facilitar el pas dels vehicles agrícoles. Aleshores es podia travessar el riu pel pont vell de la carretera CV-11 mitjançant sengles desviacions que unien aquesta amb el camí que segueix el traçat de la via. A finals dels 90, arran de la creació del sender recreatiu anomenat "Via Augusta" per part de la Conselleria de Medi Ambient de la Generalitat Valenciana, la trinxera de la baixant meridional va ser ampliada i reforçada amb un mur de formigó de 1 metre d'alçària i el terra refet amb un conglomerat de grava i terra compactada, de tal manera que avui sí que és possible el pas de vehicles a motor.

En la zona per on el travessa la Via Augusta el riu, després de descriure un ampli meandre, s'enfila cap al sud i va profundament encaixat (Fig. 4). El desnivell existent entre les terrasses superiors i el seu llit és considerable, de manera que el camí segueix llargues rampes pels dos marges per a salvar-lo. El tram del camí que ha estat topografiat té una longitud total de 455,80 metres (Figs. 5-6). Comença a la vora est del riu amb la cota 192 i baixa fins a la 165 al fons del riu, amb un desnivell de 27 metres i un pendent del 9,10 per cent, per a remuntar fins a la 179 a la vora oest, on el desnivell és de 14 metres i el pendent del 10,30 per cent. La via s'aproxima al riu des del nord-est



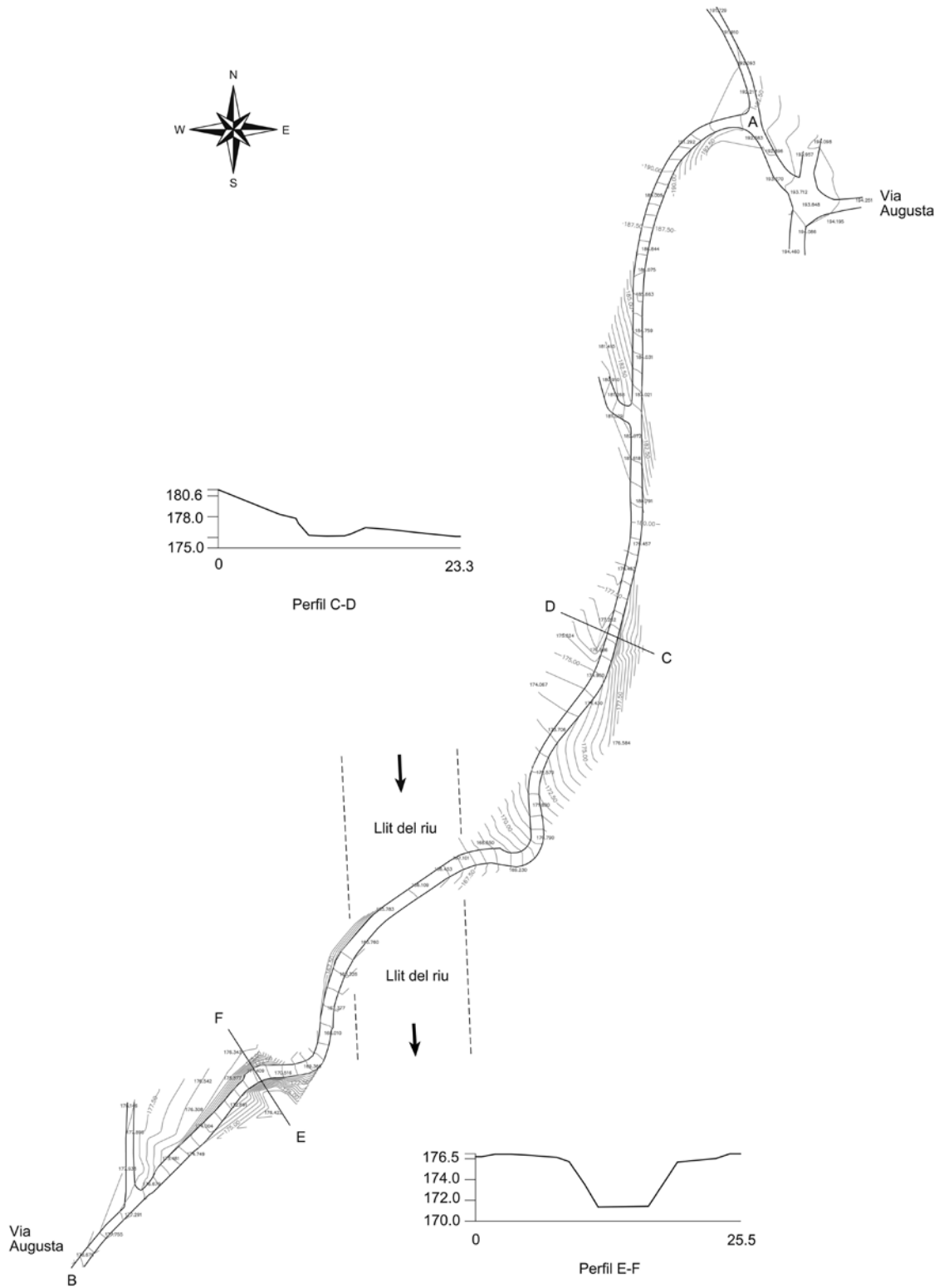
Figura 4. Fotografia aèria (IGN, 1985) del gual del riu Cervol amb la identificació de la Via Augusta.

