

LA VÍA AUGUSTA EN EL PAÍS VALENCIANO

FERRAN ARASA
UNIVERSITAT DE VALÈNCIA

RESUMEN

En este trabajo se expone un balance de los trabajos realizados en los últimos años sobre la vía Augusta a su paso por el País Valenciano. Se revisa la bibliografía más reciente y se estudian algunas cuestiones como su papel en la reorganización territorial de las provincias hispánicas emprendida por el emperador Augusto, las fuentes antiguas que la mencionan, los miliarios, las postas del servicio público de transporte, el trazado del camino, la técnica constructiva empleada y su relación con el parcelario romano.

RESUMÉ

Dans cet travail nous faisons un bilan des travaux effectués au cours des dernières années sur la voie Augusta tout au long du Pays Valencien. Nous révisons la bibliographie plus récente sur cette route et nous étudions quelques questions comme son rôle dans la réorganisation territoriale des provinces hispaniques entreprise par l'empereur Auguste, les sources antiques qui en on fait mention, les bornes milliaires, les postes du service public de transport, les tracés de la route, la technique constructive employée et le rapport avec le parcellaire romain.

I. INTRODUCCIÓN

En los últimos años se han realizado diversas actuaciones en la vía Augusta a lo largo de su trazado por tierras valencianas que han supuesto un aumento considerable de la información disponible sobre este importante eje viario. Hallazgos de nuevos miliarios, identificación de restos en superficie, sondeos y excavaciones realizados en diferentes puntos, han permitido avanzar en el estudio de aspectos como su trazado, morfología, técnicas constructivas, infraestructuras y relación con el parcelario. En este trabajo pretendo exponer de manera resumida una valoración crítica de estas aportaciones con vistas a un mejor conocimiento del que sin duda fue la mayor obra pública emprendida por el emperador Augusto en las provincias hispánicas.

La vía Augusta ha sido objeto de diversos estudios de carácter regional en las últimas décadas, algunos de carácter específico y otros incluidos en trabajos generales sobre la red viaria de época romana. Prácticamente todos ellos analizan las tres cuestiones que tradicionalmente se han considerado esenciales para su estudio: los miliarios, la reducción de las postas conocidas a través de los itinerarios y la descripción del trazado. Algunos incluyen además otros aspectos como las fuentes literarias, el estudio toponímico, la evolución de la red viaria a lo largo de la historia y la relación de las vías con los parcelarios. Recordaremos primero los principales trabajos publicados en Cataluña y Andalucía, para seguir de manera más extensa con la bibliografía valenciana.

En Cataluña pueden señalarse el trabajo monográfico de Pallí¹ y el volumen coordinado por Castellvi *et alii* sobre las vías *Domitia* y *Augusta*². Entre los trabajos publicados en los últimos años destaca el artículo de Gurt y Rodà³, en el que estudian la participación militar en la reestructuración territorial realizada por Augusto a partir de las marcas epigráficas conservadas en varios sillares del Pont de Martorell (Barcelona), al mismo tiempo que reúnen la bibliografía referente tanto a los miliarios como a su trazado y revisan éste a su paso por las comarcas del Maresme y el Barcelonès. En Andalucía, en la década de los 90 del siglo pasado se publicaron tres libros que tratan con diferente extensión y profundidad de la vía Augusta. El primero es el de Sillières⁴, un extenso trabajo que aborda el estudio de las vías de comunicación de la mitad meridional de la península ibérica y analiza el tramo de la vía Augusta comprendido entre el río Júcar y Cádiz. Poco después, Corzo y Toscano⁵ publicaron un volumen de carácter divulgativo sobre las vías romanas de Andalucía. Finalmente, Melchor estudió su trazado por tierras de Córdoba en su libro sobre las vías romanas de esta provincia⁶.

En el País Valenciano el primer trabajo sobre las vías romanas fue la Tesis de Licenciatura de Morote presentada en 1979 y publicada en 2002 sin grandes cambios⁷. Años después, un artículo de Rosselló en 1992 y un volumen de carácter divulgativo de Arasa y Rosselló en 1995 revisaron la problemática de la red viaria⁸. Con posterioridad, diversos trabajos del autor de estas líneas han reunido los antecedentes de época republicana en la zona litoral de Castellón⁹, han tratado sobre los problemas de su conservación y trazado por tierras valencianas¹⁰ y han estudiado su trazado por diferentes términos municipales como Borriol, Castelló de la Plana y Les Alqueries¹¹. En el año

(1) F. Pallí Aguilera, *La vía Augusta en Cataluña*. Barcelona, 1985.

(2) G. Castellvi et alii, *Voies romaines du Rhône à l'Èbre: via Domitia et via Augusta*. Paris, 1997.

(3) J. M^a Gurt e I. Rodà, "El Pont del Diabla. El monumento romano dentro de la política territorial augustea", *AEspA*-78, (2005), pp. 147-165.

(4) P. Sillières, *Les voies de communication de l'Hispanie Méridionale*. Paris, 1990.

(5) R. Corzo y M. Toscano, *Las vías romanas de Andalucía*. Sevilla, 1992, pp. 89-126.

(6) E. Melchor Gil, *Vías romanas de la provincia de Córdoba*. Córdoba, 1995, pp. 79-97.

(7) J. G. Morote Barberá, *Aportación al estudio de las vías romanas en el País Valenciano*. Tesis de Licenciatura, Universidad de Valencia, 1979; J. G. Morote Barberá, *La vía Augusta y otras calzadas en la Comunidad Valenciana*. Valencia, 2002.

(8) V. M. Rosselló i Verger. "Les vies romanes al País Valencià. Il·lusions i certeses", *SIP*. STV-89, Valencia, 1992, pp. 619-637. F. Arasa y V. Rosselló, *Les vies romanes del territori valencià*. València, 1995.

(9) F. Arasa i Gil, *La romanització a les comarques septentrionals del litoral valencià. Poblament iberoromà i importacions itàliques en els segles II-I aC*. STV. SIP-100, Valencia, 2001, pp. 61-63.

(10) F. Arasa i Gil. "Las vías romanas por tierras valencianas: actualidad y futuro de una red de comunicaciones", *II Encuentro Europeo Vías Romanas en el Mediterráneo*. Valencia, 1999, pp. 13-24; F. Arasa i Gil. "El trazado de la *Vía Augusta* en tierras Valencianas", en *Catastros, Hábitats y vía romana. Paisajes Históricos de Europa (Proyecto Interreg 3C Vistoria)*, E. García Prósper et alii (eds.), Valencia, 2006, pp. 93-130.

(11) F. Arasa i Gil. "L'època romana", *Borriol (Vol. I)*, Universitat Jaume I, Castelló de la Plana, 2003, pp. 270-275; F. Arasa i Gil. "El período romano. La documentación arqueológica", *La ciudad de Castellón de la Plana*, Castellón, 1999, pp. 140-141; F. Arasa i Gil. "Alquerías y su territorio en época romana", *Alquerías. El temps d'un poble*, Castelló, 2004, pp. 85-91.

2000, Morote y Aparicio realizaron una revisión general de su trazado a partir del hallazgo del miliario de Vilanova de Alcolea¹². En dos artículos y un volumen póstumo Esteve estudió su trazado en la provincia de Castellón¹³. En los últimos años, Lorenzo de San Román ha estudiado su paso por la comarca del Baix Vinalopó¹⁴, y se han dado a conocer algunos restos conservados en las comarcas del Vinalopó Mitjà y el Bajo Segura¹⁵. Finalmente, su trazado por las comarcas de la Costera y la Ribera del Xúquer ha sido objeto de estudio en sendos trabajos recientemente publicados¹⁶.

En cuanto a los miliarios, la revisión del corpus valenciano empezó con sendos trabajos de quien firma este trabajo¹⁷, seguidos del extenso volumen de Lostal sobre los monumentos de la provincia Tarraconense¹⁸. Los últimos hallazgos han sido el miliario de Vilanova d'Alcolea atribuido al emperador Caracalla y fechado en los años 213-214, el de Castellón de la Plana donde puede reconocerse parcialmente la cifra correspondiente a los *millia passum*, y los de Traiguera y la Vall d'Alba y Petrer y Pilar de la Horadada, todos ellos fragmentados y mal conservados, trabajos a los que puede añadirse la revisión del miliario de Decio de Borriol¹⁹. Recientemente, Corell ha editado de nuevos los miliarios valencianos²⁰. En cuanto a los últimos trabajos arqueológicos en la vía Augusta, se han realizado excavaciones y sondeos en la Vall d'Alba (Castellón), la Pobla Tornesa (Castellón), la Font de la Figuera (Valencia) y Villena (Alicante)²¹.

II. LA VÍA AUGUSTA EN EL MARCO DE LA REORGANIZACIÓN TERRITORIAL DE HISPANIA

La construcción de la vía Augusta debe entenderse en el marco de la reorganización territorial de las provincias hispánicas emprendida por el emperador. El precedente pudo ser el programa iniciado por Agripa en las Galias en los años 20-19 aE –

(12) J. G. Morote y J. Aparicio. “Un nuevo miliario en el trazado de la vía Augusta y la revisión del tramo Dertosa-Sucronem-Ilici”, *Arse*-34, 2000, pp. 45-55.

(13) F. Esteve Gálvez. “L'amollonament de la Vía Augusta en el Pla de l'Arc”, *Estudis Castellonencs*-3 (1986), pp. 243-274; F. Esteve Gálvez. “La vía romana per les Coves de Vinromà i Vilanova d'Alcolea (Castelló)”, *STV*. SIP-89, 1992, pp. 597-618; F. Esteve Gálvez, *La vía romana de Dertosa a Saguntum*. Castelló, 2003.

(14) R. Lorenzo de San Román. “Evolució de la xarxa viària romana al Camp d'Elx i uns apunts sobre la *mansio Ad Leones*”, *La Rella*-18 (2005), pp. 41-63.

(15) F. Arasa i Gil. “Dos nous mil·liaris de la via Augusta a Petrer i el Pilar de la Horadada (Alacant)”, *Saguntum*. PLAV-38 (2006), pp. 149-157.

(16) F. Arasa y A. Bellví, “El territorio de Saetabis: poblamiento y vías de comunicación”, *Historia de Xàtiva*, 2. Xàtiva, 2008, pp. 340-345; J. Pérez Ballester y F. Arasa. “El poblament romà de la Ribera i la via Augusta. Un estat de la qüestió”, *Recerques del Museu d'Alcoi*-19 (2010), pp. 105-110.

(17) F. Arasa i Gil, “Los miliarios de la Vía Augusta en el País Valenciano”. *Actas del Simposio sobre la Red Viaria de Hispania Romana*, Zaragoza, 1990, pp. 21-33; F. Arasa i Gil. “Els mil·liaris del País Valencià”, *Fonaments*-8 (1992), pp. 232-269.

(18) J. Lostal Pros, *Los miliarios de la provincia Tarraconense*. Zaragoza, 1992.

(19) F. Arasa i Gil. “Un nou mil·liari de la via Augusta trobat a la Vilanova d'Alcolea (el Baix Maestrat)”, *QuadCastellón*-15 (1993), pp. 447-456; F. Arasa i Gil. “Un nuevo miliario de Caracalla encontrado en la Vía Augusta (Vilanova d'Alcolea, Castellón)”, *Zephus*-XLVI (1994), pp. 243-251; P. Ulloa Chamorro. “Nuevo miliario de la vía Augusta hallado en Castellón”, *QuadCastelló*-20 (1999), pp. 209-220; F. Arasa i Gil. “Dos nous mil·liaris de Traiguera (el Baix Maestrat) i la Vall d'Alba (la Plana Alta)”, *QuadCastelló*-17 (1996), pp. 565-567; F. Arasa i Gil. “Dos nous mil·liaris de la via Augusta a Petrer i el Pilar de la Horadada (Alacant)”, citado; F. Arasa i Gil. “El mil·liari de Borriol (la Plana Alta) en una carta de F. Vallés, baró de la Pobla Tornesa i la Serra d'En Galzeran, a A. J. Cavanilles”, *Studia Philologica Valentina*-5 (2001), pp. 1-18.

(20) J. Corell Vicent, *Inscripcions romanes del País Valencià*. II. 1. L'Alt Palància, Edeba, Lesera i els seus territoris. 2. Els mil·liaris del País Valencià. València, 2005, pp. 197-244.

(21) P. Ulloa Chamorro. “Excavaciones en la Vía Augusta en Vall d'Alba (Castellón)”, en *Catastros, hábitats y Vía Romana*, citado, pp. 131-164; F. Arasa y E. Flors. “Un sondeig en la via Augusta entre els termes municipals de Vilafamés i la Pobla Tornesa (la Plana Alta, Castelló)”, *ArchiPrehistLev*-XXI (2006), pp. 381-404; F. Arasa y G. Pérez Jordá. “Intervencions en la via Augusta a la Font de la Figuera (València) i Villena (Alacant)”, *Saguntum*. PLAV-37 (2005), pp. 136-143.

del que da testimonio Estrabón (IV, 6, 11)²²— que incluía la construcción de importantes vías de comunicación²³. El mismo Agripa viajó a Hispania en los años 19-18 aE con la finalidad de dirigir personalmente la guerra contra los Cántabros²⁴. Finalizada ésta, Augusto también se desplazó a Hispania entre los años 16 y 14 aE, y fue posiblemente entonces cuando debió diseñar junto a sus consejeros las principales directrices de un ambicioso programa de reestructuración territorial cuyos tres ejes fundamentales eran la fundación de nuevas ciudades, la construcción de carreteras que las comunicaban y la parcelación de grandes superficies de terreno para su reparto entre los soldados licenciados.

La vía Augusta es en origen una *via militaris*, es decir, una vía construida a cargo del erario público por unidades militares²⁵. La práctica de confiar en éstas buena parte de las obras públicas era habitual en el mundo romano, y el ejército fue responsable de la construcción de una parte de la red viaria sobre todo a principios del Imperio²⁶. La presencia de destacamentos militares lejos de sus campamentos puede explicarse por su implicación en la construcción o reparación de vías²⁷. En el caso de las *viae publicae* estos trabajos fueron encomendados a los gobernadores provinciales, los *legati Augusti propraetore*, que solían encargar estas funciones a sus delegados y en algunos casos emplearon en esta tarea a las legiones que tenían adscritas. Estas “vías militares” son las que Augusto dotó de la infraestructura del *cursus publicus*. En el caso de la vía Augusta, su carácter militar aparece expresamente citado en miliarios de la Bética erigidos en tiempos de Domiciano, al final del siglo I dE, donde se lee: *Viam Augustam militarem, vetus(t)ate corruptam restituit*²⁸. La intervención de unidades militares se prueba también por las inscripciones visibles en algunos sillares de los estribos del Pont de Martorell (Barcelona), donde figura el nombre de las legiones *IIII Macedonica*, *VI Victrix* y *X Gemina*²⁹. Estas legiones intervinieron en las guerras cántabras, y también los veteranos de la X Gémina participaron en la fundación de *Augusta Emerita* en el año 25 aE. Su participación en la construcción del Pont de Martorell puede considerarse como una muestra representativa del protagonismo que tuvieron en el desarrollo de las infraestructuras viarias y singularmente en el proyecto de la vía Augusta.

La descripción de Estrabón que veremos más adelante y la presencia del topónimo en miliarios en distintos puntos de su recorrido permiten considerar a la vía Augusta como un solo camino de largo recorrido que se extendía entre el *Summus Pyrenaeus* y *Gades*. No deben cambiar esta consideración razones como su extraordinaria longitud, que puedan existir al menos dos *capita viarum*, que la denominación *Via Augusta* se haya aplicado a otras vías según sabemos por los miliarios, que figure dividida en varios tramos en los recorridos reunidos por el Itinerario de Antonino o incluso que en

(22) F. Lasserre, Estrabon. Géographie. II (Livres III et IV). Les Belles Lettres, Paris, 1989.

(23) J.-M. Roddaz, Marcus Agrippa, BEFAR-253, 1984, pp. 388-402.

(24) J. M. Roddaz. “Agripa y la península ibérica”, *Anas*-6 (1993), pp. 111-126; I. Rodà. “La figura de Agripa en Hispania”, *Arqueología militar romana en Europa*, C. Pérez-González y E. Illarregui (coords.), Salamanca, 2005, pp. 319-331.

(25) R. Rebuffat. “*Via militaris*”, *Latomus*-XLVI, 1 (1987), pp. 52-67.

(26) T. Vega Avelaira. “La participación del ejército romano en la construcción de la red viaria”, *Larouco*-3 (2001), pp. 177-192.

(27) P. Le Roux, *L'armée romaine et l'organisation des provinces ibériques d'Auguste à l'invasion de 409*. Paris, 1982, pp. 119-120.

(28) P. Sillières. “À propos d'un nouveau milliaire de la *Via Augusta*: une vie militaire en Bétique”, *REA*-83 (1981), pp. 255-271; P. Sillières, *Les voies de communication de l'Hispanie Méridionale*, citado, pp. 102-103, n° 41.

