LAS VIAS DE COMUNICACION DE EPOCA ROMANA EN EL ALTO PALANCIA

I PARTE

- *Ramón Járrega Domínguez* -

Universidad de Gerona

LAS VIAS DE COMUNICACION

Las vías de comunicación tenían una gran importancia en el mundo romano, cuando se construyó la primera red de caminos organizados que conoció Europa. En las páginas siguientes nos ocuparemos de la evidencia conocida sobre el paso de caminos romanos por la comarca del Alto Palancia. En esta primera parte del trabajo se estudiará la calzada romana entre Saguntum (Sagunto) y Caesaraugusta (Zaragoza) a su paso por la comarca, dejando de lado los otros caminos romanos, de los que nos ocuparemos en la segunda parte de este trabajo.

La vía de Saguntum (Sagunto) a Caesaragusta (Zaragoza) por el valle del Palancia.

El curso del río Palancia constituye una vía natural de penetración hacia el interior desde el mar Mediterráneo, la cual 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.

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.

Pese a todo lo que llevamos dicho, prácticamente no se contaba hasta ahora con conocimientos empíricos acerca de esta vía romana, por lo que casi todo lo que se ha dicho sobre ella parte solamente del terreno de las hipótesis, destacando en este terreno principalmente el estudio de Chabret (publicado póstumamente en el año 1978, pero en realidad más antiguo) y el estado de la cuestión efectuado por Arasa (1992, pp. 45-46). A diferencia de otras rutas, no se conoce, a lo largo del trazado de esta vía, ninguna columna miliaria, como las que aparecen en abundancia en otras vías como mojones indicadores de distancias o, más frecuentemente, testimonios de reparaciones efectuadas en la calzada o simple hito de propaganda imperial. No sabemos si de ello debe deducirse que esta vía nunca los tuvo, como propone Arasa en base a su ausencia (Arasa 1992, p. 18) lo que aunque posible es extraño, teniendo en cuenta la longitud del trazado de esta vía, lo que hace más sospechosa esta ausencia.

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.

Sin embargo, y pese a que, como se ha visto, no existe ninguna cita clásica 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 lógicamente cabe remontar a época romana, y aún más allá teniendo en cuenta que, en definitiva, se trata de un camino 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[1], Chabret propone un trazado poco claro por Caudiel para esta vía, que entraría en Aragón después de pasar por las cuestas del Ragudo.

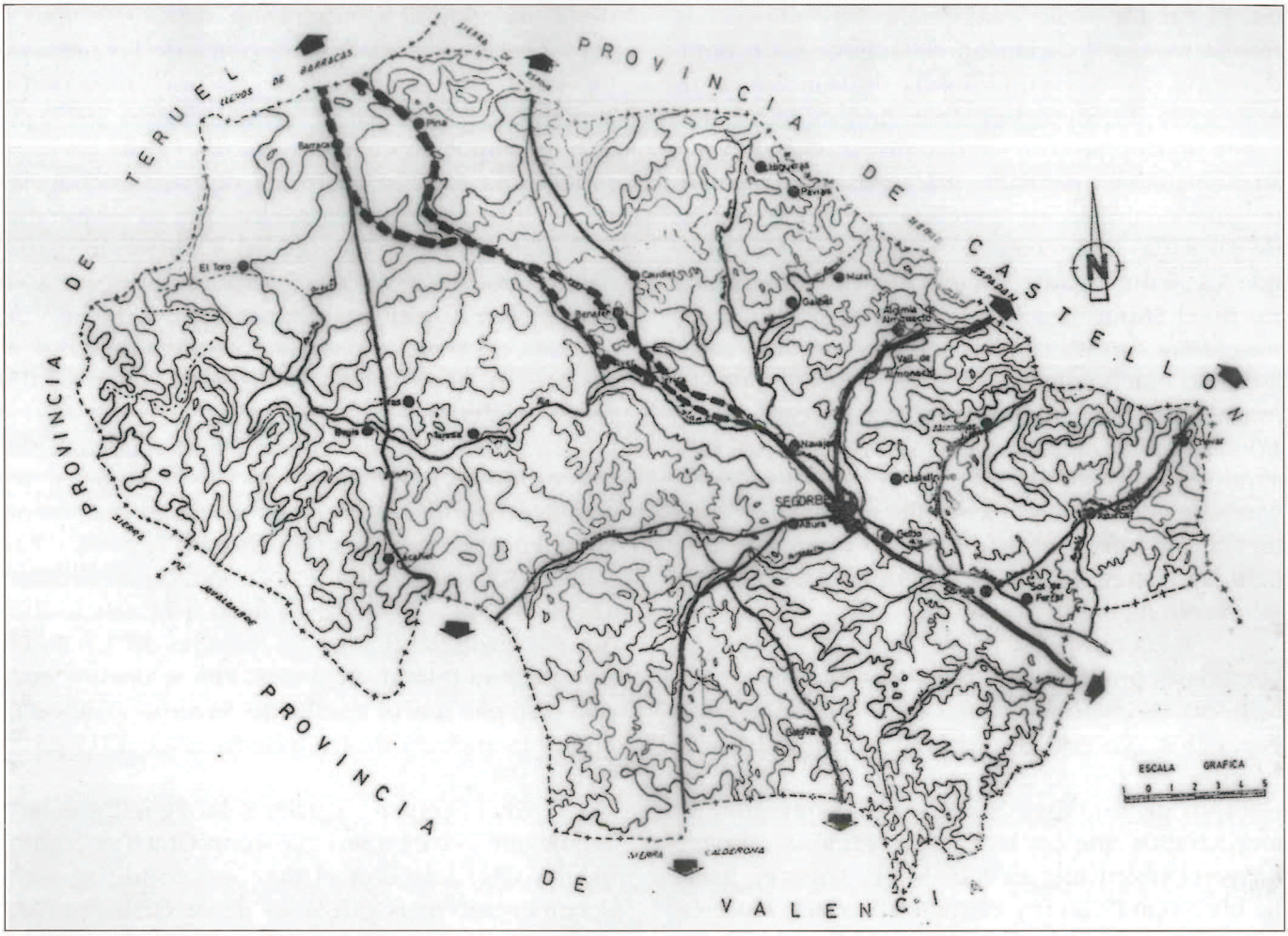
Teniendo en cuenta la ausencia de esta vía romana en las fuentes escritas, el único camino viable para intentar documentar su existencia son los restos arqueológicos. De ello, pues, nos ocuparemos seguidamente.