(Fig. 7) i comença a davallar per prolongades rampes descrivint una àmplia corba que gira inicialment cap a l'oest i a continuació cap al nord-oest en un tram d'uns 35 metres de longitud; després gira cap a l'oest i suaument va prenent direcció sud en un llarg tram prou rectilini d'uns 150 metres fins a la terrassa inferior que s'aproxima en diagonal al llit del riu (Fig. 8). Després va girant cap al sud-sud-oest en un curt tram d'uns 40 metres, torna a girar cap al sud i a continuació ho fa bruscament cap a l'oest fent un colze des del qual gira suaument cap al oest-sud-oest per a endinsar-se en el llit del riu en direcció sud-oest. En aquesta baixant septentrional el treball en el conglomerat de grava i argila que conforma el terreny natural consisteix en la preparació d'una terrassa inclinada de 4 metres d'amplària per a donar assentament al camí, que en la corba on gira cap al sud-sud-oest s'ha rebaixat 1,80 metres. El rebaixament de la part est s'ha modificat per l'erosió i, sobretot en l'extrem superior, per l'acció de maquinària moderna.

No es reconeixen restes del gual antic i el modern -d'uns 50 metres de longitud- és de formigó

(Fig. 9), però la seua disposició deu seguir aproximadament el traçat antic perquè busca la trinxera de la vora meridional, que es troba situada més cap al sud. Quan el camí arriba al marge oest gira suaument cap al sud-sud-oest fins a situar-se també en diagonal al llit del riu en una primera rampa d'uns 30 metres, després gira bruscament cap al oest-sud-oest en un curt tram d'uns 15 metres i de nou cap al sud-oest en una corba més oberta formant una profunda trinxera de 5 metres d'amplària i fins a 4,70 metres de profunditat que s'ha reforçat amb la construcció de l'esmentat mur de formigó (Fig. 10). A continuació segueix en direcció sud-oest una rampa recta que té una amplària de 6 metres i s'enfila cap a la terrassa oest del riu. En l'últim tram de la rampa és un camí de terra i pedres de 3 metres d'amplària on es veien alguns còdols, i poc abans d'arribar a la cota més alta hi floreja la roca que sembla estar retallada per a facilitar el pas de la via, on té un amplària de 3,80 metres (Fig. 11).

EL PAS A GUAL DE LA VIA AUGUSTA PEL RIU CERVOL (TRAIGUERA, CASTELLÓ)



Equip tècnic: - Josep Blasco i Senabre - Francisco Javier Fernández - Maria Antonia Rubio Núñez	Escala 1:750	Global Mediterranea S.L. Servicios Topográficos <small>Avd. València, 4 - 03830 Muro de Eñicó Sta. Genoveva Torres, 30 Dcha. - 46019 València.</small>
	Via Augusta Topografía del gual del riu Cervol Traiguera agost 2004	

Figura 5. Topografia i seccions del gual de la Via Augusta al seu pas pel riu Cervol.

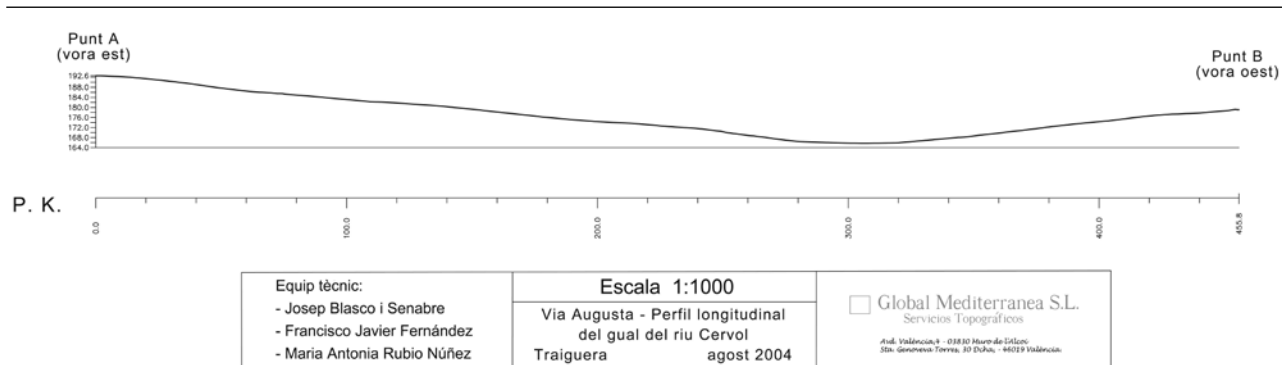


Figura 6. Perfil longitudinal del gual de la Via Augusta al seu pas pel riu Cervol.

