

LA VÍA ROMANA DE SAGUNTUM A CAESARAUGUSTA EN LA COMARCA DEL ALTO PALANCIA: ESTUDIO ARQUEOLÓGICO

Ramón Járrega Domínguez
Universitat Jaume I

INTRODUCCIÓN

En los últimos años hemos tenido ocasión de efectuar una serie de estudios sobre las vías de comunicación en la comarca del Alto Palancia durante la época romana (Járrega 1996 B y 1997), que formaban parte de una investigación más general sobre el poblamiento en dicha época, que asimismo ha sido recientemente objeto de publicación monográfica (Járrega 1998 y 2000 A). El posterior hallazgo de lo que puede considerarse, casi con total seguridad, un miliario anepígrafo (Járrega 2000 B) ha puesto de relieve la importancia como vía de comunicación de la ruta natural del río Palancia durante el período de la romanización. Por ello pretendemos, en este estudio, presentar la evidencia conocida sobre esta vía romana, y al mismo tiempo, valorar su importancia, como una muestra más del denso poblamiento que la comarca del Alto Palancia experimentó durante la época romana.

Aunque en el presente estudio nos centraremos en el camino que permitía poner en contacto las ciudades de *Saguntum* (Sagunto) y *Caesaraugusta* (Zaragoza), debido a la importancia que debió tener esta ruta, no debemos olvidar que en el Alto Palancia se constata también una densa trama de caminos que pueden considerarse existentes ya durante la Antigüedad, formando una densa red de comunicaciones; estos caminos ya han sido puestos en valor por nosotros mismos en una publicación relativamente reciente (Járrega 1997), a la que remitimos para más detalles sobre este interesante aspecto, así como a la ya aludida monografía general sobre la romanización en esta comarca (Járrega 2000 A).

ESTUDIO ARQUEOLÓGICO

LA VÍA ROMANA DE SAGUNTUM A CAESARAUGUSTA: CUESTIONES GENERALES

El curso del río Palancia constituye una vía natural de penetración hacia el interior peninsular desde el mar Mediterráneo, que se combina después con otras rutas naturales hasta posibilitar un camino de comunicación entre el valle medio del Ebro y la costa mediterránea a la altura de Sagunto,

ruta que actualmente es seguida por la carretera general de Sagunto a Burgos y el ferrocarril de Valencia a Zaragoza. Este camino natural tiene gran interés, puesto que no sólo pone en comunicación áreas geográficas tan importantes como las indicadas, sino que constituye la mejor vía de penetración hacia el interior de la Península existente entre las desembocaduras de los ríos Ebro y Júcar. En época romana, la vía, que partía de *Saguntum* (la actual Sagunto) se dirigía hacia el interior, dividiéndose, ya bien entrada la actual provincia de Teruel, en dos ramales, uno de los cuales se dirigía a la ciudad de *Bilbilis* (actualmente en el término municipal de Calatayud) y otro que permitía llegar a *Caesaraugusta* (Zaragoza). Es la mayor importancia de esta última ciudad, que fue capital de convento jurídico en época romana, lo que nos ha inducido a bautizar este camino como «vía romana de *Saguntum* a *Caesaraugusta*», aun teniendo en cuenta la mencionada bifurcación.

Teniendo en cuenta estas premisas, resulta lógico que el camino que aquí nos ocupa haya sido transitado por diversas gentes desde la más remota Antigüedad, y en todo caso, desde que Roma estableció su red de comunicaciones, cuando por primera vez en la historia de Europa se plantea una red viaria organizada, precedente directo de nuestras actuales carreteras. Por ello, la ruta del Palancia no pudo dejar de ser aprovechada dentro de esta red viaria, sobre todo teniendo en cuenta que el punto de partida de este camino es Sagunto, ciudad aliada de Roma y causa/pretexto del origen de la Segunda Guerra Púnica.

Los antiguos itinerarios que se han conservado y que hacen mención de las ciudades y paradas de postas existentes a lo largo de las rutas (como el denominado *Itinerario de Antonino*, el *Anónimo de Rávena* o *Ravennate* y los vasos de Vicarello) no hacen ninguna referencia a la vía que aquí nos ocupa. Si bien se ha sugerido que uno de los caminos citados en el *Ravennate* pudiera corresponder a esta vía, el hecho de que la última estación citada de este camino en dirección al mar sea *Praecorium* (de localización desconocida) hace suponer que no se trata de la vía del Palancia (Arasa 1992, p. 45 y p. 171, nota 108, con bibliografía anterior), que con toda seguridad finalizaba su camino en Sagunto. De todos modos, el *Ravennate* es un documento lo suficientemente complicado e inseguro como para que no sea posible efectuar, en este terreno, afirmaciones categóricas.

Sin embargo, y pese a que, como se ha visto, no existe ninguna cita clásica (al menos, con seguridad) de la vía de la que nos estamos ocupando, sí que es mencionada por autores medievales. Así, el geógrafo del siglo XII al-Edrisi la cita en su catálogo de caminos; en la centuria siguiente, las crónicas recogen los movimientos efectuados por el ejército de Jaime I siguiendo esta ruta durante las campañas que le llevaron a la conquista de Valencia. Posteriormente son diversos los autores que se ocupan de este camino, pero nos basta con este par de referencias, indicadoras sin duda de la existencia en los siglos XII y XIII de un camino cuyos orígenes lógica-

mente cabe remontar a época romana, y aún más allá teniendo en cuenta que, en definitiva, se trata de una ruta natural importante.

Dejando de lado algunas referencias superficiales, el único investigador que realmente se ha ocupado hasta el presente con algún detalle del trazado de esta vía es Antonio Chabret, autor que centró sus actividades en el estudio de la historia de Sagunto. Así, en su monumental obra sobre dicha ciudad, este autor dice que la existencia de esta vía romana está «completamente evidenciada por los vestigios que todavía se observan» al Noroeste de Sagunto (Chabret 1888, vol. I, p. 11).

En otro estudio de Chabret sobre las vías romanas de la provincia de Castellón, publicado muchos años después de ser escrito (Chabret 1978) el mismo autor propone para esta vía un trazado bastante similar al de la actual carretera de Sagunto a Burgos, cruzando el barranco del Juncar por el mismo punto donde hoy lo hace la carretera, y siguiendo después por las Ventas de Santa Lucía hacia Geldo y Segorbe (Chabret 1978, p. 52). En base a la existencia de torres de vigilancia, Chabret propone un trazado por Caudiel para esta vía, que entraría en Aragón después de pasar por las cuestas del Ragudo.

Teniendo en cuenta la ausencia de esta vía romana en las fuentes escritas, el único camino viable para intentar documentar su existencia son los restos arqueológicos. De ello, pues, nos ocuparemos seguidamente.

LA VIA ROMANA DESDE SAGUNTO A SEGORBE

El primer (partiendo desde Sagunto) y más espectacular (al menos en tierras valencianas) testimonio arqueológico de la existencia de la vía romana de Sagunto a Zaragoza se encuentra fuera de los límites comarcales del Alto Palancia, y consiste en los restos del puente que cruzaba el río Palancia en la partida de les Jovades del término municipal de Torres Torres (Valencia). Acerca de este puente, del que se conservan dos arcos, se han ocupado someramente algunos autores (Bru 1958, p. 168; Pla 1963, p. 40; Rosselló 1992, p. 622; Arasa - Rosselló 1995; p. 124), quienes lo consideran, con mayor o menor seguridad, como obra romana; recientemente, Sanchís (1993, pp. 34 y 68) lo atribuye a la época medieval, aunque lo hace sin demasiados argumentos. Debió tener una considerable longitud y un buen número de arcadas, pero sin embargo llama la atención su estrechez, que (aunque no se conserva la zona transitable del puente) no creemos que pudiese tener más de 3 m. de anchura, a partir de las arcadas que aún se conservan. No sabemos si ello es un indicio de la estrechez de la vía romana, tema sobre el que volveremos más adelante.

