

Paths of Sharq al-Andalus:
The Formation of a Local Road Network in Jibāl Balansiya

**Chemins du Sharq al-Andalus:
La formation d'un réseau routier local dans les Jibāl
Balansiya**

Joan Negre

(Laboratorio de Arqueología y Arquitectura de la Ciudad,
Museu Arqueològic de Gandia-MAGa-)

Abstract: The road network is one of the main elements in the historical construction of a territory, acting as a keystone in its organisation and cohesion. In addition, due to its stability and durability over time, the road network of a certain region remains fossilized in the landscape and allows to understand the rhythms in the fixation and articulation of its settlement patterns. The historical information about the region of the *Jibāl* Balansiya is tremendously rich in detail, as Pierre Guichard already noticed at the time, and there are numerous mentions of their roads and paths both in the ancient *itineraria* and in the medieval Arabic *kutub al-masālik wa-l-mamālik* and feudal administrative documents. Thus, our text aims to approach the road genesis of this territory from a holistic approach that combines a wide set of sources to, finally, address a global historiographic problem based on a regional proposal that can be compared with other similar examples.

Keywords: Road, Path, Road Network, al-Andalus, Middle Ages.

Introduction

Les voies de communication sont les artères d'un territoire et lui donnent vie. On ne peut concevoir les établissements construits par une société donnée, non plus que les espaces productifs associés, sans un réseau d'axes routiers qui organisent la circulation et les communications entre ceux-ci. Des voies qui, en raison de leur stabilité dans le temps, se sont fossilisées dans notre paysage comme un trait distinctif des formations sociales qui les ont créées. Dans ce sens, et bien qu'il soit vrai que dans le territoire étudié nous avons tendance à expliquer la naissance des villages et de la plupart des parcelles agricoles à partir de leur origine médiévale, il est nécessaire pour analyser la genèse des routes, de remonter à l'Antiquité: nous pouvons retrouver une importante influence romaine dans la conception et l'établissement d'une grande partie de ces réseaux de transport. Ces infrastructures, destinées à l'origine à la mobilité des troupes, ont rapidement acquis un caractère civil marqué, comme en témoignent l'expansion de l'activité commerciale à travers

elles ou la création du *cursus publicus*, service postal et de courrier qui couvrait toute la zone d'influence méditerranéenne.¹

Ce travail reprend ainsi le flambeau d'une longue tradition d'études sur les réseaux de communication, menées au cours des dernières décennies par Ferran Arasa dans le cas spécifique du territoire valencien, mais limitant toujours le centre d'intérêt à la période romaine.² Il est également redevable aux travaux pionniers de María Jesús Rubiera, qui ont intégré tant la production littéraire d'al-Andalus que la toponymie arabe, dans une nouvelle lecture des chemins du Sharq al-Andalus, qui analysait en profondeur leurs transformations au-delà de leur seule conception initiale.³ Le réseau routier médiéval de ce territoire est donc le résultat d'une tradition bien établie dans l'Antiquité, mais qui a subi d'importantes modifications au cours des siècles jusqu'à consolider sa structure presque définitive vers la fin du Moyen Âge, comme nous le montrerons dans ces pages.

1. Le territoire des *Jibāl Balansiya* dans son contexte

En ce qui concerne le champ d'étude proposé, rappelons que la région des *Jibāl Balansiya* est une vaste zone géographique caractérisée par la rencontre entre les grandes formations du système pré-bétique et les derniers contreforts du système ibérique, qui convergent dans la zone méridionale de ce qui est aujourd'hui la province de Valence, (fig. 1). Il s'agit, dans l'ensemble, d'un territoire marqué par d'importants reliefs tels que les chaînes de montagne de Mariola, la Serrella, l'Aixortà, d'Alfaro, de Corbera ou Grossa. Ce paysage de vallées profondes et de collines abruptes constitue également une formation géologique à forte compartimentation hydrogéologique et aux sols très perméables, ce qui explique la présence d'abondantes nappes aquifères et de sources naturelles à débit important et pérenne qui permettent une exploitation anthropique intensive de ses sols fertiles.

À la lumière des données écrites et archéologiques, tout semble indiquer qu'il existait déjà dans l'Antiquité une certaine cohésion territoriale de cet espace, qui formait une sous-unité spécifique de la région que les sources classiques appelaient *Contestania* et qui aurait fait partie plus tard des domaines intérieurs de la ville romaine de Dianium (aujourd'hui Dénia). Cette identité régionale que les sources écrites paraissent lui conférer est reprise dans les textes arabes, qui la mentionnent à propos d'un fait évoqué plus tard tant par al-'Udhri que par Ibn al-Athir l'ingérence de l'envoyé *'abbasī* 'Abd al-Rahmān al-Ṣiqḷābī à Tudmīr entre 777-779 dans

1. Anne Kolb, *Roman roads: new evidence-new perspectives* (Berlin: De Gruyter, 2019).

2. Ferran Arasa, *La Via Augusta pel País Valencià* (Alicante: Publicacions de la Universitat d'Alacant, 2018); Ferran Arasa, *La Via Augusta per terres valencianes* (Valence: Consell Valencià de Cultura, 2022).

3. María Jesús Rubiera, *Villena en las calzadas romana y árabe* (Villena: Ayuntamiento de Villena, 1985); María Jesús Rubiera, "Els camins àrabs de la muntanya i la marina alacantines i una hipòtesi sobre el nom d'Alcoi," in *Actes del catorzè Col·loqui general de la Societat d'Onomàstica*, 2 vol., coord. Jordi Colomina et Rafael Alemany, vol. II (Alicante: Universitat d'Alacant, 1991), 671-2.

l'intention de susciter un mouvement contre les Omeyyades d'al-Andalus et en faveur de la dynastie de Bagdad.⁴ Il ne semble cependant pas qu'il s'agisse d'une division administrative, mais plutôt d'une dénomination géographique générique, comme on peut le déduire de la liste des *aqālīm* de Tudmīr ou de Valence dans l'œuvre du propre auteur d'Almería, dans laquelle il mentionne même différents districts de cette région, comme ceux d'al-Bayḍā', de Banū Gaṭīl, d'al-Isnād, de Qus[an]ṭāniya ou de Galinār.⁵

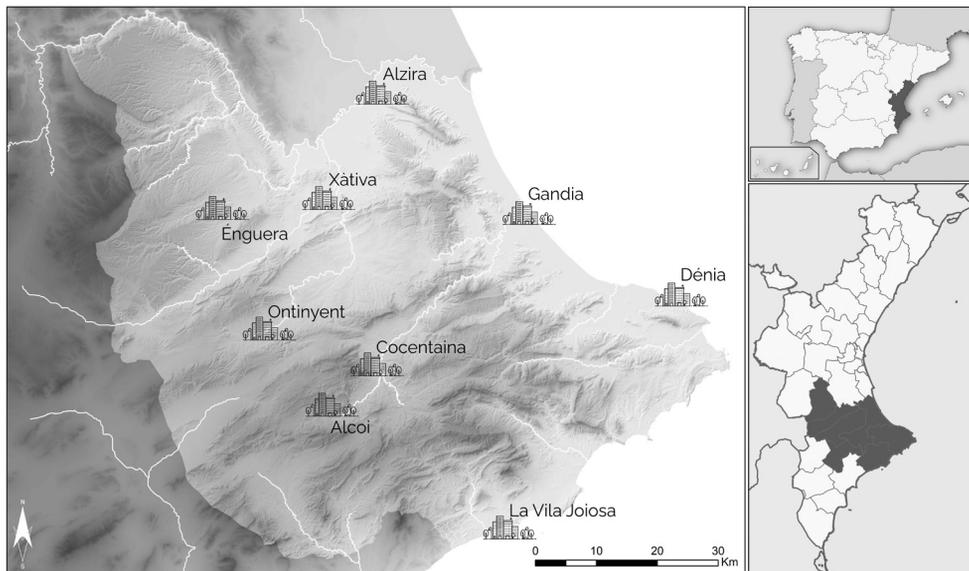


Fig. 1: Principales villes actuelles du territoire étudié, (© J. Negre).

Cette dénomination figure également dans les sources féodales, comme l'ont signalé Robert I. Burns et Josep Torró dans différents ouvrages où ils soulignent l'utilisation de l'expression géographique *Montanea Valencie* dans divers documents datés d'entre 1279 et 1291 pour désigner cette même zone où subsistaient de nombreuses communautés (*aljamas*) mudéjares en régime de réserve.⁶ Enfin, bien qu'un peu plus tard que la période qui nous intéresse, Gaspar Escolano fait également référence, au début du XVII^{ème} siècle, à la région communément appelée "*las Montañas*," qu'il décrit comme la chaîne de montagnes allant "*de Castilla al Mar*, y

4. Al-'Udhri, *Nuṣūṣ 'an al-Andalus min kitāb tarṣī' al-akhbār wa-tanwī' al-āthār wa-l-bustān fī gharā'ib al-buldān wa-l-masālik ilā jamī' al-mamālik*, éd. 'Abd al-'Azīz al-Ahwānī (Madrid: Instituto de Estudios Islámicos, 1965), 11; Ibn al-Athīr, *Al-Kāmil fī al-tā'rikh*, in *Chronicon quod perfectissimum inscribitur*, éd. Carl Johan Tornberg, vol. VI (Leyde: Brill, 1851-1874), 38; Carmen Barceló, *Minorías Islámicas en el País Valenciano. Historia y Dialecto* (Valence: Universitat de València, 1984), 135.

5. Al-'Udhri, *Nuṣūṣ*, 20.

6. Robert I. Burns, *Medieval Colonialism: Postcrusade Exploitation of Islamic Valencia* (Princeton: Princeton University Press, 1976), 259; Josep Torró, "Sobre ordenament feudal del territori i trasbalsaments del poblament mudéjar. La *Montanea Valencie* (1286-1291)," *Afers* 7 (1988-1989). Le terme de "régime de réserve" se réfère à la soumission des communautés mudéjares aux droits et privilèges attribués au seigneur local, voire au roi lui-même.

*de Xativa a tierra de Alicante.*⁷ En définitive, et après avoir analysé les différentes études qui ont traité de la singularité historique que cette région géographique semble conserver tout au long du Moyen Âge,⁸ nous devons conclure que les populations qui ont occupé ce territoire pendant des siècles y ont vu un espace commun caractérisé dans une large mesure par sa déconnexion des réalités urbaines, hors de l'influence de la ville. Une situation politique que les Bourbons ont tenté plus tard de désarticuler en imposant une structure administrative provinciale historiquement incohérente qui continue de fragmenter ce territoire et d'aliéner ses habitants.

2. Objectifs et méthodologie

Nous nous proposons ici d'analyser le réseau routier de la région des *Jibāl Balansiya* au travers des différentes sources textuelles, classiques, arabes et féodales, ainsi que des données matérielles fournies par l'archéologie. Il s'agit d'approcher un vaste problème territorial à une échelle régionale. Une telle perspective ne permet pas une perception très détaillée au niveau local, mais autorise en revanche une extrapolation au niveau global. Le travail que nous présentons ici offre ainsi une vision beaucoup plus fine et plus riche que les travaux traditionnels sur le réseau viaire de la région, qui ont tendance à limiter leur champ d'application aux itinéraires connus. Enfin, l'analyse complète des sources écrites, archéologiques et même cartographiques permet d'offrir une reconstitution fiable de l'évolution des routes dans une zone périphérique d'al-Andalus, et surtout de confronter ces résultats avec le contexte historique dans lequel ces dynamiques se sont développées, ceci dans le but de proposer des structures causales plausibles pour des aménagements qui ont eu un impact aussi important sur le territoire.