ELS GUALS EN ÈPOCA ROMANA

El terme llatí *uadum* designa un lloc situat en el mar o en un riu que la poca profunditat de l'aigua permet travessar a peu (Forcellini, s. u. *Vadum*, *ThLL*, IV, 902-903). En les fonts clàssiques trobem diverses referències a guals, sobretot en la narració d'operacions bèl·liques com les descrites per Cèsar en els *Commentarii de Bello Galico* i els *Commentarii de Bello Ciuili*, i Tàcit en els *Annales*, però també en altres obres com *Ab urbe condita* de Livi, *Naturalis Historia* de Plini, *Stratagemata* de Frontí, *Aeneis* de Virgili, etc.

És en terres valencianes on les fonts antigues esmenten un dels pocs casos de guals a la península Ibèrica. El geògraf Estrabó (III, 4, 6) va

escriure el tercer llibre de la seua obra *Geografia* en els anys 17/18 dC, ja sota el regnat de Tiberi, i és el principal autor que esmenta i descriu de manera molt breu la Via Augusta; doncs bé, Estrabó explica que el riu Sucro (Xúquer) es podia travessar per un gual, possiblement en referència a la mateixa Via Augusta. Aquesta cita explícita és important, perquè el mateix Estrabó (III, 4, 10) explica poc després que a la vora de l'Ebre es trobaven les ciutats de Caesar Augusta i Celsa, per on el riu podia travessar-se per un pont de pedra, destacant l'existència d'aquest monument.

La presència d'un curs fluvial és un element que incideix profundament en la viabilitat: bé perquè exigeix la construcció d'un pont, bé perquè s'ha de disposar d'un pas en barca o bé perquè es traves-



Figura 7. Vista general del gual del riu Cervol. En el cercle es localitza la trinxera de la vora oest.



Figura 8. Fotografia actual de la trinxera del costat est.



Figura 9. Fotografia actual del gual del riu Cervol.



Figura 10. Fotografia actual de la trinxera de la vora oest.



Figura 11. Fotografia actual de l'extrem superior de la rampa de la vora oest.

sa per un gual. També aquestes dues modalitats de pas requereixen unes mínimes infraestructures, un senzill moll i una construcció per al barquer en el primer cas, sovint un enllosat i algun edifici per a guarir-se quan no siga possible el pas en el segon. La presència dels guals denota l'existència d'un camí, d'un itinerari, així com la no necessitat de construcció d'un pont o la dificultat en el seu finançament. Els guals solen trobar-se en punts on els rius presenten unes característiques molt determinades, com el menor corrent o l'estrenyiment del seu llit que permet establir un punt d'accés fins a l'altre costat. No sempre és palesa la presència de restes en superfície que permeten determinar l'existència d'un element constructiu que facilite el pas del corrent fluvial. De manera general, les vies es tracen amb la menor despesa possible, evitant en la mesura de les possibilitats la realització de grans obres d'enginyeria.

Les obres necessàries per a la construcció d'un gual són bàsicament l'excavació de les baixants (rampes i trinxeres) i el condicionament del gual pròpiament dit, normalment amb un enllosat que permet el pas dels vehicles de rodes. L'excavació de les baixants es fa amb la finalitat de suavitzar la rasant del camí quan els desnivells són excessius per al pas dels carros, de la mateixa manera que succeeix en una prominència del terreny o un coll de muntanya, on 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). Les fortes revingudes poden haver destruït o colgat l'enllosat sota els sediments, de manera que resulta més fàcil reconèixer un gual per les baixants excavades en les vores i per les traces dels camins que hi porten.

En la toponímia actual el testimoni de la presència d'antics guals es veu en casos com el de "El Pas", que normalment fa referència al lloc per on un camí travessa un curs fluvial (Arasa, 1986, 45). És justament la denominació del gual per on la Via Augusta travessa el riu de La Sénia (Traiguera), que trobem també al gual per on passa el camí més modern (Sant Joan del Pas). Un cas semblant és el del topònim 'el Gual', que resta com a testimoni del vell pas del Xúquer en una partida pròxima al riu del terme municipal de Polinyà del Xúquer (València). La presència de guals en la toponímia aràbiga peninsular es veu en el cas de *majada*, que trobem en les fonts de l'època trobem com *majadat al-balat* (el gual de la calçada) (Franco, 1995, 58, 76).