- La vía 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 romano que cruzaba el río Palancia en la partida de Les Jovades del término municipal de Torres Torres (Valencia). Este puente, que se encuentra prácticamente inédito[2], conserva aún dos arcos de clara factura romana por su técnica constructiva. 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. Los siguientes restos arqueológicos de este camino se encuentran justamente en el acceso a los límites del Alto Palancia, en la partida de Arguinas. 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 Arguinas, existe un yacimiento ibérico, desde el cual el acceso en pendiente de la calzada era perfectamente visible.

No hemos podido encontrar indicios del puente que sin duda existió para salvar el barranco de Arguinas[3]; a partir de este punto, sin embargo, hemos podido documentar claramente la existencia de la vía romana. La actual carretera



Mapa del Alto Palancia con el trazado probable de las vías romanas.

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 roma-

na. 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. 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 Vía Appia en Italia. Es bien significativo y claramente concluyente en este caso el ejemplo de la Vía Augusta, que ponía en comunicación el paso de los Pirineos (donde enlazaba con la Vía 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, p. 70 a 72).

Hasta aquí hemos venido atribuyendo las carriladas que en Arguinas 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 Vía 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 Vía 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 Vía Augusta, se analizan también otros casos similares documentados en otros caminos (Sillières 1977, p. 71 - 72, nota 1). Así, dicho autor cita la opinión de Grenier (1958, p. 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, p. 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 1952). 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), que, aunque no son uniformes, suelen tener una profundidad de 10 cms. i una anchura que oscila entre 20 y 25 cms. (Casas

1979, p. 195); desgraciadamente, no se ha publicado la distancia existente entre estas roderas. 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 el País Valenciano 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 Via 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 efectua 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[4] 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 trazado 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 un casa de postas) que posiblemente se encontraba junto al

camino.

Los textos medievales hacen referencia a la torre de Xeldo, que corresponde a la actual población de Geldo; por otra parte, entre Geldo y Segorbe existe un camino (que discurre junto al río Palancia) denominado "camino de Carrageldo" (evidente corrupción de "camino de carro a Geldo", designación dada evidentemente desde el punto de vista segorbino) al que Carlos Pau parece identificar (sin que sepamos por qué) con "la antigua calzada que conducía a Sagunto" (Pau 1931, p. 121). Por otro lado, en época medieval existía en la entrada de Segorbe (en las inmediaciones de la actual estación del ferrocarril) una fortificación hoy arrasada, que es conocida con el nombre de "El Torrejón" y sobre la que Pau publica una referencia, considerándola erróneamente una fortificación antigua (Pau 1931, p. 121)[5]. De todo ello podría deducirse que acaso la vía romana había pasado por el emplazamiento de la actual población de Geldo y haber seguido el trazado del "camino de Carrageldo".

Sin embargo, existen otros elementos de juicio que nos inducen a suponer que el paso de la vía romana a la entrada de Segorbe tenía el mismo trazado que el tramo de carretera que atraviesa la ciudad. En primer lugar, sabemos que en tiempos de Carlos III se efectuaron obras de remodelación en el puente de Montero (situado sobre la rambla Seca poco antes de su desembocadura en el río Palancia) al hacer el nuevo camino real; con ocasión de estas obras se halló una lápida romana que había sido utilizada en la fábrica del puente[6]. Ello indica que el antiguo camino real anterior a la mejora de la ruta por parte de Carlos III cruzaba la rambla Seca por este puente[7].

Por otro lado, 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 Segorbe[8]. Esta tradición 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 partir de este punto el trazado del camino romano se hace mucho más confuso. 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.

- La vía desde Segorbe hasta Navajas y la vega de Jérica.

Es a la salida de la ciudad de Segorbe cuando se nos plantea el problema de la continuidad del trazado del antiguo camino. A pesar de que se haya dicho que entre Segorbe y Navajas existen restos de la vía romana junto a la carretera[9] nunca hemos podido encontrar evidencias de ello en ninguna de las múltiples prospecciones efectuadas en la zona. Existe la posibilidad de que el camino antiguo tomase la dirección del camino viejo de Altura y en el monte de la Horca torciese para pasar junto a la hoya donde se encuentra la fuente del Oro[10].