Ces causes sont principalement définies par certaines caractéristiques tant des usages attribués à ce réseau et des besoins de la société l'ayant conçu que de la capacité technique disponible au moment de sa construction. La fonctionnalité des chaussées anciennes, par exemple, était généralement liée au transport des marchandises, c'est-à-dire à leur capacité à faire circuler des charrettes. En al-Andalus, en revanche, on privilégia la mobilité à pied ou à cheval, ce qui permit d'établir des itinéraires auparavant totalement irréalisables en raison des limitations de pente imposées par le transport par charrette. Il s'agit d'aspects génériques qui doivent être pris en compte dans l'analyse de l'infrastructure routière de tout territoire, mais qui acquièrent une importance encore plus grande lorsqu'il s'agit de régions montagneuses, comme c'est le cas de la zone étudiée.

Un autre facteur à prendre en compte dans l'analyse de la genèse routière de ce territoire est lié au degré de planification que ces itinéraires ont requis. En effet, ces infrastructures sont des ouvrages d'art complexes qui privilégient le trajet le

7. Gaspar Escolano, *Segunda Parte de la Década primera de la historia de la insigne y Coronada ciudad y Reyno de Valencia* (Valence: Diputació General del Regne de València, 1611), col. 1233-34.

8. Josep Torró, "Fortificaciones en yibāl Balansiya. Una propuesta de secuencia," in *Castillos y territorio en al-Andalus*, coord. Antonio Malpica (Grenade: Athos-Pérgamos, 1998), 385-418.

moins coûteux pour se déplacer entre deux points en fonction de moyens de transport déterminés à l'avance, ce qui justifie leur fossilisation quasi immédiate. Leur mode de construction, supposant remblais et canaux longitudinaux de drainage, a favorisé leur pérennité moyennant un entretien qui se limitait pratiquement au remplacement de leurs chaussées composées de différentes couches de pierres, de gravier, de sable et d'une surface en terre battue. Dans l'ensemble, ce sont des points de repère fiables qui nous permettent d'identifier ces voies lors de travaux de reconnaissance du territoire et d'intervention archéologique directe. Dans le cas de tracés médiévaux *ex novo*, ces aménagements sont moins complexes.

En conclusion, ce travail intègre finalement le catalogage des différents lieux décrits dans les itinéraires antiques et médiévaux, ainsi que dans les inventaires archéologiques résultant d'un vaste travail sur le terrain réalisé par différentes équipes au cours des dernières décennies, l'analyse étymologique de la toponymie locale ou l'étude des traces archéo-morphologiques fossilisées dans les parcelles historiques, parmi d'autres indicateurs matériels attestés par les textes.

Du point de vue de la procédure, cette proposition suppose tout d'abord une analyse complète des sources écrites et archéologiques en accordant une attention particulière aux établissements cités. En ce sens, le principe de réciprocité spatiale entre ceux-ci et les voies de communication, tel que nous l'avons postulé dans notre introduction, affirme qu'un élément ne peut exister sans l'autre. Un autre des principes proposés pour l'étude du réseau routier historique postule que la conception originale de ces routes privilégie toujours les itinéraires de moindre coût. Le potentiel des techniques actuelles d'analyse géographique informatisée nous permet dorénavant de traiter de cette question avec une efficacité accrue. Enfin, la comparaison des résultats ainsi obtenus avec les clichés photographiques verticaux du "vol américain" de 1956 permet d'ajuster les résultats théoriques à tous les types de traces historiques conservées dans les parcelles avant la transformation urbaine de la seconde moitié du XX^{ème} siècle.⁹

Au bout du compte, nous obtiendrons une image relativement précise de la morphologie du réseau routier à l'époque de sa mise en place, que nous situons de manière générale à l'époque romaine, mais aussi des différentes modifications subies au cours des siècles. Cette reconstruction nous permettra d'aborder des questions historiographiques clefs liées à sa genèse, telles que l'identité de ses promoteurs, les objectifs recherchés et les principaux pôles d'attraction existant à chaque époque.

3. Sources historiques

Les documents écrits constituent la source fondamentale d'information pour la reconstitution et l'analyse des voies de communication, en particulier ceux rédigés

9. Joan Negre, *Calçades, camins i carreres. Breu història sobre l'origen de la xarxa viària de les Comarques Centrals Valencianes* (Gandia: Alfons el Vell, 2018); Irmela Herzog, "Least-cost Paths. Some methodological issues," *Internet Archaeology* 36 (2014): ia.36.5; Marcos Llobera, "Understanding movement: a pilot model towards the sociology of movement," in *Beyond the map: archaeology and spatial technologies*, ed. Gary Lock (Amsterdam: IOS Press, 2000), 65-84.

simultanément ou à peu de temps des événements qu'ils décrivent. Les données qu'ils fournissent sont souvent abondantes, même si elles impliquent pour la plupart un important travail critique afin de distinguer les faits et les descriptions objectives des détails qui font partie du discours subjectif de la narration.

Dans le cadre spécifique de nos objectifs, les sources classiques fournissent un volume exceptionnel de données, parmi lesquelles on distinguera les *itineraria* romains qui indiquent les différents points d'arrêt le long des routes qui reliaient les principales villes de l'empire. Les plus précieux dans ce sens sont l'*Itinerarium Antonini* (III^{ème} siècle),¹⁰ les vases de Vicarello (IV^{ème} siècle),¹¹ et la *Cosmographia Ravennate* (VII^{ème} siècle).¹² Ils permettent de percevoir l'évolution de ces voies, l'apparition de nouveaux itinéraires et même les changements dans la hiérarchie des différents pôles urbains antiques.

Les sources arabes sont riches en témoignages sur les changements survenus dans le réseau routier tout au long de la période islamique, notamment à travers les *kutub al-masālik wa-l-mamālik* ou "livres des routes et des pays." Ces ouvrages constituent pratiquement un genre spécifique à mi-chemin entre littérature et essai. Ces traités géographiques décrivent les principales étapes qui jalonnaient les itinéraires d'al-Andalus: ils sont devenus l'une des sources d'information les plus importantes sur les voies historiques. Le plus prolifique des auteurs ayant dépeint notre territoire est peut-être Abū 'Abd Allāh Muḥammad al-Idrīsī (d. 1165). Dans ses ouvrages *Nuzhat al-mushtaq fī ikhtirāq al-āfāq* et *Uns al-Muhaj wa-rawḍ al-furaj*, il compile et décrit la plupart des villes et forteresses de la région des *Jibāl Balansiya*.¹³ On trouve un niveau de détail semblable dans la description (*riḥla*) que Ṣafwān b. Idrīs (d. 1202) a faite du voyage qu'il effectua à la fin du XII^{ème} siècle entre Murcie et Valence, dont il énumère les différentes étapes ainsi que les paysages et les personnages rencontrés.¹⁴

Par ailleurs, aussi bien le *Kitāb al-masālik wa-l-mamālik* d'Abū 'Ubayd al-Bakrī (mort en 1094)¹⁵ que le *Mu'jam al-Buldān* de Yāqūt al-Ḥamawī (d. 1229)¹⁶ ou le *Rawḍ al-mi'ār fī khabar al-aqtār* de Abū 'Abd Allāh al-Ḥimyarī (prob. d. en

10. *Itinerarium Antonini Augusti et Hierosolymitanum*, éd. Gustav Parthey et Moritz Pinder (Berlin: Nicolai, 1848), 192.

11. *Corpus Inscriptionum Latinarum*, ed. Eugen Bormann (Berlin: Reimerum, 1888), XI, 3281-4.

12. *Ravennatis Anonymi Cosmographia et Guidonis Geographica*, éd. Moritz Pinder et Gustav Parthey (Berlin: Nicolai, 1860), 303-04, 514-5.

13. Al-Idrīsī, *Uns al-muhaj wa-rawḍ al-furaj*, éd. Jassim Abid Mizal (Madrid: CSIC, 1989); Al-Idrīsī, *Nuzhat al-mushtaq fī ikhtirāq al-āfāq*, éd. Reinhart P. Dozy et Michael J. de Goeje, *Description de l'Afrique et de l'Espagne par Edrīsī* (Leyden: Brill, 1866).

14. Jasim Alubudi, "Dos viajes inéditos de Safwān b. Idrīs," *Sharq al-Andalus* 10-11 (1993-1994): 211-43.

15. Al-Bakrī, *Kitāb al-masālik wa-l-mamālik*, 2 vol., éd. Adrian P. van Leeuwen et André Ferré (Tūnus: Dār al-'Arabiya li-l-Kitāb, Bayt al-Ḥikma, 1992).

16. Yāqūt al-Ḥamawī, *Kitāb Mu'jam al-Buldān*, trad. Jamāl 'Abd al-Karīm, *La España musulmana en la obra de Yāqūt (s. XII-XIII)* (Grenade: Universidad de Granada, 1974).

1325-1327)¹⁷ ont compilé de nombreuses nouvelles et descriptions sur le territoire des *Jibāl* Balansiya conservées dans des ouvrages antérieurs. Les mentions de l'historien Aḥmad al-Rāzī (d. 955), qui a également essayé de restituer les principaux tracés routiers au X^{ème} siècle, figurent parmi les plus utiles dans le genre. De même, la *Ja 'rāfiyya* de Muḥammad al-Zuhrī (c. 1154),¹⁸ un autre auteur de référence dans toute analyse géographique du Levant péninsulaire, apporte de nouvelles précisions qui permettent de compléter le paysage historique de ce territoire tout au long de la période islamique.

Cette compilation brève mais non exhaustive d'auteurs et de textes à caractère essentiellement géographique peut être complétée par les différentes mentions des lieux habités sur ce territoire, contenues dans les sources chronistiques et biographiques, qui présentent un intérêt particulier pour le processus de reconstitution de l'habitat médiéval islamique desservi par le réseau routier. Parmi les nombreux auteurs que l'on peut citer, toute analyse de la région de Valence doit tenir compte des travaux historiques d'Abū Marwān b. Ḥayyān (d. 1076),¹⁹ d'Abū al-'Abbās Aḥmad al-'Udhri (d. 1085),²⁰ d'Abū al-Ḥassān Alī b. al-Athir (d. 1233)²¹ ou d'Abū al-'Abbās Aḥmad b. 'Idhārī (c. 1313),²² même si la propre nature cumulative de leurs œuvres permet de reconnaître des chaînes communes de transmission de l'information. Enfin, il faut signaler l'importance capitale des dictionnaires biographiques de Muḥammad b. al-Abbār (d. 1260)²³ pour comprendre la réalité administrative des derniers moments de la période islamique dans le territoire valencien, comme l'a démontré Mikel de Epalza il y a plusieurs décennies dans un ouvrage très détaillé.²⁴

17. Al-Ḥimyarī, *Kitāb al-Rawḍ al-mi'ār fī khabar al-aqṭar*, éd. Iḥsān 'Abbās (Bayrūth: Maktabat Lubnān, 1984).

18. Al-Zuhrī, *Kitāb al-Ja 'rāfiyya*, éd. Muḥammad Ḥājj Šādiq "Kitāb al-Ḡuḡrāfiyya. Mappemonde du calife al-Māmūn reproduite par Fazārī (III/ IX s.) rééditée et commentée par Zuhrī (VI-XII s.)," *Bulletin d'Études Orientales* 21 (1968), 7-312.