Diversos autors han destacat l'existència de guals en els camins romans. Al nostre país destaca Saavedra, que en el seu estudi de la via entre Uxama i Augustobriga ja destaca l'existència d'un

gual en la confluència dels rius Teda i Duero, prop de Numància (Saavedra, 1861, 25). Més endavant, en el seu conegut discurs sobre les vies romanes fa les següents consideracions: "*En varios casos, en fin, atravesaban la corriente mejorando el paso con vadenes cuidadosamente guarnecidos y afirmados en toda la anchura que el camino debía tener; y entonces quedaba el tránsito interceptado siempre que las avenidas hacían crecer el río y aumentar el impetu de sus caudales. Con alcantarillas algunas veces, con pequeños vadenes los más, salvaron los arroyos y barrancos.*" (Saavedra, 1863, 21). Amb posterioritat, Grenier (1934, 186-187) considera els guals pavimentats un tipus d'obra corrent per a facilitar el pas d'un riu. En la major part dels casos el gual travessa el riu en diagonal: la via no aborda el curs fluvial perpendicularment al corrent, sinó que segueix la vora durant alguns metres abans d'endinsar-se obliquament en l'aigua. Com assenyala Chevalier (1997, 127), els guals naturals -utilitzats de manera continuada al llarg de la història- se situaven en els punts dels llits fluvials on era menor la profunditat de l'aigua, en un meandre o prop d'una illa, amb l'accés mitjançant un plànol inclinat i el pas orientat obliquament per a lluitar contra el corrent; en la seua majoria foren condicionats amb lloses o rajoles en l'època romana. A pesar d'aquestes referències, un estudiós de les vies romanes com Moreno (2004, 105-107) ha mostrat el seu escepticisme sobre l'existència de guals romans, entre altres raons perquè interpreta que alguns dels suposats guals no són més que obres de protecció dels pilars dels ponts.

En terres valencianes la presència dels guals degué ser important, ja que els vestigis de ponts romans són molt escassos (Sanchis, 1993, 33). En el cas de la Via Augusta, un dels ponts que major reconeixement té és el conservat sobre el riu Palància a Sagunt, que sembla estar situat en un accés secundari a la ciutat (Olcina, a Aranegui, s/a, 13-14; Aranegui, 2004, 167). A 3,50 kilòmetres al sud de la colònia Ilici, Sillières (1990, 364-365, 370) va assenyalar la presència de restes en el riu Vinalopó a uns 20 metres avall del pont modern de la carretera a Dolores, on va poder veure un munt de carreus de dimensions que s'ajustaven a les romanes i podien pertànyer a l'estrep d'un antic pont. Per tant, si ens cenyim al traçat de la Via Augusta, no hi ha un sol pont considerat inqüestionablement romà. En altres vies es coneixen restes d'un pont totalment destruït sobre el riu Gorgos (Gata de Gorgos), en el territori de Dianium, tal vegada de la via costanera que des del riu Sucro es dirigia cap a Ilici passant per aquella ciutat, l'existent a la Vila Joiosa (Allon ?) i Lucentum (Arasa, Rosselló, 1995, 78, 119-120; Gisbert, 1999,

127; 2003, 125, figs. 5-6). Possiblement, aquest cas d'arrasament total d'un pont per violentes revingudes no siga l'únic i en part permeta explicar les escasses notícies sobre aquestes obres de fàbrica. D'altra banda, aquest reduït nombre de ponts no és infreqüent. A Itàlia, Corsi (2000, 171) assenyala que en els quaranta-tres casos de postes situades a prop d'un curs fluvial només s'ha pogut documentar l'existència de nou ponts; per a la resta, o no s'han trobat els ponts o el pas es feia a gual.

Amb tot, resulta estranya aquesta aparent absència de ponts en el tram valencià de la Via Augusta, tant per la importància d'aquest important eix estratègic -construït per iniciativa imperial-, com per la presència d'importantes ciutats situades en el seu traçat i a la vora de rius que, com en el cas de Sargentum i Valentia, podrien justificar la construcció d'aquests monuments mitjançant diferents fonts de finançament, des de la pròpia iniciativa municipal fins a la munificència d'algun membre de l'elit local, ja que en aquests casos s'afegia el prestigi a la seguretat. L'absència de ponts pot obeir a dues raons: la primera és que la major part dels cursos fluvials que travessen el territori valencià són poc importants i tenen un règim estacional, el que permet travessar-los a gual i estalviar-se així les costoses obres que suposa la seua construcció; i la segona és que, havent pogut existir aquestes obres en els casos dels rius més cabalosos o pròxims a ciutats com són el Palància, Túria, Xúquer i Segura, les seues restes poden haver desaparegut per efecte de les gran revingudes que es produeixen ocasionalment a la tardor. És possible, doncs, que almenys en algun període els pas per algun d'aquests rius haguera comptat amb un pont.