Por otro lado, cabe considerar el trazado de la actual carretera en dirección a Navajas. Desde la elevación donde se alza el caso antiguo de Segorbe, la carretera desciende hacia un recodo del valle del Palancia, volviendo a elevarse a la altura de las Peñas de Agustina para evitar el congosto del río, que se inicia en este punto. En este lugar se aprecian los recortes en la roca efectuados para posibilitar el paso de la carretera, dado que en este punto existe un frente rocoso que cierra el valle fluvial. No es posible determinar la posibilidad de que antiguamente existiese otro camino cortado en la roca, que en tal caso evidentemente ha desaparecido con las ampliaciones efectuadas al construir la carretera.

Otra posibilidad sería el paso por el congosto del río Palancia en dirección a Navajas, hipótesis que nos parece poco probable dada la inseguridad y estrechez de este trazado y que el mismo es fácilmente inundable en su tramo inicial desde Segorbe, lo que no parece adecuado para un camino importante.

Ante todo lo que antecede, y dejando de lado el paso por el congosto del río, sólo nos quedan las posibilidades del camino situado sobre la fuente del Oro y el trazado de la actual carretera. La primera nos parece poco probable, dado el rodeo que ello representa y que este camino finaliza en la carretera perpendicularmente a la misma (y sin continuidad por el lado opuesto), lo que no parece hacerle un buen candidado a ser el camino que se dirigía a Aragón. Por el contrario, el trazado coincidente con la actual carretera a la salida de Segorbe nos parece el más breve y practicable, aunque hay que tener en cuenta que debía salvar el frente rocoso antes citado, lo que si era así no podemos hoy comprobarlo debido, como se ha dicho, a los rebajes de la carretera.

En cualquier caso, el trayecto del camino real y de la vía romana entre Segorbe y Navajas aparece poco claro, sobre todo debido a la falta de evidencias arqueológicas que apoyen alguna de las posibilidades antes apuntadas.



Puente Romano de Les Jovades (Torres Torres, Camp de Morvedre), correspondiente a la calzada romana de Sagunto a Zaragoza.

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.

Sin embargo, 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 pontazgo[11]. 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).

Por lo tanto, sabemos que el camino real no pasaba por Jérica antes del siglo XIV, aunque no debe exagerarse la constatación de este dato, puesto que es posible que discurriese junto a la misma población, como hemos visto que probablemente sucedía en Segorbe. Sin embargo, es indudable que la construcción del puente con motivo de un nuevo trazado indica que el camino tenía anteriormente un trayecto que hoy no conocemos, puesto que no podemos saber cual es el camino de la Quebrada, al ignorar la existencia actual de un paraje con este nombre en la zona.

El pantano 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 pantano 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, que se iniciaba, como hemos dicho, en el lugar donde actualmente existe el pantano del Regajo.

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.

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. Según comunicación personal de un pastor que conocía la topografía de la zona antes de la construcción del pantano del Regajo[12], existía un camino que desde el pueblo de Navajas se dirigía hacia lo que actualmente es pantano, 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 pantano, aunque nuestro informante no nos precisó cómo lo hacía.

Por otro lado, existen en la Fuente de los Baños, situada poco antes de llegar al pantano según se viene desde Navajas, los pilares de un puente antiguo, actualmente reconstruido y 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, p. 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. Sin embargo, preferimos considerar la obra como medieval.

El camino, una vez cruzado el citado puente de la Fuente de los Baños accede a una partida denominada "de Cartagena"[13]. En este acceso ascendente, el camino presenta un talud formado por piedras irregulares en la parte recayente al barranco. De todos modos, no podemos dictaminar la antigüedad de este camino, cuyo trazado no aparece claro una vez se llega a lo alto del monte, pudiendo tal vez dirigirse hacia la zona del pantano del Regajo para cruzar el arroyo de Gaibiel donde hoy se encuentra el mismo o quizás bordeándolo.

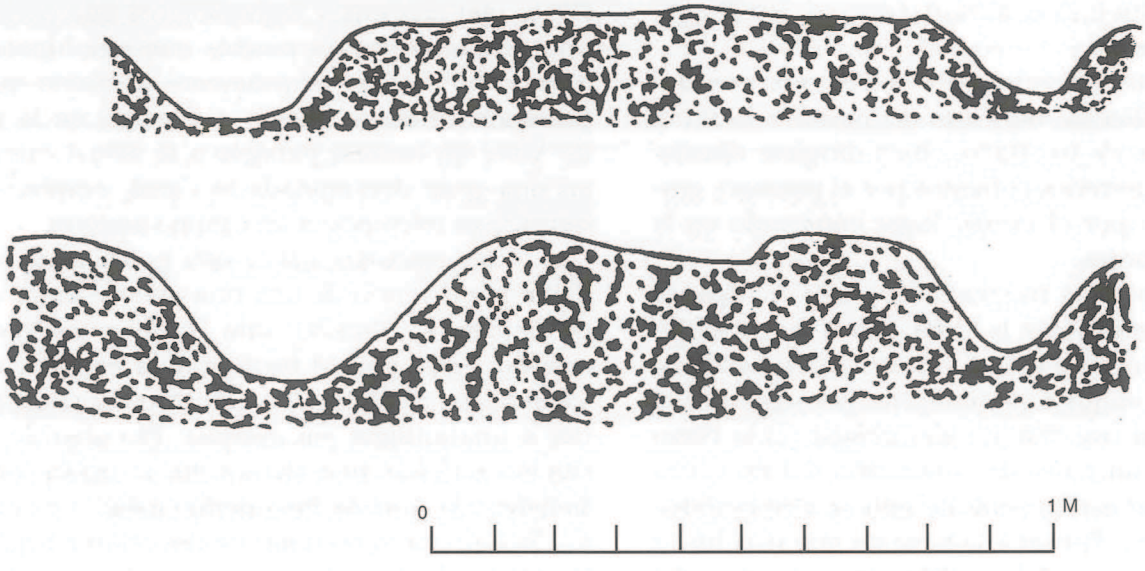
Por otro lado, desconocemos el origen del topónimo "Cartagena". Sería sugestivo pensar que hace referencia al camino de Cartagena (con lo que la antigua vía pasaría por este lugar), pero ello es incierto y existen, sin duda, otras posibilidades de explicación de este topónimo.