(29) J. M^a Gurt e I. Rodà. “El Pont del Diable. El monumento romano dentro de la política territorial augustea”, citado.

el proceso de investigación se haya dividido en los estudios de carácter regional. Además de las razones anteriormente expuestas para considerarla un eje unitario en origen, como un solo proyecto constructivo, puede añadirse la proximidad en las fechas de los miliarios conocidos que se agrupan en dos momentos que corresponden a los dos grandes tramos en que parece haberse dividido su trazado: entre los Pirineos y *Castulo* se fechan en los años 8-7 aE, y entre esta ciudad y *Gades* en el año 2 aE, lo que puede corresponder a una progresión en su construcción desde el extremo norte hasta el sur, en el Océano, como proclaman algunos miliarios de la Bética. En el tercio septentrional de su recorrido, la numeración de los *millia passum* permite deducir la existencia de un *caput viae* para un tramo de la vía que empieza en el *Summus Pyrenaicus* y se prolonga al menos hasta Castellón de la Plana. Otro pudo estar situado en la frontera con la Bética, donde se levantaba el *Ianus* citado por los miliarios; en ambos casos, su carácter fronterizo podría explicarse por la dependencia de ambos tramos de los respectivos gobiernos provinciales.

La concreción del trazado de la vía Augusta, que se corresponde en líneas generales con el antiguo camino utilizado durante el periodo tardorrepblicano, estuvo sometido a factores de carácter político que condicionaron su paso por algunas zonas. De los tres casos más destacados, dos se encuentran en el litoral catalán. En el primero, la fundación de la colonia *Barcino*, fechada arqueológicamente hacia al 15-10 aE, comportó el desdoblamiento de la vía entre los ríos Tordera y Llobregat, con un trazado interior que atravesaba el Vallès por las mansiones de *Seterra*, *Praetorio*, *Semproniana* y *Arragona*, descrito por los Vasos de Vicarello³⁰; y otro costero que pasa por las ciudades de *Iluro* (Mataró), *Baetulo* (Badalona) y *Barcino* (Barcelona)³¹. La potenciación del eje litoral, al que se reduce la vía Augusta según muestran los miliarios de Vilassar de Mar (Barcelona), Barcelona y Hostafrancs, debe corresponder a la fundación de esta colonia. Hacia el sur, el paso de la vía por *Dertosa* (Tortosa) puede explicarse de manera similar, ya que en tierras del Baix Ebre sigue un trazado litoral hasta L'Aldea, desde donde gira hacia el NW para llegar a esta ciudad. También en este caso su probable fundación augustea podría ser el factor determinante de un trazado que de nuevo se desvía de su prolongación en línea recta hacia el sur que conllevaría el paso del río por las proximidades de Amposta, como posiblemente debía hacer el camino republicano.

El tercer caso –y sin duda el más importante por su longitud– corresponde al tramo que se extiende entre la mansión de *Aras*, donde debía encontrarse la bifurcación con el Camino de Aníbal, y la ciudad de *Castulo* situada en el Alto Guadalquivir. (Lámina I, D). Aquí, como explica Estrabón, el emperador decidió que en lugar de seguir el viejo camino republicano que atravesaba el *Saltus Castulonensis*, se desviara por los valles del Vinalopó hacia la llanura litoral donde se encuentran la colonia *Ilici* y el importante puerto de *Carthago Nova*. Este cambio en el trazado del eje principal que históricamente había comunicado el NE de la península con su mitad meridional tiene una gran trascendencia de carácter geoestratégico, ya que prolonga un poco más hacia el

(30) J. Estrada i Garriga, en G. Castellví et alii, *Voies romaines du Rhône à l'Èbre: via Domitia et via Augusta*, citado, pp. 149-156; J. Estrada i Garriga, "L'itinerari dels vasos apol·linars en el trajecte de Granollers a Tarragona", *De les estructures indígenes a l'organització provincial romana de la Hispània Citerior*, M. Mayer, J. M. Nolla y J. Pardo (ed.), Barcelona, 1998, pp. 201-219.

(31) F. X. Menéndez y J. M. Solias, "La via Augusta de Barcelone à Martorell", en G. Castellví et alii, *Voies romaines du Rhône à l'Èbre: via Domitia et via Augusta*, citado, pp. 157-167.

sur el trayecto litoral del camino y potencia esta ciudad portuaria, además de suponer un amplio rodeo en esta misma dirección hasta unirse con el camino histórico. A continuación la vía seguía hasta *Castulo*, desde donde continuaba por el valle del Guadalquivir y unía las capitales de los cuatro conventos jurídicos: *Corduba*, *Astigi*, *Hispalis* y *Gades*.

III. FUENTES SOBRE LA VÍA AUGUSTA

Las noticias que proporcionan las fuentes sobre la vía Augusta son muy escasas. El principal autor que la cita y describe de manera muy breve es Estrabón (III, 4, 9), que escribió el tercer libro de su *Geografía* en los años 17/18 dE, ya bajo el reinado de Tiberio: “(...) los exvotos de Pompeyo, lugar por donde pasa la vía que llamamos ‘exterior’ y que va desde Italia hasta Iberia, concretamente a la Bética. Esta vía se acerca a veces al mar; otras se aleja de él, sobre todo en los tramos occidentales. Después de los Trofeos de Pompeyo va a *Tarraco* (...). De *Tarraco* va al paso del Íber, en la ciudad de *Dertosa*; de aquí, por las ciudades de *Saguntum* y *Saetabis* se aleja paulatinamente de la costa y llega después al llamado ‘Campo de Esparto’ (...). Antes la vía cruzaba por medio del Campo y por *Egelasta*, pero era difícil y larga. Por ello, ahora sigue por la orilla del mar y no cruza más que una pequeña parte del espartizal. Después pasa, como la antigua vía, por *Castulo* y *Obulco*, para seguir de allí en dirección a *Corduba* y *Gades*, (...)”. La noticia de Estrabón es tan breve como interesante, porque deja clara la unidad del camino que se extiende desde los Pirineos hasta *Gades* y describe su trazado de manera general, señalando que éste se había modificado entre *Saetabis* y *Castulo* y en su tiempo seguía por la costa. La vía antigua a la que se refiere el geógrafo es sin duda la republicana, el camino tradicional hacia Andalucía conocido como ‘Camino de Aníbal’³². Con esta referencia, Estrabón confirma que el trazado del viejo camino republicano entre *Dertosa* y *Saetabis* era el que se había utilizado para la refacción de la vía Augusta, y que sólo desde esta ciudad se había construido un nuevo trazado que volvía a la costa por *Ilici* y seguía hasta *Carthago Nova*. En otro pasaje de la misma obra, Estrabón (III, 4, 6) explica que el río *Sucro* (Xúquer) se podía atravesar por un vado. Aunque la noticia es poco explícita, el hecho de que destaque esta particularidad permite deducir que el vado debía ser utilizado por la misma vía.

Otra fuente de información para el conocimiento del trazado de la vía Augusta y de sus infraestructuras son los itinerarios: los Vasos de Vicarello, el Itinerario de Antonino y el Anónimo de Rávena, que nos proporcionan los nombres de algunas postas y las distancias que las separaban, aunque no hagan referencia explícita a ella. Sobre los primeros³³, algunas diferencias en el itinerario descrito y en su estilo permiten deducir que no todos son de la misma fecha y factura. Mientras que los tres primeros (CIL XI 3281-83) son bastante parecidos en cuanto a dimensiones, factura artística y epigráfica, el cuarto (CIL XI 3284) es más pequeño, de paredes más gruesas y factura más tosca. Para Heurgon³⁴, los tres primeros son los más antiguos y, de ellos,

(32) P. Sillières. “Le ‘Camino de Aníbal’. Itinéraire des gobelets de Vicarello, de Castulo a Saetabis”, MCV-XIII (1977), pp. 32-83; P. Sillières. “Les sources littéraires et le réseau routier de l’Hispanie méridionale à l’époque républicaine”, en Estudios sobre Urso. Colonia Iulia Genetiva, J. González (ed.), Sevilla, 1989, p. 359; P. Sillières, Les voies de communication de l’Hispanie Méridionale, citado, p. 177.

(33) E. Bormann, Corpus Inscriptionum Latinarum. Inscriptiones Aemiliae, Etruriae, Vmbriae Latinae, XI, I. Berolini, 1988.

(34) J. Heurgon. “La date des gobelets de Vicarello”, REA-54 (1952), pp. 39-50.

el segundo y el tercero lo son un poco más que el primero. El cuarto presenta variantes en su itinerario que tienen un importante valor cronológico. Se trata concretamente de la referencia a *in Alpe Cottia*, que debe fecharse con posterioridad al advenimiento del rey *Cottius* a quien Augusto compensó hacia el año 8 aE por su fidelidad, y a *ad Fines Quadragesimae (Galliarum)*, la frontera aduanera (*portorium*) implantada por Augusto o Tiberio. Se sabe por Amiano Marcelino (XV, 10, 2)³⁵ que este monarca construyó el trayecto del monte Genève, adaptándolo a las exigencias del *cursus publicus* de Augusto. Estos datos permiten fechar el cuarto vaso, que incluye las reformas del nuevo trazado, al final del reinado del emperador Augusto o al principio del de Tiberio.

La datación de estos pequeños monumentos epigráficos, y por consiguiente del itinerario que describen, debe ser posterior a la construcción de la vía Augusta y la implantación del *cursus publicus* en ella, hechos que hay que suponer asociados y que pueden fecharse mediante los miliarios del emperador en su largo trazado. De éstos, los hallados entre los Pirineos y *Castulo* (Jaén) son los más antiguos y se fechan en los años 8-7 aE, y los procedentes de Córdoba se fechan en el año 2 aE. Como hemos visto, esta dualidad de fechas puede interpretarse según la hipótesis de la existencia de al menos dos fases en la construcción de la vía. De esta manera, los Vasos de Vicarello –cuyo itinerario refleja en gran parte la infraestructura del *cursus* bien desarrollada y asentada– deben ser posteriores a la más reciente de estas fechas. Una datación de los tres primeros vasos al inicio del Principado, como plantea Heurgon, sería contradictoria con la fecha de implantación del *cursus* y la construcción de la misma vía. Así pues, hay que concluir que el periodo más probable para su confección es la última parte del reinado del emperador.

En el trayecto por las provincias hispánicas, estudiado por Roldán³⁶, los vasos enumeran 44 estaciones desde *Gades* hasta *Iuncaria*, pero contrariamente a lo señalado por este autor la ruta descrita no se corresponde íntegramente con la vía Augusta, sino que entre *Castulo* y *Aras/Turres* sigue la antigua vía republicana conocida como Camino de Aníbal, e ignora el nuevo trazado construido por Augusto que pasaba por *Carthago Nova*. En consecuencia, la información que proporcionan sobre las tierras valencianas se refiere a los dos tercios septentrionales del trazado de la vía Augusta, entre *Aras* e *Intibilis*, en un trayecto que comprende 10 estaciones y suma 177 mp (261,6 km). *Aras* figura en los Vasos I y II a 28 mp (41,3 km) al sur de *Saetabis*, mientras que en los III y IV aparece *Turres*, situada a 25 mp (36,9 km) de esta ciudad, o sea, 3 mp (4,4 km) al norte de la anterior (lámina 1, 2). Al norte de *Saguntum* encontramos otra diferencia: mientras que los Vasos I, II y IV citan *Novlas/Nova* a 24 mp (35,4 km) de esta ciutat, en el III figura *Sebelaci* a 22 mp (32,5 km), o sea, 2 mp (2,9 km) al sur de la anterior. La última diferencia destacable es la distancia indicada entre *Saetabis* y *Sucro*, posta situada al norte de esta ciudad, que para el Vaso II es de 15 mp (22,1 km) y para el resto de 16 mp (23,6 km).

El *Itinerarium provinciarum Antonini Augusti* es en realidad un compendio de itinerarios con los nombres de las estaciones y las distancias que las separan, y en abso-

(35) J. Fontaine y E. Galletier, Ammien Marcellin. Histoire. Livres XIV-XVI, Les Belles Lettres, Paris, 1968.

(36) J. M. Roldán Hervás, Itineraria Hispana. Fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica. Valladolid-Granada, 1975, pp. 149-153.

luto una guía de los principales caminos del Imperio. No hay acuerdo sobre la datación y naturaleza de este documento. En cuanto a la primera, la cronología tradicional atribuye la redacción del núcleo principal de la obra a la época del emperador Caracalla, al principio del siglo III, pero hoy en día se reafirma una datación en la década del 280, en el reinado de Diocleciano³⁷. Presenta una apariencia engañosa de guía de caminos, y como tal se presenta frecuentemente. Posiblemente el trayecto más antiguo sea el que sigue la costa tirrénica entre *Roma* y *Arelate* (Arlès, Francia), que se fecha en el año 107 dE, mientras que las aportaciones más tardías pueden fecharse en época constantiniana. La redacción de la obra parece haber sido realizada en la primera mitad del siglo IV. Su heterogénea composición ha llevado a plantear que se trata en realidad de una recopilación de “hojas de ruta”, o sea, una serie de trayectos preparados para los viajes de los emperadores o los ejércitos, algunos de los cuales llegaron a realizarse, como el de Caracalla a Oriente en los años 214-215³⁸. Posiblemente, en la forma que lo han transmitido los manuscritos, se trata de una compilación erudita realizada a partir de fuentes de cronología y tipología variada, algunas de carácter cartográfico, entre finales del siglo III y mediados del IV³⁹. Recientemente Löhberg ha publicado una completa edición⁴⁰.

VICARELLO I	VICARELLO II	VICARELLO III	VICARELLO IV	ITINERARIO DE ANTONINO	ANÓN. DE RÁVENA IV	ANÓN. DE RÁVENA V
<i>Dertosam</i>	<i>Dertosa</i>	<i>Dertosa</i>	<i>Dertosa</i>	<i>Dertosa</i>	<i>Dertusa</i>	<i>Dertosa</i>
<i>Intibilim</i>	<i>Intibili</i>	<i>Intibili</i>	<i>Intibili</i>	<i>Intibili</i>	<i>Rubricatum</i>	<i>Lubricatum</i>
<i>Ildum</i>	<i>Ildum</i>	<i>Ildum</i>	<i>Ildu</i>	<i>Ildum</i>	<i>Hildum</i>	<i>Ildum</i>
<i>Ad Novlas</i>	<i>Ad Novlas</i>	<i>Sebelaci</i>	<i>Ad Nova</i>	<i>Sebelaci</i>	<i>Saguntum</i>	<i>Intibili</i>
<i>Saguntum</i>	<i>Sagunto</i>	<i>Sagunto</i>	<i>Sagunto</i>	<i>Saguntum</i>	<i>Valentia</i>	<i>Saguntum</i>
<i>Valentiam</i>	<i>Valentia</i>	<i>Valentia</i>	<i>Valentia</i>	<i>Valentia</i>	<i>Portum. Sucrone</i>	<i>Valentia</i>
<i>Sucronem</i>	<i>Sucrone</i>	<i>Sucrone</i>	<i>Sucrone</i>	<i>Sucronem</i>	<i>Asterum</i>	<i>Sucrone</i>
<i>Saetabim</i>	<i>Saetabi</i>	<i>Saetabi</i>	<i>Saetabi</i>	<i>Ad Statuas</i>	<i>Setavum</i>	<i>Dio</i>
<i>Ad Aras</i>	<i>Ad Aras</i>	<i>At Turres</i>	<i>Turres Saetab.</i>	<i>Ad Turres</i>	<i>Turres</i>	<i>Alternum</i>
				<i>Ad Ello</i>	<i>Eloe</i>	<i>Setabi</i>
				<i>Aspis</i>	<i>Celeret</i>	<i>Turres</i>
				<i>Ilici</i>	<i>Dionio</i>	<i>Edelle</i>
				<i>Thiar</i>	<i>Lucentes</i>	<i>Celeri</i>
				<i>Karthagine Spartaria</i>	<i>Leones</i>	<i>Lucentes</i>
					<i>Allon</i>	<i>Ad Leones</i>
					<i>Hilice</i>	<i>Ilice</i>
					<i>Cartago Partaria</i>	<i>Chartago Spartaria</i>

Cuadro con la relación de postas mencionadas por los principales itinerarios.

(37) O. Cuntz, *Itineraria romana. Volumen prius. Itineraria Antonini Augusti et Burdigalense*. Leipzig, 1929.

(38) R. Chevalier, *Les voies romaines*. Paris, 1997, pp. 56-59

(39) M. Calzolari. “Introduzione allo studio della rete stradale dell’Italia romana: l’Itinerarium Antonini”, *Atti della Accademia Nazionale dei Lincei, Serie IX, VII*. Roma (1996), pp. 369-520.

A diferencia de los Vasos de Vicarello, este itinerario incluye todo el trazado de la vía Augusta por tierras valencianas y es el único que proporciona todas las distancias. En conjunto, la vía Augusta queda repartida en diferentes trayectos parciales; el que más nos interesa es el Itinerario XIII⁴¹ *ab Arelato Narbone, inde Tarracone, inde Carthagine Spartaria, inde Castulone* que totaliza 732 mp. En el tramo valenciano comprende un total de 12 estaciones, entre las que hay una mayoría de *mansiones* y posiblemente al menos dos *mutationes*. La distancia entre estaciones, a pesar de los problemas de transmisión, demuestra un grado aceptable de exactitud. Las coincidencias con el itinerario de los Vasos de Vicarello entre *Dertosa* y *Turres* son muy grandes y la única diferencia importante es la omisión de *Saetabis* y la aparición entre *Sucro* y *Turres* de la posta *Statuas*. Como la distancia entre *Sucro* y *Statuas* resulta demasiado grande (XXXII mp) y la de ésta con *Turres* (VIII mp) muy reducida, parece que *Statuas* debe ser una *mutatio*. A partir de aquí el itinerario sigue el trazado de la vía Augusta por los valles del río Vinalopó, descrito por vez primera pero con algunos errores evidentes en las distancias. Hasta *Karthagine Spartaria* incluye cuatro postas (*Ello*, *Aspis*, *Ilici* y *Thiar*), pero en los tres intervalos existentes entre *Turres* y la colonia *Ilici* figura la misma distancia (24 mp) repetida tres veces, o sea 72 mp en total (106,4 km) para un trayecto que no supera los 75 km, algo que puede interpretarse como un error de transmisión⁴². Este trayecto se puede hacer en dos etapas, por lo que una de las postas debe ser realmente una *mutatio*, posiblemente la última y más próxima a *Ilici*, o sea, *Aspis*.