19. Ibn Ḥayyān, *Al-Muqtabas II/1*, éd. Maḥmūd 'Alī Makkī, *Al-sifr al-thānī min Kitāb al-Muqtabas li-Ibn Ḥayyān al-Qurṭubī* (al-Riyāḍ: Markaz al-Malik Fayṣal li-l-Buḥūth wa-l-dirāsāt al-Islāmiyya, 2003); Ibn Ḥayyān, *Al-Muqtabas II/2*, éd. Maḥmūd 'Alī Makkī, *Al-Muqtabas min anḇā' ahl al-Andalus li-Ibn Ḥayyān al-Qurṭubī* (Bayrūth: Dār al-Kitāb al-'Arabī, 1973); Ibn Ḥayyān, *Al-Muqtabas III*, éd. Maḥmūd 'Alī Makkī, *Al-sifr al-thālith min kitāb al-muqtabas min anḇā' ahl al-Andalus li-Ibn Ḥayyān al-Qurṭubī* (al-Riyāḍ: Markaz al-Malik Fayṣal li-l-Buḥūth wa-l-Dirāsāt al-Islāmiyya, 2009); Ibn Ḥayyān, *Al-Muqtabas V*, éd. Pedro Chalmeta, Federico Corriente et Maḥmūd Šubḥ, *Al-Muqtabas li-Ibn Ḥayyān al-Qurṭubī (al-djuz' al-khāmis)* (Madrid, Rabat: Instituto Hispano-Árabe de Cultura, Manshūrāt Kulliyat al-'adāb wa-l-'ulūm al-'insāniyya, 1979); Ibn Ḥayyān, *Al-Muqtabas VII*, éd. 'Abd al-Raḥmān 'Alī al-Ḥajjī, *Al-Muqtabas fī akhbār balad al-Andalus* (Bayrūth: Dār al-Thaqāfa, 1965).

20. Al-'Udhri, *Tarṣī' al-akhbār*.

21. Ibn al-Athir, *Al-Kāmil fī al-tā'rikh*.

22. Ibn 'Idhārī, *Al-Bayān al-Mughrib, Kitāb al-Bayān al-Mughrib fī akhbār al-Andalus wa-l-Maghrib li-Ibn 'Idhārī l-Marrākushī*, éd. Georges S. Colin et Évariste Lévi-Provençal, 2 vol. (Leyde: Brill, 1948-1951).

23. Ibn al-Abbār, *Takmila li kitāb aṣ-ṣila*, éd. Maximiliano A. Alarcón et Cándido A. González, "Apéndice a la edición Codera de la 'Tecnica' de Aben al-Abbar," *Miscelánea de Estudios y Textos Árabes* 16 (1915), 147-690, éd. 'Izzat al-'Atṭār, *Al-takmila li kitāb al-ṣila*, 2 vol. (al-Qāhira: Maktab Nashr al-Taḡāfa al-Islāmiyya, 1955).

24. Mikel de Epalza, "L'ordenació del territori del País Valencià abans de la conquesta, segons Ibn al-Abbar (segle XIII)," *Sharq Al-Andalus* 5 (1988): 41-67.

Enfin, l'étude des voies de communication à l'époque de la conquête féodale des domaines de Valence et de Denia, qui incluent la région des *Jibāl Balansiya*, ne peut ignorer les nombreux documents administratifs produits par les fonctionnaires royaux qui accompagnaient ces troupes. Les répartitions des terres, les chartes de peuplement, les recensements et autres textes de nature bureaucratique sont les meilleures sources d'information de ce processus de conquête, qui exige une documentation exhaustive des propriétés, des fermes et autres éléments pertinents existant au moment de l'arrivée des nouveaux gouvernants.²⁵

Au-delà des textes en eux-mêmes, nous pouvons faire appel à d'autres champs d'information qui apportent clarté et précision aux différentes propositions de routes qui ont émergé de ceux-là. Un de ces champs dont l'importance a cru au cours des dernières décennies est la toponymie conservée dans des sources historiques fiables,²⁶ malgré la confusion causée par les origines étymologiques diverses ou carrément divergentes que les différents noms de lieux peuvent avoir connues. Ce domaine pose des problèmes encore plus graves lorsqu'il est utilisé à partir des nomenclatures toponymiques actuelles, dont la casuistique est désormais presque impossible à retracer.²⁷ Par ailleurs, les sources cartographiques nous fournissent souvent des indices très pertinents pour identifier les tracés historiques de ces voies, car même s'il s'agit d'informations beaucoup plus tardives, principalement issues du siècle de la Raison et du siècle des Lumières, dès le XVII^{ème} siècle, elles conservent une image antérieure aux grandes transformations du réseau de transport qu'a entraînées la société industrielle contemporaine.

Enfin, le dernier, mais peut-être la plus innovante des sources d'information utilisées dans ce travail, est l'archéologie, non pas tant parce que ses résultats sont le plus souvent inédits, mais surtout parce que son intérêt potentiel pour le domaine étudié ici n'a pas encore été reconnu. Ainsi, l'analyse exhaustive de *l'Inventari del Patrimoni Arqueològic de la Generalitat Valenciana*, une base de données dont l'accès était limité à la recherche et à l'exercice de la pratique archéologique professionnelle, permet aujourd'hui d'incorporer un volumineux corpus de données spécifiques jusqu'à présent inexploité. Les travaux archéologiques sur les revêtements des chaussées historiques, quoique souvent centrés sur les phases pré-médiévales, ont également contribué de manière décisive à ce saut qualitatif de la recherche

25. María D. Cabanes et Ramon Ferrer (éd.), *Llibre del Repartiment del Regne de València*, 3 vol. (Saragosse: Anubar, 1979); Enric Guinot (éd.), *Cartes de poblament medievals valencianes* (Valence: Generalitat Valenciana, 1991).

26. Arnald Steiger, *Contribución a la fonética del hispano-árabe y de los arabismos en el ibero-románico y el siciliano* (Madrid: Hernando, 1932); Carmen Barceló, *Toponimia aràbiga del País Valencià. Alqueries i castells* (Valence: Diputació de València, 1983); Federico Corriente, "Toponimia hispano-árabe en Aragón (Marca Superior)," *Turiaso* 7 (1987), 73-9; Joan Coromines, *Onomasticon Cataloniae. Els noms de lloc i noms de persona de totes les terres de llengua catalana*, 8 vol. (Barcelone: Curial, 1997).

27. Elisabeth Zadora-Rio, "Archéologie et toponymie: le divorce," *Les petits cahiers d'Anatole* 8 (2001): 1-17.

sur le réseau routier, en contribuant ces dernières années à identifier et à décrire en profondeur les processus de construction, de réparation et d'entretien, (fig. 2).²⁸



Fig. 2: Fouille d'un tronçon de la Via Augusta à La Foia de Manuel (La Font de la Figuera, province de Valence): mise en évidence des successives strates constructives [© Sánchez Priego *et al.* *Historia de la Via Augusta*].

4. Le poids de la tradition dans les fondations viaires du *Territorium Dianium*

En l'absence d'obstacles topographiques majeurs, les voies naturelles entre deux points sont déterminées par le relief et la distance la plus courte, c'est-à-dire – dans la pratique – celle qui permet le parcours en un moindre temps. Cet équilibre a déterminé de manière significative le tracé des premières voies fossilisées sur la région étudiée, dès la préhistoire. Dans le cas de notre territoire, tout à la fois montagneux et côtier, les principaux axes traditionnels de déplacement ont toujours été situés le long de la côte et dans les vallées entourant les massifs du secteur central du pays valencien. Les vallées du Canyoles et du Vinalopó sont ainsi devenues d'authentiques couloirs naturels qui ont facilité le passage depuis la région de Valence vers le sud et l'intérieur de la péninsule, étant donné que le littoral présentait des conditions de circulation spécifiques, souvent plus délicates et davantage affectées par des obstacles géomorphologiques que le reste de ce territoire.

C'est au cours du premier millénaire avant notre ère que l'on trouve des preuves concluantes de l'établissement de nombreux noyaux de peuplement humains le long de ces voies, qui étaient correctement aménagées avec des revêtements généralement entretenus par les communautés qui les utilisaient.²⁹ En tout état de cause, l'existence

28. Juan A. Sánchez Priego, Eva M. Bravo et José L de Madaria (dir.) *Historia de la Via Augusta en la Foia de Manuel (La Font de la Figuera, Valencia)* (Madrid: ADIF, 2015), 88.

29. Ferran Arasa, "Una aproximación al estudio de los caminos ibéricos en el País Valenciano," *Complutum* 34/1 (2023). <https://dx.doi.org/10.5209/cmpl.88941> [Dernière consultation le 8 septembre 2023].

d'un niveau de planification et d'investissement nécessaire pour pouvoir considérer ces tracés comme de véritables infrastructures routières, résultant d'une conception préalable et d'objectifs bien définis, et recevant un entretien par un pouvoir centralisé, ne peut être envisagée avant la consolidation effective de la domination romaine, à l'époque impériale.

C'est à cette période que les grands axes routiers, les *viae publicae*, seront construits sur les principales voies anciennes et entretenus grâce à l'action combinée des fonctionnaires de l'État, chargés de veiller à leur maintenance, et des particuliers à travers le paiement d'une série de droits de passage et d'usage. Ce groupe devait comprendre aussi bien le tronçon de la Via Augusta, de Valentia jusqu'à Carthago Nova, par lesdites vallées du Canyoles et du Vinalopó, que la route côtière vers cette même ville, via Dianium. L'utilisation conjointe des informations fournies par les anciens *itineraria* et les inventaires archéologiques nous a permis de localiser le point de divergence entre ces deux voies après le franchissement d'un cours d'eau impétueux, le Xúquer, où se trouvait le gîte d'étape (*mansio*) de Sucro, à proximité d'un établissement ibérique et d'un camp romain homonyme.³⁰ De façon analogue, l'utilisation combinée de ces mêmes sources écrites et archéologiques nous permet de situer sur l'itinéraire le reste des villes, *mansiones* et postes relais (*mutationes*) établis le long de ces deux voies, (fig. 3). Il faut signaler, à propos de ce tracé, les centres urbains de Saetabi, Dianium, Allon et, postérieurement, Portum Sucrone, auxquels on accédait habituellement à partir d'embranchements (*diverticula*) d'où l'on s'écartait de la voie principale.³¹ Enfin, seul l'*itinerarium* le plus tardif, celui de Ravenne, mentionne l'existence de la voie côtière ou alternative (*alterum*), un fait qui reflète son importance croissante à partir du Bas-Empire, ce qui ne veut d'ailleurs pas dire qu'elle n'existait pas auparavant.