Por el mencionado puente de Torres Torres cruzaba la calzada desde la vertiente izquierda del Palancia (por donde discurría desde la salida de Sagunto, donde cruzaba por primera vez el río) a su orilla derecha. A partir de aquí, el curso de la calzada sigue el mismo trazado que la carretera

hasta hace pocos años, y que actualmente está en uso como vía de servicio: en esta zona se ubica el poblado ibérico de Picaio I (Algimia de Alfara), en el cual se ha documentado una estructura rectangular (probablemente los restos de una fortificación) que sin duda permitió un buen control visual de la ruta de la que nos estamos ocupando en época ibérica (Ripollés 1994, p. 71). Los siguientes restos arqueológicos de este camino se encuentran justamente en el acceso a los límites del Alto Palancia, en la partida de Árguinias. Efectivamente, y aunque no existen restos del mismo, el camino debía de dirigirse hacia Alfara de Algimia, desde donde debía entrar en la comarca por el mismo lugar que actualmente lo hace la carretera. En el lado izquierdo del camino, y en un otero en cuya falda se extiende el asentamiento romano de Árguinias, existe un yacimiento ibérico (Járrega 2000 A, p. 46), desde el cual el acceso en pendiente de la calzada era perfectamente visible.

No se aprecian indicios del puente o vado que sin duda existió para salvar el barranco de Árguinias; a partir de este punto, sin embargo, hemos podido documentar claramente la existencia de la vía romana. La actual carretera describía hasta su reciente desvío varias cerradas curvas, debido a que el terreno asciende rápidamente en esta zona, constituyendo el acceso desde la costa a la comarca del Alto Palancia; aún puede comprobarse a simple vista que el antiguo camino, cuyo suelo estaba formado directamente por la roca caliza del terreno, asciende en una pendiente de aproximadamente unos 10 ó 25 grados cruzando transversalmente las curvas de la carretera. No hemos podido observar la posible presencia de carriladas en la roca, debido a que este punto, en el que el camino discurre por diversos bancales de secano sin ser afectado por ellos, se encuentra abandonado y lleno de maleza, la cual dificulta el acceso al mismo. Además, actualmente ha sido afectado en gran parte por las recientes obras de desvío de la carretera, si bien pudimos prospectar el terreno antes de que éstas se llevaran a cabo. En relación a lo que se ha dicho antes sobre el puente de Torres Torres, llama la atención la relativa estrechez del camino, que hemos calculado sobre los 3 m.

Al llegar al punto en que la carretera supera las citadas curvas, el antiguo camino la cruzaba, siguiendo paralelo a la pendiente del monte a un nivel superior al de la carretera, con la que volvía a juntarse justo en el punto donde se cruza una pequeña vaguada, aproximadamente en el kilómetro 19 de la carretera de Sagunto a Burgos.

En esta última parte del trazado que hemos citado (es decir, a partir del punto en que el camino cruza la carretera una vez superadas las curvas de la misma) es donde, como venimos diciendo, hemos podido constatar los restos de la vía romana. El camino tiene como suelo directamente la misma roca, y se aprecian claramente las profundas carriladas que en la misma dejaron los carros a su paso (Járrega 2000 A, pp. 193-196). Puede observarse que, mientras que existe un camino (hoy en día muy modificado por

su allanamiento mediante máquinas y parcialmente cortado, aunque se aprecia también la presencia de carriladas más o menos destruidas o rellenadas) que sigue un trazado paralelo a la carretera pero a un nivel superior a la misma, aún unos metros más arriba de este camino se observan unas carriladas en mucho mejor estado de conservación. La impresión que ello nos produce es que en un principio el camino debió discurrir por una cota superior (que es donde se conservan estas últimas carriladas citadas), y más tarde su trazado debió de situarse unos metros más abajo y más cerca de la actual carretera, donde el terreno presenta una pendiente menor.

Estas carriladas, como hemos dicho, presentan todavía un buen estado de conservación. A este respecto, es interesante tener en cuenta otros casos conocidos. No está de más recordar que las vías romanas, incluso aquellas que eran importantes, no siempre presentaban los típicos pavimentos de empedrados que las han hecho famosas, y cuya imagen emblemática es la de la *via Appia* en Italia. Es bien significativo y claramente concluyente en este caso el ejemplo de la *via Augusta*, que ponía en comunicación el paso de los Pirineos (donde enlazaba con la *via Domitia* en Francia, continuando después hacia Roma) con Cádiz, y que era una de las más importantes (si no la principal) de *Hispania*: la estructura de la misma era diversa a lo largo de su trazado, y en algunos puntos consistía también únicamente en la roca desnuda, donde el paso de los carros ha dejado también acusadas carriladas (Sillières 1977, pp. 70 a 72).

Hasta aquí hemos venido atribuyendo las carriladas que en Árguinas se marcan sobre la roca a la vía romana, y debemos dejar claro el motivo de ello. Las dimensiones que adoptan estas marcas del paso de los carros en la roca son susceptibles de ser comparadas con las constatadas en otros caminos romanos. Concretamente en el paso de la anteriormente citada *via Augusta* por el término municipal de Corral Rubio (Albacete) las carriladas de la vía están separadas entre sí por 0,97 cms., mientras que los bordes exteriores de las mismas presentan una separación de 1,40 m. en su parte superior y 1,31 m. en el fondo (Sillières 1977, p. 71); tengamos en cuenta que estas carriladas presentan una sección en forma de cuña, siendo la parte inferior más estrecha que la superior (Sillières 1977, p. 72, fig. 5). A partir de estos datos, Sillières llega a la conclusión de que los carros que formaron las carriladas de la *via Augusta* no podían tener una anchura superior a los 1,31 m. al exterior, y debía ser inferior a 1,05 m. en el interior.

En el citado estudio de Sillières, además de los resultados constatados en la *via Augusta*, se analizan también otros casos similares documentados en otros caminos (Sillières 1977, pp. 71-72, nota 1). Así, dicho autor cita la opinión de Grenier (1958, pp. 368-377), quien llegó a la conclusión que las carriladas de las vías romanas debían tener una anchura total de 1,32 cms. Ello se documenta, por ejemplo, en el cuello de Saverne (Francia), donde la anchura de las mismas es de 1315 mm. (Fuchs 1914, pp. 60-61).

En la comarca catalana del Penedès conocemos otro caso, en una vía secundaria que comunicaba Olérdola con el mar, en donde se han documentado unas carriladas de las cuales se han publicado dos secciones (Giró 1950). En ambos casos, la separación entre las carriladas es de 1 m., oscilando la anchura de los surcos en su parte inferior entre los 0,08 y los 0,13 m.; la profundidad de los mismos oscila entre los 16 y los 43 cms. La anchura total de las carriladas es, en su parte inferior (las dimensiones superiores no se especifican) de 1,18 y 1,25 m. respectivamente. Son unas medidas ligeramente inferiores a las constatadas por Sillières, pero muy próximas (la diferencia es de tan sólo unos 5 cms.).

En tierras catalanas se conservan restos de carriladas pertenecientes a la antigua vía Augusta en Sant Mori (Alt Empordà, Gerona), donde se han documentado cuatro roderas paralelas (Casas 1979, p. 196, figs. 7 y 8; Nolla - Casas 1984, p. 67, lám. LXXXVIII, núm. 1); asimismo, y también en tierras gerundenses, se conocen carriladas de un camino secundario en Mas Vicenç (Verges), en la comarca del Baix Empordà (Casas - Castanyer - Nolla - Tremoleda 1995, p. 28). En la Comunidad Valenciana se conocen otras carriladas en Vallongues (Morote 1979; Arasa - Rosselló 1995, p. 76), en lo que debió ser una vía local.

Comparemos todo ello con lo documentado en Arguinas. La separación entre los extremos exteriores de las carriladas es de 1,40 - 1,50 m., mientras que en el interior están separadas por 1,10 m. La anchura de cada carrilada oscila entre los 20 y los 25 cms. en su parte superior, y entre los 5 y los 12 cms. en la inferior, teniendo en cuenta que su sección adopta, como se ha dicho antes, forma de cuña.

Nótese que estas dimensiones, sobre todo en lo que hace referencia a la separación máxima entre las carriladas, se aproximan bastante a la medida «standard» propuesta por Grénier y al citado ejemplo del cuello de Saverne, mientras que son idénticas a las del tramo de la *vía Augusta* estudiado por Sillières en Corral Rubio (1,40 m.). Esta circunstancia, junto con el hecho antes expuesto de que probablemente las carriladas que aquí nos ocupan forman parte de la fase más antigua del camino (que probablemente se desplazó más tarde a una cota inferior, más cercana a la de la actual carretera), nos hacen considerar estos elementos como restos arqueológicos prácticamente seguros de la vía romana en el punto donde efectúa su entrada en la comarca del Alto Palancia.