La *Cosmographia* de Rávena es un documento tardío que no incluye distancias entre las estaciones y posiblemente reúne información de un mapa del siglo III, al que se han añadido otros datos más recientes hasta el siglo VII, cuando se fecha su compilación⁴³. Tal vez traducida del griego, la *Cosmographia* parece configurada a partir de un mapa semejante a la *Tabula Peutingeriana*. Pero esta relación no es de dependencia como plantea Miller⁴⁴, sino que parece tratarse de una fuente común. Al menos para los libros II al V su fuente segura es un itinerario, tal vez actualizado en los siglos V o VI. El Anónimo de Rávena tiene como edición fundamental la de Pidney y Parthey de 1860, y la más reciente es la de Schnetz; en España ha sido estudiado por Roldán⁴⁵. Sobre su cronología, Llobregat apuntó que en su parte hispánica el itinerario contenía referencias que permitían llevar la datación al siglo VIII, ya en el periodo andalusí⁴⁶. Se trata de la división “provincial” que hace de la península ibérica, que incluye la *provincia Aurariola* o *kûra* de Tudmir, que se fecha en los primeros tiempos de la conquista árabe. Esta, y otras referencias semejantes, pueden identificarse como interpolaciones de los copistas en la obra original. Los datos referentes a Hispania se encuentran en los capítulos 52 a 45 del Libro IV y 3-4 del V. En cuanto al

(40) B. Löhberg, Das «Itinerarium provinciarum Antonini Augusti». Ein kaiserzeitliches Strassenverzeichnis des Römischen Reiches. Berlín, 2006.

(41) W. Kubitschek, Itinerarien. RE, IX, 1988, col. 2325.

(42) P. Sillières, Les voies de communication de l'Hispanie Méridionale, citado, p. 368; F. Arasa y V. Rosselló, Les vies romanes del territori valencià, citado, p. 100.

(43) R. Chevalier, Les voies romaines, citado, p. 60.

(44) K. Miller, Itineraria Romana. Römische reisewege an der hand der Tabula Peutingeriana dargestellt. Stuttgart, 1916.

(45) M. Pinder et G. Parthey, Ravennatis Anonymi Cosmographia et Guidonis Geographica. Berolini, 1860; J. Schnetz, Itineraria Romana II. Ravennatis Anonymi Cosmographia et Guidonis Geographica. Leipzig, 1940 [1990]; J. M. Roldán Hervás, Itineraria Hispana, citado, pp. 111-142.

(46) E. A. Llobregat Conesa. “Relectura del Ravennate: dos calzadas, una mansión inexistente y otros datos de la geografía antigua del País Valenciano”, Lucentum-II (1983), pp. 225-242.

País Valenciano, es la fuente que más vías cita, ya que además de la vía Augusta incluye otras dos de carácter regional y posiblemente otra local. El trazado de la vía Augusta por tierras valencianas presenta también una doble versión en los libros IV y V, la segunda de las cuales parece más correcta. Los errores son frecuentes y plantean algunos problemas de interpretación. Las coincidencias con los Vasos de Vicarello y el Itinerario de Antonino son importantes, pero las referencias a nuevas postas que deben corresponder a otras vías dificultan su comprensión.

Las distancias señaladas por los itinerarios nos permiten conocer la longitud de los diferentes tramos de la vía. Como hemos visto, el Itinerario de Antonino es el único que incluye todo el trazado, y el cotejo con los Vasos de Vicarello pone de manifiesto numerosas diferencias. El primer tramo desde *Summus Pyrenaeus* (el Portús), en la frontera entre la Galia e Hispania, hasta *Dertosa*, tenía 231 mp (342,1 km); desde *Dertosa* hasta *Turres* había 176 mp (260,2 km); desde ésta hasta *Carthago Nova* había 124 mp (183,3 km); desde ésta hasta *Castulo* había 203 mp (300,1 km); y finalmente, desde *Castulo* hasta *Gades* había 293 mp (433,2 km). El cómputo total es de 1.027 mp (1.518,4 km), pero la distancia real debía ser menor porque como hemos visto los errores en las distancias indicadas son en ocasiones notables. Además de los ya señalados para el tramo valenciano, destaca el de la distancia que da entre *Corduba* y *Castulo*, de 99 mp, superior en 20 mp a la real.

IV. LOS MILIARIOS

En conjunto, en el tramo valenciano de la vía Augusta se conocen un mínimo de 24 monumentos que presentan una muy desigual distribución geográfica. En el tercio septentrional, en tierras castellonenses, en un tramo de unos 100 km entre los municipios de Traiguera y Xilxes, por donde se conservan los mejores tramos de la vía, se concentran 19 de estos monumentos. El resto se distribuye entre uno conocido en Valencia y otros cuatro en Alicante, hallados en el tramo comprendido entre Petrer y el Pilar de la Horadada. La mayor parte de estos monumentos, algunos ya desaparecidos, se han encontrado mutilados o en estado tan fragmentario que no permite más que confirmar su presencia. Tan sólo 12 de ellos conservan al menos una parte de la inscripción y proporcionan datos de interés sobre la historia de la vía. Su distribución cronológica es también muy desigual: sólo 3 pueden fecharse con bastante seguridad en los siglos I-II, mientras que los otros 9 son de los siglos III-IV. De éstos, 9 pueden atribuirse a algún emperador, en ocasiones con fecha absoluta para su erección. Su presencia, con algún vacío notable entre los emperadores identificados, proporciona importantes testimonios de actividad en la vía entre los siglos I y IV. Primeramente destaca la ausencia de monumentos correspondientes al constructor de la vía, el emperador Augusto. A continuación, el miliario de Les Coves de Vinromà, fragmentado y desaparecido, puede atribuirse con reservas a Tiberio (33-34); su presencia podría explicarse por las primeras obras de reparación de la vía unos 40 años después de su construcción. Un segundo y largo vacío, con ausencias tan notables como las de Claudio, Domiciano y Trajano, nos lleva al emperador Adriano (117-138), a quién estaba dedicado el miliario de Valencia, que es el primer y único testimonio de intervenciones en la parte central del tramo valenciano de la vía. El tercer vacío –general en toda la vía Augusta– se extiende hasta el principio del siglo III. De este siglo se conocen 4 monumentos, en los que se incluye uno de atribución insegura. El primer emperador representado es Caracalla, a quién está dedicado el miliario de Vilanova d'Alcolea (214) (lámina II, 1); también el

de Traiguera ha sido atribuido a este emperador, aunque su estado fragmentario y su desaparición hagan inseguro este extremo. El siguiente testimonio epigráfico es el primero conocido en tierras de Alicante, que fue citado por Escolano en 1611 en el “Campo de San Ginés” y puede atribuirse a Maximino (235-238). Un poco posterior es el de Borriol, dedicado a Decio y a su hijo Q. Herennio (250). Dos años más tarde puede fecharse el de Xilxes, de Treboniano Galo (252). A continuación tenemos el encontrado entre la Poble Tornesa y Borriol, dedicado a Galerio (293-311), el último de atribución segura. Finalmente, el del Convento de San Ginés (el Pilar de la Horadada) debe corresponder también a un emperador de esta misma época.

EMPERADOR-FECHA	TOPÓNIMO-POBLACIÓN	REFERENCIAS A LA VÍA	MATERIAL
Caracalla (212-217) ?	El Collet Roig (Traiguera, Castellón)		Caliza
Desconocido	La Creueta (Traiguera, Castellón)		Caliza
Desconocido	La Jana (Castellón)		Caliza
Tiberio (32-33) ?	Les Coves de Vinromà (Castellón)	<i>Via Augusta CCLXXVIII</i>	Arenisca
Desconocido	Entre Les Coves de Vinromà y Vilanova d'Alcolea (Castellón)		Desconocido
Caracalla (213-214)	Vilanova d'Alcolea (Castellón)	<i>Via Augusta CCLXXXIII</i>	Arenisca
Desconocido	El Mas de l'Obrera (La Vall d'Alba, Castellón)		Arenisca
Desconocido	El Mas de l'Arc (La Vall d'Alba, Castellón)		Arenisca
Desconocido	Els Bufadors (La Poble Tornesa, Castellón)		Arenisca
Desconocido	El Piló dels Aiguamolls (La Poble Tornesa, Castellón)		Arenisca
Desconocido	Junto al anterior (La Poble Tornesa, Castellón)		Arenisca
Desconocido	Junto al anterior (La Poble Tornesa, Castellón)		Arenisca
Desconocido	La Font Seca (La Poble Tornesa, Castellón)	<i>Via A[u]g[usta] ---</i>	Arenisca
Desconocido	La Font Seca (La Poble Tornesa, Castellón)		Arenisca
Desconocido	La Font Seca (La Poble Tornesa, Castellón)		Arenisca
Galerio (293-311)	Les Costes de la Poble Tornesa ? (Castellón)		Desconocido
Decio (250)	L'Assut (Borriol, Castellón)	<i>Via Augusta CCXCHX ?</i>	Arenisca
Desconocido	El Camí de la Cova del Colom (Castelló de la Plana)	<i>Via Aug[usta] CCC[.]</i>	Arenisca
Treboniano Galo (252)	L'Alter (Xilxes, Castellón)		Caliza
Adriano (117-138)	El Camí Real (Valencia)		Desconocido
Desconocido	Petrer (Alicante)		Arenisca
Maximino (235-238)	El Campo de San Ginés (Orihuela, Alicante)		Desconocido
Desconocido	El Convento de San Ginés (el Pilar de la Horadada, Alicante)		Arenisca
Desconocido	El Río Seco (el Pilar de la Horadada, Alicante)		Caliza

Cuadro sinóptico de los 24 miliarios conocidos en el País Valenciano.

La presencia de estos testimonios epigráficos, fundamentales para el estudio de la vía, no implica en todos los casos la realización de obras reales de reconstrucción, al menos a partir del periodo de anarquía militar en el siglo III, cuando desde el reinado

del emperador Maximino (235-238) la inestabilidad del Imperio provoca continuos cambios a la cabeza del estado y los miliarios en ocasiones son utilizados exclusivamente como instrumentos de propaganda política. Por otra parte, estas obras no siempre afectaban a la totalidad de la vía, sino que podían localizarse en determinados tramos o incluso en puntos muy concretos. Así pues, la presencia de estos monumentos tan sólo puede probar la realización de obras en el lugar o tramo concreto donde han aparecido; sólo en el caso de que varios miliarios de un mismo emperador aparezcan repartidos por largos tramos o incluso en toda la vía se puede hablar de obras generales. En tierras valencianas debieron hacerse refacciones en los reinados de Adriano al menos en el tramo de la vía que sigue al sur de *Valentia*, y de Caracalla en el tramo septentrional que atraviesa el norte de Castellón. En el caso de importantes concentraciones de miliarios, como la que se da en el tramo comprendido entre Traiguera y Borriol, nos encontramos con una verdadera síntesis de la historia de la vía.

El topónimo *Via Augusta* aparece en cinco miliarios: Les Coves de Vinromà, posiblemente de Tiberio (33-34); Vilanova d'Alcolea, dedicado a Caracalla en el año 214; Borriol, dedicado a Decio en el 250; uno de La Pobla Tornesa que no conserva la dedicatoria imperial, en el que el topónimo está incompleto; y Castelló de la Plana, también con el topónimo incompleto. Estos monumentos forman una lista no muy extensa de miliarios en los que se conserva el nombre de la vía, cuya presencia es importante porque permiten determinar su trazado y prueban la perduración del topónimo a lo largo del Imperio. De los 17 miliarios de Augusto conocidos en esta vía, sólo los dos de Cataluña conservan el topónimo. Los otros, si exceptuamos los aquí mencionados, son de Claudio (1), Domiciano (2), Caracalla (2), Decio (1) y Constancio Cloro o Constantino (1). Entre los miliarios valencianos, tan sólo dos conservan al mismo tiempo el nombre de la vía y la dedicatoria imperial: los de Vilanova d'Alcolea, de Caracalla, y Borriol, de Decio, ambos del siglo III, cuando la vía contaba con más de dos siglos de antigüedad. Con la referencia del miliario de Montjuïc (Barcelona), atribuido a Constancio Cloro o Constantino, se cierra la serie de monumentos que prueban la perduración de este topónimo durante más de tres siglos.

En cuanto a la cifra correspondiente a la distancia, son dos los miliarios que la conservan completa: el desaparecido de Les Coves de Vinromà, en el que se citan 278 mp; y el de Vilanova d'Alcolea, donde figuran 283 mp. En otros dos figura incompleta o su lectura es insegura: el de Borriol, donde puede restituirse la cifra de 298 mp, y el de Castelló de la Plana, donde puede restituirse la de 305-6 mp. Todos ellos corresponden a una misma serie numeral, cuyo inicio o *caput viae* debía estar situado en la estación *Summo Pyrenaeo*, desde donde comenzaban a contarse las millas en dirección sur.

Finalmente, sobre el tipo de piedra utilizado en su labra, sólo lo conocemos en algunos casos: los de Traiguera, La Jana y Xilxes son de piedra caliza; el del Pilar de la Horadada es también de piedra caliza en una variedad fosilífera muy porosa (lámina II, 2); diez miliarios encontrados en el tramo de la vía comprendido entre Les Coves de Vinromà y Castelló de la Plana son de arenisca rojiza, además del de Petrer que es de la variedad blanquecina. Este tipo de piedra resulta abundante en la sierra del Desert de les Palmes y, concretamente, en la partida de la Marmudella, situada a unos 2 km de la vía entre los municipios castellonenses de Cabanes y La Pobla Tornesa. Según noticias que pueden fecharse en los años 20 del siglo pasado, en este lugar se conservaban dos miliarios –uno acabado con su inscripción y el otro a medio labrar–

que posteriormente fueron destruidos⁴⁷. Se trataba de una explotación a cielo abierto de los bancos de arenisca, de una *officina* de miliarios, uno de los pocos casos identificados en Hispania. Entre los monumentos labrados en este tipo de piedra que pueden fecharse, el de Les Coves de Vinromà, tal vez dedicado a Tiberio (33-34), proporcionaría la fecha más antigua para su aprovechamiento; los de Vilanova d'Alcolea, dedicado a Caracalla en el año 214, y de Borriol, dedicado a Decio en el 250, nos darían las fechas más avanzadas de una explotación que podría haberse prolongado durante más de dos siglos.

V. LAS POSTAS

Los itinerarios citan un total de 25 estaciones de la red viaria romana en el País Valenciano, de las que 15 corresponden a la vía Augusta y el resto al menos a otra vía *per loca maritima* que tenía su principio y final en aquélla siguiendo la costa entre el río Xúquer y Elx. De las primeras, las ciudades –y por tanto las postas que pueden identificarse con seguridad– son *Saguntum*, *Valentia*, *Saetabis* e *Ilici*. Las posibilidades de identificar las 11 estaciones restantes son muy limitadas y están sometidas –considerando la falta de documentos epigráficos– a la inseguridad de los criterios topográficos y arqueológicos⁴⁸. Se trata de establecimientos situados en el medio rural, algunos de los cuales posiblemente eran edificaciones aisladas que fueron construidas al mismo tiempo que el camino y formaban parte de la infraestructura del *cursus publicus*, y otras pudieron construirse en pequeñas aglomeraciones rurales o incluso generaron su desarrollo. Tanto en estos casos como en el de las ciudades, las instalaciones de la posta debieron estar situadas junto al camino. Entre las mencionadas por los itinerarios debía haber postas de carácter oficial, como las existentes en las ciudades citadas e *Intibili*, *Ildum*, *Sebelaci*, *Sucro*, *Statuas*, *Turres*, *Ello*, *Aspis* y *Thiar*; y posiblemente otros establecimientos privados, *cauponae* o *tabernae*, entre los que podían encontrarse *Novlas/Nova* y *Aras*, solamente mencionados por documentos de carácter privado como los Vasos de Vicarello. Entre las oficiales, por su proximidad a otras estaciones próximas puede plantearse la función de *mutatio* de *Statuas* y *Aspis*.

TOPÓNIMO	VASOS DE VICARELLO				ITINERARIO DE ANTONINO
	I	II	III	IV	
<i>Dertosa</i>					
<i>Intibili</i>	XXVII	XXVII	XXVII	XXVII	XXVII
<i>Ildum</i>	XXIV	XXIV	XXIV	XXIV	XXIV
<i>Nova-Novlas</i>	XXII	XXII		XXII	
<i>Sebelaci</i>			XXIV		XXIV
<i>Saguntum</i>	XXIV	XXIV	XXII	XXIV	XXII
<i>Valentia</i>	XVI	XVI	XVI	XVI	XVI
<i>Sucro</i>	XX	XX	XX	XX	XX
<i>Saetabis</i>	XVI	XV	XVI	XVI	

(47) F. Esteve Gálvez. “L'amollonament de la Via Augusta en el Pla de l'Arc”, citado, pp. 262-263; F. Arasa i Gil. “Els miliaris del País Valencià”, citado, pp. 261-262.