Sur le plan archéologique, certains de ces tracés ont été identifiés et leur stratigraphie a été reconnue, dans la plupart des cas à l'occasion de l'exécution de grands travaux et infrastructures modernes dont l'autorisation était subordonnée à la fouille préalable des vestiges historiques, conformément à la loi du Patrimoine culturel valencien.³² C'est le cas des tronçons étudiés dans les communes de Moixent, la Font de la Figuera et Villena, où l'on a récupéré 400 m de tracé routier parfaitement conservés.³³

30. María L. Chofre, "Las ciudades de Sicana y Sucro: su localización a partir de las fuentes," (Thèse pour obtenir le grade de docteur, Universidad Complutense de Madrid, 2002).

31. Arasa, *La Via Augusta per terres valencianes*, 209-25; Negre, *Calçades, camins i carreres*, 63-74.

32. Loi 4/1998 du Patrimoine culturel valencien, Article 62.

33. Ferran Arasa et Guillem Pérez-Jordà, "Intervencions en la via Augusta a la Font de la Figuera (València) i Villena (Alacant)," *Saguntum* 37 (2005): 136-43; Pablo García-Borja, David López et José L. Jiménez, *Al pie de la vía Augusta. El yacimiento romano de Faldetes (Moixent, Valencia)* (Valence: Enagás-Acuamed, 2012); José A. Sánchez Priego et al., "La vía Augusta en 'La Font de la Figuera' (Valencia): intervención arqueológica, estudio geomorfológico y análisis de los materiales y técnicas de construcción," in *Jornadas sobre calzadas romanas en la Antigüedad* (Saint Sébastien: Sociedad de Ciencias Aranzadi, 2017), 87-115.

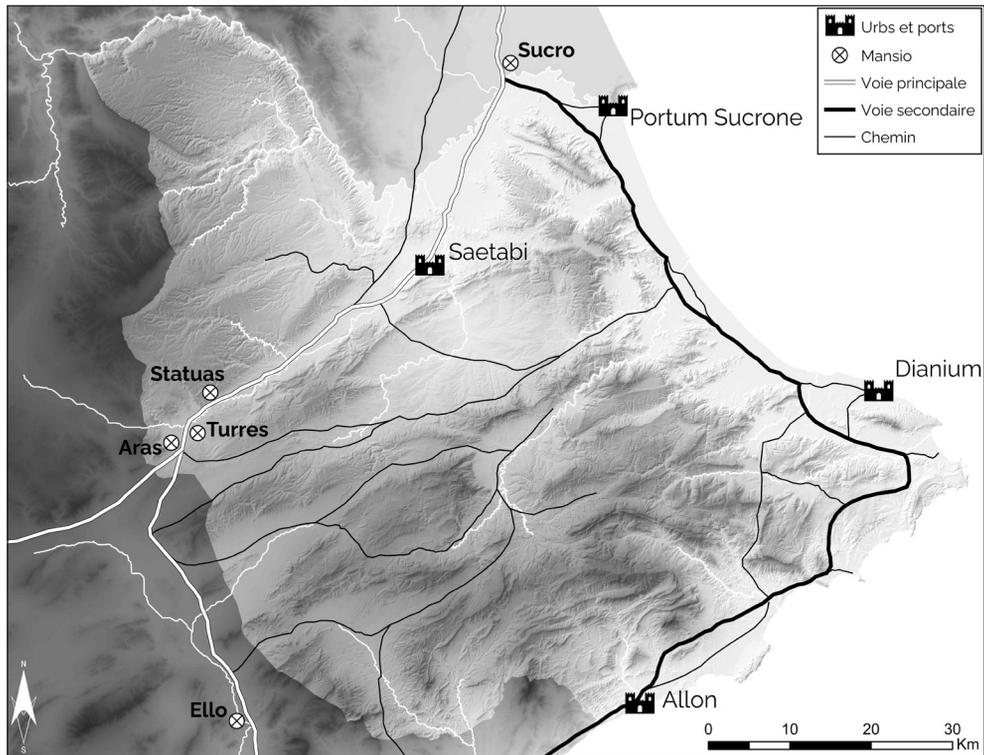


Fig. 3: Réseau routier d'époque romaine dans les montagnes du *territorium Dianium*. Principaux centres urbains, ports et gîtes d'étape, (© J. Negre).

Les principaux éléments structurels qui peuvent être définis sur la base de ces interventions sur les voies romaines encore en usage au Moyen Âge sont les suivants: petits murs latéraux encoffrant la chaussée dans la plupart des cas, complétés parfois de petits fossés extérieurs; *agger*, partie légèrement bombée ou talus le long duquel passait la voie, dont la hauteur pouvait varier d'environ 40 cm à près de 2 m en fonction de l'irrégularité du substrat géologique sur lequel celle-ci était implantée et de la profondeur de la tranchée sous le revêtement; stratigraphie fondée sur un premier nivellement de fondation, mélange de terre et de pierres de petite et moyenne dimension, une strate supérieure de graviers de plus petite fraction sur laquelle était étendue une couche de terre battue. La largeur de la chaussée était d'environ 6 m, recreusée dans la plupart des cas d'ornières de chariot distantes de 135 à 145 cm.

Le réseau routier desservait un large éventail d'établissements ruraux de différents types, diversement hiérarchisés, reliés aux voies principales par des routes ou chemins secondaires, les *viae vicinale* ou *viae communes*, également mentionnées dans les sources écrites.³⁴ Ces artères secondaires ont été ignorées dans la plupart des travaux sur le sujet en raison du peu d'informations textuelles disponibles. Aujourd'hui, notre approche, qui combine les données archéologiques et les indices

34. Siculus Flaccus, "De condicionibus agrorum," in Maria J. Castillo, *Hyginus et Siculus Flaccus. Opuscula Agrimensorum Veterum* (Logroño: Universidad de la Rioja, 2011), 88.

textuels et toponymiques, nous amène – grâce aux techniques d’analyse géographique informatisée – à proposer de nouveaux scénarios. Ainsi, une relecture des inventaires archéologiques et des travaux de recherche sur ce territoire a contribué à localiser jusqu’à 235 sites romains dans la zone d’étude. Ils présentent des schémas de distribution hétérogènes, permettent d’établir certaines tendances linéaires à mettre en relation avec leur disposition le long des routes.

Parmi ces voies secondaires, il convient de mentionner les différents axes perpendiculaires à la côte qui relient les deux chaussées décrites plus haut. Ces chemins sont plus étroits et présentent un dénivelé plus important que celui des axes principaux. Ils connectent la côte à l’hinterland permettant l’interrelation entre les différentes zones de peuplement ayant des activités économiques complémentaires et les axes de communication de référence. Dans les territoires de l’intérieur prédominaient l’agriculture sèche (oliviers, amandiers, caroubiers, etc.) ainsi que l’élevage de transhumance (ou estive à court rayon), pratique qui unissait les pâturages des montagnes de l’intérieur avec les zones côtières où abondaient les prairies naturelles dans les zones humides et les chaumes, après les moissons. Dans l’ensemble, les voies secondaires utilisaient les principaux cols, ceux dont la topographie était la moins abrupte possible. Elles suivaient la plupart des vallées en limitant à l’extrême la traversée des cours d’eau, car, quoique de faible débit tout au long de l’année, ceux-ci se convertissaient en de véritables torrents lors des épisodes habituels de “goutte froide.”

Ce type de voies a également été identifié d’un point de vue archéologique à certains endroits de ce territoire, avec notamment deux tronçons de l’une d’elles qui, à partir de l’axe côtier principal, remontait le Serpis le long de sa rive droite, vers l’intérieur et la ville de Gandia, (fig. 4). Du premier tronçon, situé le plus près de la route, n’a été conservée qu’une partie de l’un des murs latéraux du coffrage ainsi qu’une section d’environ 13 m de long sur 1,75 m de large de la fondation – ou *rudus* – de la chaussée, constituée d’une strate de pierres de taille moyenne d’une épaisseur de 20 cm, liées avec de la terre argileuse et posées sur une couche de préparation partiellement aplanie.³⁵

Le second tronçon de cette route, nettement mieux conservé, subsiste sur 42 m. Sa largeur moyenne est de 5 m et les deux ornières de circulation sont espacées de 1,30 à 1,35 m. Le profil légèrement bombé du remblai devait permettre le drainage adéquat du revêtement, constitué d’une fondation encaissée à base de graviers et de terre dans le sol naturel; le remplissage était constitué, en fonction de l’irrégularité du terrain, d’une première couche de nivellement d’un maximum de 20 cm composée de déchets céramiques datables du milieu du I^{er} siècle environ, puis d’une couche de 10 à 12 cm de galets de rivière, surmontée uniquement d’un niveau de terre battue. Dans

35. David López et Ana Valero, “Informe preliminar de seguimiento arqueológico. Acceso sur al puerto de Gandia 2011-2019 (Gandia, Valencia),” (Mémoire technique d’intervention archéologique, 2019), 59.

ce cas, il convient de noter l'absence de *marginés* sur les périmètres du coffre pour contenir les strates successives, ce qui pourrait être attribué au caractère secondaire de cette voie dont la construction avait bénéficié d'un moindre investissement.³⁶



Fig. 4: Fouille d'un chemin ou *via vicinale* devant relier la voie côtière principale à une branche alternative déplacée à l'intérieur des terres (Gandia, province de Valence)
[© López et Valero, "Informe preliminar"].

Outre les communications terrestres, il ne faut pas oublier le rôle que joua le transport maritime, et notamment le cabotage, dans un territoire éminemment côtier comme le nôtre. Sans tenir compte ici des grandes liaisons commerciales transméditerranéennes, qui passaient principalement par le port du *municipium* de Dianium, et sans oublier non plus le rôle d'autres centres portuaires comme ceux de Sucrone (Cullera) ou d'Allon (Villajoyosa), notre intérêt se porte davantage sur les ancrages fréquentés par des embarcations à faible tirant d'eau. Au total, neuf de ces mouillages ont été documentés le long des côtes du territoire valencien central. Ils constituaient des étapes intermédiaires entre les ports et étaient probablement liés aux dynamiques de redistribution des marchandises entre Dianium et Valentia, pour ceux situés au nord du cap de la Nau, et entre cette ville et Lucentum, dans le cas des ports méridionaux. Ce type de sites s'implantait dans des endroits offrant une certaine protection (baies, anses ou embouchures de rivières), même si les lagunes et les hauts-fonds situés le long du littoral de cette région pouvaient également servir d'abri aux navires à faible tirant d'eau, tout en leur fournissant de l'eau douce et des provisions.

36. Nous remercions Maite Pérez, Manuel Algaba et Antoni Vergel, d'Acteo Arqueología y Patrimonio (acteoarqueologia.com) pour les informations et les images de cette intervention, sachant qu'ils ont en chantier une publication monographique des résultats des fouilles archéologiques menées dans la sous-station électrique de Sanxo Llop (Gandia).