Como se ha indicado más arriba, el antiguo camino al que corresponden las carriladas en la roca que hemos estudiado confluye con la actual carretera aproximadamente en el kilómetro 19 de esta última. En este punto no se observan restos de puente antiguo, pero sin duda hubo una obra de este tipo o quizás un badén, dado que este arroyo es poco profundo y prácticamente sin caudal. Debe seguir a partir de aquí el mismo trazado que la actual carretera hasta el barranco del Juncar, el cual según opinión de Chabret cruzaba por el mismo punto que hoy lo hace la carretera. No

hemos observado ningún resto de puente antiguo en este lugar, pero justo es reconocer que la abundante maleza que presenta el barranco en este punto nos ha impedido un reconocimiento concienzudo del mismo; además, es posible que las obras de fábrica del puente de la actual carretera hayan enmascarado o destruido posibles restos más antiguos.

Después del paso del barranco del Juncar, en la primera curva que describe la carretera, se aprecia un trazado del camino antiguo que describe una curva mucho más abierta que la de la actual carretera, con la que vuelve a unirse pasada la misma. En este punto se encuentra un mojón de época moderna que probablemente sea un hito de término. En este pequeño tramo el lecho del camino es de tierra y sólo en algún punto descansa directamente sobre la roca.

No existen aquí restos claros del paso de la vía romana, pero lógicamente cabe suponer que sea éste su trazado. Sin embargo, existe un mínimo indicio de lo que pueden ser restos de un pavimento de piedras unidas con mortero (sobre cuya posible antigüedad preferimos no pronunciarnos) y, en un punto concreto, unas carriladas muy poco marcadas, la separación de cuyos extremos exteriores es tan sólo de 1,10 m. No sabemos si estos débiles indicios corresponden o no a la vía romana, pero lógicamente, como hemos dicho, creemos que su trazado coincide con el de este camino, que se abandonó parcialmente al construir la curva de la carretera actual.

A partir de dicho punto, el curso de la vía romana debe seguir, con poca diferencia, el de la actual carretera (concretamente, el trazado aún en uso existente antes de su reciente desvío a la altura de Sot de Ferrer y Soneja) hasta Segorbe. La carretera pasa junto a las Ventas de Santa Lucía, a las que Chabret supone bastante antigüedad en base a la presencia en las mismas de un eremitorio (Chabret 1978, p. 52, nota 101), por lo que el camino Real (y antes la vía romana) debieron discurrir junto a ellas. Por otro lado, debemos hacer notar que frente a Sot de Ferrer y junto al emplazamiento del restaurante Millán existió un asentamiento romano de características indeterminadas (que quizá fuese una *villa* o tal vez una casa de postas) que posiblemente se encontraba junto al camino.

LA VIA DESDE SEGORBE HASTA NAVAJAS Y LA VEGA DE JÉRICA

A la entrada de Segorbe, en la calle de Valencia (correspondiente al trazado de la carretera cuando se adentra en Segorbe), bajo los jardines del Seminario, se muestra una inscripción moderna (que, como reza la misma, sustituye a una cruz de piedra que se alzaba en este lugar) que hace referencia a la tradición de los corporales de Daroca, según la cual en este punto se detuvo la mula que los llevaba a su paso por Segorbe¹. Esta tradi-

1. Según esta tradición, en 1239, tras una batalla contra los musulmanes, al hallarse ensangrentados unos corporales que previamente al combate se habían escondido en una arqueta, los cristianos decidieron ponerlos con dicha arqueta a lomos de una mula para que ésta los llevase

ción es un indicio bastante fidedigno del paso del camino por este lugar en el siglo XIII, lo que parece indicar que el camino real (y antes, probablemente, la vía romana) debían seguir, en este punto, el mismo trazado que la actual carretera por el casco urbano de Segorbe.

Por lo tanto, los datos antes mencionados referentes al puente sobre la rambla Seca y el paso de los Corporales de Daroca por Segorbe apuntan a concluir que la vía romana no pasaba por el camino de Carrageldo, sino que seguía el trazado de la actual carretera, adentrándose en Segorbe. A todo ello hemos de añadir el hallazgo efectuado, a partir de unas recientes obras de remodelación de la carretera a la entrada de la población, de un duro pavimento situado a varios metros de profundidad, que desgraciadamente no fue estudiado en detalle².

Sabemos que Jaime I ordenó que el camino real pasase por Segorbe, lo que indica que anteriormente el trazado del camino discurría extramuros de la ciudad; ello favorece su identificación con el trazado de la carretera (en Segorbe, concretamente, la calle de Colón), que pasa justamente junto al antiguo trazado de las murallas medievales de Segorbe. A la salida de la ciudad se ha efectuado el importantísimo hallazgo del miliario anteriormente mencionado, al cual, por su importancia, haremos una referencia específica seguidamente. Sobre el mismo hemos efectuado recientemente un estudio monográfico (Járrega 2000 B, *passim*).

En el mes de junio de 1999, con ocasión de unas obras de ampliación y asfaltado efectuadas en el camino del Chopo-Tebaida, a la salida de Segorbe en dirección a Navajas, fue hallado casualmente un considerable fragmento de miliario romano. Dicho miliario se encontraba reutilizado en una horma del campo, de modo que no era visible anteriormente. Cabe destacar el hecho de que este miliario se encontraba junto a la carretera nacional de Sagunto a Burgos, cuyo trazado se ha considerado desde hace tiempo como coincidente, a grandes rasgos, con el de la vía romana de *Saguntum* (Sagunto) a *Caesaraugusta* (Zaragoza).

No está de más recordar que los miliarios, o piedras miliarias, son el precedente ilustre de los modernos indicadores de las distancias entre las distintas poblaciones que se encuentran junto a las actuales carreteras. Los miliarios eran piedras cilíndricas (aunque de base cuadrangular) en las cuales aparecían inicialmente inscritas las distancias entre las ciudades más próximas, según el sistema de la milla romana (de donde procede la expresión «miliario»), que equivalía aproximadamente a unos 1500 metros; sin embargo, posteriormente los miliarios se transformaron, en gran parte de los casos, en un vehículo de propaganda imperial, al limitarse a consta-

donde la Providencia decidiese; tras pasar por diversas localidades (entre ellas, Segorbe, Jérica y Viver) la mula entró en la iglesia de Daroca, donde quedaron depositados los Corporales. Sobre esta cuestión, y en relación concretamente al episodio de Segorbe, véase Aguilar 1890 (reedición 1983), vol. I, pp. 82-83.

2. Comunicación personal de V. Palomar y J. Hervás.

tar el nombre y los títulos del emperador (perdiendo así su finalidad práctica como indicador de distancias), con lo cual es muy difícil determinar si la erección de los miliarios correspondía realmente a una actuación viaria ejecutada en tiempos de los emperadores mencionados en los mismos, o bien si se trataba, en realidad, de simple propaganda política.

El miliario de Segorbe se encuentra fragmentado, faltando parte de la mitad superior; la parte conservada tiene una altura de 146 centímetros y una anchura aproximada de 47 cms. Presenta una base cuadrangular y un cuerpo cilíndrico sobre la misma, todo ello tallado en la misma pieza; este aspecto característico es el que nos permite afirmar que nos encontramos ante un miliario romano. La pieza no se encuentra en muy buen estado, dado que está muy erosionada, posiblemente debido a las reutilizaciones que debió sufrir a lo largo de los siglos. Desgraciadamente, se trata de un miliario anepígrafo, por lo que no contamos con datos cronológicos ni de otro tipo que nos permitan determinar la fecha ni el motivo de su erección.

La existencia de un miliario junto a la calzada romana, además de reforzar el *corpus* de datos arqueológicos que nos autoriza a afirmar la existencia, sin lugar a dudas, de dicha calzada, nos permite contrastar su importancia, pues solamente las vías principales contaban con miliarios. Ello refuerza, pues, la relevancia de esta calzada romana que ya podía deducirse de su trayecto, puesto que el valle del Palancia ha sido, en todas las épocas, una de las principales vías de penetración desde el Mediterráneo hacia el valle medio del Ebro, y ello lo demuestra, aún actualmente, el intenso tráfico que soporta la actual carretera.