En cualquier caso, como hemos dicho, además del incierto camino que cabe asociar al puente medieval de la Fuente de los Baños, es





Detalle de las carriladas de la vía romana en Arguinas (Segorbe).



Dos secciones de las carriladas de la vía romana en Arguinas, orientadas en dirección a Segorbe.

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 oral[14] en los períodos en que el pantano presenta un fuerte estiaje se aprecian, en el tramo del río Palancia anterior a su confluencia con el arroyo de Gaibiel, unas "piedras negras" (sic) que podrían identificarse con un puente.

Sin descartar las hipótesis antes mencionadas, cabe apuntar la posibilidad de que el camino antiguo ascendiese por el collado Royo (al igual que lo haría a partir del siglo XIV), y posteriormente descendiese hacia el actual emplazamiento del pantano del Regajo, donde debía cruzar el río por el hipotético puente antes mencionado; ya hemos indicado antes que creemos que es en este lugar donde probablemente debe situarse el camino de la Quebrada.

Por tanto, a partir de Navajas se abren dos posibles trazados del camino, uno de los cuales presenta una variante:

a - El camino pasaría a la vega de Jérica por el collado Royo, descendiendo hacia el Palancia y cruzándolo en las tierras hoy cubiertas por el pantano del Regajo.

b - El camino discurriría por el congosto del Navajas, pudiendo, bien salir del mismo a la altura de la Fuente de los Baños, bien dirigirse directamente a los terrenos cubiertos por el pantano, cruzando el río por el mismo lugar enunciado en la hipótesis anterior.

Dada estas premisas, se imponen algunas consideraciones sobre la idoneidad de los posibles trazados. Está claro que el camino más practicable y directo es el que a partir de Navajas sigue por el congosto del río, aunque ello obligase a la construcción de un muro de contención del río como el que parece ser que existía hasta que se construyó el pantano. Por otro lado, es mucho más breve e idóneo un paso del río Palancia en la zona del pantano que el emplazamiento de la Fuente de los Baños, donde ya hemos dicho que se alza un puente que creemos que es medieval y desde donde parte un camino de destino poco claro.

Por otro lado, es evidente que el interés de los habitantes de Jérica por cobrar derecho de pontazgo fue lo que provocó la construcción del puente anterior al de Muñatones en el siglo XIV. Por todo ello, creemos que lo más probable es que la vía romana pasase por el congosto de Navajas y cruzase el Palancia en la zona actualmente cubierta por el pantano del Regajo, pudiendo el trazado del collado Royo (que evita el paso del congosto del río) elegirse para servir al trazado del puente precedente al de Muñatones en el siglo XIV.

- La vía desde el pantano del Regajo hasta la salida de la comarca. Posible dualidad de caminos.

Si a grandes trazos hemos podido seguir el curso aproximado de la vía romana hasta el actual pantano del Regajo (aunque con los problemas de identificación de trazado que hemos visto) a partir de aquí el tema se complica, puesto que existen dos posibilidades, como veremos.

El trazado que sigue la actual carretera de Sagunto a Burgos, después de seguir la vega de Jérica, aprovecha el curso del barranco de Hurón para dirigirse hacia Aragón por las cuestas del Ragudo. Se trata de un camino natural que es probable 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 curso de este camino está bastante claro entre la población de Benafer y la zona de Pina de Montalgrao y cuestas del Ragudo, pero no tanto en dirección a Segorbe. Para tratar de dar coherencia a nuestra exposición, veremos seguidamente las posibilidades de comu-

nicación entre este tramo y el punto donde habíamos dejado anteriormente la pista de la vía romana, es decir, en el embalse del Regajo.

Según información personal proporcionada por un pastor que conoce bien la zona[15] el camino que procedía del congosto de Navajas cruzaba el río Palancia en un lugar actualmente cubierto por las aguas del embalse del Regajo, como antes hemos dicho. A partir de este punto, seguía por los terrenos actualmente inundados por las aguas del embalse por debajo de la masía de Paredes y en las inmediaciones de la del Campillo (lugares ambos con presencia de asentamientos romanos) y torcía luego en dirección al núcleo habitado de Novaliches. Después cruzaba el barranco del Cascajar; según el testimonio del pastor antes mencionado, refrendado por el de un anciano habitante de la localidad[16] 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 vadease 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[17]. No hemos podido comprobar esta referencia, pero creemos que no es descartable un trazado que siga un curso más septentrional, sin pasar por la población de Novaliches.