En conclusion, le réseau routier romain impérial constitue la première grande infrastructure parfaitement conçue, exécutée et entretenue à l'échelle supra-territoriale dans une grande partie de la Méditerranée occidentale. Ses objectifs, d'abord militaires, ont rapidement évolué vers la stimulation d'un nouveau modèle de commerce à grande échelle et, surtout, vers la diffusion d'un nouveau modèle d'État. Une réalité politique, de nature personnaliste ou dynastique, liée à une puissante propagande politique qui nécessitait la transmission rapide d'idées diffusées ainsi aux quatre coins de l'Empire. Cette fluidité de la communication était nécessaire pour favoriser l'affirmation du pouvoir et la présence du gouvernement dans ses provinces, des grandes villes aux bourgs, aux fermes et aux villages de tous les petits territoires qui constituaient une entité politique globale le long de la Méditerranée. Un réseau de ces caractéristiques n'était donc possible qu'à travers une hiérarchie des routes mises en place, véritable arborescence, dans laquelle des axes principaux donnent naissance à des voies secondaires permettant ainsi l'interconnexion de tous les nœuds du système. C'est ce que semblent démontrer les résultats présentés, qui constituent la base à partir de laquelle se serait développé par la suite l'ensemble du système de communication médiéval islamique dans la péninsule.

5. De nouvelles mobilités dans les *Jibāl Balansiya*

L'interprétation des études sur le réseau routier au temps d'al-Andalus a eu tendance à présenter une vision partielle de cette réalité en se fondant uniquement sur les sources écrites et sur l'existence de quelques ouvrages d'art, mais en délaissant complètement l'identification des routes secondaires qui assuraient la cohésion du territoire. Il est évident que le point de départ de tout travail sur ce réseau doit se baser sur le tracé des voies romaines, structures sur lesquelles s'est développé le reste des infrastructures de communication ultérieures.³⁷ C'est ce que l'on peut déduire des différents rapports de réparation et d'entretien de celles-ci après la conquête, comme ceux dont fait état une lettre du gouverneur al-Samḥ, datant de 719, concernant les dommages subis par le pont de Cordoue/Qurtuba, dans laquelle ce personnage demandait au calife 'Umar l'autorisation de le reconstruire en prélevant certaines taxes sur les chrétiens (*kharāj*),³⁸ mais aussi de la construction quelque temps plus tard de différentes voies (*turuq*) et relais (*quṣūr*) sur les principales artères d'al-Andalus par l'émir 'Abd al-Raḥmān b. al-Ḥakam.³⁹

Ce soin apporté à la reconstruction et à l'entretien de l'infrastructure routière n'était pas seulement associé aux fonctions pratiques que chaque type de route remplissait à une échelle différente en al-Andalus, mais il était aussi explicitement lié aux fondements religieux de la nouvelle société musulmane en gestation. Les voies et les itinéraires étaient considérés comme des instruments d'origine divine qui

37. Francisco Franco, *Vías y defensas andalusíes en la Mancha Oriental* (Alicante: Instituto de Cultura Juan Gil-Abert, 1995), 44-51.

38. Anonyme, *Akhbār majmū'a fī fath al-Andalus wa-dhikr umarā'i-hā*, éd. et trad. David James, *A History of Early Al-Andalus. The Akhbār majmū'a* (Londres: Routledge, 2012), 58-9.

39. Ibn al-Athīr, *Al-Kāmil fī al-tā'rikh*, V, 292.

devaient favoriser la propagation de la foi islamique dans les villes et les territoires de la Dār al-Islam, et permettre l'expansion de ses frontières.⁴⁰ Les gouvernants étaient donc strictement tenus d'entretenir ces infrastructures afin que les croyants puissent se déplacer d'une ville à l'autre.⁴¹ Ces efforts étaient essentiels pour l'État, surtout à partir du califat, en raison du rôle des routes comme vecteur de diffusion de la propagande et de l'idéologie politique qui constituaient le nouveau discours sociologique. Un récit à caractère éminemment étatique et centralisateur destiné à faire contrepoids à la volatilité des frontières qui caractérisait cette nouvelle réalité historique.

C'est au cours de cette période que des efforts plus importants ont été déployés pour renforcer les routes côtières, comme en témoignent les mentions du tronçon de l'ancienne Via Augusta, que les sources arabes appelaient désormais la "Grande Route" (*al-Maḥajja al-'Uzmā*).⁴² Ces investissements en infrastructures routières n'avaient d'autre but que de renforcer les places fortes qui s'y construisaient et qui constituaient une première ligne de défense, notamment tout au long du X^{ème} siècle, lorsque que le danger fatimide menaçait les côtes d'al-Andalus. Cette même période semble également regrouper la plupart des actions qui allaient progressivement transformer le réseau routier médiéval, qui avait épousé jusqu'alors la structure établie pendant la période romaine, en fonction des nouveaux besoins de caractère militaire incluant le déplacement de la grande armée califale pendant les razzias.⁴³

La toponymie nous fournit également certaines informations qui nous semblent liées à l'entretien des anciennes infrastructures routières, notamment de leurs relais ou haltes. Il existe trois grands groupes d'étymons, liés à trois racines arabes: *n.z.l.*, qui a le sens de s'arrêter ou de descendre (de cheval), d'où proviendrait le terme *manzil* ou lieu où s'installer ou se réfugier;⁴⁴ *b.l.t.*, qui a le sens de chaussée pavée et, par extension, de ses haltes, d'où proviennent les toponymes liés au terme *albalat*;⁴⁵ et, enfin, *q.š.r.*, qui a le sens générique de raccourcir (les étapes du voyage), d'où proviendraient certains de ceux dérivés de *alcāsser* ou *alcōsser* (diminutif *al-quṣayr*). Tous ceux-ci sont largement représentés dans la nomenclature historique de

40. *The Qur'an*, 16:15, 20:53, 43:10, 71:19-20, entre autres.

41. Francisco Franco, *Vías y defensas andalusíes*, 54.

42. Al-'Udhri, *Tarṣī' al-akhbār*, 10; al-Ḥimyarī, *Kitāb al-Rawḍ al-mi'ṭār*, 124.

43. Al-Bakrī, *Kitāb al-masālik*, 813-14; Anonyme, *Dhikr bilād al-Andalus*, éd. L. Molina, *Dhikr bilād al-Andalus wa faḍli-hā wa ṣifati-hā*, 2 vol. (Madrid: CSIC, 1983), 143; Ibn 'Idhārī, *Al-Bayān*, II, 480; al-Idrīsī, *Uns al-muḥadj*, 139.

44. Xavier Ballestín et Maria Mercè Viladrich, "Foc, fum, torxes i miralls. Senyals visuals a l'època tardoantiga i altmedieval," in *Fars de l'islam: antigues alimares d'al-Andalus*, coord. Ramon Martí (Barcelone: EDAR, 2008).

45. Mikel de Epalza, "Constitución de rábitas en la costa de Almería: su función espiritual," in *Homenaje Padre Tapia. Almería en la historia* (Almería: Monte de Piedad y Caja de Ahorros, 1988), 231-35; Xavier Ballestín, "Consideraciones acerca del término árabe *balāt*, su equivalencia con la voz latina *palatium* y su presencia en las fuentes andalusíes, magrebíes y orientales," in *Lo que vino de Oriente. Horizontes, praxis y dimensión material de los sistemas de dominación fiscal en Al-Andalus (ss. VII-IX)*, éd. Xavier Ballestín et Ernesto Pastor (Oxford: Archaeopress, 2013), 37-8.

ce territoire et du Sharq al-Andalus en général, avec des formes qui nous fournissent des noms de lieux tels que Massalfassar, Massamagrell, Massanassa, Albalat de la Ribera, Albalat dels Sorells, Albalat dels Ànecs, Albalat d'Altea, Alcàsser, Alcòsser, Alcossera ou Alcodeir, parmi de nombreux autres exemples présents dans la toponymie mineure.⁴⁶ Il s'agit d'un ensemble d'indicateurs qui, en définitive, permet de constater la continuité et même l'augmentation du nombre de relais ou lieux de repos le long des routes principales, ce qui reflète l'existence d'un trafic fluide et de services de messagerie toujours liés à ces établissements, (fig. 5).

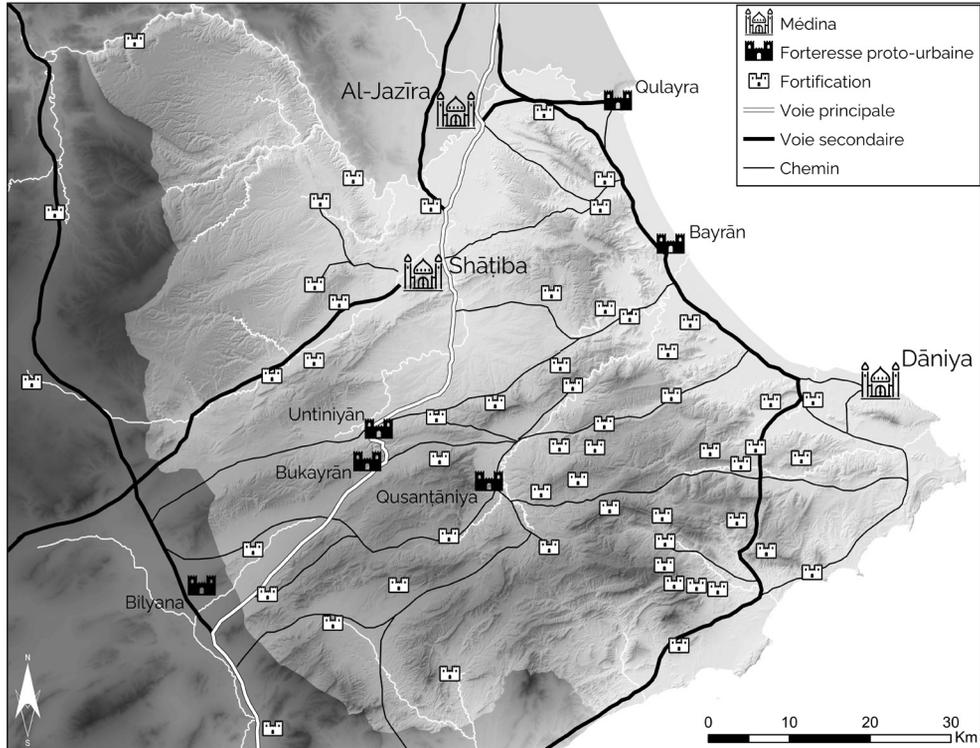


Fig. 5: Réseau routier de la région des *Jibāl* Balansiya durant la période islamique. Villes principales, forteresses proto-urbaines et autres fortifications, (© J. Negre).

La période des Taïfas a été marquée par un processus de développement progressif des fortifications dans les *Jibāl* Balansiya, ce qui engendrera de nouvelles dynamiques de délimitation de l'espace et de transfert des principaux pôles territoriaux vers ces nouveaux centres du *sulṭān*. Cette modification de la géographie du pouvoir était étroitement liée à la volonté des autorités issues de la fragmentation d'al-Andalus, de convertir ces forteresses en sièges de leurs gouverneurs en cherchant à reproduire à moindre échelle le modèle califal des capitales provinciales, modèle qui venait de disparaître.⁴⁷ Le réseau d'établissements fortifiés ainsi créé nécessitait

46. Une analyse exhaustive des toponymes routiers de cette région répertoriés dans les sources écrites peut être consultée sur Negre, *Calçades, camins i carreres*, 89-91.