En el tram valencià de la Via Augusta la pràctica de travessar els cursos fluvials a gual és general en els de caràcter estacional -rambles i barrancs- i possiblement també en alguns rius. Diversos exemples de trinxeres, baixants, traçats en ziga-zaga en els marges i passos en diagonal pels llits d'aquests accidents són prova segura de l'existència dels guals, com ara al barranc de Terrassos (Vallada, València), on es pot veure una trinxera excavada que en deu ser la baixant en el seu marge est (Garrido, Pelejero, 2000, 59-68). Si fem un somer repàs dels més importants cursos fluvials valencians de nord a sud, podem veure que així es travessa encara el riu de la Sénia (Sanchis, 1993, 40); el riu Cervol (Traiguera), que ací estudiem; el riu Millars, que la via degué travessar pel mateix lloc on es va construir el pont de finals del segle XVIII; el riu Palància, que segons la relació del viatge de Cock de 1585 es travessava a gual (García-Mercadal, 1952, 1390), on es conserva un ampli gual enllosat per davall del

pont del ferrocarril (Civera, 2004, 89-90); el riu Túria, on s'ha plantejat la hipòtesi que la colònia Valentia es fundara en un antic pas del riu (Ribera, 1998, 302), de manera que la ciutat controlava el principal eix viari; en el cas del riu Xúquer, la seua continuïtat fins a època recent es prova per la pervivència del topònim "el Gual" a la vora sud (Polinyà del Xúquer); els rius Albaida i Canyoles poc al sud de Saetabi; el mateix Canyoles a prop de Montesa; el riu Vinalopó en les proximitats d'Elda, i tal vegada també al sud de la colònia il·licitana; potser el riu Segura a l'altura de Rojales; probablement la rambla de Sant Ginés a l'altura de la Devesa de Campoamor (el Pilar de la Horadada) i el Río Seco al Pilar de la Horadada. A aquests podem afegir els nombrosos cursos fluvials secundaris, com els existents al Baix Maestrat: els barrancs de Barbiguera, de la Font, de la Mare de Déu, la rambla de Cervera, els rius Palàcio, de les Coves, etc.

El cas del riu Xúquer, un dels més importants rius valencians, és el que més informació històrica ha proporcionat sobre les diferents formes i llocs per on es podia travessar (Pérez-Ballester, Arasa, 2010, 108-109). L'existència dels guals queda reflectida en la documentació medieval i en la toponímia. A més dels ponts d'Alzira (València), que s'esmenten des de mitjan segle XII, també hi figuren un gual practicable només durant l'estiu i un pont de barques per a l'hivern. Al segle XIII el pas es feia per tres llocs: a l'altura d'Albalat per "lo pas de l'aigua", per "un guau dejús Sagaireny" i, riu amunt, pel "vau o gual de Barraga" prop d'Alberic, aquest mitjançant una barca. En l'actualitat es conserva un topònim que fa referència a aquest pas situat prop del desaparegut poble d'Alcosser (Alberic), el Camí de la Barca. El gual d'Albalat ha desaparegut a causa del fort drenatge del riu en aquesta zona, però els camins indiquen que devia estar situat per la zona del Molí Vell. Quant al gual d'Alcosser o del Camí de la Barca, també es podia travessar abans del drenatge a què fou sotmés; sengles camins a cada marge hi senyalen l'antic pas.

Coneixem assentaments situats a la vora dels rius que possiblement s'han desenvolupat en funció de l'existència d'un gual. En el curs baix del riu Millars pot ser el cas del castell d'Almassora, amb tres fases d'ocupació: edat del bronze, ibèrica i andalusina; i l'alter de Vinarragell (Borriana), ocupat de manera pràcticament ininterrompuda des del bronze final fins al període andalusí. En aquests dos casos la presència dels guals ha condicionat el pas de sengles camins històrics: en el primer possiblement de la Via Augusta i després el Camí Real de València del segle XVIII, i en el segon del Caminàs, un itinerari costaner utilitzat en alguns pe-

riodes històrics. En aquest segon cas s'han donat a conèixer restes d'antics guals. Mesado (1974, 33-34, 163-164, làms. X-XII) indica l'existència a uns 70 metres riu amunt del Camí de la Santa Pau de treballs d'excavació en el conglomerat del marge del riu consistents en un rebaixament de 30 metres de longitud paral·lel al riu que acabava en aquest formant una rampa de 1,80 metres d'amplària; una altra rampa similar senyala enfront mateix del camí, ja aleshores colgada entre enderroc i canyars. El darrer assentament és l'Alteret de la Vintihuitena (Albalat de la Ribera, València), ocupat des del ferro antic i en època ibèrica. En aquest sentit, podem recordar com Grenier (1934, 187) assenyalava que el gual enllosat representava el condicionament en època romana d'un passatge pre-romà, i que de la mateixa manera que sovint les vies romanes han adoptat el traçat dels camins pre-romans, els ponts romans van ser construïts en molts casos a prop dels guals anteriorment utilitzats.