Por otro lado, el hallazgo del miliario junto a la carretera es significativo, dado que su proximidad a la misma no creemos que sea casual, por lo que, aunque no se encontró *in situ* y estaba reutilizado, lógicamente podemos suponer que una piedra de estas dimensiones no podía proceder de muy lejos. En un trabajo anterior (Járrega 1996 B, pp. 26-27) nos habíamos planteado la problemática del paso de la vía romana por esta zona, sugiriendo un hipotético trazado por el cercano monte de la Horca, en un trayecto más largo y elevado, o bien su paso por la vega del Palancia, por donde discurre la actual carretera en dirección a Navajas. Creemos que el hallazgo del miliario junto a esta última carretera confirma el trazado por la vega del Palancia, coincidiendo pues con el de la actual carretera, tal y como ya habíamos supuesto anteriormente (Járrega 1996 B, p. 27), al menos hasta la zona de la ermita de la Esperanza, donde vuelve a plantearse una dualidad de caminos (Járrega 1996 B, pp. 27-30). Esta situación coincide con la alusión que hizo hace años A. Chabret (.1978, p. 52) a la presencia de restos de la calzada romana en el trayecto comprendido entre Segorbe y Navajas, que hasta ahora no habían podido ser confirmados. Además, el trazado de la actual carretera a Navajas es el más breve y directo, característica común en las calzadas romanas, por lo que creemos

que, definitivamente, el trazado de la calzada romana coincide con el de la actual carretera entre Segorbe y Navajas.

En el año 1994 se halló un miliario romano en el lugar denominado Masía del Cantor, en San Blas, junto a Teruel, que, si bien se encuentra todavía inédito, ha sido mencionado en un reciente estudio de F. Beltrán (1996, p. 68, y nota 4) a propósito de otro fragmento de miliario hallado en el término municipal de Jatiel (Teruel), que constituye, junto con el anteriormente mencionado, los dos únicos ejemplares de miliarios romanos hallados en tierras turolenses. Aunque el miliario de Jatiel evidentemente, por su situación, no tiene relación alguna con la vía romana del valle del Palancia, creemos muy probable que el miliario de San Blas corresponda realmente a esta última calzada. Esta identificación nos parece tanto o más lógica que la atribución del miliario turolense a la vía de *Laminium* a *Caesaraugusta*, como supone Beltrán (1996, p. 75), siguiendo de algún modo una corriente historiográfica que relaciona los indicios viarios romanos del sur de la provincia de Teruel con la citada calzada; en cambio, su relación con la vía que discurre por el valle del Palancia nos parece muy probable, debido al hallazgo del miliario en Segorbe, con lo cual podríamos tener documentados dos miliarios pertenecientes a la misma vía. De todos modos, el hallazgo (no *in situ*) del miliario de San Blas en la zona donde conflúan ambas vías (la que nacía en *Saguntum* y la procedente de *Laminium*) nos impide, por su situación geográfica, atribuir con seguridad dicho miliario a una de las dos calzadas.

Puesto que el miliario segorbino es anepígrafo, no podemos efectuar ninguna precisión sobre su cronología; ahora bien, teniendo en cuenta que el miliario de San Blas (Teruel) es de época de Tiberio (Beltrán 1996, p. 75, y nota 28), entra dentro de lo posible que en tiempos de dicho emperador se hubiese reacondicionado esta vía, aunque en lo que se refiere al miliario de Segorbe simplemente no podemos suponer una cronología concreta a través de este dato indirecto.

Dado que en la vía romana que nos ocupa no se había localizado hasta el presente ningún miliario romano (ni en el Alto Palancia ni en tierras turolenses), Arasa (1992, p. 18) ha supuesto que esta vía nunca estuvo provista de piedras miliarias. El reciente hallazgo de Segorbe no solamente permite desmentir este aserto, sino que confirma la importancia de la vía, teniendo en cuenta que es la primera calzada romana en tierras valencianas (además de la *Via Augusta*) en la que se ha documentado la presencia de miliarios. Asimismo, el hallazgo del miliario turolense de San Blas constituye otro elemento documental que apoya esta conclusión.

Siguiendo adelante con el trazado de la vía, una vez pasado el manantial de la Esperanza, se alza, al final del llano, una torre medieval, a la que se ha identificado (probablemente con razón) como un punto de vigilancia del camino (Cortés 186, vol. III, p. 367 - 368; Chabret 1978, p. 52). A partir de este punto, y hasta la salida de la comarca, se difumina más aún el

trazado seguro del antiguo camino, abriéndose varias posibilidades, a las cuales haremos referencia seguidamente.

El camino real seguía en la Edad Media el mismo trazado que la actual carretera, pasando del valle de Segorbe a la vega de Jérica después de ascender por el collado Royo, y descendiendo a la citada vega describiendo varias curvas que en el trazado actual de la carretera han sido eliminadas. Ya en la vega, y superado a mano derecha el actual embalse del Regajo, el camino real se desvía del trazado de la actual carretera y cruzaba el río Palancia por el puente que existía junto al actualmente en pie denominado de Muñatones, construido en el siglo XVI. Sabemos que el mencionado puente del camino medieval fue construido en el siglo XIV, y que el trayecto anterior del camino era distinto. Efectivamente, consta que los habitantes de Jérica solicitaron a don Martín, señor de la villa, que construyese «un camino nuevo» a Aragón que pasase por Jérica, para poder cobrar derecho de pontazgo³. A tal fin, don Martín autorizó la construcción del citado puente y, como hace notar el obispo Aguilar en el trabajo citado, en enero de 1388 «prohibió pasar por el camino de la Quebrada á fin de que el tránsito fuese por el puente y por dentro de Jérica» (Aguilar 1890, reed. 1983, vil. I, p. 137, apartado núm. 155).

Es necesario determinar, por tanto, cuál fue el trazado del camino Real con anterioridad a los cambios anteriormente aludidos. En la actualidad, el embalse del Regajo se sitúa en la confluencia del río Palancia y el arroyo de Gaibiel, también llamado río Regajo, de donde procede el nombre del pantano. Aunque la existencia del embalse dificulta la comprensión de la topografía antigua del terreno, en épocas de fuerte estiaje puede comprobarse como el río Palancia discurría en este punto por una profunda garganta, que tiene su continuidad en el congosto que por Navajas finaliza en el valle de Segorbe. Dada esta topografía, su posible relación con el camino y la ausencia de otros lugares próximos susceptibles de tener tal denominación, creemos que la Quebrada a la que antes se hacía referencia no puede ser otra cosa que este congosto.

Por lo tanto, es posible que el camino de la Quebrada discurriese por el actual emplazamiento del pantano del Regajo. En tal caso, se plantea el problema del paso del río, dado que, si el puente precedente del de Muñatones se construyó en el siglo XIV y el camino seguía anteriormente otro trazado, es evidente que el mismo debía cruzar el Palancia por algún punto, puesto que Segorbe se encuentra en la orilla derecha del río y forzosamente para seguir en dirección a Aragón el camino tenía que pasar nuevamente a la orilla izquierda del río.

3. Los textos medievales que hacen referencia al proceso de construcción del puente han sido tratados por Ferrer y Julve (1899, reed. 1980, p. 10 - 11) y el obispo Aguilar (1890, reed. 1983, vol. I, p. 137, apartado núm. 155) a cuyos estudios remitimos para mayores detalles sobre el tema. Es interesante señalar que Ferrer y Julve (1899, reed. 1980, p. 41) transcribe un documento del 15 de julio de 1368 que hace referencia a «la pontecilla del dicho camino Real de las Barracas...», que estaba situada en la partida de Magallán.

Volviendo al punto en que habíamos dejado el probable trazado de la vía romana en las inmediaciones de la torre de Navajas, creemos muy probable que el camino no ascendiese hacia el collado Royo (como sin duda lo hizo a partir del siglo XIV) sino que se dirigiese directamente hacia el congosto de Navajas. Esta probabilidad se hace certeza si tenemos en cuenta una afirmación de Francisco del Vayo, quien entre 1573 y 1576 escribió que el anterior «camino real de Valencia a Aragón» cruzaba por el puente de la Quebrantada, considerado como «de tiempos de moros y moriscos» (Gómez Casañ 1986, p. 41; Ledo 2000, p. 74). Veremos más adelante dónde pudo estar ubicado este puente; en todo caso, esta noticia constituye una inestimable aportación para situar topográficamente el paraje de la Quebrada o la Quebrantada. Además, la presencia de un asentamiento romano de características indeterminadas en el núcleo urbano de Navajas, del que conocemos algunas monedas y cerámicas (Járrega 2000 A, pp. 103-104) hace más probable el paso de la calzada romana por sus inmediaciones.

Según comunicación personal de un pastor que conocía la topografía de la zona antes de la construcción del pantano del Regajo, existía un camino que desde el pueblo de Navajas se dirigía hacia la zona actualmente cubierta por las aguas del embalse, coincidiendo con el trazado de la actual carretera, de la que se separaba a la entrada del actual pantano, donde había, según este informante, «un muro». Actualmente, nada de ello es visible debido a las obras efectuadas al construir la presa y la canalización procedente del pantano, pero creemos que esta información debe referirse a un muro de contención de las aguas del río, hasta cuyo nivel prácticamente desciende el camino en el trazado que es posible seguir hasta las inmediaciones del pantano. Este camino cruzaba el río Palancia en la zona actualmente cubierta por el embalse, aunque nuestro informante no nos precisó cómo lo hacía.