47. Joan Negre, *En els confins d'al-Andalus. Territori i poblament durant la formació d'una societat islàmica a les Terres de l'Ebre i el Maestrat* (Benicarló: Onada, 2020), 336.

de nouvelles voies pour les relier, au-delà des routes principales qui, comme nous l'avons analysé, étaient limitées au contournement de ce vaste territoire montagneux. Les sources écrites soulignent ce fait lorsqu'elles mentionnent la construction d'une nouvelle route entre la ville de Shāṭiba et l'une de ces forteresses proto-urbaines en plein essor, celle de Qulayra, afin d'améliorer l'interconnexion entre branches intérieures et côtières.⁴⁸

La réorganisation progressive de ces principaux noyaux de population ainsi que le fait que l'essentiel du trafic se faisait à pied ou à dos d'animal au détriment du transport sur roues, qui obligeait à maintenir les itinéraires en pente douce, ont finalement entraîné la modification des voies principales. Ces nouveaux itinéraires privilégiaient le trajet le plus court malgré des dénivelés plus importants, qui ne constituaient désormais plus un obstacle au déplacement sans chariots tel qu'il prédominait désormais sur les itinéraires décrits plus haut. C'est ainsi qu'al-Idrīsī, suivant al-Bakrī et al-'Udhri, décrit cette nouvelle voie intérieure qui, à partir d'al-Jazīra et de Shāṭiba, quittait la vallée de Cànyoles et traversait les plaines d'Albaida jusqu'au col entre Untiniyān et Bukayrān, accédait à la vallée de Biar et enfin à celle de Vinalopó par un tracé nettement plus court que l'ancien.⁴⁹ Il s'agit du même itinéraire que celui emprunté un peu plus tard par Ṣafwān b. Idrīs et décrit en détail dans sa *riḥla*. Il y évoque son passage par Biṭrīr, al-Jāshiriya, Untiniyān, Banū Sawwar, Shāṭiba et al-Jazīra, où était le pont sur le Shuqr (le Xúquer) conduisant à Balansiya.⁵⁰ Ces auteurs soulignent également un itinéraire alternatif à travers les montagnes d'Alcoi et de Qaṣṭaliya pour le retour.⁵¹ Les données archéologiques confirment également cette modification des axes prioritaires, avec un développement beaucoup plus important de l'habitat au long de cette route, tout en maintenant l'utilisation de l'ancienne voie à travers la vallée de Cànyoles, où abondent également les vestiges d'occupation.⁵²

La route côtière a également subi d'importants changements au cours de cette période, notamment en ce qui concerne son retrait depuis une position proche de la côte, typique de la voie romaine, vers le piedmont des derniers éperons pénibétiques où se trouvaient la plupart des principales forteresses de ce secteur du territoire. Une fois encore, tant la compilation détaillée d'al-Idrīsī que la description du voyage de Ṣafwān b. Idrīs insistent sur la pertinence de cette route sur laquelle ils situent les établissements de Qulayra, Bayrān, Awriba et Dāniya, ainsi que Qalb et Finashirāt sur l'ancienne route côtière menant à al-Laqaṅt.⁵³ Les textes et leur comparaison avec les indices archéologiques laissent entrevoir que, bien que les voies romaines aient toujours été utilisées, il y aurait eu, à partir du XI^{ème} siècle, un déplacement

48. Annotation manuscrite dans al-'Udhri, *Tarṣī' al-akhbār*, 20.

49. Al-Idrīsī, *Uns al-muhadj*, 157; al-Idrīsī, *Nuzhat al-mushtaq*, 192.

50. Dolors Bramon, "El Levante peninsular andalusí en la Geografía de al-Zuhri," *Al-Qanṭara* (1985): 518.

51. Jasim Alubudi, "Dos viajes inéditos," 216-29.

52. Negre, *Calçades, camins i carreres*, 88-111.

53. Al-Idrīsī, *Uns al-muhaj*, 158; Jasim Alubudi, "Dos viajes inéditos," 218-21.

considérable des principaux axes de communication favorisant de nouveaux tracés plus courts mais plus difficiles, (fig. 6). Le phénomène peut aller jusqu'au dédoublement entre un itinéraire alternatif et la voie principale. Cette image d'un réseau de plus en plus complexe répond à une croissance démographique importante conduisant à son tour à une expansion du mode d'établissement agropastoral propre à ce territoire.

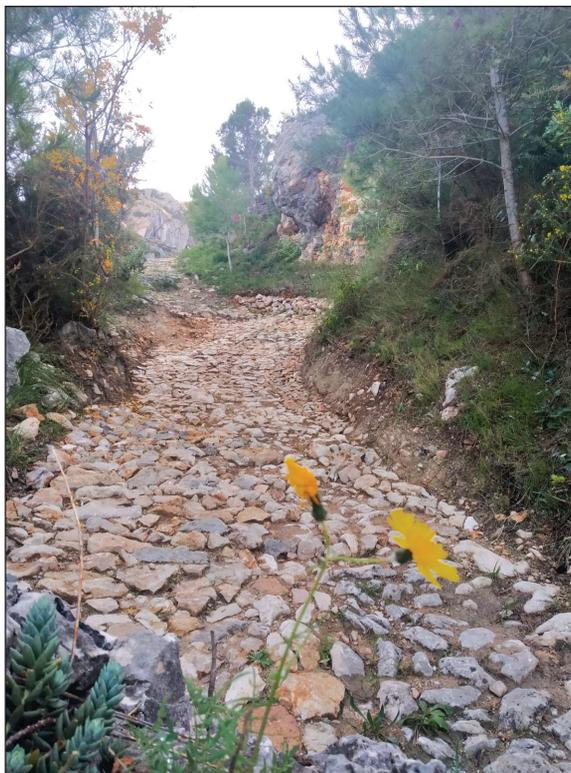


Fig. 6: Exemple de chemin empierré de probable origine médiévale, entre les montagnes de la vallée de Gallinera, récemment récupéré par diverses associations citoyennes en collaboration avec la municipalité, (© Ajuntament de La Vall de Gallinera).

En ce qui concerne les routes et les voies d'interconnexion interne, les données archéologiques ne font que souligner cette même dynamique de colonisation d'un nombre croissant d'espaces agricoles entraînant la création de nouvelles connexions routières pour les intégrer dans le système territorial. Le paysage de la région, où prédominent les vallées accidentées ouvrant vers la mer, aurait favorisé aussi une forte implantation agricole dans les plaines sédimentaires, ce qui aurait alors entraîné une augmentation du nombre de connexions à la route côtière. Les voies d'accès en pente plus douce des montagnes se multiplient dans la vallée d'Albaida tout comme dans la région de la forteresse de Qusanṭāniya, en particulier la vallée de Gallinera et de Xaló, depuis la côte, ou celles d'Agres et de Mariola, en direction de Biyār et de la route intérieure, (fig. 7). Dans l'ensemble, il s'agit d'une forte densification des réseaux routiers qui structurent l'habitat de ce

territoire dans un processus de croissance de l'occupation et de diversification des modes de colonisation agricole.



Fig. 7: Vue générale de la vallée de Gallinera, principal couloir de circulation entre la côte et l'intérieur des *Jibāl* Balansiya, (©. J. Negre).

Liée à cette même dynamique de centralisation des activités économiques dans les principales villes, surtout depuis le X^{ème} siècle, et qui ont atteint leur apogée en tant que capitales de taïfas au siècle suivant, la circulation maritime de ce territoire joue également un rôle déterminant dans la compréhension de ses dynamiques de communication. Dans ce cas, il est indispensable de se référer au texte d'al-Idrīsī qui énumère exhaustivement les mouillages (*al-marāsī*) des côtes du Sharq al-Andalus, qui incluent ceux de l'embouchure de la rivière de Balansiya, Qulayra, Dāniya, le rocher d'Ifac (*jabal* Qalb) et al-Laqaṅt.⁵⁴ Il faudrait ajouter à ces lieux l'embouchure du Serpis, qui correspondrait à la *rābiṭa* de Bayrān mentionnée dans les sources écrites. Nous savons également que de nombreux bateaux se déplaçaient vers Dāniya ou au départ de celle-ci, un des principaux ports d'al-Andalus, à destination du Maghreb et même de la Méditerranée orientale. Il s'ensuit que, si l'on prend comme référence les trois principaux ports, les villes de Balansiya, Dāniya et al-Laqaṅt, l'existence de points intermédiaires visant à favoriser le cabotage est confirmée tant par les textes que par les données archéologiques (petits établissements proches des points de mouillage, diffusion de la production céramique de Denia, etc.).

Il ne fait aucun doute que l'image des routes qui vient d'être exposée ne peut être le fait d'une ou deux générations seulement, mais résulte d'une série de processus cumulatifs et continus d'intégration de nouvelles voies dans un réseau consolidé dès l'époque romaine et dans lequel on peut certes observer des changements dans la hiérarchie des voies principales, mais pas la disparition de la moindre route. S'il est une caractéristique qui permette de comprendre le changement produit tout au long

54. Al-Idrīsī, *Uns al-muhadj*, 161; al-Idrīsī, *Nuzhat al-mushtaq*, 196.

de la période islamique, c'est bien la transformation des formes de mobilité dans tout le Sharq al-Andalus, et particulièrement les territoires de montagne tel celui qui nous occupe. Une métamorphose qui entraîna principalement l'augmentation des trajets de courte et moyenne distance, par opposition aux longs transports commerciaux habituels de l'époque romaine, qui pouvaient s'étendre sur des centaines de kilomètres. Il s'agit donc d'un reflet de la consolidation des marchés locaux et régionaux comme principales sources d'approvisionnement de cette société à partir du IX^{ème} siècle, alors que les marchandises transméditerranéennes tendaient à se limiter à la sphère urbaine et aux cercles du pouvoir. Cette évolution a entraîné une diminution du trafic routier et, par conséquent, une priorisation des déplacements à dos d'animal, qui favorisaient des itinéraires plus difficiles mais plus courts entre les centres de pouvoir et les localités en dépendant.

Quelques réflexions pour conclure

L'étude de cas présentée ici est un bon exemple de la capacité qu'ont les approches locales à susciter un débat de dimension globale.⁵⁵ Son ampleur, d'échelle moyenne et limitée à un territoire restreint, autorise un niveau d'analyse suffisamment précis pour observer des changements significatifs dans le réseau routier général, tout en permettant de travailler concrètement sur les caractéristiques matérielles de ces grands systèmes. Le degré de précision ainsi atteint permet de restituer le tracé des voies principales et secondaires ainsi que celui des chemins de moindre importance. Il permet d'aborder aussi des problématiques plus fines telles-que celle des divers modes de construction de ces infrastructures. Une comparaison ultérieure sera possible avec d'autres territoires limitrophes et contribuera à approfondir notre connaissance historique et à l'intégrer dans un débat historiographique plus vaste. Le territoire ici choisi, celui des *Jibāl* Balansiya, est une zone de suffisante complexité orographique et pédologique pour que la démarche proposée soit extrapolable à d'autres études de cas.