(48) A. Mezzolani. “Appunti sulle mansiones in base ai dati archeologici”, en L. Quilici y S. Quilici eds., *Tecnica stradale romana*, Roma 1999, pp. 105-113.

<i>Statuas</i>					XXXII
<i>Turres</i>			XXV	XXV	IX
<i>Aras</i>	XXVIII	XXVIII			
<i>Ello</i>					XXIV
<i>Aspis</i>					XXIV
<i>Ilici</i>					XXIV
<i>Thiar</i>					XXVII
<i>Carthago Nova</i>					XXV

Cuadro comparativo de las indicaciones de las distancias proporcionadas por los diferentes itinerarios entre las ciudades de *Dertosa* y *Carthago Nova*.

En el País Valenciano, la vía Augusta es el único camino del que los itinerarios dan las distancias entre las estaciones de posta. Según estos documentos, el cómputo total de su trazado por tierras valencianas puede calcularse en unos 275 mp (406,5 km). El carácter aproximado de esta cifra se debe a que, como hemos visto, las distancias que proporcionan éstos no son siempre coincidentes y en algún caso hay errores evidentes como el existente en los valles del Vinalopó. Este hecho ha llevado a algunos autores a interpretaciones forzadas, como es el caso de Blázquez y Delgado y Blázquez Jiménez⁴⁹, que para el tramo entre *Turres* (La Font de la Figuera) e *Ilici* —que situaban en Santa Pola— medían con bastante acierto 72 km, pero para que correspondieran con las 72 mp de los itinerarios, deducían la utilización de millas de 1.000 m en este tramo; y la de Morote⁵⁰, que desde Elda hasta Aspe hace dar a la vía una gran vuelta por el oeste del río Vinalopó, que repite más adelante entre Aspe e *Ilici* por el este, lo que le permite confirmar los 35,5 km que indican los itinerarios entre *Ello* y *Aspis* y la misma distancia entre ésta e *Ilici*.

El estudio de los topónimos permite obtener información de interés sobre la geografía histórica y el paisaje caminero. Desde el punto de vista lingüístico se puede señalar la presencia de al menos dos casos de topónimos de origen ibérico en las postas más septentrionales: *Intibili* e *Ildum*. Otros, mayoritarios, son claramente latinos: *Aras*, *Novlas/Noua*, *Statuas*, *Turres*, etc. Algunos evocan un elemento geográfico próximo a la posta (un río), una construcción que puede ser identificada claramente por el viajero (unas torres) o unos elementos de carácter votivo (altares, estatuas). Entre los nombres de carácter geográfico se encuentra *Sucro*, que toma el nombre del río homónimo, por lo que puede suponerse que se ambos se encontraban próximos. También podría ser el caso de *Sebelaci*, cuyo topónimo podría ser una referencia a la proximidad de la confluencia del río Millars y la rambla de la Viuda. En cuanto a los edificios, *Turres* debió ser un hito destacado en el extremo SW del territorio municipal de *Saetabis* y próximo a la vía. Los monumentos de carácter religioso eran frecuen-

(49) A. Blázquez y Delgado Aguilera y A. Blázquez Jiménez, *Vías romanas de Sevilla a Córdoba por Antequera.- De Córdoba a Cástulo por Épora.- De Córdoba a Cástulo por El Carpio.- De Fuente la Higuera a Cartagena y de Cartagena a Cástulo*, MJSEA-59 (1923), p. 14.

(50) J. G. Morote Barberá, *La vía Augusta y otras calzadas en la Comunidad Valenciana*, citado, pp. 227-228, planos XXXI-XXXV.

entes, como puede verse en la obra de Apuleyo (*Flor.*, 1)⁵¹, y están representados por el topónimo *Aras*, en referencia a los altares que se depositaban junto a la vía y en los cruces de caminos, lugares considerados de carácter sagrado; en este caso podía tratarse de la encrucijada formada por la vía Augusta y el Camino de Aníbal que por tierras de Albacete se dirigía hacia *Castulo*. La posible *mutatio* de *Statuas* toma el nombre de la proximidad de estos elementos que pueden tener un significado estrictamente religioso (ofrendas escultóricas en un santuario), ornamental (decoración de una villa próxima) o incluso funerario. Destaca la ausencia de topónimos formados a partir de nombres de persona, frecuentes en general en los itinerarios⁵², y por otra parte identificables a través de la toponimia rural valenciana⁵³.

Las distancias entre las postas parecen bastante variables y dependían, entre otros factores, de las características del terreno: más alejadas si éste era llano y más próximas si era de complicada orografía. Chevalier señala que las distancias que dan tanto los itinerarios como los miliarios son aproximativas, lo que permitiría justificar pequeñas variaciones como las que pueden observarse ocasionalmente en el cotejo de las distancias indicadas en aquéllos y la mediciones sobre los mapas⁵⁴. La fuente que aporta una información más precisa sobre esta cuestión es el itinerario de Burdeos a Jerusalén, del año 333 dE⁵⁵. Los datos correspondientes a la Galia comprenden un trayecto de 371 mp, con 11 *mansiones* y 30 *mutationes*: la distancia media entre *mansiones* se sitúa entre 20 (29,5 km) y 24 mp (35,4 km) y entre *mutationes* es de 8,3 mp (12,3 km); entre éstas los intervalos más normales se sitúan entre 7 y 12 mp (10,3-17,7 km). En el estudio de las vías del Lacio, Quilici⁵⁶ propone intervalos más variables que para las *mutationes* se sitúan entre 5 (7,3 km) y 12 mp (17,7 km); las *mansiones* se situarían cada seis u ocho *mutationes*, lo que equivaldría a valores mínimos de entre 30 (44,3 km) y 40 mp (59,1 km) y máximos de entre 72 (106,4 km) y 96 mp (141,9 km). Los valores máximos para ambas sólo se darían en zonas poco pobladas.

En el caso de las postas del tramo valenciano de la vía, las distancias indicadas tampoco son muy regulares, y pueden agruparse en dos horquillas: la superior, que puede atribuirse a la distancia que separaba las *mansiones* (15, 16, 20, 22, 24, 25, 27, 28, 32) y la inferior que debe corresponder a las *mutationes* (9). Entre las primeras, el segmento que agrupa a la mayoría de las distancias citadas es el de 22-27 mp (32,5-39,9 km), con una mayor frecuencia en la de 24 mp (35,4 km); el tramo inferior, con distancias de 15-16 mp, puede venir condicionado por la necesidad de adaptarse a la presencia de ciudades muy cercanas entre sí (*Saguntum* y *Valentia*) o de una de ellas en relación con la posta anterior (*Saetabis*). Las segundas están representadas por una sola referencia, que permite considerar la posibilidad de que *Statuas* fuera una *mutatio*.

Un cálculo teórico de restitución del número de *mutationes* existentes en el tramo valenciano de la vía –entre *Intibili* y *Thiar*, ambas incluidas– permite plantear algunas

(51) Apulée, *Apologie*. Florides. P. Vallette ed., Les Belles Lettres, Paris, 1971.

(52) Por ejemplo, en Cataluña: J. Pons i Sala. “Propietats agràries d’Itàlica a Catalunya: consideracions a l’entorn de les mansions de la Vía Augusta que duen el sufix *-ana*”, *Pyrenae*-21 (1985), pp. 129-139.

(53) F. Arasa i Gil, “Alguns topònims d’origen antic de les comarques septentrionals del País Valencià”, *Estudis de Toponímia Valenciana en honor de Vicenç M. Rosselló i Verger*. València, 2000, pp. 49-50 y 52-53; Borriana, Meliana, Saranyana, Sollana.

(54) R. Chevalier, *Les voies romaines*, citado, p. 283.

(55) O. Cuntz, *Itineraria romana*, citado.

(56) S. Quilici Gigli ed., *La via Appia*, *Archeologia Laziale*, X, 1, Roma, 1990, pp. 92 ss.

hipótesis sobre la infraestructura del *cursus*. En primer lugar, que el número total de postas (*mansiones* y *mutationes*) se situaba entorno a 29, teniendo en cuenta que dos pueden ser establecimientos privados (*Nova/Novlas* y *Aras*). Entre ellas, dos pueden considerarse *mutationes* (*Statuas* y *Aspis*) y las otras 11 *mansiones*. El número total de las primeras podía ser de 18, mientras que las segundas aparecerían mencionadas en su totalidad en los itinerarios. Los intervalos entre las estaciones de posta de ambas categorías oscilarían entre 8 y 11 mp; de esta horquilla, las distancias más frecuentes serían 8 y 9 mp. Podría hablarse, pues, de una cierta isocronía de las etapas⁵⁷, es decir, de una regularidad en las distancias entre postas que encontraría explicación en la planificación de las infraestructuras del *cursus*. La aparición de distancias mucho menores (2-3 mp), que destacan considerablemente de lo que resulta más habitual y sólo aparecen en documentos privados como los Vasos de Vicarello, corresponde posiblemente a establecimientos de esta misma clase.

En cuanto a los datos estrictamente arqueológicos, los elementos señalados por la bibliografía son el tipo de edificios, su organización, funcionalidad e incluso algunas cuestiones constructivas. Chevalier destaca que las estaciones viarias se componen de construcciones de funcionalidad variada normalmente agrupadas en un solo recinto o edificio que debe ajustarse a las necesidades del servicio⁵⁸. Por su parte, Corsi señala que la triple función que debían ejercer las mansiones como *stabulum*, *horreum* y *hospitium* se ha de materializar en la existencia de tres complejos arquitectónicos diferentes⁵⁹. Este es posiblemente el rasgo distintivo más importante de los restos arqueológicos que permite identificar una posta: su distribución espacial no se aviene con la de una *villa*, sino que por las funciones específicas que asumía presenta una función tripartita. En Hispania, la aplicación de estos criterios ha permitido plantear la identificación de establecimientos de este tipo en el caso de la *mutatio* de Mariturri (Álava)⁶⁰, y el más reciente de la *mansio* de *Miaccum* de la vía XXIV del Itinerario de Antonino, cuyo emplazamiento se reduce al yacimiento del Beneficio (Collado Mediano, Madrid)⁶¹.

En el País Valenciano se ha avanzado poco en el conocimiento arqueológico de las postas de la vía Augusta. En relación con las urbanas, en ninguna de las cuatro ciudades con estas instalaciones (*Saguntum*, *Valentia*, *Saetabis* e *Ilici*) se han encontrado restos que permitan identificarlas con certeza. Posiblemente ocupaban una posición parecida a las postas de las ciudades donde han podido ser estudiadas: dentro del recinto urbano y cerca de una de las puertas de la muralla⁶². Respecto a las rurales, la

(57) R. Chevalier, *Les voies romaines*, citado, p. 283.

(58) R. Chevalier, *Les voies romaines*, citado, p. 284.

(59) C. Corsi, *Le Strutture di Servizio del Cursus Publicus in Italia. Ricerche Topografiche ed Evidenze Archeologiche*. BAR IS-875, Oxford, 2000.

(60) J. Núñez y P. Sáenz. "Una *mutatio* de la vía *ab Asturica Burdigalam* en Mariturri (Vitoria/Álava)", *AEspA-78* (2005), pp. 189-207.

(61) J. Jiménez Guijarro. "El yacimiento romano de El Beneficio (Collado Mediano, prov. Madrid) y la mansio de *Miaccum* de la vía XXIV del Itinerario de Antonino", *MM-49* (2008), pp. 354-387.

(62) La localización de las postas urbanas en el conjunto de la ciudad no parece estar sometida a unas directrices claras. Como ha indicado Corsi (C. Corsi, *Le Strutture di Servizio del Cursus Publicus in Italia*, citado, pp. 72 y 180-181), contrariamente a lo que se dice frecuentemente, las fuentes escritas no son explícitas sobre su emplazamiento a las puertas de las ciudades. El hallazgo de documentos epigráficos permite probar en algunos casos su presencia en el interior del recinto urbano. Entre los casos mejor conocidos arqueológicamente tenemos el de *Augusta Raurica* (Augst, Suiza), situada cerca de la salida sur de la ciudad, en una localización periférica pero integrada en la trama urbana (H. Bender, *Römische Strassen und Strassenstationen*. Stuttgart, 1975, pp. 25-26). En la ciudad de *Ambrussum* (Francia), en la *vía Domitia*, la posta se sitúa en la parte baja del recinto urbano (J.-L. Fiches, "L'apport des fouilles récents (1993-2000) à la connaissance de la station routière d'Ambrussum", *Peuples et territoires en Gaule méditerranéenne. Hommage à Guy Barrauol*, Supp. 35 à *RANarb*, Paris-Montpellier (2003), pp. 49-58).

única *mansio* en la que hay bastante seguridad sobre su reducción y que ha sido parcialmente excavada es *Ildum*, que se localiza en el yacimiento de L'Hostalot (Vilanova d'Alcolea, Castellón), junto al que se encontró un miliario del emperador Caracalla fechado en los años 213-214. Aquí los trabajos se han centrado en dos complejos arquitectónicos con funciones diferentes: el primero se dispone paralelo al eje de la vía, tiene un patio con un pórtico en su lado NE y diversas habitaciones a su alrededor⁶³; el segundo es un edificio de 23'60 x 19'50 m construido con muros de *opus caementicium*, que presenta una orientación diferente y está dividido en varias estancias⁶⁴. La función de ambos complejos parece bien diferente. El primero, aunque los restos encontrados no permiten completar su planta, parece corresponder a una zona residencial articulada en torno a un patio. En el segundo, la estructura situada en su cabecera que presenta muros de gran grosor y contrafuertes puede identificarse como un *horreum*, mientras que el resto del edificio podría estar dedicado a almacén (lámina III, 1). La entrada al conjunto debía realizarse por el lado SW y entre ambos complejos debió existir un espacio abierto para la circulación y acceso al granero y almacén. El yacimiento se extendía a ambos lados de la vía y su superficie era mayor que la atribuida a ambos complejos. En conjunto, las cerámicas y monedas encontradas permiten fechar su ocupación entre el reinado de Augusto y el siglo V. En síntesis, puede decirse que su localización junto a la vía, cronología y funcionalidad son argumentos favorables a la identificación como una *mansio*⁶⁵.

VI. EL TRAZADO

Dos hechos de carácter histórico explican la particular disposición de los ejes de comunicación que atraviesan el País Valenciano: su situación en la zona central de la fachada mediterránea de la península Ibérica y su configuración alargada en sentido N-S producto del desarrollo de la conquista cristiana en el siglo XIII. De esta manera, el territorio valenciano se ha visto atravesado longitudinalmente por un eje que recorre buena parte de esta fachada y posibilita las comunicaciones con el continente a través de los Pirineos y la mitad meridional de la península, y transversalmente por otros ejes que han comunicado la costa con las tierras del interior, principalmente el valle del Ebro y la Meseta sur. Esta estructura viaria, que parece quedar esbozada ya en la Protohistoria, se fija en época romana con la construcción de los distintos ejes que la constituyen. El más importante de todos ellos sigue la costa mediterránea peninsular y recorre de norte a sur las tierras que hoy constituyen el País Valenciano, en buena parte paralelo a la costa. El corredor natural utilizado por este eje se define a partir de la peculiar disposición del relieve y de las necesidades históricas cambiantes. La concreción de su trazado viene dada por los diferentes itinerarios que con algunas variantes lo han seguido a lo largo de los diferentes periodos históricos⁶⁶. Los segmentos más importantes de este eje siguen los corredores prelitorales y las llanuras litorales no úni-

(63) P. Ulloa y E. Grangel. "Ildum. Mansio romana junto a la vía Augusta (la Vilanova d'Alcolea, Castellón)", QuadCastelló-17 (1996), pp. 349-365. En una de las habitaciones próxima a la calzada se encontró una inhumación con un ajuar que puede fecharse en las primeras décadas del siglo V, en el contexto de las invasiones bárbaras, cuando posiblemente L'Hostalot había dejado de utilizarse como *mansio*: F. Pérez Rodríguez-Aragón. "La tumba femenina germano-oriental del yacimiento de L'Hostalot (La Vilanova d'Alcolea, Castellón)", XXIV CNA, 4 (1999), pp. 581-585.

(64) F. Arasa Gil. "L'Hostalot (La Vilanova d'Alcolea, Castelló). Una posible estación de la Vía Augusta", XIX CNA (1989), pp. 769-778.

(65) F. Arasa. "La *mansio Ildum* de la Vía Augusta (Vilanova d'Alcolea, Castellón)", El Nuevo Miliario-5 (2008), pp. 6-10.

(66) C. Sanchis Deusa. "Les variants de l'eix meridà del País Valencià", Afers-40 (2001), pp. 569-591.

camente por las condiciones topográficas idóneas para su paso, sino sobre todo porque es en ellos donde se encuentran los centros que generan los principales flujos y caminos. Desde este punto de vista, es significativo el hecho de que las dos únicas fundaciones coloniales romanas (*Valentia* e *Ilici*) se encuentren en dos importantes unidades morfológicas –la llanura valenciana en sentido amplio y la depresión del Segura-Vinalopó– que constituyen los más extensos espacios útiles en las comunicaciones regionales e interregionales. Estas ciudades, junto con los núcleos preexistentes de *Saguntum* y *Saetabis*, constituirán los pivotes sobre los que se trazará el eje principal, prefigurado en el periodo republicano y constituido al principio del Imperio por la vía Augusta. Su trazado aprovecha una parte considerable de estos corredores naturales: el prelitoral de Sant Mateu, los litorales de la Plana de Castelló, l’Horta de València y el Baix Vinalopó, y los interiores de Xàtiva y el Vinalopó.