Por otro lado, existen en la Fuente de los Baños (o del Baño), situada poco antes de llegar al pantano según se viene desde Navajas, los pilares de un puente antiguo, actualmente reconstruido y puesto nuevamente en uso para acceder al núcleo habitado existente en este lugar. Las dimensiones y calidad constructiva de este puente nos parece que corresponden a una finalidad más importante que el simple acceso a la fuente o a unas determinadas propiedades. Sin embargo, y pese a que Cortés, que cita este puente, lo considere «romano o más antiguo» (Cortés 1836, vol. III, pp. 367-368) creemos, por su factura, que es una construcción medieval, aunque, como parece presentar diversas fases de construcción, no descartamos que tenga un origen romano, lo que podría asociarse con el sector construido con sillares de relativamente buena calidad existente en uno de los estribos. De todos modos, estos sillares, de pequeño tamaño y un tanto irregulares, se encuentran muy alejados tipológicamente del *opus quadratum* que caracteriza los puentes romanos.

El camino, una vez cruzado el citado puente de la Fuente de los Baños accede a una partida denominada «de Cartagena». En este acceso ascendente, el camino presenta un talud formado por piedras irregulares en la parte recayente al barranco, colocados para proteger y regularizar el firme del suelo. De todos modos, no podemos dictaminar la antigüedad de este camino, que una vez llega a lo alto del monte, parece dirigirse hacia la zona del embalse del Regajo para cruzar el arroyo de Gaibiel en un lugar actualmente cubierto por las aguas, en las inmediaciones de la masía de Paredes.

En cualquier caso, como hemos dicho, además del incierto camino que cabe asociar al puente medieval de la Fuente de los Baños, es seguro que el camino que seguía el actual trazado de la carretera de Navajas a Gaibiel continuaba hasta los terrenos hoy cubiertos por el pantano del Regajo, según la información antes señalada. En este punto, el camino cruzaba el río Palancia. Ignoramos cualquier detalle sobre este paso, que debió hacerse por un puente del que desgraciadamente desconocemos cualquier dato, debido a que la existencia del pantano impide comprobarlo. Sin embargo, según un testimonio oral⁴ en los períodos en que el embalse presenta un fuerte estiaje se apreciaban, en el tramo del río Palancia cercano a su confluencia con el arroyo de Gaibiel, unas «piedras negras» (*sic*) que podrían identificarse con un puente. Los estiajes más recientes (como hemos comprobado), sin embargo, no permiten ya apreciar nada, a causa de la potente capa de arcillas que se han ido depositando en el embalse.

Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto, aunque es muy probable que el puente de la Quebrantada al que alude Bayo corresponda al de la Fuente de los Baños (con este último nombre lo cita ya Cortés) no podemos desdeñar la posibilidad de que haga referencia a otros restos, concretamente los supuestos indicios de puente a los que acabamos de referirnos. Por otro lado, aunque sea a nivel de hipótesis, creemos de interés plantear una posible explicación que diera por buenas ambas posibilidades. Es posible que la vía romana se internase en la profunda garganta conocida más tarde como la Quebrada o la Quebrantada (actualmente bajo las aguas del embalse), y que cruzase el río por (o cerca de) el lugar más profundo de esta garganta, mediante un puente al que deberían corresponder los citados restos que anteriormente se apreciaban cuando descendía el nivel de las aguas del embalse. Probablemente, este cruce se efectuaba después de la confluencia del Palancia con el arroyo de Gaibiel, evitando por lo tanto el tener que atravesar este último. No es muy imaginar que tal ubicación causaría periódicamente la inundación de la vía, y probablemente la ruptura del puente en períodos de riadas. Por ello, es posible que, quizás en el período islámico (con lo cual las referencias de Vayo a «los

4. Esta información, que nos ha sido transmitida por el señor José Hervás, procede del propietario de la Masía de Paredes, situada junto al pantano del Regajo.

moros» tendrían pleno sentido), se optase por un trazado distinto, abandonando la ruta la parte más profunda de la garganta y discurriendo por una cota superior, a través del puente situado junto a la Fuente de los Baños. Desgraciadamente, esta hipótesis es prácticamente imposible de confirmar en la actualidad, a causa de las profundas transformaciones del terreno que ha implicado la construcción del embalse del Regajo.

Sea como sea, el camino que procedía del congosto de Navajas discurría (al menos en parte) por tierras actualmente cubiertas por las aguas del embalse del Regajo, como antes hemos dicho. La referencia que hace a este camino Francisco del Vayo es nuevamente preciosa, pues nos permite identificar el trazado del mismo por esta zona. Dice concretamente que el camino «va desde Segorbe al Mas de Lidón o Ruviales, y de allí junto cabe Benafer, y al varranco del Huron y pico del Águila o peña del Águila» (Gómez Casañ 1986, p. 116; Ledo 2000, p. 74). Actualmente podemos identificar perfectamente la masía de Rubial, por lo que podemos reconstruir el trazado del camino, al Norte del actual embalse del Regajo, en una zona donde curiosamente se encuentran tres yacimientos romanos (Paredes, el Campillo y el Bolaje; véase Járrega 2000 A, pp. 130-138), los dos últimos muy próximos a la vía romana. Posteriormente, el camino se dirigía hacia el actual núcleo de Novaliches, donde cruzaba el barranco del Cascajar; según el testimonio del pastor antes mencionado, refrendado por el de un anciano habitante de la localidad, nunca hubo un puente para cruzar la rambla del Cascajar, sino solamente un badén para el paso de los carros que tenía que ser reparado constantemente.

No sabemos si el trazado de la vía romana, en el caso hipotético de que corresponda a este camino, es exactamente el mismo que hemos visto, o si por el contrario tenía alguna variación importante; asimismo, tampoco sabemos hasta qué punto puede ser un obstáculo a esta teoría la inexistencia de puente antiguo para el paso del barranco del Cascajar, aunque es posible que se sortease con un simple badén. Es asimismo posible que el trazado del camino antiguo fuese distinto del actual. A este respecto, cabe tener en cuenta que existe un barranco que desemboca en el del Cascajar, denominado *Barranco de Pilares* por la existencia de restos de un puente en su lecho, según un testimonio oral que no hemos podido comprobar.

La vía desde el valle de Jérica hasta la salida de la comarca. Posible dualidad de caminos.

El trazado que sigue la actual carretera de Sagunto a Burgos, después de pasar a la vega de Jérica, aprovecha el curso del barranco de Hurón para dirigirse hacia Aragón por las cuestas del Ragudo o Herragudo. Se trata de un camino natural que es probable también que siguiese la vía romana, aunque no contamos con elementos arqueológicos que permitan apoyar este aserto. Es posible que este hipotético trazado no siguiese

exactamente el mismo que la posterior carretera, puesto que existe en la zona de Viver un camino paralelo a la actual carretera en una zona denominada el Carril, nombre que quizá haga referencia a un camino antiguo.

Sin embargo, existe otra posibilidad, basada en la existencia de una ruta antigua en la zona de Benafer, conocida como «camino antiguo de Aragón», que por su trazado y la existencia de yacimientos ibéricos y romanos podría corresponder a una antigua vía romana.

El trazado de este camino entre las poblaciones de Novaliches y Benafer está mejor definido. Cabe llamar la atención de que el camino discurre por un valle a través del cual asciende por una suave pendiente, sin pasar accidentes geográficos dignos de mención; además, en Benafer se le conoce como «camino antiguo de Valencia», lo que pone de relieve la importancia del mismo. No lejos de Novaliches (aunque más al Norte) existe la torre de Novales, fortificación de época medieval que refuerza la posibilidad de la existencia de un camino antiguo, el curso del cual debía vigilar.

Hasta el punto donde el camino cruza la vía del ferrocarril no existe ningún indicio de la posible antigüedad del mismo, a excepción de la proximidad de la citada torre de Novales. Sin embargo, a partir de dicho lugar y hasta las proximidades de la actual población de Benafer existen algunos tramos con restos de empedrado. Sin embargo, no nos atrevemos a asegurar que estos empedrados sean antiguos, puesto que esta técnica se aprecia en algunos caminos secundarios de las zonas de Jérica y Benafer como mínimo (como hemos podido comprobar personalmente) que no tienen otra finalidad que el acceso a los campos de cultivo, y que pueden ser obras relativamente modernas. En cualquier caso, en estos sectores la anchura del camino es de tan sólo 2,5 - 3 m. como máximo, siendo imposible que anteriormente fuese más ancho, dado que está limitado por la roca vecina al mismo. Por lo tanto, no pudo tratarse de una ruta muy cómoda.