Le développement méthodologique et théorique de notre proposition est innovant au regard des travaux antérieurs, même s'il doit être inséré dans une longue chaîne de production de connaissance et de débats préalables sur le problème historique récurrent que posent le réseau routier et sa relation avec l'organisation sociale du territoire. La thèse de doctorat dont sont issues ces réflexions évoquait déjà, dans la ligne des travaux de Joan E. Sánchez-Pérez et Edward W. Soja,⁵⁶ l'importance de la prise en compte de la complexité des espaces sociaux transformées par l'action humaine en fonction de ses besoins, tout comme des territoires définis par des limites politiquement établies.⁵⁷ La matérialisation de ces préoccupations mène à l'étude de

55. Negre, *Calçades, camins i carreres*.

56. Joan E. Sánchez-Pérez, *Espacio, economía y sociedad* (Barcelone: Siglo XXI, 1991); Edward W. Soja, "The socio-spatial dialectic," *Annals of the Association of American Geographers* 70-2 (1980).

57. Joan Negre, "De Dertosa a Turfūša. L'extrem oriental d'al-Ṭagr al-A'là en el context del procés d'islamització d'al-Andalus," (Thèse pour obtenir le grade de docteur, Universitat Autònoma de Barcelona, 2013), 60-9.

la dialectique entre sphères sociales et spatiales d'une région à travers une lecture systémique de l'interaction entre le réseau des établissements, les espaces productifs associés et les voies permettant leur interconnexion.⁵⁸ Les travaux sur les "espaces routiers" de l'arabisant Francisco Franco allaient dans le même sens, car portant non seulement sur les routes en elles-mêmes, mais aussi sur tous les éléments contribuant à leur fonction.⁵⁹

On le voit, ce travail qui se caractérise, comme il ne peut en être autrement, par une vision polyédrique qui cherche à intégrer les éléments multiples et divers qui façonnent une réalité complexe telle que celle qui est décrite. Cette vision prend en compte de nombreux objets, notamment les établissements ruraux, les villes, les relais, les voies, les espaces productifs, selon les points de vue les plus divers, l'analyse s'appuyant sur l'écrit, l'archéologie, la toponymie et la cartographie, approches qui, dans certains cas, peuvent se contredire mutuellement. Si l'on ajoute à cette vision globale le potentiel technique des équipements informatiques actuels dans le traitement d'énormes volumes de données spatiales, les résultats tendent à affiner dans une large mesure les propositions de reconstruction des routes présentées jusqu'à maintenant. Ces perspectives nous permettent d'approfondir la réflexion historique, ouvrant la voie à une discussion historiographique plus riche et plus diversifiée sur les causes et les conséquences des changements observés dans le réseau routier.

Dans le cas concret traité dans cet article, l'ensemble des données historiques disponibles montre une consolidation des principaux axes routiers à l'époque romaine au sein d'un réseau de communication conçu, construit et entretenu dans une perspective globale et avec des objectifs globaux. Il est probable que ces itinéraires aient articulé auparavant les déplacements humains au travers de couloirs naturels parcourus dans le cadre des activités coutumières des communautés établies au long de leur tracé.

Le *territorium Dianium* se distingue par une grande artère intérieure évitant les passages problématiques, tant la traversée des terrains montagneux qui caractérisent cette région, inaccessibles au trafic routier, que la circulation toujours compliquée le long d'un cordon littoral présentant de vastes zones humides et des bassins endoréiques. De façon analogue, et en lien avec l'essor que connaîtront les routes maritimes et le commerce transméditerranéen à l'époque romaine impériale, ces mêmes obstacles seront finalement surmontés pour relier les principales villes et les territoires côtiers. Il convient en effet de rappeler que, dans une période de conflictualité modérée sous la *pax augusta*, ce sont les besoins en matière de commerce et de transport à grande échelle qui seront les principaux moteurs du développement des voies romaines.

Dans les *Jibāl Balansiya*, cette situation se maintiendra tout au long de la période médiévale, même si à partir du X^{ème} siècle on verra apparaître des alternatives

58. Negre, "De Dertosa a Turtūša," 54-6.

59. Franco, *Vías y defensas andalusíes*, 25-7.

à ces routes qui s'adapteront de manière plus efficace aux nouveaux scénarios socio-économiques. En ce sens, la contraction des marchés et le développement de puissants circuits de production, de distribution et de consommation à une échelle régionale favoriseront de nouveaux modes de transport de marchandises. Plus grande proximité et rapidité d'accès accrue entre les points d'échange ou de vente permettront de réduire la charge des produits commerciaux. Ces nouvelles routes commerciales, ouvertes à la circulation à pied et à dos d'animal, permettront des connexions plus rapides et plus directes. Elles peuvent donc être considérées comme un facteur décisif de la croissance de certains centres de pouvoir nés du morcellement territorial d'al-Andalus en différents royaumes de taïfas. Comme toujours, les facteurs géopolitiques doivent également être pris en compte dans une société fortement marquée par une conflictualité permanente, à plus forte raison après qu'eut disparu la domination militaire de l'État califal.

Quant à l'ensemble des voies secondaires articulant plus directement le territoire étudié, leur utilisation pourrait être encore antérieure à la consolidation des grands axes de l'époque romaine. Dans la plupart des cas, il s'agit d'itinéraires traditionnels au long desquels ont été retrouvés maints vestiges de peuplement, datables de la préhistoire à nos jours, bien que l'évidence de ruptures dans les dynamiques d'occupation laisse entendre des développements historiques irréguliers. L'utilisation de plusieurs de ces itinéraires, sans doute les principaux, peut être facilement attestée à l'époque romaine, bien que leur extension doive être attribuée à l'époque islamique dans le cadre des processus bien documentés d'expansion démographique et de colonisation de nouvelles zones agricoles à l'intérieur même des *Jibāl Balansiya*. C'est en partie grâce à cette densification du peuplement que nous pouvons reconnaître aujourd'hui un réseau de communication clairement consolidé. Dans une large mesure, celui-ci permettra à ce territoire de jouer un rôle plus important après son intégration dans le Royaume de Valence. À cet égard, les axes routiers fixés au début du deuxième millénaire contribueront à affermir une série de centres proto-urbains dans cette région, dont le développement au cours du Moyen Âge contribuera finalement à la création d'un nouvel espace économique et politique florissant, complémentaire de celui des villes principales voisines.

Bibliographie

- Alubudi, Jasim. "Dos viajes inéditos de Safwān b. Idrīs." *Sharq al-Andalus* 10-11 (1993-1994): 211-43.
- Anonyme. *Akhbār majmū'a fi fath al-Andalus wa-dhikr umarā'i-hā*, éd. et trad. David James, *A History of Early Al-Andalus. The Akhbār majmū'a*. Londres: Routledge, 2012.
- Anonyme. *Dhikr bilād al-Andalus*, éd. Luis Molina, *Dhikr bilād al-Andalus wa fadhīhā wa shifatihā*, 2 vol. Madrid: CSIC, 1983.
- Arasa, Ferran. *La Via Augusta per terres valencianes*. Valence: Consell Valencià de Cultura, 2022.
- _____. *La Via Augusta pel País Valencià*. Alicante: Publicacions de la Universitat d'Alacant, 2018.

- Arasa, Ferran et Guillem Pérez-Jordà. "Intervencions en la via Augusta a la Font de la Figuera (València) i Villena (Alacant)." *Saguntum* 37 (2005): 199-207.
- Arasa, Ferran. "Una aproximación al estudio de los caminos ibéricos en el País Valenciano." *Complutum* 34, 1 (2003): 197-220.
- Al-Bakrī. *Kitāb al-masālik wa-l-mamālik*, 2 vols., éd. Adrian P. van Leeuwen et André Ferré. Tunis: Dār al-'Arabiya li-l-Kitāb - Bayt al-Ḥikma, 1992.
- Ballestín, Xavier et Maria Mercè Viladrich. "Foc, fum, torxes i miralls. Senyals visuals a l'època tardoantiga i altmedieval." In *Fars de l'islam: antigues alimares d'al-Andalus*, coord. Ramon Martí, 287-336. Barcelone: EDAR, 2008.
- Ballestín Xavier. "Consideraciones acerca del término árabe *balāṭ*, su equivalencia con la voz latina *palatium* y su presencia en las fuentes andalusíes, magrebíes y orientales." In *Lo que vino de Oriente. Horizontes, praxis y dimensión material de los sistemas de dominación fiscal en Al-Andalus (ss. VII-IX)*, éd. Xavier Ballestín et Ernesto Pastor, 24-42. Oxford: Archaeopress, 2013.
- Barceló, Carmen. *Minorías Islámicas en el País Valenciano. Historia y Dialecto*. Valence: Universitat de València, 1984.
- _____. *Toponímia aràbiga del País Valencià. Alqueries i castells*. Valence: Diputació de València, 1983.
- Bramon, Dolors. "El Levante peninsular andalusí en la Geografía de al-Zuhrī." *Al-Qanṭara* (1985): 517-24.
- Burns, Robert I. *Medieval Colonialism: Postcrusade Exploitation of Islamic Valencia*. Princeton: Princeton University Press, 1976.
- Cabanes, María D. et Ramon Ferrer (éd.). *Llibre del Repartiment del Regne de València*, 3 vol. Saragosse: Anubar, 1979.
- Chofre, María L. "Las ciudades de Sicana y Sucro: su localización a partir de las fuentes." Thèse pour obtenir le grade de docteur, Universidad Complutense de Madrid, 2002.
- Coromines, Joan. *Onomasticon Cataloniae. Els noms de lloc i noms de persona de totes les terres de llengua catalana*, 8 vol. Barcelone: Curial, 1997.
- Corpus Inscriptionum Latinarum*, éd. Eugen Bormann. Berlin: Reimerum, 1888.
- Corriente, Federico. "Toponímia hispano-árabe en Aragón (Marca Superior)." *Turiaso* 7 (1987): 73-80.
- Escolano, Gaspar. *Segunda Parte de la Década primera de la historia de la insigne y Coronada ciudad y Reyno de Valencia*. Valence: Diputació de València, 1611.
- Epalza, Mikel de. "L'ordenació del territori del País Valencià abans de la conquesta, segons Ibn al-Abbar (segle XIII)." *Sharq Al-Andalus* 5 (1988): 41-67.
- _____. "Constitución de rábitas en la costa de Almería: su función espiritual." In *Homenaje Padre Tapia. Almería en la historia*, 231-35. Almería: Monte de Piedad y Caja de Ahorros, 1988.
- Herzog, Irmela. "Least-cost Paths. Some methodological issues." *Internet Archaeology* 36 (2014): ia.36.5.
- Franco, Francisco. *Vías y defensas andalusíes en la Mancha Oriental*. Alicante: Instituto de Cultura Juan Gil-Abert, 1995.
- García-Borja, Pablo, David López, et José L. Jiménez. *Al pie de la vía Augusta. El yacimiento romano de Faldetes (Moixent, Valencia)*. Valence: Enagás-Acuamed, 2012.
- Guinot, Enric (éd.). *Cartes de poblament medievals valencianes*. Valence: Generalitat Valenciana, 1991.
- Al-Ḥimyarī. *Kitāb al-Rawḍ al-mi'ṭār fī khabar al-aqṭar*, éd. Iḥsān 'Abbās. Bayrūth: Maktabat Lubnān, 1984.
- Ibn al-Abbār. *Al-takmila li kitāb al-ṣila*, éd. 'Izzat al-'Atṭār, 2 vol. al-Qāhira: Maktab Nashr al-Taḳāfa al-Islāmiya, 1955.