Este eje aparece mencionado de manera indirecta en algunas noticias del periodo republicano. En un primer momento se trata de los desplazamientos de los ejércitos en la segunda guerra púnica, y más tarde contra los mismos pueblos ibéricos rebeldes, que permiten considerar la existencia de caminos transitables de largo recorrido⁶⁷. En los últimos años, diversas intervenciones han permitido comprobar la existencia de una mínima infraestructura viaria prerromana de la que en parte pudieron beneficiarse los conquistadores⁶⁸. Aunque no hay noticia de actuaciones viarias hasta la segunda mitad del siglo II aE, puede pensarse que con la primera organización territorial que supone la creación de las provincias hispánicas en el año 197, pudieron empezar las primeras obras de acondicionamiento de los ejes de carácter estratégico por parte de las legiones con la finalidad de garantizar las comunicaciones. Esta situación debió mantenerse al menos hasta mitad de siglo, cuando la referencia de Polibio se interpreta por parte de algunos autores como extensiva a la parte hispánica de la vía que se dirigía hacia Italia. Más segura es la realización de actuaciones viarias hacia el 110 aE, según muestran los miliarios encontrados en Cataluña y Aragón que se fechan hacia este momento. Ya en el siglo I aE, de nuevo los desplazamientos de los ejércitos en el marco de las guerras civiles muestran la utilización del camino. Finalmente, las noticias de Cicerón destacan la importancia del camino en las comunicaciones con Roma y la existencia de un sistema de mensajería que había sido implantado por César.

Hasta el momento no hay evidencias del trazado de la vía republicana por tierras valencianas. En esta época el trazado del eje principal que permitía las comunicaciones con la Bética debía atravesar el País Valenciano entre el río Sénia y el municipio de La Font de la Figuera, como más adelante lo hará la vía Augusta. La vía pasaba con seguridad por las ciudades de *Saguntum*, *Valentia* y *Saetabis*, mientras que *Ilici* quedaba fuera del itinerario principal hacia el valle del Guadalquivir. Sabemos por la cita de Estrabón antes mencionada que el camino anterior a la construcción de la vía Augusta seguía por Albacete hacia Sierra Morena; éste se corresponde sin duda con la vía republicana, el camino tradicional hacia Andalucía⁶⁹. Con ello, el geógrafo griego

(67) P. Sillières, “Les sources littéraires et le réseau routier de l’Hispanie méridionale à l’époque republicaine”, *Estudios sobre Urso. Colonia Iulia Genetiva*, J. González (ed.), Sevilla, 1989 pp. 357-365; P. Sillières, *Les voies de communication de l’Hispanie Méridionale*, citado, pp. 182-186; F. Arasa i Gil, *La romanització a les comarques septentrionals del litoral valencià*, citado, pp. 61-63.

(68) F. Arasa i Gil, *Els camins antics de la partida de Ferriol d’Elx (el Baix Vinalopó)*, *Lucentum-27* (2009), pp. 75-90.

(69) P. Sillières, “Les sources littéraires et le réseau routier de l’Hispanie méridionale à l’époque republicaine”, citado, p. 359; P. Sillières, *Les voies de communication de l’Hispanie Méridionale*, citado, p. 177.

confirma que el viejo camino republicano transcurría entre *Dertosa* y *Saitabi* y su trazado se había seguido en la construcción de la vía Augusta, y que sólo después de pasar esta ciudad se había construido uno nuevo que volvía a la costa por *Ilici* y seguía hasta *Carthago Nova*. Por otra parte, es posible que este nuevo tramo que discurre por los valles del Vinalopó tuviera antecedentes ibéricos y ya estuviera en uso durante el periodo republicano como una vía de enlace desde la costa con la entonces ruta principal, el llamado Camino de Aníbal.

Según el *modus operandi* de los ingenieros romanos, la planificación del trazado de la vía Augusta debió hacerse de ciudad a ciudad, eligiendo el corredor que permitía una mejor comunicación, que contaba con pendientes suaves, no comportaba grandes gastos y permitía mantener frecuentemente la línea recta⁷⁰. Entre los rasgos que pueden señalarse en los tramos de la vía bien conservados e identificados indubitadamente, donde ésta se ha convertido en un elemento fósil del paisaje, destaca el de su trazado claramente rectilíneo, con independencia de que el terreno que atravesase sea llano o ligeramente accidentado, con accidentes orográficos poco importantes, como lomas o vaguadas, y fluviales como barrancos. En relación con su carácter estratégico, este es uno de los rasgos más destacados de las vías romanas, como ya señalara Saavedra⁷¹ y se ha destacado repetidamente en la bibliografía⁷². Las largas alineaciones son muy conocidas en vías bien estudiadas: los más de 90 km de la vía Apia entre Roma y *Tarracina*⁷³, o los 55 km de la vía Aurelia entre *Centum Cellae* y *Forum Aurelii*⁷⁴.

Estas largas trazas rectilíneas exigen frecuentemente la excavación de trincheras para disminuir el desnivel, como sucede en el caso de Vilafamés (Castellón). Los tres tramos más destacados se encuentran en Castellón: El Camí Vell de Tortosa (Traiguera), con una longitud de 5 km; El Camí de les flacumes (Sant Mateu), con una longitud superior a los 4 km (lámina III, 2); y sobre todo La Senda dels Romans que se extiende entre los términos municipales de Bell-lloc y La Pobla Tornesa, con una longitud de 8,1 km que atraviesa la llanura conocida como El Pla de l'Arc⁷⁵. Esta recta se enfila a la cima de una montaña situada en su lado meridional, El Tossal de la Balaguera, que utilizaron los ingenieros romanos como referencia orográfica para su trazado (lámina IV, 1). En un documento de 1225 este tramo de la vía se denomina *via maior*⁷⁶, en una expresión que posiblemente manifiesta más el reconocimiento de su importancia pretérita que su uso real en la época. Poco más hacia el sur, en el estrecho corredor de Borriol la traza del camino actual puede seguirse a lo largo de 6,5 km pero ha abandonado su carácter rectilíneo original para adoptar un aspecto sinuoso, posiblemente a causa del uso continuado.

Dadas las características del territorio por el que discurre la vía, con grandes llanuras litorales y zonas de relieve bajo como los corredores prelitorales, puede suponerse que esta era la regla seguida en la mayor parte de su trazado por tierras valencianas. En

(70) I. Moreno Gallo, "Topografía romana", Elementos de ingeniería romana. Tarragona, 2004, p. 58.

(71) E. Saavedra, Discursos leídos ante la Real Academia de la Historia en la recepción pública de don Eduardo Saavedra el día 28 de Diciembre de 1862. Madrid, 1863, p. 21.

(72) A. Grenier, Manuel d'archéologie gallo-romaine. 2. L'archéologie du sol. 1. Les routes. Paris, 1934 [1985], pp. 178-182; R. Chevalier, Les voies romaines, citado, pp. 107-108; I. Moreno Gallo, Vías romanas. Ingeniería y técnica constructiva. Madrid, 2004, pp. 51-53.

(73) F. Castagnoli, A.-M. Colini y G. Marchia, La via Appia. Bari, 1973.

(74) L. Quilici ed., La via Aurelia da Roma a Forum Aurelii. Roma, 1968.

(75) F. Arasa y V. Rosselló, Les vies romanes del territori valencià, citado, pp. 101 y 104-106; F. Arasa y E. Flors, "Un sondeig en la via Augusta entre els termes municipals de Vilafamés i la Pobla Tornesa", citado, pp. 382 y 392-396.

(76) F. Arasa y L. Abad, L'arc romà de Cabanes. Castelló de la Plana, 1989, p. 9.

la comarca de la Plana de Castelló, que comprende la extensa llanura litoral existente hasta las cercanías de Sagunto, la vía debió adoptar un trazado rectilíneo con ligeros cambios de orientación, aunque a penas pueda adivinarse su paso. Entre Almenara, la última población castellonense, y la citada ciudad se observan trazas rectilíneas de carácter discontinuo que podrían corresponder a la vía. Entre Sagunto y Valencia, y al sur de esta ciudad hasta cerca del río Xúquer, posiblemente la vía Augusta servía de *kardo maximus* de las centuriaciones identificadas en ambas comarcas y debió adoptar igualmente un trazado rectilíneo, en parte fosilizado por la carretera N-340. Tras un cambio de dirección hacia el SW, el trazado debió ser mayoritariamente rectilíneo por la llanura fluvial del Xúquer hasta las proximidades de la ciudad de *Saetabis*. Un trazado similar se observa en el camino de acceso a La Font de la Figuera (Valencia), donde se conserva una traza rectilínea de 1,5 km de longitud. Hacia el SW, cuando la vía gira hacia el sur para seguir el curso del río Vinalopó, el tramo excavado en Villena adopta un trazado rectilíneo que debió mantenerse, con los necesarios cambios de dirección condicionados por la orografía, a lo largo de los valles que constituyen esta comarca hasta las proximidades de Elche. En la centuriación estudiada en el territorio de la colonia *Ilici*, el *kardo maximus* está representado en su parte mejor conservada por el Camí de l'Alborocat, que presenta una orientación NNE-SSW y puede seguirse en un tramo rectilíneo de 2,7 km que transcurre por el lado este de L'Alcúdia, en la zona donde se conserva una mayor densidad de trazas de la centuriación.

En general la vía no atraviesa zonas de difícil orografía ni presenta grandes desniveles. Entra en tierras valencianas después de atravesar el río Sénia por Sant Joan del Pas (Tarragona) a una cota de 180 m. En dirección sur va ascendiendo suavemente hasta llegar a la máxima cota en tierras castellonenses, situada en el término municipal de Sant Mateu (330 m), en un punto donde salva un desnivel de 30 m. Entre los municipios de La Pobla Tornesa y Borriol desciende 100 m en un tramo de 0,8 km hasta los 220 m para entrar en el corredor de esta última población, desde donde sigue hasta el llano litoral (La Plana de Castelló). Desde aquí hasta las proximidades de *Saetabis* la vía seguirá las grandes llanuras litorales (L'Horta de València) y fluviales (La Ribera del Xúquer), siempre a cotas bajas y sin a penas desniveles. Antes de llegar a *Saguntum*, entre las localidades de Xilxes y La Llosa, alcanza la cota de 10 m, una de las más bajas del tramo valenciano. Una vez se adentra en la comarca de La Costera y se aproxima a la ciudad de *Saetabis* la vía va ganando altura nuevamente hasta situarse en la cota de 140 m. Más adelante, en dirección SW, sigue su ascenso hasta llegar a los 550 m a la altura de La Font de la Figuera, donde en un tramo de 750 m salva un desnivel superior a los 50 m. Poco más hacia el oeste, en la zona donde pudo situarse la encrucijada con el Camino de Aníbal, la vía supera la cota de 600 m, su máxima altitud en tierras valencianas. De aquí en adelante, gira hacia el sur y busca los valles del Vinalopó para ir descendiendo poco a poco de nuevo hasta la llanura litoral donde, al sur de *Ilici*, desciende de nuevo de la cota de los 20 m. Después de atravesar el río Segura empieza a ganar altitud hasta alcanzar los 140 m en San Miguel de Salinas, para descender después en el Pilar de la Horadada hasta los 60 m, desde donde pasa a tierras de Murcia.

Otra cuestión destacable es el de los pasos de los cursos fluviales. En todo el territorio valenciano los vestigios de puentes romanos son muy escasos⁷⁷, y uno de los que mayor reconocimiento tiene, el conservado sobre el río Palancia en Sagunto, del que

(77) C. Sanchis Deusa, *Els ponts valencians antics*. València, 1993, p. 33.

quedan tres estribos, parece estar situado en un acceso secundario a la ciudad⁷⁸. Al sur de la colonia *Ilici*, Sillières señala la posible existencia de restos de un puente sobre el río Vinalopó a unos 20 m más abajo del puente moderno de la carretera CV-855, donde pudo ver algunos sillares que podían corresponder al estribo de un antiguo puente⁷⁹. Si nos ceñimos al trazado de la vía Augusta, no hay un solo puente considerado incuestionablemente romano. Esta escasez de puentes en el tramo valenciano de la vía resulta extraña tanto por la importancia de la misma –construida por iniciativa imperial–, como por la presencia de ciudades en la orilla misma de algunos ríos (*Saguntum* y *Valentia*), lo que podría haber justificado su construcción mediante diferentes fuentes de financiación. Este hecho puede deberse a dos razones: la primera es que la mayor parte de los cursos fluviales son poco importantes y de carácter estacional, lo que permite atravesarlos mediante un vado y ahorrarse las costosas obras que supone la construcción de un puente; y la segunda es que, habiendo podido existir estas obras en los casos de los ríos más importantes o próximos a ciudades como el Palancia, Turia, Xúquer y Segura, sus restos pueden haber desaparecido por efecto de las fuertes avenidas que éstos experimentan ocasionalmente en otoño.

La vía atravesaba la mayor parte de los cursos fluviales mediante vados, y de ello tenemos constancia en el caso del río *Sucro* a través de la cita de Estrabón anteriormente vista; la continuidad del vado hasta época reciente se refleja en la persistencia en la zona del topónimo valenciano del mismo significado (“el Gual”). Esta práctica es general en todos los cursos estacionales –las ramblas y barrancos– y posiblemente también en el caso de algunos de los ríos. Diversos casos de trincheras, rampas y trazados en zig-zag para salvar el desnivel son prueba segura de los pasos a vado. Si efectuamos un somero repaso de los accidentes fluviales valencianos de norte a sur, podemos ver que esta es la forma en que la vía atraviesa el río Sénia que históricamente ha sido el límite administrativo con Cataluña; el río Cervol, donde estas obras son perfectamente reconocibles (lámina IV, 2)⁸⁰; el río Millars, que la vía posiblemente debió atravesar por el mismo punto en donde se construyó el puente de finales del siglo XVIII; el río Palancia, en el que se conserva un amplio vado enlosado debajo del puente del ferrocarril⁸¹; los ríos Albaida y Canyoles en las cercanías de *Saetabis*; el barranco de Terrassos en Vallada (Valencia), donde en su vertiente este puede identificarse una trinchera excavada que debe corresponder a la bajante; el río Vinalopó en las proximidades de Elda y posiblemente al sur de la colonia ilicitana; tal vez el río Segura a la altura de Rojales; la rambla de San Ginés en la Dehesa de Campoamor, donde se ubica la *mansio Thiar*, y el río Seco en el Pilar de la Horadada. Así pues, los vados parecen haber sido la forma más frecuente de atravesar estos accidentes, a pesar del escepticismo mostrado por algunos autores en relación con su existencia⁸².

VII. ASPECTOS CONSTRUCTIVOS

Los restos visibles que pueden atribuirse a la vía –siempre poco frecuentes– son normalmente de tres tipos: las trincheras y rampas para facilitar su paso por terrenos

(78) M. Olcina, “El puente romano”, en R. Azuar el alii, Guía de los monumentos romanos y del Castillo de Sagunto. Valencia, s. a., pp. 13-14; C. Aranegui Gascó, Sagunto. Oppidum, emporio y municipio romano. Bellaterra, 2004, p. 167.

(79) P. Sillières, Les voies de communication de l'Hispanie Méridionale, citado, pp. 364-365 y 370.

(80) F. Arasa y V. Rosselló, Les vies romanes del territori valencià, citado, pp. 101-102.

(81) M. Civera i Gómez. “Aproximació a l'evolució urbana del Saguntum antic”, Arse-38 (2004), pp. 89-90.

(82) I. Moreno Gallo, Vías romanas. Ingeniería y técnica constructiva, citado, pp. 105-107.

inclinados; los elementos propiamente constructivos, que suelen ser los muretes que la delimitan; y las rodadas, no siempre de atribución segura⁸³. De ellos, los segundos aparecen mencionados en los escasos textos antiguos que describen las técnicas constructivas empleadas en las vías⁸⁴. Si dejamos de lado las referencias de Vitruvio (VII, 1)⁸⁵ a la técnica constructiva de los pavimentos, aplicada por extensión al campo de la ingeniería de caminos, y de Plinio (*NH*, XXXVI, 185-189)⁸⁶ a los diferentes tipos de pavimentos, ambas propias de la arquitectura, vemos que los únicos autores que hablan expresamente de las técnicas constructivas de las vías son Estacio (*Silves*, IV, 3, 40-53)⁸⁷ cuando describe la construcción de la vía Domitiana en el año 95 dE por el emperador epónimo entre *Sinuessa* y *Puteoli*⁸⁸, y el emperador Juliano (360-363)⁸⁹ cuando describe el camino que llevaba a Litarba (Persia) en una carta a su anciano maestro Libiano⁹⁰. La información que proporcionan ambos textos es un tanto general y resulta un poco ambigua, pero sobre todo el primero de ellos nos proporciona la escasa terminología que conocemos sobre las diferentes partes de las vías. Uno de los elementos que aparecen en el poema de Estacio (*Silves*, IV, 3, 47) son los *umbones*, los bordillos de la calzada que la delimitan por ambos lados y resultan visibles en la superficie. En efecto, el término *umbo* denomina la parte que sobresale del centro del escudo y, por extensión, aquello que es prominente⁹¹. Pero estos muretes, como se comprueba repetidamente en los sondeos, nacen desde la base de la calzada y su función principal parece la de contención de las diferentes capas de materiales que constituyen el *agger* o terraplén, sistema utilizado mayoritariamente en terrenos llanos⁹². Por ello parece adecuado aplicar este término también a su parte enterrada, la única que normalmente se encuentra en las excavaciones, ya que evidentemente ambas forman una unidad estructural. Sin embargo, su utilización para designar los muros de contención de la vía no es frecuente en la bibliografía. Estos elementos son claramente diferentes de los *margines* o *crepidines*, las aceras que debían ser frecuentes en los tramos de las vías más próximos a las ciudades, pero que como señaló Grenier no debían continuar en las zonas rurales, donde no eran necesarias⁹³.