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. Por otro lado, la relativa distancia a que discurre el camino actual creemos que hace posible que antiguamente discurriese más cerca de la torre, pero esto no pasa de ser una sugerencia.

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. En este punto, en unas eras que se encuentran en el límite del casco urbano, existen las ruinas de un torre medieval que tenía sin duda la finalidad de vigilar el camino. Este, que pasaba

a escasos metros de distancia de la torre, desciende hasta el curso del barranco de la Rocha (nombre bastante significativo, que parece hacer referencia a la pendiente del camino), donde existe un muro de contención que lo protege de las avenidas del barranco. Este muro, hoy cubierto de maleza, es desde luego medieval o quizás moderno en su factura actual, pero no descartamos que originalmente sea más antiguo, cosa que nos hace sospechar cierta diversidad constructiva, que de todos modos no puede apreciarse claramente debido al hecho antes mencionado de que la obra está cubierta por la maleza.

Posteriormente, el camino asciende ligeramente hasta llegar a las inmediaciones de la actual carretera que comunica Benafer con la nacional de Sagunto a Burgos, quedando afectado parcialmente por la construcción del talud de la misma en una curva que describe a la vista del actual cementerio. En esta parte del trayecto se aprecia que el lecho del camino está constituido por la roca natural del terreno, aunque no existen restos de carriladas ni de obras de fábrica.

Después de pasar por un tramo imposible de seguir a causa de la maleza que lo cubre, el camino cruza la actual carretera junto al cementerio de Benafer. 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, aunque 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, done 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 vecinas[18]. 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.

Hemos seguido personalmente el trazado de parte del camino hasta algunos kilómetros más allá de Benafer; sin embargo, su trazado aproximado puede establecerse fácilmente, aunque presenta algunas dificultades. 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. No hemos podido reconocer este tramo, lo que sería muy interesante. Interrogado sobre la posibilidad de que el camino pasase por Pina de Montalgrao[19], este informante se ratificó en defender el trazado por el Ragudo.

Sin embargo, un pastor de la zona[20] 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. Preguntado sobre la posibilidad de que el camino siguiese por el Ragudo, este informante insistió en que el trazado real corresponde al camino de Pina.

En base a la topografía del terreno y consultando los mapas de la zona, creemos más probable la solución que hace continuar el "camino antiguo de Aragón" que constatamos en Benafer por Pina de Montalgrao. Además, existe otra razón de peso para optar por esta solución, y es la existencia del yacimiento del Castellar o Castillejo de Torrejón[21], que consiste en una fortificación que 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. Esta fortificación se considera ibérica, pero no descartamos que pueda ser romano-republicana, debido a que desconocemos su cronología, al no haberse documentado materiales arqueológicos que permitan datar esta fortificación con precisión.

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[22], 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.[23].

Es muy posible que estas torres guarden una relación con la fortificación del Castellar; los datos aportados por las cerámicas antes citadas nos hacen pensar que, más que fortificaciones ibéricas, se trata de torres romanas edificadas en el período de la conquista, de las cuales al menos

una continuó en uso durante el Alto Imperio. La finalidad más lógica que cabe atribuir a estas torres es la vigilancia de la vía romana. Efectivamente, desde las mismas se aprecia 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. Probablemente a este camino corresponden los restos de vía romana (por otro lado, mal conocidos) que al parecer existen en la partida significativamente denominada La Romana, en el término municipal de Albentosa (Teruel) y a pocos kilómetros de la actual carretera. No conocemos ni sus características ni su orientación, pero dada su situación creemos que lo más lógico es identificarla con la vía de la que nos estamos ocupando, posibilidad que incomprensiblemente ha sido pasada por alto por los autores que se han ocupado de ella, que han propuesto identificaciones bastante menos creíbles[24].

- Consideraciones e hipótesis de trabajo sobre la vía romana. Conclusiones.

Hemos visto, pues, como el paso de la vía romana de Saguntum (Sagunto) a Caesaraugusta (Zaragoza) por el Alto Palancia está demostrado, aunque los únicos restos arqueológicos realmente indudables de la misma son las carriladas en la roca detectadas en la partida de Arguinas. En lo que se refiere al resto del trazado, hemos visto que es bastante problemático, sobre todo a partir de la vega de Jérica. En este último trayecto hemos de tener en cuenta los pros y los contras de las dos rutas posibles, es decir, el "camino viejo de Aragón" por Novaliches, Benafer y la ruta de Pina de Montalgrao o la ruta de la vega de Jérica y el valle del barranco de Hurón, que sigue la actual carretera.

El citado "camino viejo de Aragón" por Benafer tiene en su favor, además de su posible estructura antigua, la clara relación del mismo con las fortificaciones del Castillejo (Benafer) y el Castellar (Pina de Montalgrao), que vigilaban perfectamente el paso del camino. Por otro lado, la ruta por la vega de Jérica puede tener a su favor el hecho de seguir un trazado más cercano al valle fluvial, ruta que a fin de cuentas ha seguido siendo utilizada hasta la actualidad; asimismo, la mención en época medieval del "camino real de las Barracas" en la partida de Magallán, en Jérica, es otro indicio favorable a esta posibilidad.