La entrada en la actual población de Benafer no está muy clara. El camino antiguo cruza la actual carretera de Jérica a Onda, pero después su trazado no aparece demasiado definido. La continuación aparente del mismo cruza el barranco de la Fuensanta, sin que se aprecie la presencia de ningún resto de puente ni de badén. Sin embargo, creemos que no es imposible que la entrada en Benafer coincidiese con el camino procedente de Jérica, que cruza el barranco de la Fuensanta poco antes de entrar en el núcleo urbano por un puente de piedra de un solo arco, al parecer bastante antiguo, y probablemente medieval a juzgar por su factura.

La ruta que estamos describiendo se define claramente a la salida del núcleo urbano de Benafer, cruzando la actual carretera junto al cementerio de la citada población. En esta zona el camino está tallado en la roca, aunque cabe señalar que no se aprecian restos de carriladas; sin embargo, el escalonamiento que el tallado de la roca presenta en algunos puntos (que sin duda sería de paso dificultoso para los carros) nos hace sospechar la posibilidad de que estuviese parcialmente empedrado en este lugar, aun-

que no lo sabemos. El camino describe una curva y a partir de ese punto se muestra en su mejor estado de conservación, que es lo que nos ha hecho sospechar su posible antigüedad.

A partir de la citada curva situada junto al cementerio de Benafer es posible apreciar perfectamente la estructura del camino. Este está limitado lateralmente por dos muretes de piedras irregulares colocadas en seco, si bien se aprecia claramente que las hiladas inferiores presentan una mayor calidad constructiva, detectándose incluso en algunos casos testimonios de tallado; creemos que es posible que ello refleje la existencia de reconstrucciones en la estructura de estos muretes. En parte del trayecto tan sólo existe un muro, mientras que el otro lado está delimitado por la roca tallada.

El lecho del camino está formado por la roca rebajada, aunque el hecho de que está cubierto de maleza (lo que lo hace totalmente intransitable) impide apreciar con claridad su estructura, por lo que no es posible detectar indicios de posibles carriladas (que de todos modos no hemos visto en las partes accesibles) o empedrados eventualmente desaparecidos. La anchura del camino es de unos 3 m. aproximadamente.

En un punto situado bajo el monte del Castillejo se aprecia una interrupción del murete del camino en la parte recayente al desnivel del terreno, donde el muro forma un ángulo recto con otro muro que desciende por la pendiente del terreno. Creemos que corresponde quizás a un camino secundario o más probablemente, dada su estrechez, a un desagüe del camino.

Esta ruta, conocida en Benafer como «camino antiguo de Aragón», tiene, como vemos, cierta calidad técnica que, unida a su trazado, lo hace aparecer como el posible trazado de la vía romana. La presencia de muretes laterales, su curso prácticamente recto y apenas ascendente, sabiamente trazado evitando los accidentes del terreno, así como la vecindad de algunos yacimientos arqueológicos y la misma denominación de «camino antiguo de Aragón» creemos que hace posible esta identificación.

Poco después de salir de Benafer, el camino pasa bajo el yacimiento de San Roque, correspondiente a un poblado ibérico. Poco después, y en el punto en que se supera la curva que el camino describe junto al cementerio de Benafer, discurre a los pies del yacimiento del Castillejo, en donde se aprecian potentes obras de fortificación. En este lugar se ha hallado cerámica ibérica y también un fragmento informe de ánfora itálica al otro lado del camino, lo que indica que este asentamiento estaba activo durante el período de ocupación romana del territorio. Desde el Castillejo se domina una gran extensión de terreno, pudiendo controlar visualmente tanto el camino que aquí nos ocupa como un tramo del que se dirige por Caudiel hacia Montán, al que más adelante nos referiremos.

No sabemos si el citado yacimiento del Castillejo consiste en un poblado ibérico fortificado o si se trata solamente de una fortaleza de carácter militar, puesto que no ha sido estudiado. Creemos que es posible que sea

una fortaleza construida para el control del territorio y evidentemente del camino que pasa bajo la misma, con lo que dicho camino podría remontar su antigüedad a la época ibérica como sucede en otros casos conocidos del Alto Palancia y comarcas vecinas⁵. Sin embargo, y teniendo en cuenta que existen testimonios de actividad del yacimiento durante la primera fase de la ocupación romana, creemos posible que esta fortaleza (y con ella el camino) puedan fecharse en el siglo II a. de J.C., y corresponder a la primera organización romana del territorio después de la conquista.

Posteriormente, el camino pasa por las inmediaciones de los yacimientos romanos de Peñarroya (Viver) y la Fuensanta (Caudiel), lo que puede ser otro indicio de su antigüedad. En esta zona, el camino discurre por el valle del barranco de Hurón, que sigue actualmente la carretera de Sagunto a Burgos, y en donde viene a coincidir (al menos, en su proximidad) con la otra posible ruta señalada para la vía romana, que seguiría más o menos el trazado de la actual carretera.

Sin embargo, no está claro por qué lugar entraba el citado «camino antiguo de Aragón» en dicha región. A este respecto, hemos recogido dos informaciones contradictorias. Por un lado, un vecino de Benafer nos indicó que creía que el camino pasaba las cuestas del Ragudo por el lugar llamado Carramanchel, donde por debajo de las cerradas curvas de la carretera (anuladas desde hace años en favor de un nuevo trazado) existe, según este informante, un camino delimitado por muretes laterales, como se constata en la zona de Benafer. Sin embargo, un pastor de la zona nos indicó que el camino de Aragón, después de pasar por Benafer y al llegar al valle del Barranco de Hurón, cruza la actual vía del ferrocarril y se dirigía hacia Pina de Montalgrao por el mismo lugar que actualmente lo hace la carretera que se dirige a dicha población desde la de Sagunto a Burgos.

A favor de la primera opción estaría una noticia proporcionada por Vayo, quien en el siglo XVI hace referencia al hallazgo, en 1387, de un hombre muerto «baxo las casas de Herragudo, junto al camino Real» (Gómez Casañ 1986, p. 328). Sin embargo, en base a la topografía del terreno y consultando los mapas de la zona, creemos más probable para los períodos ibérico y romano (sin descartar una posible dualidad de caminos) la solución que hace continuar por las inmediaciones de Pina el «camino antiguo de Aragón» que constatamos en Benafer. Además, existe otra razón de peso para optar por esta solución, y es la existencia del yacimiento del Castellar o Castillejo de Torrejón⁶, que consiste en una fortificación (probablemente ibérica) que

5. Un breve estado de la cuestión sobre la asociación de fortalezas ibéricas y caminos antiguos en las comarcas del Alto Palancia y Campo de Turia puede verse en Bonet - Mata 1991, p. 28 - 29.
6. Este yacimiento arqueológico ha sido estudiado en Gusi - Díaz - Oliver 1991, p. 79, 80, 82, 84 a 88, 90, 92 y 101 (especialmente 101). Debemos poner de relieve que en los mapas del Instituto Geográfico y Catastral de escala 1:25.000 este lugar aparece representado con la denominación de El Castellar, mientras que Gusi, Díaz y Oliver en el estudio mencionado lo citan como Castillejo de Torrejón.

cierra perfectamente el paso por esta ruta, controlando la garganta que en este lugar forma el barranco de Hurón (o de Valdurón, como se le llama en Pina) por la que discurre el camino.

La Hoya de Huguet constituye una llanura, situada geográficamente en el llano de Barracas (que estructuralmente forma ya parte del altiplano turolense) que está limitada al Nordeste por el abrupto barranco de Valdurón; en el límite de esta hoya sobre el barranco se sitúa precisamente el citado yacimiento del Castellar. A cierta distancia del mismo y en la citada Hoya, existen restos de dos torres cuadradas de aparejo ciclópeo, en las cuales se han hallado materiales ibéricos, pero también romanos; en el interior de una de ellas se recogió superficialmente cerámica ibérica y un fragmento informe de ánfora itálica, mientras que en las inmediaciones de la otra se halló un fragmento de sigillata africana A, fechable ya en el siglo II d. de J.C. El origen de estas torres, que no aparece muy claro, parece ser que puede situarse en época ibérica antes de la ocupación romana, según las recientes excavaciones efectuadas en una de ellas (la llamada «torre del Prospinal»), habiéndose sugerido que puedan interpretarse en relación a la ciudad ibérica de *Arse - Saguntum* (Gusi *et alii* 2000, p. 140).