Esta estructura lineal suele ser el único elemento de la vía que puede reconocerse superficialmente⁹⁴. Una de las primeras referencias a estos elementos en la literatura arqueológica valenciana es la de Huguet, quién en su descripción del tramo de la vía

(83) Las técnicas constructivas de los caminos romanos se han descrito en numerosas ocasiones en la literatura arqueológica por autores como: V. Chapot, s. v. "Via", en C. Daremberg, E. Saglio y E. Pottier, *Dictionnaire des Antiquités grecques et romaines*, V, Paris, 1918, pp. 784-787; A. Grenier, *Manuel d'archéologie gallo-romaine*, citado, pp. 320-321; Pagliardi, en AADD, *Viae Publicae Romanae*. Roma, 1991, pp. 33-35; J.-P. Adam, *La construcción romana. Materiales y técnicas*. León, 1996, pp. 300-302; R. Chevalier, *Les voies romaines*, citado, pp. 110-111; y H. Davies, *Roads in roman Britain*. Gloucestershire, 2004, pp. 53-66, entre otros. Entre las últimas publicaciones españolas que abordan esta cuestión pueden verse los trabajos de I. González Tascón dir., *Artifex. Ingeniería romana en España*. Madrid, 2002, pp. 114-118; e I. Moreno Gallo, *Vías romanas. Ingeniería y técnica constructiva*, citado, pp. 60-187.

(84) R. Chevalier, *Les voies romaines*, citado, pp. 108-110.

(85) M. Vitruvio Pollión, *De architectura/Vitruvio*, a cura di P. Gros, traduzione e commento di A. Corso e E. Romano, Giulio Einaudi, Torino, 1997.

(86) J. André, R. Bloch y A. Rouveret, *Histoire Naturelle. Plin l'Ancien. Livre XXXVI*, Les Belles Lettres, Paris, 1985.

(87) H. Frère y H. J. Izaac, *Silves. Stace*, Les Belles Lettres, Paris, 1961.

(88) P.-M. Duval. "Construction d'une voie romaine d'après les textes antiques", *BAntFr* (1959), pp. 176-186.

(89) J. Bidez, *L'Empereur Julien. Lettres et fragments*, Les Belles Lettres, Paris, 1972.

(90) P. Fustier. "Étude technique sur un texte de l'empereur Julien relatif à la constitution des voies romaines", *REA-LXXV* (1963), pp. 114-121.

(91) A. Forcellini, s. u. "*Umbo*", *Lexicon Totius Latinitatis*. Bononia, 1965, IV, cols. 855-856.

(92) R. Chevalier, *Les voies romaines*, citado, pp. 109 y 111; I. Moreno Gallo, *Vías romanas. Ingeniería y técnica constructiva*, citado, pp. 86-93.

(93) A. Grenier, *Manuel d'archéologie gallo-romaine*, citado, p. 343.

(94) I. Moreno Gallo, *Vías romanas. Ingeniería y técnica constructiva*, citado, p. 126.

Augusta desde el municipio de La Pobla Tornesa (Castellón) hacia el norte menciona “los *umbones* que sostenían la obra”⁹⁵. Otra referencia anterior –aunque no tan explícita– es la Mundina, quién menciona a menos de 1 km de Traiguera (Castellón) “un cordón de piedras, interrumpido de trecho en trecho, y que va directamente á Tortosa, el cual se cree sería alguna de las vías romanas”⁹⁶. Estos restos deben ser los que describe más tarde Senent en El Camí Vell de Tortosa: “vestigis de camí formats per llarga fila de pedres gruixudes i restes d'empedrat que es trobaren a prop de *Els Hostalets*, no lluny del riu Cènia”⁹⁷. Posiblemente estos restos se encontraban situados en el cruce de la vía con El Camí de la Fusta y aún eran visibles en 1979 cuando Morote los pudo fotografiar⁹⁸, habiendo desaparecido posteriormente. En dirección sur, en El Camí de les Llacunes de Sant Mateu (Castellón) –en uno de los tramos rectilíneos a los que me he referido anteriormente– se reconoce una hilera de 22 m de longitud, cuya presencia ha permitido determinar el trazado de la vía por el término municipal de esta población (lámina V, 1). En el término municipal de La Vall d'Alba (Castellón), en el margen oeste de la vía y en el tramo situado al norte del Arco de Cabanes, una excavación realizada en los años 1997-98 y 2003 ha puesto al descubierto un largo tramo de casi 35 m de uno de estos muretes⁹⁹. En el término municipal de La Pobla Tornesa, en un pequeño sondeo practicado en el año 2004, se encontraron ambos muros de la vía¹⁰⁰. A poca distancia de este sondeo, extracciones ilegales de arena pusieron al descubierto un tramo de 14,6 m de longitud del muro oeste de la vía (lámina V, 2). En la provincia de Valencia, en una traza rectilínea situada al sur del municipio de Moixent resulta visible una hilera recta de 17 m de longitud (lámina VI, 1)¹⁰¹. En la excavación realizada en el año 2004 en el Camino Viejo de la Fuente de la Higuera (Villena, Alicante), en el lado SE del mismo se puso al descubierto un muro de contención en un tramo de 28 m de longitud¹⁰². Puede añadirse una última referencia en el topónimo Camino de la Hilada¹⁰³, que podría aludir tanto al *umbus* como a su trazado rectilíneo.

La presencia de *umbones* se ha documentado en numerosas intervenciones realizadas en diferentes vías. En Hispania, en un sondeo realizado en la vía *Emerita-Italica* al sur de Mérida, Sillières comprobó la presencia de dos bordillos formados por piedras escuadradas¹⁰⁴. Esta misma estructura se encuentra en la vía de la Plata en varios sondeos abiertos en Puerto de Béjar (Salamanca) y a la entrada meridional de *Salmantica* en el Prado del Zurguén¹⁰⁵. En la comarca del Maresme (Barcelona) se

(95) R. Huguet. “Vías romanas en la provincia de Castellón”, Almanaque “Las Provincias” (1916), Valencia, p. 11.

(96) B. Muncina Milallave, Historia, geografía y estadística de la provincia de Castellón. Castellón, 1873, p. 587.

(97) J. J. Senent Ibáñez. “Del riu Cènia al Millars.- La Vía Romana”, AnInstEstCat-VI (1923), p. 724.

(98) J. G. Morote Barberá, La vía Augusta y otras calzadas en la Comunidad Valenciana, citado, p. 88, lám. IV.

(99) P. Ulloa Chamorro. “Excavaciones en la Vía Augusta en Vall d'Alba (Castellón)”, citado, pp. 147-152, fig. 13-16, 18 y 21-23.

(100) F. Arasa y E. Flors. “Un sondeig en la via Augusta entre els termes municipals de Vilafamés i la Pobla Tornesa”, citado, pp. 386-389, fig. 6, 8-9 y 12-16.

(101) F. Arasa y A. Bellvís, “El territorio de Saetabis: poblamiento y vías de comunicación”, citado, p. 343.

(102) F. Arasa y G. Pérez Jordà. “Intervencions en la via Augusta a la Font de la Figuera (València) i Villena (Alacant)”, citado, p. 202, fig. 8-10.

(103) A. Blázquez y Delgado Aguilera y A. Blázquez Jiménez, Vías romanas de Sevilla a Córdoba por Antequera..., citado, p. 14.

(104) P. Sillières, Les voies de communication de l'Hispanie Méridionale, citado, p. 417, lám. 8; P. Sillières, “Voies romaines et limites de provinces et de cités en Lusitanie”, Les villes de Lusitanie romaine. Hiérarchies et territoires. Paris, 1990, p. 78, Pl. 2.

(105) E. Ariño, J. M^a Gurt y J. M^a Palet, El pasado presente. Arqueología de los paisajes en la Hispania romana. Salamanca, 2004, pp. 149-150, figs. 47-48; P. L. Pérez Gómez. “Excavación de la Calzada de la Plata en Puerto de Béjar (Salamanca)”. Arqueología de la Vía de la Plata (Salamanca), G. Gillani y M. Santonja (eds.), Béjar, 2007, p. 37, lám. 3-4; M. Salvador y A. I. Viñé. “Excavación arqueológica de la Calzada de la Plata en su avance por el Prado del Zurguén”. Arqueología de la Vía de la Plata (Salamanca), citado, p. 75, fig. 3.

conocen vestigios arqueológicos de la vía Augusta que atravesaba las ciudades de *Iluro* (Mataró) y *Baetulo* (Badalona)¹⁰⁶. En Vilassar de Mar, en el mismo punto donde se encontró un miliario del emperador Augusto, la vía presentaba una superficie de tierra y estaba ceñida por dos muros de 60 cm de grosor. En Mataró, a la altura de la aldea de Peramàs, en 1961 se encontró a 1,90 m de profundidad un muro de 95 cm de grosor y 26 m de longitud dispuesto paralelamente al actual camino, junto al que quedaban restos de un pavimento de tierra. En este mismo paraje y a unos 100 m del lugar anteriormente descrito, en dirección a Mataró, en 1973 se encontró el muro sur de la vía y restos de un desagüe. En la Galia se citan varios casos reunidos en las obras de Grenier y Chevalier¹⁰⁷. En la vía *Domitia*, en un sondeo realizado cerca de Pinet (Hérault) se encontró un muro de contención del talud de la vía¹⁰⁸. En el Hospitalet-du-Larzac, en un sondeo abierto en la vía que unía Rodez con Saint Thibéry también se encontró un bordillo construido con bloques de piedra¹⁰⁹. En Italia los ejemplos son más numerosos, como puede verse en el volumen editado por Quilici¹¹⁰.

En cuanto a las cunetas, su presencia se ha señalado en algunas ocasiones¹¹¹. La dificultad de su identificación radica en el hecho de que normalmente están excavadas en el terreno natural y no construidas. En el tramo valenciano de la vía Augusta, en el sondeo practicado en La Jana (Castellón) Morote señaló una cuneta en el lado oeste de la vía¹¹². En la excavación de La Vall d'Alba se pudo reconocer parte de la cuneta del mismo lado de la vía¹¹³. También en el sondeo practicado en La Pobla Tornesa se identificó una zanja de perfil redondeado en el lado oeste a la que se atribuyó esta misma función¹¹⁴. En las vías de Hispania no es frecuente la mención de estas estructuras, aunque se ha indicado su presencia por ejemplo en el sondeo realizado en Uclés (Cuenca), donde Palomero indicó la presencia de una fosa¹¹⁵.

Otro aspecto destacado de las vías es su anchura, que varía en función de su importancia y de las características de la zona por donde pasan¹¹⁶. En general son más anchas en las proximidades de las ciudades que en el medio rural, por donde es suficiente una anchura que permita el paso de dos carros en sentido contrario, como especifica Procopio (I, 14)¹¹⁷. Su anchura no suele ser menor de 4,2 m, incluso en aquellos lugares más lejanos y desolados, y puede llegar a ser mayor en los tramos con más tráfico. Anchuras de 4 a 6 m son normales en tramos alejados de las ciudades en vías importantes¹¹⁸. Uno de los pocos estudios sistemáticos sobre la anchura de las vías se

(106) J. F. Clariana Roig. "Aproximación a la red viaria de la comarca del Maresme", Actas del Simposio sobre la Red Viaria de Hispania Romana. Zaragoza, 1990, pp. 114-116.

(107) A. Grenier, Manuel d'archéologie gallo-romaine, citado, p. 321 ss; R. Chevalier, Les voies romaines, citado, pp. 116-118.

(108) M. Lugand. "Observations sur le mode de construction d'une voie romaine: une coupe de la Voie Domitienne sur une commune du bassin de Thau (Pinet, Hérault)", Archéologie en Languedoc-4 (1986), pp. 165-172; M. Lugand, en G. Castellvi et alii, Voies romaines du Rhône à l'Èbre: via Domitia et via Augusta, citado, p. 195.

(109) P. Sillières y A. Vernhet. "La voie romaine Segodunum-Cessero à l'Hospitalet-du-Larzac", Routes du Sud de la France. Paris, 1985, pp. 80-89.

(110) L. Quilici y S. Quilici eds. *Tecnica stradale romana*, Roma, 1999.

(111) R. Chevalier, Les voies romaines, citado, p. 114.

(112) J. G. Morote Barberá. "El trazado de la Vía Augusta desde Tarracone a Carthagine Spartaria. Una aproximación a su estudio", Saguntum. PLAV-14 (1979), p. 156.

(113) P. Ulloa Chamorro. "Excavaciones en la Vía Augusta en Vall d'Alba (Castellón)", citado, pp. 146 y 150.

(114) F. Arasa y E. Flors. "Un sondeig en la via Augusta entre els termes municipals de Vilafamés i la Pobla Tornesa", citado, p. 389, fig. 14.

(115) S. Palomero Plaza, Las vías romanas en la provincia de Cuenca. Cuenca, 1987, p. 212.

(116) A. Grenier, Manuel d'archéologie gallo-romaine, citado, pp. 365-367; R. Chevalier, Les voies romaines, citado, p. 114.

(117) Procopius, History of the wars. Books I-II. H. B. Dewing, The Loeb Classical library, London, 1954.

(118) J.-P. Adam, La construcción romana. Materiales y técnicas, citado, p. 303.

ha realizado en Britania, donde Davies ha comprobado que sobre un número total de 488 puntos medidos en las principales vías la mediana se sitúa en 22 pies romanos (6,51 m), con un mínimo de 5 y un máximo de 65 pies y unos valores más frecuentes entre los 15 y los 20 pies¹¹⁹. En el caso de la vía Augusta, en Vilassar de Mar (Barcelona), en el mismo punto donde se encontró un miliario del emperador Augusto, la vía tenía una anchura de 9 m, unos 30,4 pies¹²⁰. En Andalucía, Sillières da una anchura de la calzada en Las Mesas de Asta de 5,40 m (19 pies), que sumados a los *margines* laterales suman un total de 7,80 m (26 pies)¹²¹. En la vía de la Plata, en los sondeos abiertos en Puerto de Béjar (Salamanca) la anchura era de unos 7 m, y a la entrada meridional de *Salmantica* en el Prado del Zurguén de 6,40 m¹²².

En el tramo valenciano de la vía, los datos exactos sobre su anchura son escasos debido a las pocas excavaciones realizadas. Pueden considerarse también los tomados en las trincheras excavadas en el terreno para suavizar la rasante, como pasos de accidentes fluviales y lomas. En cuanto a las primeras, en el sondeo realizado en La Pobla Tornesa (Castellón) –en un terreno llano y alejado de cualquier núcleo urbano– la anchura es de 6,40 m, medida que se aproxima a 22 pies (6,52 m); en la excavación de Villena, también lejos de cualquier ciudad y donde el terreno presentaba una ligera pendiente, la anchura es de 5,80 m (unos 19,5 pies) (lámina VI, 2). En este caso, la anchura se aproxima a la que, según Higinio, estableció Augusto para el *kardo maximus* de las tierras centuriadas, de 20 pies de anchura (5,9 m). En cuanto a las trincheras excavadas en el paso de cursos fluviales, en el paso del río Sénia (Traiguera, Castellón) El Camí Vell de Tortosa remonta el escaso desnivel del margen meridional mediante una trinchera de 5 m de anchura; en el paso del río Cervol (Traiguera), también en el margen sur el camino remonta por una trinchera de 5 m de anchura y hasta 4,7 m de profundidad que presenta una pronunciada pendiente. En el caso de las trincheras excavadas para suavizar la rasante del camino al paso de lomas de baja altura, las anchuras documentadas son de poco más de 3 m en el caso de Sant Mateu y de sólo 2,20 m en La Costera de Garrido de Vilafamés (Castellón). En Alicante, en Villena, a corta distancia del punto donde se realizó la excavación en la vía, el camino atraviesa una loma mediante una trinchera de 3 m de anchura; en la partida de Ferriol (Elx), en un punto donde se concentra un importante número de trazas de caminos antiguos, una pequeña cresta rocosa está rebajada y forma una reducida trinchera de 5,4 m de anchura en la que se ve una rodada poco marcada, que podría corresponder a la vía Augusta¹²³; y en la vertiente sur del Cabezo de la Vieja (San Miguel de Salinas) se conserva una trinchera de atribución bastante segura cuya anchura varía entre 3,20 y 4 m¹²⁴.

En cuanto a la estructura de la vía, los resultados de los diferentes sondeos practicados proporcionan datos no siempre coincidentes. Morote abrió dos cortes en la vía Augusta¹²⁵, el primero en las proximidades del municipio de La Jana (Castellón), donde encontró dos capas: una superior de cantos gruesos dispuestos en cuña y otra

(119) H. Davies, *Roads in roman Britain*, citado, pp. 73-76.

(120) J. F. Clariana Roig. "Aproximación a la red viaria de la comarca del Maresme", citado, pp. 114-116.

(121) P. Sillières. "La vía Augusta de Cordoue à Cadix. Documents du XVIIIe s. et photographies aériennes pour un étude de topographie historique", MCV-XII (1976), pp. 63-64.

(122) P. L. Pérez Gómez. "Excavación de la Calzada de la Plata en Puerto de Béjar (Salamanca)", citado, p. 36; M. Salvador y A. I. Viñé. "Excavación arqueológica de la Calzada de la Plata en su avance por el Prado del Zurguén", citado, p. 75.