D'altra banda, almenys tres postes no urbanes de la Via Augusta podien estar situades a la vora nord d'altres tants rius, almenys en el dos primers casos possiblement en relació amb les dificultats estacionals per a travessar-los: Sebelaci al Millars, Sucro al Xúquer i Thiar a la Rambla de San Ginés. Sucro és també una posta rural esmentada pels itineraris que pel topònim i la distància havia d'estar situada a la vora del riu del qual va prendre el nom. Aquesta pot reduir-se amb prou seguretat al jaciment de l'Alteret de la Vintihuitena (Albalat de la Ribera), de manera que és molt possible l'associació entre la *mansio* i el gual. L'existència d'un altre assentament a la vora sud, en la partida anomenada justament del Gual, que podria donar servei als viatgers quan no es poguera travessar el riu, dóna suport a aquesta hipòtesi (Pérez-Ballester, Arasa, 2010, 106-110). Un altre cas en què podia donar-se una relació entre l'emplaçament de la posta i un riu podria ser el del Millars, on Sebelaci deu estar situada a poca distància cap al nord del riu, potser amb un topònim relacionat amb els cursos fluvials pròxims (Arasa, Vicent, 1981, 24; Arasa, Rosselló, 1995, 84, 107). D'altra banda, en ocasions la proximitat de les estacions oficials del *cursus* podria ser un factor determinant en l'aparició d'hostals i tavernes privades. Possiblement és el cas de Noulas/Noua i Sebelaci, separades tan sols tres milles, i tal vegada d'altres com l'esmentat de Sucro i el Gual (Polinyà del Xúquer), situat un a cada vora del riu. En els dos casos, un dels dos establiments deu ser privat, i en l'emplaçament del segon el pas del riu i les seues eventuais dificultats degué ser sens dubte un factor determinant.

En les províncies hispàniques, Sillières (1990, 655-657) assenyalava la important presència dels guals en les vies de la meitat meridional de la Península i posa l'atenció en el fet que no s'hi hagen efectuat estudis. Al Camí d'Aníbal destaca el gual de la Casa de los Panes (Albacete) al riu Lezuza, que es pot reconèixer per les traces del camí conservades a les dues vores i les restes de l'enllosat; en aquesta mateixa via reconeix altres possibles guals l'Arroyo del Puerto de los Aceiteros (Navas de San Juan), al Río de Montizón entre aquesta població i Aldeahermosa i els dels seus afluents l'Arroyo del Castillo i l'Arroyo del Cementerio. En el tram bètic de la Via Augusta creu possible que foren travessats a gual nombrosos barrancs que baixaven de la Sierra Morena entre Alcorrucén (Sacilis) i Corduba, com ara l'Arroyo de las Caleras, de Valhondo, del Molino, del Canal, de la Cuesta de la Lancha i de Rabanales; i entre Corduba i Hispàlis, com els de la Miel, de Mangonegro, de la Marota, del Garabato i de la Madre de Fuentes.

A Galícia, en el seu estudi sobre la Via Noua, Caamaño (2009, 21-22) assenyalava que els guals eren molt nombrosos i que la seua presència s'explica per l'escassa utilització del carro que feia innecessaris els ponts; en alguns casos s'ha comprovat l'existència d'un gual anterior a la construcció d'un pont, que torna a ser usat després de la desaparició d'aquest. Entre els més destacats indica els dels barrancs de A Segañeira i Fecha que baixen de la Serra del Xurés i desemboquen en el riu Caldo, i els dels barrancs Purriñeira i A Fonte do Pilar que baixen de la Serra del Larouco i desemboquen en el riu Bibel. A la Lusitània, Sánchez Barreiro (2010, 57-66) ha assenyalat l'existència de guals en les vies del territori emeritense al pas del riu Guadiana, com són els del Puente, los Patos, la Estación de la Zarza i de Valverde. Concretament, en el cas d'Emerita Augusta s'ha plantejat que la ciutat es fundara en el lloc que ocupa per l'existència prèvia d'un gual que seria utilitzat fins a la construcció del pont romà (Rodríguez Marín, 2004, 366). En la zona nord de la colònia, el Camino de la Mirandilla al seu pas pel riu Albarregas compta amb un gual construït que s'ha pogut excavar i que consisteix en una estructura d'*opus caementicium* que correspon a un camí en ús durant un llarg període de temps (Bejarano, 2003).

Grenier (1934, 185-187) reuneix diverses referències a guals en vies romanes de les Gàl·lies. En la via de Cavaillon a Sisteron (França) tenim un bon exemple de documentació d'un gual (Barrauol, Martel, 1962, 147-149, figs. 7-8). A la Gàl·lia Bèlgica, en la via que comunicava Metz, Arlon i Tongres, Corbiau (2008, 28, 37, fig. 2) destaca que traves-

sava a gual la major part dels cursos fluvials, i que aquests es reconeixen per les restes d'enllosat conservats als rius Dreibach a Post, Sûre a Wisembach i Ourthe entre Flamièrge i Wyompont, on la calçada aprofita un antic canal de la ribera per abordar el llit del riu, a més del gual existent a Amay sobre el riu Meuse on posteriorment es va construir un pont romà. A Itàlia, a la regió de Venècia, Bosio (1997, 195-196) assenyala que el pas de la via de Aquileia a Forum Iulii pel riu Natisone devia efectuar-se pel gual de San Giorgio al Vado.