Es muy posible que estas torres guarden una relación con la fortificación del Castellar. La finalidad más lógica que cabe atribuir a estas torres es la vigilancia del camino, el cual, a partir de la cronología de las torres, debería remontarse al período ibérico. Efectivamente, desde las mismas se aprecia visualmente una parte del trazado de la carretera de Pina de Montalgrao, una vez superada la garganta del barranco de Hurón; por otro lado, es posible que tuviesen también la finalidad de proteger la fortificación del Castellar en su acceso desde el llano, aunque cabe tener en cuenta que en el Castellar, a diferencia de lo que ocurre con las torres, no se han hallado materiales romanos, ni existe, por lo tanto, ninguna evidencia de que estuviese en uso en dicha época.

A partir de este lugar no conocemos el trazado del camino, pero geográficamente el altiplano turolense no ofrece dificultades, por lo que su trazado aproximado puede llevarse por el llano de Barracas, aproximadamente por donde actualmente discurre la carretera. El resto del trazado de la vía en su vertiente aragonesa, hasta los ramales que conducían respectivamente a *Caesaraugusta* (Zaragoza) y *Bilbilis* (Calatayud) han sido objeto de un estudio todavía inédito (Ledo 2000) al que remitimos para completar el conocimiento existente actualmente sobre este importante camino romano.

CONCLUSIONES GENERALES

La vía que desde la *Saguntum* (Sagunto) se adentraba en lo que hoy es Aragón para dirigirse hacia *Caesaraugusta* (Zaragoza) no figuraba en los antiguos itinerarios romanos que se han conservado, posiblemente por tratarse de una calzada secundaria, pese a su utilidad como vía de comunicación entre el valle medio del Ebro y la costa mediterránea.

Creemos que esta calzada debió tener cierto interés para los romanos durante el período de la conquista del territorio, pudiendo incluso haber sido un camino más antiguo, en uso ya en época ibérica. Ello se constata teniendo en cuenta la relación que con el paso del camino tienen el Castillarejo de Benafer y, sobre todo, el complejo de fortificaciones formado por el Castellar (o Castillejo de Torrejón) y las dos torres de la Hoya de Huguet, en término de Pina de Montalgrao. El problema radica en que no sabemos si se trata en todos los casos de fortificaciones ibéricas anteriores a la conquista romana (como parecen indicar las excavaciones efectuadas en la Hoya de Huguet) o si, por el contrario, son construcciones romanas ligadas a la vigilancia de la vía. A este respecto, es significativo el hecho de que el Castillarejo de Benafer puede muy probablemente considerarse activo en época romano-republicana, debido al hallazgo de ánfora itálica en prospecciones superficiales; ello hace posible que fuese construido por los romanos hacia el siglo II a. de J.C., aunque no podemos descartar que se trate de una fortificación más antigua aún en uso en esa época, lo que no podemos precisar por la falta de excavaciones. En todo caso, si aceptamos esta posibilidad debemos concluir que esta fortificación se integró en los intereses y la ordenación del territorio impuestos por los romanos.

Es posible que el tráfico que soportase este camino no fuese muy intenso, pero sin embargo debió tener alguna importancia en época imperial, como lo atestiguan sendas lápidas de una damanitana y de un edetano halladas en Jérica, lo que demuestra la existencia de movimientos humanos a ambos lados de la vía. A este respecto, el reciente hallazgo de un miliario anepígrafo romano permite constatar la relativa importancia de esta calzada, pudiendo relacionarse con el encontrado recientemente en San Blas (Teruel), que probablemente pertenecía a la misma vía. Éste es un argumento más a favor de la importancia de esta calzada en época romana.

La relación entre la calzada que se dirigía a Aragón siguiendo el curso del Palancia y la red de caminos secundarios que en época romana existían en esta zona⁷ nos documenta la existencia de diversos puntos de intersección, lo que debió proporcionar importancia estratégica a los mismos. En este aspecto, el más importante es sin duda el de Segorbe; en este lugar confluían la ruta de Aragón, el camino que se dirigía a la Plana por el valle de Almonacid y los al parecer diversos caminos que saltaban la sierra Calderona en dirección a Liria. Por lo tanto, tuviese la entidad que tuviese en época romana, no cabe duda de que Segorbe es, desde el punto de vista estratégico y en relación a las comunicaciones, el enclave más importante de la comarca, y que lo era ya en época romana (y, probablemente, aún antes), como hemos visto.

7. Sobre estos caminos, véase Járrega 1997, *passim*.

El punto de nacimiento del camino de Montán y Onda, que probablemente existía ya época romana, debe situarse en Jérica. Asimismo, probablemente una variante del camino que comunicaba Liria con Segorbe se dirigía a Jérica desde la rambla de la Torrecilla (Altura). Por ello, Jérica debió ser otro punto de confluencia de caminos relativamente importante.

Por último, el nexo de unión entre la ruta que procedía de Liria por Alcublas y Begís con la vía romana procedente de Sagunto nos marca otro punto importante de confluencia de caminos en la zona de Barracas (tal vez en Barracas mismo), enclave del que desconocemos la entidad (si tuvo alguna) que pudo tener en época romana⁸. Otro posible punto de intersección pudo existir en las inmediaciones de Soneja, en el caso de tener un antecedente romano el camino que desde la sierra de Espadán se dirige por Azuébar en dirección a dicha población.

No debemos olvidar la probable existencia de otros caminos menores (y poco relevantes) que comunicasen los distintos núcleos habitados con las vías más importantes. Así, por ejemplo, es lógico suponer que hubiese un camino que permitiese comunicar la masía de Coronel (situada en un pequeño valle interior del término de Segorbe) con la vía romana de Sagunto a Aragón, a través del paso abierto por el barranco de Coronel.

En definitiva, y aunque no se encuentre mencionada (al menos con claridad) en las fuentes escritas antiguas, la vía romana que comunicaba *Saguntum* con *Caesaraugusta* debió tener cierta importancia, como demuestran los diversos hallazgos arqueológicos a los que hemos hecho referencia y, singularmente, la presencia de uno o dos miliarios, que permiten certificar finalmente la importancia de esta antigua calzada.

8. Sobre el camino de Liria a Barracas, véase Ledo 1995 y Járrega 1997.

BIBLIOGRAFIA

- AGUILAR, F. 1890: *Noticias de Segorbe y su Obispado*. Segorbe.
- ARASA, F. 1992: *La romanización del Alto Palancia según la epigrafía*. Segorbe.
- ARASA, F. - Rosselló, V.M. 1995: *Les vies romanes del territori valencià*. Valencia.
- BELTRÁN LLORIS, F. 1980: *Epigrafía latina de Saguntum y su territorium (Cronología. Territorium. Notas prosopográficas. Cuestiones municipales)*, SIP, Serie de Trabajos Varios, 67. Valencia.
- BELTRÁN, F. 1996: Un nuevo miliario y una nueva vía augústeos en Jatiel (Teruel), *Kalathos* 15, pp. 67-78. Teruel.
- BRU, S. 1958: Notas de Arqueología Saguntina, *Archivo de Prehistoria Levantina* VII, pp. 147-171. Valencia.
- CARBONELL, M.J. - BORJA, H.J. - PÉREZ, J. 1990: *Inscripciones latinas del Alto Palancia*. Segorbe.
- CASAS, J. 1979: Aproximació a l'estudi de la Via Augusta a les comarques de Girona (II), *Revista de Girona*, 88, pp. 193-199. Gerona.
- CASAS, J. - CASTANYER, P. - NOLLA, J.M. - TREMOLEDA, J. 1995: *El món rural d'època romana a Catalunya. L'exemple del Nord-est*. Gerona.
- CAVANILLES, A.J. 1795-97: *Observaciones sobre la Historia Natural, Geografía, Agricultura, Población y frutos del Reyno de Valencia*. Madrid.
- CHABRET, A. 1888: *Sagunto. Su historia y sus monumentos*. Barcelona.
- CHABRET, A. 1978: *Vías romanas de la provincia de Castellón de la Plana*. Castellón.
- CORTÉS, M. 1836: *Diccionario geográfico-histórico de la España antigua Tarraconense, Bética y Lusitania, con la correspondencia de sus regiones, ciudades, montes, ríos, caminos, puertos e islas a los conocidos en nuestros días*. Madrid.
- FERRER Y JULVE, N. 1899 (reed. 1980): *Recuerdos de Jérica. Resumen histórico e hidrográfico de esta villa*. Segorbe.
- FERRER, J.J. - JÁRREGA, R. 1999: La romanización y los cambios socio-culturales, *La provincia de Castellón*, pp. 200-210. Castellón.
- FLÉTCHER, D. - ALCÁCER, J. 1955: Avance a una arqueología romana de la provincia de Castellón, *Boletín de la Sociedad Castellonense de Cultura*, XXXI, pp. 316-354. Castellón.
- FLÉTCHER, D. - ALCÁCER, J. 1956: Avance a una arqueología romana de la provincia de Castellón (II), *Boletín de la Sociedad Castellonense de Cultura*, XXXII, pp. 135-164 y 183-187. Castellón.