(123) F. Arasa i Gil. "Els camins antics de la partida de Ferriol d'Elx (el Baix Vinalopó)", citado, pp. 79-80 y 84, figs. 14 y 17.

(124) F. Arasa i Gil. "Dos nous mil·liaris de la via Augusta a Petrer i el Pilar de la Horadada (Alacant)", citado, p. 168, fig. 7.

(125) J. G. Morote Barberá. "El trazado de la Vía Augusta desde Tarracone a Carthagine Spartaria. Una aproximación a su estudio", citado, pp. 156-157, lám. III.

inferior de grava con tierra; el segundo lo realizó en el término municipal de La Pobla Tornesa (Castellón), y en él pudo comprobar que por debajo de las dos capas anteriores había una tercera formada por piedras de tamaño mediano que formaban la caja de la calzada. En la excavación realizada por Ulloa en el lado oeste de la vía (La Vall d'Alba, Castellón)¹²⁶, en la larga recta que atraviesa la llanura de El Pla de l'Arc, constató que la fosa es más ancha que la propia calzada y que el terraplén quedaba elevado sobre la superficie circundante (lámina V, 1). Dos cortes realizados a 15 m de distancia mostraron algunas diferencias en el proceso constructivo. En el sondeo sur se depositó una primera capa de gravas, guijarros y piedras de tamaño pequeño y medio que es más ancha que la calzada; a continuación se levantó el muro formado por 3 o 4 hiladas de piedras y el espacio interior se colmató con gravas y piedras, sobre las que se depositó una capa muy compactada de arcilla y piedras pequeñas que podría haber servido de base al enlosado. En el sondeo norte la capa inferior estaba formada por piedras de tamaño mediano.

El sondeo de La Pobla Tornesa se realizó en el extremo sur de la mencionada recta, donde los restos de la vía se encuentran enterrados bajo un cordón de dunas, y permitió conocer las técnicas constructivas empleadas y comprobar su óptimo estado de conservación (lámina V, 2)¹²⁷. Entre los *umbones* se pudo documentar la existencia de tres capas con una potencia máxima de 88 cm que encuentran cierta correspondencia con las mencionadas por las fuentes: 1) arena rojiza muy compacta de unos 8 cm de grosor (*nucleus*); 2) tierra, gravas y piedras pequeñas, muy compacta, de 70 cm de grosor (*rudus* 3); piedras de tamaño mediano asentadas directamente sobre el suelo natural formando una sola hilada de 8-10 cm de grosor (*statumen*). La capa de arena compactada hallada en superficie permite plantear la posibilidad de que la vía estuviera enlosada en este tramo. La acumulación de capas de tierra debía constituir un terraplén (*agger*) que sobresaldría sobre el terreno circundante. En síntesis, el proceso constructivo empleado parece haber seguido los siguientes pasos: 1) se excava una trinchera de 6,40 m de anchura; 2) al fondo se deposita una capa de piedras de tamaño mediano; 3) se coloca una primera hilada de los muros de contención y se regulariza la superficie con piedras pequeñas y tierra compactada; esta operación se repite al menos hasta que éstos llegan a tener tres hiladas; 4) sobre esta capa se deposita otra de arena compactada; 5) y tal vez sobre ella un enlosado; 6) finalmente, al menos en el lado oeste se excava en el terreno natural una *fossa* de sección posiblemente semi-circular con la función de cuneta.

En El Camí Vell de Caudete (La Font de la Figuera) se abrieron tres sondeos en un tramo rectilíneo situado a 1,2 km al sur de la población¹²⁸, en los que se pudo comprobar que las transformaciones modernas habían afectado de manera importante a la estructura del camino y tan sólo la plataforma rebajada en el terreno natural, de unos 6 m de anchura y recortada por los trabajos agrícolas en su lado SE, podía tener un origen antiguo. Algunos kilómetros hacia el sur, ya en el término municipal de Villena, en el Camino Viejo de la Fuente de la Figuera se realizó una amplia excavación de 28 x 7 m que puso al descubierto un tramo de la vía delimitado por muretes entre los que se con-

(126) P. Ulloa Chamorro. "Excavaciones en la Vía Augusta en Vall d'Alba (Castellón)", citado, pp. 142-152.

(127) F. Arasa y E. Flors. "Un sondeig en la via Augusta entre els termes municipals de Vilafamés i la Pobla Tornesa", citado, pp. 386-392.

(128) F. Arasa y G. Pérez Jordà. "Intervencions en la via Augusta a la Font de la Figuera (València) i Villena (Alacant)", citado, pp. 199-201, fig. 3-7.

servaba una capa de piedras de tamaño mediano y grande asentada directamente sobre el terreno natural; en la parte central de la vía, de 5,80 m de anchura, en una zona más deprimida, el relleno tenía una potencia de 40 cm y estaba compuesto básicamente de guijarros (lámina VI, 1). En su construcción, considerando que se trata de un terreno inclinado, la técnica utilizada fue la de construir un muro en el lado inferior y aportar materiales en la terraza resultante hasta conseguir una superficie horizontal.

Entre las últimas intervenciones realizadas en la Península, Moreno ha reunido varios ejemplos de secciones de vías romanas de la Meseta norte¹²⁹. Así, en la vía de Italia a Hispania, entre *Tritium* y Burgos, en Las Mijaradas se realizó un sondeo en el año 2001 que puso al descubierto un firme constituido por sucesivas capas de piedra caliza de tres pies de potencia rematadas por una de grava de un pie de grosor. En la Rioja, entre los ríos Iregua y Najerilla, ha documentado varias secciones con grandes bolos en la cimentación y gravas en la parte superior, con una potencia total de entre 3 y 4 pies. Una estructura parecida se pudo reconocer en tramos de las vías de *Turiassone* (Tarazona) a *Augustobriga* (Muro de Ágreda), de *Clunia* a *Palentia*, de la vía de la Plata entre *Asturica Augusta* y *Emerita Augusta*, etc. En esta última, en los sondeos abiertos en Puerto de Béjar (Salamanca) la estructura estaba formada por una capa de piedras de pequeño tamaño, un nivel de tierra de hasta 25 cm y un pavimento de cantos de hasta 50 cm de grosor. A la entrada meridional de *Salmantica*, en el Prado del Zurguén se identificaron dos capas: la inferior compuesta de bloques de arenisca de tamaño mediano y pequeño trabados con arena de hasta 69 cm de grosor, y la superior de zahorra y arena de hasta 20 cm¹³⁰. Finalmente, en *Corduba*, en un sondeo efectuado a 200 m de la entrada de la vía Augusta a la ciudad desde el oeste por la puerta de Roma se pudo reconocer un tramo que fue amortizado por la construcción del gran complejo de culto imperial y del circo. Aquí la vía estaba pavimentada con losas irregulares de caliza y esquisto de medianas dimensiones, trabadas con arcilla y dispuestas sobre una capa de 60 cm de potencia constituida por cantos de tamaño mediano aglutinados con arcillas (*rudus*), perfectamente compactados y nivelados para servir de base a la *summa crusta*¹³¹.

En Francia e Italia se conocen numerosos ejemplos de intervenciones en vías que muestran en ocasiones una acumulación de capas producidas por diferentes refacciones¹³². En la vía *Domitia*, en el citado sondeo realizado cerca de Pinet (Hérault) se hallaron varias capas de tierra y piedras correspondientes a cinco fases diferentes del camino¹³³. En la misma vía, en Les Rives du Salaison (Crès, Hérault), se realizaron dos sondeos que muestran una primera capa de bloques de una potencia máxima de 55 cm sobre la que se depositó otra de 10 cm formada por arena, gravas y esquirlas de caliza que formaba la superficie de rodamiento¹³⁴. En Italia, Adam reúne diferentes ejem-

(129) I. Moreno Gallo, Descripción de la vía romana de Italia a Hispania en las provincias de Burgos y Palencia. Salamanca, 2001, pp. 46-60; I. Moreno Gallo, Vías romanas. Ingeniería y técnica constructiva, citado, pp. 122-142.

(130) P. L. Pérez Gómez. "Excavación de la Calzada de la Plata en Puerto de Béjar (Salamanca)", citado, pp. 36-40; M. Salvador y A. I. Viñé. "Excavación arqueológica de la Calzada de la Plata en su avance por el Prado del Zurguén", citado, pp. 75-76.

(131) J. F. Murillo et alii. "El templo de la C/ Claudio Marcelo (Córdoba). Aproximación al foro provincial de la Bética", *Romula-2* (2003), pp. 64-65.

(132) A. Grenier, Manuel d'archéologie gallo-romaine, citado, pp. 321-365; R. Chevalier, Les voies romaines, citado, pp. 114-118.

(133) M. Lugand. "Observations sur le mode de construction d'une voie romaine, citado; M. Lugand, en G. Castellvi et alii, Voies romaines du Rhône à l'Èbre: via Domitia et via Augusta, citado, pp. 194-200.

(134) D. Paya, en G. Castellvi et alii, Voies romaines du Rhône à l'Èbre: via Domitia et via Augusta, citado, 191-194.

plos de intervenciones realizadas en las vías Flaminia, Appia y Aurelia¹³⁵; y los trabajos editados por Quilici permiten apreciar la diversidad de soluciones adoptadas en la construcción y reparación de las vías¹³⁶.

VIII. LA VÍA Y EL PARCELARIO ROMANO

Las más importantes ciudades romanas situadas en el territorio valenciano, singularmente las colonias, se beneficiaron de parcelaciones para el reparto de tierras entre veteranos. Este es el caso de *Saguntum*, *Valentia* e *Ilici*, cuyas centuriaciones han sido objeto de diversos estudios en los últimos años. Su localización en llanuras litorales atravesadas por la vía Augusta –y de la vía republicana para las más antiguas como las de *Valentia*– plantea la cuestión de la relación entre este eje viario y las tramas parcelarias, no resuelta satisfactoriamente hasta el momento. De norte a sur la primera centuriación que encontramos es la de *Saguntum* estudiada por González Villaescusa, quien le atribuye una orientación de 29° E, una superficie de 275 cuadros centuriales (154,2 km²) y unos límites en Almenara (Castellón) al norte y las proximidades de Puçol (Valencia) al sur; el *kardo* sería la carretera N-340 en el tramo que se extiende entre Almenara y Sagunto, situada hacia el oeste y separada del posible trazado de la vía Augusta por una distancia aproximada de 710 m¹³⁷. Esta carretera, aunque sigue la orientación general del parcelario, presenta un trazado bastante irregular que sólo en algún tramo coincide con la retícula teórica. Su paso por Almenara, una fundación cristiana del segle XIII, deja abierta la posibilidad de que su origen sea el camino real de origen medieval en uso hasta la construcción del camino nuevo en el siglo XVIII. Del Camí Vell d'Almenara quedan dos largas trazas rectilíneas paralelas al ferrocarril que pueden corresponder a la vía Augusta. Parece razonable considerar que el *kardo* de la centuriación fuera la misma vía, con un trazado que se ajusta mucho mejor a la retícula y que parece jugar un papel organizador en el parcelario. Sobre la hipótesis de una atribución del parcelario al periodo colonial de la ciudad, reconocido a través de algunas acuñaciones¹³⁸, podría suponerse que hubo una continuidad en los trazados de los caminos tardorrepublicano e imperial.

Hacia el sur, en la comarca de L'Horta de Valencia, se han identificado dos centuriaciones: la primera, situada, al norte de la ciudad, fue estudiada inicialmente por Cano¹³⁹; y la segunda, emplazada al sur de la misma, fue dada a conocer por Pingarrón¹⁴⁰. Para González Villaescusa estas dos parcelaciones, que presentan una orientación ligeramente diferente, corresponden a una hipotética secuencia cronológi-

(135) J.-P. Adam, *La construcción romana. Materiales y técnicas*, citado, pp. 301-303.

(136) L. Quilici y S. Quilici eds. *Tecnica stradale romana*, citado.

(137) R. González Villaescusa, *Las formas de los paisajes mediterráneos (Ensayos sobre las formas, funciones y epistemología parcelarias: estudios comparativos en medios mediterráneos entre la antigüedad y época moderna)*. Jaén, 2002, pp. 433-434, fig. 94; R. González Villaescusa, "Bonificación de zonas palustres en el *ager Saguntinus*", *Catastros, Hàbitats y vía romana. Paisajes Históricas de Europa*, citado, pp. 215-246; R. González Villaescusa, "La huerta cuando no lo era. La configuración histórica del territorio de Valentia", en J. Hermosilla (dir.): *El patrimonio hidráulico del Bajo Turia: L'Horta de València*. Valencia, 2007, pp. 47-48.

(138) P. P. Ripollès y J. Velaza. "Saguntum, colonia latina", *ZPE-141* (2002), pp. 285-291; J. Velaza, en P. P. Ripollès y M^a del M. Llorens, *Arse-Saguntum. Historia monetaria de la ciudad y su territorio*. Sagunto, 2002, pp. 141-142. El periodo colonial de la ciudad puede datarse entre una fecha posterior al año 56 aE, cuando según Cicerón era una *civitas foederata*, y los años 4-3 aE cuando ya era un *municipium civium romanorum*.

(139) G. M. Cano García, "Sobre una posible *centuriatio* en el regadío de la acequia de Montcada (Valencia)", en V. M. Rosselló i Verger et alii, *Estudios sobre centuriaciones romanas en España*. Madrid, 1974, pp. 115-127.

(140) E. Pingarrón Seco. "Rastreo de una 'centuriatio' en la zona sur del la huerta de Valencia", *Cuadernos de Geografía-29* (1981), pp. 161-176.

ca en su implantación: la meridional sería más antigua que la septentrional, lo que interpreta como una ampliación de las tierras anteriormente puestas en valor por la ciudad en la primera y más reducida centuriación¹⁴¹. La existencia de estas dos parcelaciones también se ha puesto en relación con el hecho de que en la epigrafía valentina aparezca un *ordo decurionum* doble formado por dos colectivos: los *valentini veterani et veteres*, cuya presencia sugiere una doble *deductio*¹⁴². De esta manera *Valentia* podría contar con una estructura catastral compleja que reflejaría al menos dos secuencias en el asentamiento de colonos: una en el momento de la fundación de la ciudad en el año 138 aE y la otra posiblemente de época de Augusto. Sin embargo, como han señalado Ariño, Gurt y Palet, a pesar de que resulta tentador relacionar ambas tramas con dos momentos diferentes de asentamiento de colonos, la complejidad del paisaje actual hace que la atribución de las estructuras catastrales a la época romana sea muy problemática, si tenemos en cuenta que las trazas que les podrían pertenecer tienen una implantación muy débil¹⁴³.

En la centuriación del sector norte, los vestigios geométricos llevaron a Cano a plantear la existencia de un parcelario que contaría con un máximo de 120 centurias (6.048 ha) y se extendería entre las poblaciones de Puçol y Meliana, del que la vía Augusta –que coincidiría con la carretera de Barcelona (N-340)– podría ser el *kardo*. El hecho de que la principal acequia que irriga la zona (La Séquia de Montcada) sea la mayor y la que primero toma las aguas del río Turia en el conjunto del sistema de regadío de la comarca, junto a las coincidencias de los ejes del parcelario romano con acequias y brazales, le llevaron a plantear el posible origen romano del regadío en esta zona y relacionarlo con la centuriación. Posteriormente, en un estudio sobre el regadío de la comarca, Sales replanteó el trazado del *kardo* situándolo hacia el este en una línea recta que uniría el monasterio de El Puig y el puente de la Trinitat de Valencia¹⁴⁴. González Villaescusa, que ha revisado breve y superficialmente ambas centuriaciones, le atribuye un módulo de 706 m y una orientación de 23° E; para este autor, el análisis morfológico pone en evidencia la débil conservación de los límites de parcelas isoclinas con la centuriación y la incoherencia del parcelario con la estructura general de irrigación, lo que permitiría descartar su origen romano¹⁴⁵. En cuanto a la centuriación del sector sur, se extiende entre Benetússer y Silla y comprende un mínimo de 60 centurias, con una superficie de entre 3.000 y 4.200 ha. Pingarrón planteó su alineación con el eje de la carretera N-340, que sería el *kardo* de la misma y también podría identificarse con la vía Augusta. Su situación geográfica permite pensar en una probable bonificación de la orilla de la cercana Albufera, ya que algunos componentes del sis-

(141) En consecuencia con esta presunta secuencia cronológica denomina a la meridional A y a la septentrional B. R. González Villaescusa, “Centuriations, *Alquerias* et *Pueblas*. Éléments pour la compréhension du paysage valencien”, *Les Formes des Paysages 2. Archéologie des parcellaires*. Paris, 1997, pp. 157-158; R. González Villaescusa, *Las formas de los paisajes mediterráneos*, citado, pp. 435-436, fig. 95; R. González Villaescusa, “Bonificación de zonas palustres en el *ager Saguntinus*”, citado, p. 228, fig. 3; R. González Villaescusa. “La huerta cuando no lo era. La configuración histórica del territorio de Valentia”, citado, p. 46.

(142) F. Arasa i Gil. “La epigrafía romana de L’Almoina y su entorno”, *L’Almoina. Núcleo arqueológico de Valencia*, *Grandes Temas Arqueológicos*, 5, Valencia, en prensa, con toda la bibliografía anterior.

(143) E. Ariño, J. M^a Gurt y J. M^a Palet, *El pasado presente. Arqueología de los paisajes en la Hispania romana*, citado, p. 53.