CONCLUSIONS

Des de la prehistòria fins als nostres dies la forma tradicional de travessar els cursos fluvials ha sigut a través dels guals situats en els punts dels llits fluvials on era menor la profunditat de l'aigua, en un meandre o prop d'una illa. La construcció d'importants obres de fàbrica és una resposta a les necessitats de garantir una comunicació més segura i fluïda, que va començar en època romana de manera prioritària en els grans eixos viaris i que freqüentment s'associa a la fundació i desenvolupament de les grans ciutats. A les raons de caràcter funcional que expliquen la seua presència, se sumen en ocasions altres factors com el prestigi o la munificència privada. La gran majoria de passos en els accidents fluvials, però, va continuar fent-se a gual, tant en vies de caràcter estratègic com en altres secundàries i locals. Els enginyers romans van dissenyar un model de pas consistent en l'excavació de trinxeres i baixants, amb el gual orientat obliquament per a lluitar contra el corrent i reforçat amb lloses o rajoles, que amb mínimes variants trobem repetit per tot l'imperi.

Gairebé ignorats per una recerca centrada en les més vistoses obres de fàbrica, els guals a penes apareixen en la bibliografia especialitzada i en comptades ocasions han sigut objecte d'actuacions arqueològiques i estudis. Aquesta mínima presència es pot veure en els treballs sobre la Via Augusta al País Valencià, on les referències són tan escasses com recents. Això no obstant, el reduït nombre de ponts en el traçat de la via fa pensar que el pas a gual degué ser la forma més freqüentment utilitzada per a travessar els accidents fluvials en el seu recorregut per terres valencianes. Les característiques dels cursos fluvials existents, que majoritàriament tenen un règim estacional, afavoreixen la utilització de guals. La seua utilització sistemàtica en les vies romanes obeeix tant a aquestes raons de tipus natural com a les de caràcter econòmic.

El gual de la Via Augusta en el riu Cervol és un dels millors exemples coneguts en terres valencianes d'aquesta forma tradicional de travessar els accidents fluvials. És un model de traçat topogràfic en l'aproximació de la via al riu i en la seua forma de travessar-ne el llit. Es conserven les baixants amb rampes i trinxeres i el gual disposat de forma diagonal al curs del riu, tot i que no se'n veuen restes de l'enllosat amb què possiblement degué comptar. Aquest estranyament resulta visible o es conserva, colgat pels sediments que arrossega el riu o destruït per les seues revingudes, i quan ho fa no és fàcil confirmar-ne la datació. D'altra banda, sovint les baixants han desaparegut destruïdes per la construcció de ponts moderns quan el traçat dels camins ha perdurat. En aquest cas, però, la desviació de la carretera i la construcció del pont nou uns centenars de metres riu amunt ha permès la conservació d'aquest pas mil·lenari.

BIBLIOGRAFÍA

- ARANEGUI, C. dir. (s/a): *Guía de los monumentos romanos y del Castillo de Sagunto*. Valencia.
- ARANEGUI, C. (2004): *Sagunto. Oppidum, emporio y municipio romano*. Bellaterra.
- ARASA, F. (1986): *Toponímia i arqueologia a les comarques septentrionals del País Valencià*. Butlletí Interior de la Societat d'Onomàstica, XXIII, pp. 38-46. Barcelona.
- ARASA, F. (1992): *Els mil·liaris del País Valencià*. Fonaments. Prehistòria i Món Antic als Països Catalans, 8, pp. 232-269. Barcelona.
- ARASA, F. (1996): *Dos nous mil·liaris de Traiguera (el Baix Maestrat) i la Vall d'Alba (la Plana Alta)*. Quaderns de Prehistòria i Arqueologia de Castelló, 17, pp. 565-567. SIAP. Diputació. Castelló de la Plana.
- ARASA, F. (2006): *El trazado de la Via Augusta en tierras Valencianas*. A, Catastros, Hábitats y vía romana. Paisajes Históricos de Europa (Proyecto Interreg 3C Vistoria). GARCÍA, GUÉRIN, DE MADARIA, SÁNCHEZ (Eds.), pp. 93-130. Valencia.
- ARASA, F. (—): *La vía Augusta en el País Valenciano*. A Aspectos de la red viaria hispano-romana (2008), Anas, 20-21 (en premsa). Mérida.
- ARASAL, F., ROSSELLÓ, V. (1995): *Les vies romanes del territori valencià*. València.
- ARASA, F., VICENT, J. A. (1981): *Toponímia de la Via Augusta entre Saguntum i Dertosa*. Butlletí Interior de la Societat d'Onomàstica, V, pp. 22-28. Barcelona.