- FUCHS, A. 1914: *Kultur der Vogesensiedelungen*.
- GALIAY, J. 1946: *La dominación romana en Aragón*. Zaragoza.
- GIRÓ, P. 1950: Identificación de algunas vías romanas en el Penedès, *Actas de la I Asamblea Intercomarcal del Penedès y Conca d'Odena*. Martorell.
- GISPERT, L. 1982: *Por tierras del Alto Palancia*. Segorbe.
- GÓMEZ CASAÑ, R. 1986: *La Historia de Xèrica de Francisco del Vayo*. Edición y estudio. Segorbe.
- GRENIER, A. 1958: *Manuel d'archéologie gallo-romaine*. París.
- GUSI, F. - DÍAZ, M.A. - OLIVER, A. 1991: Modelos de fortificación ibérica en el Norte del País Valenciano, *Simposi Internacional d'Arqueologia Ibèrica. Fortificacions. La problemàtica de l'Ibèric ple (segles IV - III a. C.)*, pp. 79-102. Manresa.
- GUSI, F. - OLIVER, A. - AGUILLELLA, G. - CURA, M. 2000: *XXV aniversario 1975-2000. Servicio de Investigaciones Arqueológicas y Prehistóricas*. Castellón.
- HÜBNER, E. 1869: *Corpus Inscriptionum Latinarum*, vol. II (*Inscriptiones Hispaniae Latinae*). Berlín.
- JÁRREGA, R. 1996 A: El yacimiento romano de El Campillo (Altura). Nuevos datos para el estudio de la romanización del Alto Palancia (Castellón), *Quaderns de Prehistòria i Arqueologia de Castelló* 17, pp. 367-381. Castellón.
- JÁRREGA, R. 1996 B: Las vías de comunicación de época romana en el Alto Palancia (la parte), *Boletín del Instituto de Cultura del Alto Palancia*, 3, pp. 21-38. Segorbe.
- JÁRREGA, R. 1997: Las vías de comunicación de época romana en el Alto Palancia (IIa parte), *Boletín del Instituto de Cultura del Alto Palancia*, 4, pp. 19-32. Segorbe.
- JÁRREGA, R. 1998: El poblamiento romano en la comarca del Alto Palancia. Estado actual de nuestros conocimientos, *Quaderns de Prehistòria i Arqueologia de Castelló* 19, pp. 349-369. Castellón.
- JÁRREGA, R. 1999: Hallazgo de un miliario romano en el camino del Chopo, *La prensa de Segorbe*, año I, núm. 2, diciembre 1999, p. 19. Segorbe.
- JÁRREGA, R. 2000 A: *El Alto Palancia en la época romana*. Castellón.
- JÁRREGA, R. 2000 B: Un miliario romano en Segorbe: nuevos datos sobre la vía romana de Saguntum a Caesaraugusta, *Boletín del Instituto de Cultura del Alto Palancia*, 11, pp. 33-40. Segorbe.
- LEDO, A.C. 1995: Una vía antigua entre Liria (Valencia) y Barracas (Castellón), *XXII Congreso Nacional de Arqueología*, pp. 213-218. Vigo.
- LEDO, A.C. 2000: *Historia de la red viaria y de los sistemas de comunicación en el eje Sagunto / Celtiberia*. Tesis Doctoral, Universidad de Valencia. Valencia.
- LOSTAL, J. 1980: *Arqueología del Aragón romano*. Zaragoza.

MADOZ, P. 1845: *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España*. Madrid.

MAGALLÓN, M.A. 1987: *La red viaria romana en Aragón*. Zaragoza.

MOROTE, J.G. 1979: El trazado de la Vía Augusta desde Tarracone a Carthagine Spartaria. Una aproximación a su estudio, *Saguntum*, 14, pp. 139-164. Valencia.

MUÑOZ CATALÁ, A. 1978: Algunas observaciones sobre las vías romanas en la provincia de Castellón, *Archivo de Prehistoria Levantina*, 13, pp. 149-160. Valencia.

PALOMAR, V. - JÁRREGA, R. 1994: Aportación al conocimiento del cerro de Sopeña en la Antigüedad, *Boletín de la Sociedad Castellonense de Cultura*, LXIX, pp. 297-316. Castellón.

PAU, C. 1931: Muros y castros de Segorbe, *Boletín de la Sociedad Castellonense de Cultura*, XII, pp. 121-122 (y tres láminas). Castellón.

PLA, E. 1963: Arqueología del partido de Sagunto, *Generalitat*, 3, pp. 35-40. Valencia.

RIPOLLÉS, P.P. 1976: Sinopsis de epigrafía latina castellonense, *Cuadernos de Prehistoria y Arqueología Castellonenses*, 3, pp. 229-280. Castellón.

RIPOLLÉS, E. 1994: Les Raboses (Albalat dels Tarongers); un yacimiento de la Edad del Bronce en el Baix Palancia, *Archivo de Prehistoria Levantina*, XXI, pp. 47-81. Valencia.

ROSSELLÓ, V.M. 1992: Les vies romanes al País Valencià. Il.lusions i certeses, *Estudios de Arqueología ibérica y romana. Homenaje a Enrique Pla Ballester*, pp. 619-637. València.

SANCHÍS, C. 1993: *Els ponts valencians antics*. Valencia.

SARTHOU, C. *sin fecha*: *Geografía General del Reino de Valencia. Provincia de Castellón*. Barcelona.

SILLIÈRES, P. 1977: Le «Camino de Aníbal». Itineraire des gobelets de Vicarello, de Castulo a Saetabis, *Mélanges de la Casa de Velázquez*, XIII, pp. 31-83. París.

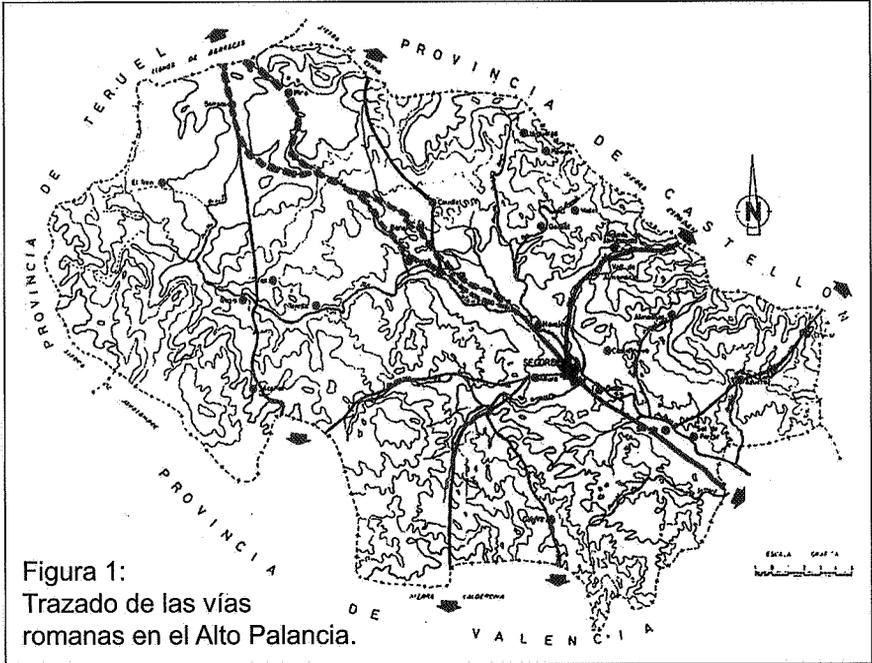


Figura 2: Miliario romano
hallado junto a Segorbe
(fotografía: Vicente Palomar).