(144) V. Sales Martínez, *El regadío en la demarcación de la real acequia de Montcada*. Tesis de Licenciatura, Universitat de València, 1996.

(145) R. González Villaescusa, “Paisaje agrario, regadío y parcelarios en la huerta de Valencia. Nuevos planteamientos desde el análisis morfológico”. *Agricultura y regadío en en Al-Andalus. Síntesis y problemas*, Almería, 1995, pp. 347-348; R. González Villaescusa, “Centuriations, *Alquerias* et *Pueblas*. Éléments pour la compréhension du paysage valencien”, citado, p. 158; R. González Villaescusa, *Las formas de los paisajes mediterráneos*, citado, pp. pp. 435-437, fig. 95.

tema de regadío de Favara se adaptan a la geometría parcelaria. En su revisión, González Villaescusa le atribuye un módulo de 704 m, una orientación de 18° E y la prolonga hacia el norte y el oeste rodeando la ciudad¹⁴⁶.

Hacia el sur, ya en el territorio del municipio *Saetabis*, González Villaescusa ha propuesto la identificación de un nuevo catastro que se extendería por las comarcas de L'Horta Sud, La Ribera Alta, La Ribera Baixa y la Costera¹⁴⁷. El autor ha cartografiado todas las trazas isoclinas de una extensa zona que se extiende desde municipios de L'Horta Sud como Picassent y Alcàsser (Valencia), por las llanuras fluviales del río Xúquer, hasta el sector norte de La Costera, y por las sierras litorales y prelitorales hasta alturas superiores a la cota de 600 m. Las trazas presentan una orientación aproximada de 36° E, el módulo es de 710 m y la extensión N-S del área centuriada es de unos 50 km. Esta orientación es claramente discordante respecto a la centuriación sur de *Valentia* y a la que podría haber seguido la vía Augusta hasta Albalat de la Ribera, con una dirección N-S. Incluso al sur del río Xúquer, donde la vía posiblemente giraba hacia el SSW, no hay coincidencia entre los supuestos *kardines* y la orientación general de la misma que buscaba el paso del río Albaida por Manuel. Sin embargo, para el autor la estructura parcelaria está ligada a esta vía de comunicación. En el caso particular de las trazas observadas en el llano de Manuel-L'Ènova, donde se ubica la villa de Els Alters cuya excavación motiva este estudio, las alineaciones parcelarias parecen corresponder a la red de canales con que se distribuye el agua de la acequia de L'Ènova que lo riega. La problemática de esta supuesta centuriación comprende otras cuestiones como su extensión al norte del Xúquer, ya en el territorio de *Valentia*, dado que este río se considera el límite natural entre los territorios de ambas ciudades. La gran extensión de la zona propuesta, y sobre todo el hecho de que comprenda zonas topográficamente tan dispares, hacen pensar en la posibilidad de que nos encontremos ante un parcelario construido de manera voluntariosa a partir de trazas asíncronas en un claro exceso interpretativo.

Finalmente, la centuriación de *Ilici* (Elx, Alicante) estudiada inicialmente por González Pérez es la más espectacular del País Valenciano por su extensión y nivel de conservación¹⁴⁸. Este autor le calculó una superficie de 225 centurias (11.340 ha) e identificó el *kardo* con una calle de la población y la carretera de Dolores hasta L'Alcúdia, donde se encuentra el yacimiento. La restitución inicial fue criticada por Corzo, quien corrigió la orientación. Posteriormente, Gorges dio por buenas ambas propuestas y las puso en relación con dos asentamientos coloniales consecutivos, uno de César y otro de Augusto. La revisión efectuada por Gurt, Lanuza y Palet confirma la propuesta de González, fija una orientación de 7,5° E, establece un módulo canónico de 710 m y considera posible una extensión mayor que la indicada por aquél, desde la sierra hasta la albufera, ocupando todo el llano de Elx¹⁴⁹. Posteriormente ha sido revisada de nuevo por González Villaescusa, quien modifica ligeramente la orien-

(146) R. González Villaescusa, "Centuriations, *Alquerias* et *Pueblas*. Éléments pour la compréhension du paysage valencien", pp. 157-158, fig. 2.

(147) R. González Villaescusa, "El paisaje y la unidad de producción", en R. Albiach y J. L. de Madaria coords., *La villa de Cornelius (L'Ènova, Valencia)*. Valencia, 2006, pp. 32-35, fig. 3-4; R. González Villaescusa. "La huerta cuando no lo era. La configuración histórica del territorio de Valentia", citado, pp. 51-53.

(148) V. González Pérez, "La centuriatio de Ilici", en V. M. Rosselló i Verger et alii, citado, pp. 101-113.

(149) J. M^a Gurt, A. de Lanuza y J. M^a Palet. "Revisión del catastro romano de Ilici (Elche)", *Pyrenae*-27 (1996), pp. 215-226.

tación a 8° E y propone una mayor extensión de la superficie parcelada hacia el norte por las sierras que delimitan la llanura litoral¹⁵⁰. En cuanto a las relaciones morfológicas entre la ciudad y el parcelario, la colonia se localiza aproximadamente en el centro de la *pertica*, aunque las orientaciones son diferentes, hecho que puede explicarse porque *centuriatio* y trama urbana no nacen simultáneamente en el tiempo. Sin embargo, ambas estructuras no se organizan de forma independiente, ya que la ciudad ocupa aproximadamente el espacio de media centuria. Aunque ninguno de los trabajos recientes aborda la cuestión de la identificación de la vía Augusta y su relación con la trama parcelaria, Gurt, Lanuza y Palet destacan la presencia de una traza (6b) que define un itinerario (6) con el que ésta podría identificarse. Se trata de El Camí de l'Alborrocat, que pasa por el este de la ciudad y acaba uniéndose con la carretera CV-855, y puede corresponder al *kardo* de la centuriación y a la misma vía.

IX. CONCLUSIONES

La vía Augusta fue el mayor proyecto viario y el más emblemático entre los emprendidos por Augusto en Hispania. Por su longitud –próxima a los 1.500 km– y trazado desde el *Summus Pyrenaeus* hasta *Gades* puede considerarse como el eje estratégico de las comunicaciones de las provincias hispánicas con la capital del Imperio. Su construcción se enmarca en un proyecto de reorganización territorial emprendido por el emperador cuyos vectores fueron la fundación de ciudades, la transformación de sus territorios mediante la centuriación y el trazado de grandes ejes viarios. Según los datos que proporcionan los itinerarios, la longitud del tramo que atraviesa el territorio valenciano entre las ciudades de *Dertosa* y *Carthago Nova* es, con algunas correcciones, de unos 275 mp (407 km) e incluye 12 postas. Su datación tiene como referencias precisas las fechas de los miliarios de Augusto que se agrupan en los dos grandes tramos en que parece haberse dividido su trazado: entre los Pirineos y la frontera con la Bética se fechan en los años 8-7 aE, y de aquí hasta *Gades* en el año 2 aE, lo que debe corresponder a una progresión en su construcción de norte a sur. El desarrollo del proyecto puede situarse con posterioridad al segundo viaje a Hispania del emperador entre los años 16 y 14 aE. Su trazado sigue a grandes rasgos el del camino republicano hacia la Bética, con la introducción de algunos cambios para forzar su paso por las nuevas fundaciones augusteas como *Barcino* y *Dertosa* y otras ciudades que reciben un fuerte impulso en este periodo. La más importante de estas desviaciones –y la única mencionada por las fuentes– es la que después de pasar por *Saetabi* la llevó por los valles del Vinalopó hacia la llanura litoral donde se encuentran las ciudades de *Ilici* y *Carthago Nova*, desde donde seguía hasta *Castulo* y el valle del Guadalquivir.

En el País Valenciano el estudio de este importante eje viario ha avanzado en los últimos años con la elaboración de diversos trabajos sobre su trazado y la realización de excavaciones que han permitido conocer cuestiones como la morfología, técnicas constructivas, infraestructuras, etc. Así, se ha podido determinar que la vía se caracteriza por los largos trazados rectilíneos que no se desvían ante accidentes orográficos poco importantes, lo que conlleva la excavación de trincheras y rampas para salvar los

(150) R. González Villaescusa. "Centuriations, *Alquerias* et *Pueblas*. Éléments pour la compréhension du paysage valencien", citado, p. 158, fig. 3; R. González Villaescusa, *Las formas de los paisajes mediterráneos*, citado, pp. 437-438, fig. 96-100; R. González Villaescusa. "Ce que la morphologie peut apporter à la connaissance de la centuriation d'*Ilici* (Elche, Espagne)", *Agri Centuriati-4* (2008), pp. 29-42.

desniveles. Estos son unos de los pocos restos que pueden encontrarse y prueban su paso. Los largos tramos rectilíneos, donde la vía se ha convertido en un elemento fósil del paisaje, parecen ser uno de sus rasgos más distinguidos y posiblemente caracterizaban su trazado en las numerosas zonas por donde éste no se conoce con seguridad. Otras evidencias arqueológicas de su paso son las alineaciones de piedras correspondientes a los muros que ciñen lateralmente la calzada, los *umbones* que en ocasiones son visibles superficialmente. Las diversas intervenciones ha permitido comprobar su presencia, así como la de dos o tres capas de diferente composición formando el terraplén, que dan a la calzada una uniformidad considerable. Su anchura es variable en relación con el tipo de terreno que atraviesa: en zonas llanas o con ligera pendiente varía entre 6,40 m (La Pobla Tornesa-Vilafamés, Castellón) y 5,80 m (Villena, Alicante); en las trincheras excavadas en lomas las anchuras disminuye hasta 3,20 m (San Miguel de Salinas, Alicante) e incluso 2,20 m (Vilafamés, Castellón).

Otra cuestión documentada es la presencia de numerosos vados para atravesar cursos fluviales. Este sistema debió ser el utilizado también en el caso de algunos ríos, según sabemos por Estrabón en su referencia al Xúquer (Valencia). De hecho, no se conoce ni un solo puente incuestionablemente romano en su trazado por tierras valencianas. En relación con las principales ciudades, uno de los casos considerados más seguros –el de Sagunto– parece estar situado en un acceso secundario a la misma. No parece normal la ausencia de puentes en el principal eje viario que atraviesa el País Valenciano, tanto por la importancia del mismo –construido por iniciativa imperial– como por la presencia de ciudades en la misma orilla de algunos de estos ríos (*Saguntum*, *Valentia*) que podrían haberlos construido a sus expensas, o por munificencia de algunos miembros de sus elites, y ello puede deberse a factores como la poca importancia y el carácter estacional de la mayoría de cursos fluviales, que pueden atravesarse mediante vados y por tanto permiten ahorrarse las costosas obras de construcción de puentes; y –en el caso de haber existido– a las mismas avenidas de algunos de estos ríos que pueden haberlos destruido en el pasado.

Si en el siglo XVIII el hallazgo de miliarios sirvió para determinar que su trazado por el norte de Castellón seguía uno de los corredores prelitorales y no los llanos litorales, las excavaciones realizadas en los últimos años han permitido fijar su trazado a escala local en zonas en donde era inseguro. Este es el caso del tramo comprendido entre La Font de la Figuera y Villena, donde se ha podido confirmar que desde esta última población la vía giraba hacia el sur para conectar con los valles del Vinalopó, descartando otras hipótesis que llevaban el cruce hasta las proximidades de Caudete. Finalmente, los miliarios permiten determinar la cronología de algunas refacciones que debieron realizarse en algunos tramos como el que atraviesa la comarca de El Baix Maestrat (Castellón), donde se ha encontrado al menos un monumento de Caracalla, y a la salida meridional de *Valentia* donde se conoce otro de Adriano. Otro monumento fechados en el siglo III, como los de Decio, Treboniano Galo y Maximino Tracio, muestran posiblemente su utilización como instrumentos de propaganda política en el siglo III.

No podemos acabar esta síntesis sin recordar que queda pendiente la realización de un estudio de carácter general de este importante eje viario, un ambicioso proyecto que permitiría obtener una visión global de la que fue la más importante carretera construida en la antigüedad en nuestro país. Las profundas transformaciones a que se ha visto sometido el territorio no se han visto acompañadas de los necesarios estudios

sobre las tramas viarias ni de las medidas para garantizar la protección de caminos que, como el que nos ocupa, ya han dejado atrás el bimilenario, y hoy en día hemos de lamentar ocasiones perdidas para avanzar en la investigación y daños irreparables en nuestro patrimonio viario. Es necesario tomar iniciativas que compensen una falta de atención preocupante hacia los caminos antiguos, una parte importante del Patrimonio Arqueológico que por su especial morfología se encuentra más expuesto a su destrucción en el marco de las actuaciones sobre el territorio.



1.- Mapa del País Valenciano con el trazado de la vía Augusta y otras vías de la red principal.



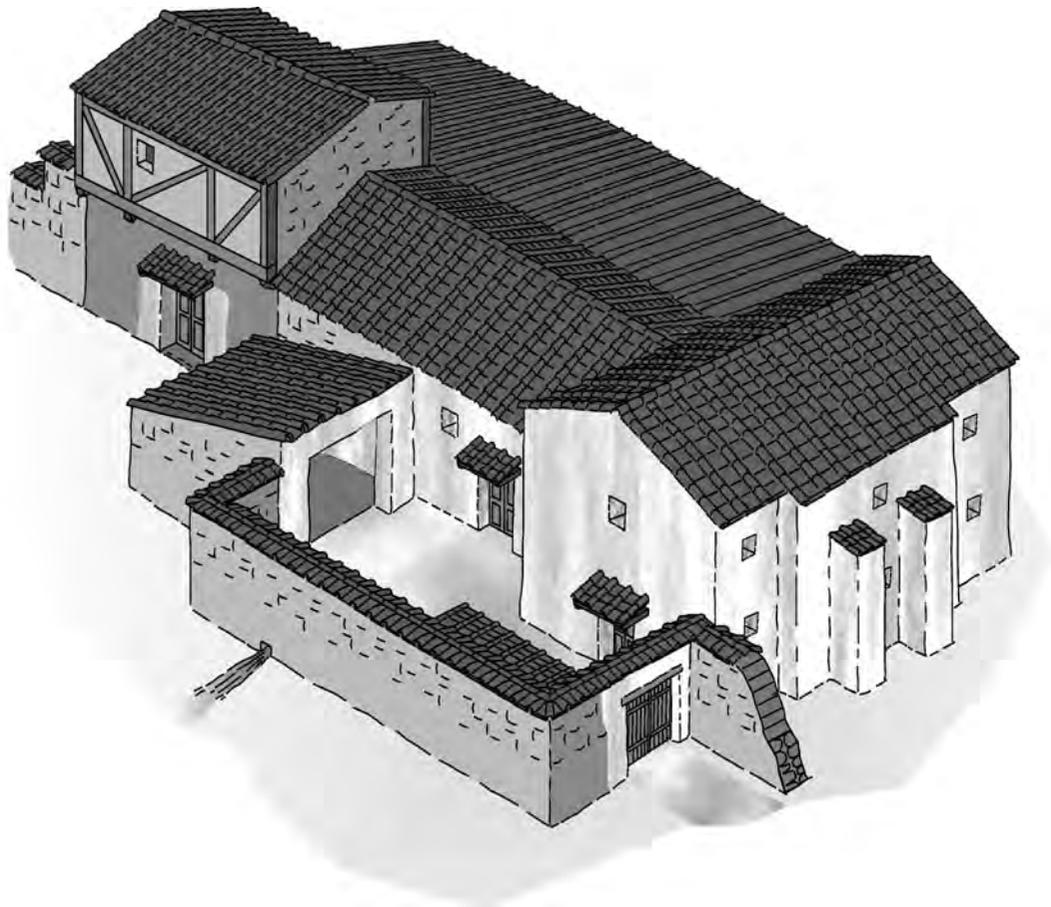
2.- Uno de los Vasos de Vicarello (CIL XI 3283) con la relación de algunas mansiones del tramo valenciano de la vía.



1.- Miliario de L'Hostalot (Vilanova d'Alcolea, Castellón), dedicado al emperador Caracalla en los años 213-214.



2.- Base de un miliario encontrado junto al Río Seco (El Pilar de la Horadada, Alicante).



1.- Restitución del edificio excavado en el yacimiento de L'Hostalot (Vilanova d'Alcolea, Castellón).
Dibujo de E. Díes Cusí.



2.- El Camí de les Llacunes, traza rectilínea conservada en el término municipal de Sant Mateu (Castellón).



1.- El Camí dels Romans, traza rectilínea de más de 8 km de longitud conservada entre los términos municipales de Bell-lloc y Vilafamés (Castellón).



2.- Trinchera excavada en el margen meridional del río Cervol (Traiguera, Castellón).



1.- Alineación de piedras correspondiente a uno de los bordillos de la vía visible en El Camí de les Llacunes (Sant Mateu, Castellón).



2.- Alineación de piedras correspondiente a uno de los bordillos de la vía visible en El Camí dels Romans (La Pobla Tornesa, Castellón).



1.- Alineación de piedras correspondiente a uno de los bordillos de la vía visible en Moixent (Valencia).



2.- Excavación en el Camino Viejo de la Fuente de la Higuera (Villena, Alicante).



1.- Excavación en El Camí dels Romans (La Vall d'Alba, Castellón). Fotografía de P. Ulloa.



2.- Excavación en El Camí dels Romans (La Pobla Tornesa-Vilafamés, Castellón).



1.- Excavación en el Camino Viejo de la Fuente de la Higuera (Villena, Alicante).