- BARRUOL, G., MARTEL, P. (1962): *La voie romaine de Cavaillon à Sisteron sous le Haut-Empire. Étude topographique*. Rivista di Studi Liguri, 28, pp. 125-202. Bordiguera.
- BAYERRI, E. (1948): *Historia de Tortosa y su comarca*, V. Tortosa.
- BEJARANO, A. M. (2003): *Hallazgos Arqueológicos puntuales en el Valle del Albarregas: seguimiento Arqueológico de la obra durante los trabajos de encauzamiento del río Albarregas (Mérida)*. Mérida. Excavaciones Arqueológicas, 8, pp. 383-408. Mérida.
- BOSIO, L. (1997): *Le strade romane della Venetia e dell'Histria*. Padova.
- BUSANA, M. S. (Cur.) (1997): *Via per montes excisa. Strade in galleria e passaggi sotteranei nell'Italia romana*. Roma.
- CAAMAÑO, J. M. (2009): *La Vía Noua 18 Itinerario Antonino en su Tramo Galaico*. Vilalba.
- CHABRET, A. (1978): *Vías romanas de la provincia de Castellón de la Plana*. Castellón de la Plana.
- CHEVALIER, R. (1997): *Les voies romaines*. Paris.
- CIVERA I GÓMEZ, M. (2004): *Aproximació a l'evolució urbana del Saguntum antic*. Arse, 38, pp. 81-110. Sagunto.
- CORBIAU, M.-H. (2008): *La voie romaine Metz-Arlon-Tongres. Itinéraire, équipement et chronologie*. A, WITUROUW, GAVA (Dirs.). Le pont romain et le franchissement de la Meuse à Amay. Archéologie et Histoire, pp. 17-44. Amay.
- CORELL, J. (2005): *Inscripcions romanes del País Valencià. II. 1. L'Alt Palància, Edeba, Lesera i els seus territoris. 2. Els mil·liaris del País Valencià*. València.
- CORSI, C. (2000): *Le Strutture di Servizio del Cursus Publicus in Italia. Ricerche Topografiche ed Evidenze Archeologiche*. BAR International Series, 875. Oxford.
- ESCOLANO, G. (1611): *Décadas de la Insigne y Coronada ciudad y Reino de Valencia*, II. Valencia.
- ESTEVE, F. (1994): *Els mil·liaris de Traiguera*. Museu del Montsià Informatiu, 26, pp. 5-6. Amposta.
- ESTEVE, F. (2003): *La vía romana de Dertosa a Saguntum*. Castelló de la Plana.
- ESTRABÓ: *Geographia. Libros III-IV*. [Meana, M^a. J., Piñero, F. tr., 1992]. Biblioteca Clásica Gredos. Madrid.
- FORCELLINI, A. (1864-1926): *Lexicon Totius Latinitatis*. Bononia.
- FRANCO, F. (1995): *Vías y defensas andalusíes en la Mancha oriental*. Alacant.
- GARCÍA-MERCADAL, J. (1952-1962): *Viajes de extranjeros por España y Portugal*. Madrid.
- GARRIDO, H., PELEJERO J. A. (2000): *Vallada. Su evolución urbana entre los siglos XIII al XIX*. Valencia.
- GISBERT, J. A. (1999): *La romanización de Dianium: Ciudad y territorium*. Historia de la Marina Alta, pp. 121-132. Alicante.
- GISBERT, J. A. (2003): *El territorium de Dianium -Dénia- en el Alto Imperio. La Marina Alta: la producción agrícola y poblamiento*. A, ABASCAL, ABAD (Coords.). Las ciudades y los campos de Alicante en época romana. Canelobre, 48, pp. 121-143. Alicante.
- GRENIER, A. (1934): *Manuel d'archéologie gallo-romaine. 2. L'archéologie du sol. 1. Les routes*. Paris.
- MADOZ, P. (1849): *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de Alicante. Castellón y Valencia*. Valencia [1982].
- MATEU, J. F. (1982): *El Norte del País Valenciano. Geomorfología litoral y prelitoral*. Valencia.
- MESADO, N. (1974): *Vinarragell (Burriana-Castellón)*. Serie de Trabajos Varios, 46. SIP. Diputación Provincial. Valencia.
- MORENO GALLO, I. (2004): *Vías romanas. Ingeniería y técnica constructiva*. Madrid.
- MOROTE, J. G. (1979): *Aportación al estudio de las vías romanas en el País Valenciano*. (Tesi de Llicenciatura. Universitat de València). València.
- MOROTE, J. G. (2002): *La Vía Augusta y otras calzadas en la comunidad Valenciana*. Valencia.
- MUNDINA, B. (1873): *Historia, geografía y estadística de la provincia de Castellón*. Castellón de la Plana.
- PÉREZ-BALLESTER, J., ARASA, F. (2010): *Poblament rural i vies de comunicació a la comarca de la Ribera (Valencia)*. Recerques del Museu d'Alcoi, 19, pp. 101-114. Alcoi.
- PRADES, J. (1596): *Historia de la adoración de las Santas Imágenes, y de la Imagen de la Fuente de la Salud*. Valencia.
- RIBERA, A. (1998): *La fundació de València*. València.
- RODRÍGUEZ, F. G. (2004): *El paisaje urbano de Augusta Emerita: reflexiones entorno al Guadiana y las puertas de acceso a la ciudad*. Revista Portuguesa de Arqueologia, 7, 2, pp. 365-405. Lisboa.
- ROSAS, M. (1995): *El jaciment de les Carrasques (La Jana, Castelló) i la localització de la mansio d'Intibili*. Saguntum-Papeles del Laboratorio de Arqueología de Valencia, 29, pp. 241-245. València.