- _____. *Takmila li kitāb aṣ-ṣila*, éd. Maximiliano A. Alarcón et Cándido A. González. “Apéndice a la edición Codera de la ‘Tecnica’ de Aben al-Abbar.” *Miscelánea de Estudios y Textos Árabes* 16 (1915).
- Ibn al-Athīr. *Al-Kāmil fī al-tārīkh*. In *Chronicon quod perfectissimum inscribitur*, 12 vol., éd. Carl Johan Tornberg. Leyde: Brill, 1851-1874.
- Ibn Ḥayyān. *Al-Muqtabas III, Al-sifr al-thālith min kitāb al-muqtabas min abnā’ ahl al-Andalus li-Ibn Ḥayyān al-Qurṭubī*, éd. Maḥmūd ‘Alī Makkī. al-Riyāḍ: Markaz al-Malik Fayṣal li-l-Buḥūth wa-l-Dirāsāt al-Islāmiyya, 2009.
- _____. *Al-Muqtabas II/1, Al-sifr al-thānī min Kitāb al-Muqtabas li-Ibn Ḥayyān al-Qurṭubī*. éd. Maḥmūd ‘Alī Makkī. al-Riyāḍ: Markaz al-malik Fayṣal li-l-buḥūth wa-l-Dirāsāt al-Islāmiyya, 2003.
- _____. *Al-Muqtabas II/2, Al-Muqtabas min anbā’ ahl al-Andalus li-Ibn Ḥayyān al-Qurṭubī*. éd. Maḥmūd ‘Alī Makkī. Bayrūth: Dār al-Kitāb al-‘Arabī, 1973.
- _____. *Al-Muqtabas V, Al-Muqtabas li-Ibn Ḥayyān al-Qurṭubī (al-ḡuz’ al-ḥāmis)*. éd. Pedro Chalmeta, Federico Corriente et Maḥmūd Ṣubḥ. Madrid: Instituto Hispano-Árabe de Cultura – Rabat: Kulliyat al-Ādāb, 1979.
- _____. *Al-Muqtabas VII, ‘Abd al-Raḥmān ‘Alī al-Ḥajjī, Al-Muqtabas fī akhbār balad al-Andalus*. Bayrūth: Dār al-Thaqāfa, 1965.
- Ibn ‘Idhārī. *Al-Bayān al-Muḡrib*, éd. Georges S. Colin et Évariste Lévi-Provençal, *Kitāb al-Bayān al-Muḡrib fī akhbār al-Andalus wa-l-Maḡrib li-Ibn ‘Idhārī l-Marrākushī*, 2 vol. Leyde: E. J. Brill, 1948-1951.
- Al-Idrīsī. *Uns al-muhaj wa-rawḍ al-furaj*, éd. Jassim Abid Mizal. Madrid: CSIC, 1989.
- _____. *Nuzhat al-mushtaq fī ikhtirāq al-āfāq*, éd. Reinhart P. Dozy et Michael J. de Goeje, *Description de l’Afrique et de l’Espagne par Edrīsī*. Leyde: Brill, 1866.
- Al-‘Udhri, Nuṣūṣ ‘an al-Andalus min kitāb tarṣī’ al-akhbār wa-tanwī’ al-āthār wa-l-bustān fī gharā’ib al-buldān wa-l-masālik ilā jamī’ al-mamālik, éd. ‘Abd al-‘Azīz al-Ahwānī. Madrid: Instituto de Estudios Islámicos, 1965.
- Itinerarium Antonini Augusti et Hierosolymitanum*, éd. Gustav Parthey et Moritz Pinder. Berlin: Nicolai, 1848.
- Kolb, Anne. *Roman roads: new evidence – new perspectives*. Berlin: De Gruyter, 2019.
- Llobera, Marcos. “Understanding movement: a pilot model towards the sociology of movement.” In *Beyond the map: archaeology and spatial technologies*, éd. Gary Lock. Amsterdam: IOS Press, 2000.
- López, David et Ana Valero. “Informe preliminar de seguimiento arqueológico. Acceso sur al puerto de Gandía 2011-2019 (Gandía, Valencia).” *Mémoire technique d’intervention archéologique*, 2019.
- Negre, Joan. *En els confins d’al-Andalus. Territori i poblament durant la formació d’una societat islàmica a les Terres de l’Ebre i el Maestrat*. Benicarló: Onada, 2020.
- _____. *Calçades, camins i carreres. Breu història sobre l’origen de la xarxa viària de les Comarques Centrals Valencianes*. Gandia: Alfons el Vell, 2018.
- _____. “De Dertosa a Ṭurṭūša. L’extrem oriental d’al-Ṭagr al-A‘lā en el context del procés d’islamització d’al-Andalus.” Thèse pour obtenir le grade de docteur, Universitat Autònoma de Barcelona, 2013.
- Ravennatis Anonymi Cosmographia et Guidonis Geographica*, éd. Moritz Pinder et Gustav Parthey. Berlin: Nicolai, 1860.
- Rubiera, María Jesús. “Els camins àrabs de la muntanya i la marina alacantines i una hipòtesi sobre el nom ‘Alcoi’.” In *Actes del catorzè Col·loqui general de la Societat d’Onomàstica*, 2 vol., coord. Jordi Colomina et Rafael Alemany, vol. II, 671-72. Alicante: Universitat d’Alacant, 1991.

- _____. *Villena en las calzadas romana y árabe*. Villena: Ayuntamiento de Villena, 1985.
- Sánchez-Pérez, Joan E. *Espacio, economía y sociedad*. Barcelone: Siglo XXI, 1991.
- Sánchez Priego, Juan A., Eva M. Bravo et José L. de Madaria (dir.), *Historia de la Via Augusta en la Foia de Manuel (La Font de la Figuera, Valencia)*. Madrid: ADIF, 2015.
- Sánchez Priego, José A., Alfonso Ruiz-Pérez, Eva M. Bravo-Hinojo, David Vizcaíno-León, José Miguel Ruiz-Pérez et José Luis de Madaria-Escudero. "La vía Augusta en 'La Font de la Figuera' (Valencia): intervención arqueológica, estudio geomorfológico y análisis de los materiales y técnicas de construcción." In *Jornadas sobre calzadas romanas en la Antigüedad*, 87-115. Saint Sébastien: Sociedad de Ciencias Aranzadi, 2017.
- Siculus Flaccus, "De condicionibus agrorum." In *Hyginvs et Sicvlvs Flaccvs. Opuscula Agrimensorum Veterum*, éd. Maria J. Castillo, 70-139. Logroño: Universidad de la Rioja, 2011.
- Soja, Edward W. "The socio-spatial dialectic." *Annals of the Association of American Geographers* 70, 2 (1980): 207-25.
- Steiger, Arnald. *Contribución a la fonética del hispano-árabe y de los arabismos en el ibero-románico y el siciliano*. Madrid: Hernando, 1932.
- Torró, Josep. "Fortificaciones en yîbâl Balansiya. Una propuesta de secuencia." In *Castillos y territorio en al-Andalus*, coord. Antonio Malpica, 385-418. Grenade: Athos-Pérgamos, 1998.
- _____. "Sobre ordenament feudal del territori i trasbalsaments del poblament mudèjar. La *Montanea Valencie* (1286-1291)." *Afers* 7 (1988-1989): 96-124.
- Yāqūt al-Hamawī, *Kitāb Mu'jam al-Buldān*, trad. Jamāl 'Abd al-Karīm, *La España musulmana en la obra de Yāqūt (s. XII-XIII)*. Grenade: Universidad de Granada, 1974.
- Zadora-Rio, Elisabeth. "Archéologie et toponymie: le divorce." *Les petits cahiers d'Anatole* 8 (2001).
- Al-Zuhrī, *Kitāb al-Dja'rāfiyya*, éd. Muḥammad Ḥājj Ṣādoq "Kitāb al-Ġuġrāfiyya. Mappemonde du calife al-Ma'mūn reproduite par Fazārī (III/IX s.) rééditée et commentée par Zuhūrī (VI-XII s.)." *Bulletin d'Études Orientales* 21 (1968).

العنوان: مسالك شرق الأندلس، تشكيل شبكة طرق محلية في جبال بلنسية

ملخص: تعد شبكة الطرق إحدى العناصر الأساسية في البناء التاريخي لمجال معين، إذ تشكل حجر الأساس في تنظيمه وتماثله. علاوة على ذلك، ونظرًا لاستقرارها واستمراريتها مع مرور الوقت، فإن شبكة الطرق في منطقة معينة تكاد "تتجذر" في المشهد الطبيعي وتجعل من الممكن تفسير إيقاعات التأسيس ومفاصل استيطانها. وتعتبر المعلومات التاريخية عن منطقة جبال بلنسية غنية للغاية بالتفاصيل، كما لاحظها بيير كيشار قبل بضع سنوات، كما أن الإشارات إلى الطرق عديدة في كل من كتب مسالك الفترة القديمة وفي نظيراتها العربية في العصر الوسيط (كتب المسالك والممالك) أو الوثائق الإدارية الإقطاعية. ولذلك يسعى هذا المقال إلى فهم نشأة شبكة الطرق في هذه المنطقة وتطورها في العصور الوسطى من خلال نهج شمولي يستثمر مجموعة واسعة من المصادر. كما يحاول معالجة قضية تاريخية عالمية انطلاقًا من اقتراح إقليمي يمكن مقارنته بحالات مماثلة.

الكلمات المفتاحية: الرصيف، المسلك، شبكة الطرق، الأندلس، العصر الوسيط.

Titre: Chemins du Sharq al-Andalus. La formation d'un réseau routier local dans les Jibāl Balansiya

Résumé: Le réseau routier est l'un des éléments centraux de la construction historique d'un territoire dès lors qu'il constitue la clef de voûte de son organisation et de sa cohésion. En outre, du fait de sa stabilité et pérennité dans le temps, le réseau routier d'une région donnée est fossilisé dans le paysage et permet d'expliquer les rythmes d'implantation et d'articulation de son peuplement. L'information historique sur la région des *Jibāl Balansiya* est extrêmement riche en détails, comme l'avait déjà observé Pierre Guichard il y a quelques années, et les mentions de routes sont nombreuses tant dans les anciens *itineraria* que dans leurs équivalents médiévaux arabes (*kutub al-masālik wa-l-mamālik*) ou les documents administratifs féodaux. Cet article cherche donc à appréhender la genèse du réseau viaire de ce territoire et son évolution au Moyen Âge dans une approche holistique combinant un large éventail de sources. Il s'agit d'aborder, en somme, une problématique historiographique globale à partir d'une proposition régionale qui peut être comparée à des cas similaires.

Mots-clés: Chaussée, chemin, réseau routier, al-Andalus, Moyen Âge.