En relación a ambas rutas se plantea un problema para aclarar el paso hacia Aragón. Ambos caminos se encuentran en la cuenca del barranco de Hurón o Valdurón, a partir del cual existen dos posibilidades. El "camino viejo de Aragón" que viene de Benafer parece claro que seguía el curso del barranco de Valdurón hacia Pina de Montalgrao, por debajo de la fortaleza del Castellar. Sin embargo, el camino real medieval y la carretera moderna pasan al llano de Barracas por las cuestas del Ragudo; ésta última ruta puede tener un precedente antiguo que vendría avalado por al existencia del camino antes citado en la zona de Carramanchel, así como por la denominada "Torre del Ragudo", yacimiento (que no hemos visto) que se ha considerado (sin que se hayan definido los motivos) como un poblado ibérico (Arasa 1992, p. 34). De todos modos, es posible que el camino antiguo bordease el Ragudo para dirigirse al camino de Pina por el barranco de Valdurón, ello eliminaría tal dicotomía para época romana, pero no para tiempos posteriores, pues el paso del Ragudo está claramente diferenciado del de Pina.

En cualquier caso, si el camino antiguo seguía la ruta de la actual carretera de Pina de Montalgrao, cabe preguntarse por qué posteriormente se ha seguido el paso por el Ragudo, aparentemente más problemático y difícil. Quizá ello se explique por el hecho de que esta última ruta evitaba el paso por un barranco bastante cerrado que podía dominarse completamente desde una fortale-

za, como sucede con el otro camino y la fortificación del Castellar. Incluso cabe plantearse si la ruta del Ragudo es realmente más moderna, teniendo en cuenta la existencia del poco conocido yacimiento de la Torre del Ragudo, lo que puede hacer pensar en la antigüedad de este camino.

Todo ello produce la impresión de la existencia, posiblemente ya en la Antigüedad (y desde luego en época medieval) de una dualidad de caminos. Con una diferencia: mientras el camino por la vega de Jérica ha sido seguido hasta la actualidad y se encuentra citado en las fuentes medievales, el camino por Novaliches y Benafer no ha tenido nunca tal importancia, mientras que en sus cercanías se localizan diversos yacimientos romanos y se encuentra asociado a varias fortificaciones ibéricas o romano-republicanas. Por tanto, pese a la antigüedad que parece tener esta ruta, está claro que la que sigue el valle fluvial por Jérica es la que adquirió pronto preponderancia.

Debemos pues, admitida la probable antigüedad del camino de Novaliches y Benafer, pensar que este es la antigua vía romana que luego cayó en desuso, o por el contrario podemos pensar en una dualidad de caminos ya en época romana? Las fortificaciones del Castillejo (Benafer) y el Castellar (Pina de Montalgrao), además de las torres de la Hoya de Huguet, nos hacen pensar que este camino era utilizado y existía un interés estratégico en su vigilancia quizás ya en época ibérica. Por otro lado, teniendo en cuenta la sugerencia que antes hemos apuntado de que estas fortificaciones no sean ibéricas sino romanas, y correspondan al período de la conquista, podríamos pensar que ésta es en realidad una ruta de penetración abierta por los romanos hacia el siglo II a. de J.C., que estaba vigilada por las citadas fortificaciones.

Existe un paralelo bastante interesante para ilustrar esta posible dualidad de caminos en época romana, concretamente el ejemplo conocido en Cataluña del camino que comunica Barcelona con Vic. Existen dos rutas, una más larga, que asciende por las alturas del macizo de Collsuspina evitando el paso del curso del río Congost (más encajado y vulnerable al ataque de forajidos) y otra que sigue directamente el curso del citado río. La primera ruta está atestiguada por algunas de las columnas miliarias más antiguas de la Península, que nos documentan que hacia el año 120 a. de J.C. el procónsul Manio Sergio construyó y amojonó dicha vía. En cambio, en el camino que sigue el curso del río Congost se han documentado miliarios del siglo III d. de J.C.[25].

La interpretación que puede darse a las dos rutas que comunicaban Barcelona con Vic es evidente gracias a los miliarios. En época romano-republicana se construye el primer camino, que discurre por la altura de las sierras evitando, sin duda por cuestiones de seguridad, seguir el paso del río Congost. Es en época imperial, con la pacificación del país, que se utiliza el paso por el curso de dicho río.

Una comparación con la situación constatada en el Alto Palancia es cuando menos sugestiva, aunque nos falta un elemento de juicio tan precioso como los miliarios, con los que contamos para ilustrar el citado ejemplo catalán. Creemos que es posible que en época romano-republicana se utilizase la ruta de Benafer y Novaliches, que pasaba junto a las fortificaciones del Castillejo (Benafer) y el Castellar (Pina de Montalgrao), entrando en las tierras altas de Aragón por el congosto del barranco de Valdurón, por debajo de la segunda de las citadas fortificaciones. Es asimismo posible que paralelamente, o quizás más tarde (como ocurre en el caso del camino de Barcelona a Vic), tal vez en época imperial, se construyese el camino que sigue por la vega de Jérica, que es el que acabaría imponiéndose. Acaso a este momento corresponda el cambio de trazado del paso a Aragón por el Ragudo, que ha seguido utilizándose hasta hoy.

Esta hipótesis, basada en el paralelo del camino de Barcelona a Vic, se basaría en la idea de que en época romano-republicana (y tal vez ya en época ibérica) se prefería el paso por terrenos altos y más defendibles (el camino de Benafer), mientras que en época imperial, una vez pacificado el país, podría utilizarse el paso del valle del Palancia por la vega de Jérica. Sin embargo, esta idea tiene el inconveniente del paso propuesto para ambos caminos antes de bifurcarse por el congosto de Navajas, que es una zona poco segura desde un punto de vista estratégico; quizás ello pueda subsanarse con la hipótesis del paso por el Collado Royo, lo que nos plantea otra dualidad, si

bien es posible que ésta se remonte al siglo XIV, como hemos visto.

Un inconveniente que presenta el camino de Novaliches y Benafer para su identificación con la vía romana es el de su estrechez, que no supera los 3 m., cuando es sabido que las vías romanas podían tener con facilidad una anchura de 9 metros. Sin embargo, debemos tener en cuenta diversos hechos, que afectan a la vía romana en las zonas donde su trazado es seguro. Primero, la estrechez del puente de Les Jovades en Torres Torres (Valencia), por donde cruzaba la vía romana. Segundo, la misma estrechez constatada en las curvas de Arguinas (Segorbe) en el tramo precedente a las carriladas que hemos estudiado, en donde la anchura del camino curiosamente coincide en sus dimensiones (3 m.) con la constatada en el "camino viejo de Aragón" de Benafer.

A este respecto, cabe tener en cuenta lo que, aún en el siglo XVIII, decía Cavanilles sobre el camino real de Valencia a Aragón: "El antiguo camino de Aragón á Valencia era infeliz y casi intransitable; le llamaban real sin duda para distinguirlo de las malas sendas y precipicios" (Cavanilles 1795, vol. I, p. 126). Evidentemente, Cavanilles habla en pasado al reflejar el estado del camino anterior a la construcción del nuevo camino real por Carlos III, al que ya se ha hecho referencia en relación a la ampliación del puente de Montero en Segorbe. Es posible que este autor se refiera al mal estado de conservación de la vía, pero sinceramente nos parece muy difícil que esta descripción pueda corresponder a un camino de anchura considerable. Como se ha dicho, fue a partir de Carlos III cuando se mejoró el camino, como lo demuestran las reformas antes citadas efectuadas en el puente de Montero de Segorbe.

Teniendo en cuenta todo lo que hemos dicho, creemos que el camino real de Aragón y, antes que él, la vía romana de Saguntum (Sagunto) a Caesaragusta (Zaragoza) debió ser muy estrecho (unos 3 m. como término medio) por lo que, a pesar de su utilidad como vía de comunicación y su utilización de una excelente ruta natural de penetración, es posible que no pasase de ser una ruta secundaria y sólo moderadamente concurrida. Ello explica, probablemente, su ausencia en los antiguos itinerarios que se conocen de época romana; ello nos hace plantearnos el problema de si se trataría de un camino estatal o si, por el contrario, su mantenimiento corría a cargo de los municipios por cuyos territorios atravesaba.

Esta situación choca un tanto con las ideas (a menudo preconcebidas) que pueden tenerse sobre la importancia y características de la vía romana que atravesaba el Alto Palancia. Sin embargo, creemos que puede servir de ejemplo favorable a la demostración de esta situación deficitaria el mal estado y falta de condiciones que ha tenido la carretera que sucede en la actualidad al antiguo camino hasta tiempos muy recientes. Habremos de llegar a la conclusión de que este camino, si bien ha sido relativamente transitado a lo largo de los siglos, ha sido siempre insuficiente para las posibilidades que realmente ofrece la geografía para el paso de un camino importante. A este respecto, son concluyentes y claramente demostrativas las palabras de Cavanilles que antes hemos citado.

Por todo ello, creemos que la vía romana de Saguntum a Caesaraugusta tenía básicamente unas características que la definen, pese a la longitud de su trazado, como una vía secundaria, cuya anchura no superaría (o lo haría raramente) los 3 m. de anchura. Por ello, esta estrechez no es un obstáculo para su identificación con el camino de Novaliches y Benafer, puesto que esta anchura permitía (bien es cierto que sin holguras) el paso en ambos sentidos de dos carros, cuya anchura se han calculado en 1,40 m. aproximadamente a partir de las carriladas halladas en Arguinas (lugar en el que paradójicamente no se conoce ningún otro trazo o límite de la vía que las mismas carriladas en la roca) y en otros lugares del mundo romano.

Teniendo en cuenta que prácticamente todos los datos que hemos utilizado son poco concluyentes, podemos establecer una serie de resultados sobre el paso de la vía romana por el valle del Palancia que no son sino una serie de hipótesis de trabajo que habrá que intentar comprobar. Así, podemos decir que este camino corresponde a una vía secundaria y relativamente estrecha (cuando menos en los puntos que hemos podido estudiar), que a partir de la zona de Navajas y el pantano del Regajo presenta una

posible dualidad en su trazado.

El "camino viejo de Aragón" por Novaliches, Benafer y Pina de Montalgrao debió ser abierto en época ibérica o bien durante el primer siglo de la ocupación romana del territorio, como lo indican las fortificaciones que lo bordean. Por lo tanto, este camino, pese a su estrechez, podría haber tenido cierta importancia estratégica en tiempos de la conquista romana, como ruta de penetración hacia el interior, o bien de control entre distintos territorios, en el caso de que las citadas fortificaciones (cuya cronología concreta no conocemos) sean anteriores a la conquista romana.

En época imperial es posible que el camino discurriese por la vega de Jérica, por donde seguía en época medieval el camino real, que aparece citado en un texto que menciona su paso por la partida de Magallán (Jérica).

En definitiva, pues, se trata de una ruta secundaria en lo que se refiere a la calidad técnica de la misma, si bien debió tener una finalidad estratégica que pudo ser importante en época ibérica o durante los primeros siglos de la ocupación romana. Este camino pudo tener una dualidad de trazados a partir de un punto determinado, discurriendo inicialmente por zonas altas (donde existen indicios arqueológicos, aunque no definitivos, de su existencia) y que, a nivel hipotético, pudo tener, en época imperial, un trazado alternativo por el valle fluvial en la vega de Jérica.



Torre de vigilancia ibérica o romana en la Hoya de Huguet (Pina de Montalgrao).

NOTAS

(1).- En realidad estas torres son medievales, como las de Jérica y Caudiel.
(2).- Véase E. Pla, voz "Torres Torres" en la Gran Enciclopedia de la región valenciana.
(3).- Hemos examinado personalmente el lecho del barranco en el lugar donde actualmente existe el puente de la carretera, sin haber advertido ningún indicio de obra antigua; de todos modos, es posible que los restos antiguos se encuentren enmascarados o destruidos por el puente actual, o bien que el paso del barranco no coincida exactamente con dicho emplazamiento.
(4).- Actualmente se ha abandonado este tramo de carretera, al construirse un nuevo trazado de la misma que evita el paso de la población de Soneja.
(5).- El análisis visual del paramento de esta construcción, que conocemos gracias a la fotografía publicada por Pau (1931, lám. III) nos convence, por su tipología, de que se trata de una construcción medieval, y no ibérica o romana, como propone este autor. Además, el mismo Pau dice que su muro es "rudo y primitivo", cualidades que no parecen propias para describir el aparejo de una fortificación ibérica o romana.
(6).- Sobre este tema, véase Arasa 1992, p. 129, con bibliografía anterior.
(7).- Un análisis visual de las dovelas del puente permite apreciar claramente las ampliaciones sufridas por el mismo; sin embargo, la fábrica más antigua tiene aspecto medieval, aunque nada excluye que en el mismo emplazamiento existiese un puente romano del que no han quedado restos.
(8).- 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 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.
(9).- Esta afirmación la formula Chabret (1978, p. 52), quien hace referencia a "los vestigios de la calzada antigua en el trayecto que media hasta Navajas".
10: Esta posibilidad nos ha sido sugerida por los señores José Hervás y Vicente Palomar.
(11).- 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.
(12).- Aunque ignoramos el nombre de nuestro informante, no podemos dejar de constatar que su testimonio es inapreciable, y probablemente sin el mismo nos hubiese sido imposible precisar el tema del paso del camino por los terrenos actualmente cubiertos por el pantano del Regajo.
(13).- Información proporcionada por Vicente Palomar.
(14).- 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.
(15).- Véase nota 12.
(16).- Agradecemos los datos proporcionados por nuestro anónimo informante.
(17).- Véase nota 12.
(18).- 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.
(19).- La hipótesis del paso del antiguo camino por Pina nos ha sido enunciada por José Hervás y Vicente Palomar, autores de la misma.
(20).- Agradecemos a estos anónimos informantes su inapreciable asesoramiento.
(21).- Este yacimientos 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 Castillo de Torrejón.
(22).- Breves referencias sobre estas torres aparecen en Gusi - Díaz - Oliver 1991, p. 88, 94 y 102, con la denominación de "torres 1 y 2 (y equivocadamente, es de suponer que por un error de imprenta, 2 y 3 en la pág. 102) de la Hoya de Huguet".
(23).- Estos materiales se conservan en el Museo Municipal de Segorbe.
(24).- Galiay (1946, p. 40 - 41) que es quien publica la referencia sobre esta vía, cree que corresponde a un camino que uniría los núcleos habitados situados en la zona alta del Guadalaviar con el valle del Jiloca, es decir, la continuación en tierras aragonesas de la vía que partía de Sagunto. Sin embargo, Lostal (1980, p. 216) duda de esta identificación, aduciendo la lejanía de Albentosa en relación al valle del Jiloca. Creemos que estas dudas son infundadas, pues el itinerario está muy claro desde el punto de vista geográfico como camino natural y tiene una clara supervivencia en el camino real de la Edad Media y la moderna carretera de Sagunto a Burgos, que si bien no pasa por Albentosa lo hace por sus inmediaciones.
(25).- Sobre estos miliarios, véase Fabre - Mayer - Rodà 1984, p. 205 a 212, con bibliografía anterior.

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.
-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, Agricultua, 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.
-Fabre, G. - Mayer, M. - Rodà, I. 1984: Inscriptions romaines de Catalogne 1. Barcelona (sauf Barcino). París.
-Ferrer y Julve, N. 1899 (reed. 1980): Recuerdos de Jérica. Resumen histórico e hidrográfico de esta villa. Segorbe.
-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. 1952: Identificación de algunas vías romanas en el Penedès, Asamblea Intercomarcal. Actas y Comunicaciones de la I Asamblea Intercomarcal del Penedès y Conca d'Odena, pp. 110-127 (+ 9 figs.). Martorell.
-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.
-Hübner, E. 1869: Corpus Inscriptionum Latinarum, vol. II (Inscriptiones Hispaniae Latinae). Berlín.
-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.
-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.
-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.
-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.