

# QUADERNS DE PREHISTÒRIA I ARQUEOLOGIA DE CASTELLÓ

VOLUM 36



Servei d'Investigacions Arqueològiques i Prehistòriques

2018

Publicació periòdica anual del Servei d'Investigacions Arqueològiques i Prehistòriques (SIAP)  
S'intercanvia amb altres publicacions semblants d'Arqueologia, Prehistòria i Història Antiga.

Periodic publication of the Archaeological and Prehistoric Research Service.  
It interchanges with others similar publications of Archaeology, Prehistory and Ancient History.

**Edita**

SIAP

**Servei de Publicacions**

Diputació de Castelló

**Director**

Arturo Oliver Foix

**Secretariat de redacció**

Gustau Aguilera Arzo

**Consell de redacció**

Empar Barrachina Ibáñez

Ferrán Falomir Granell

Josep Casabó Bernad

Pau Conde Boyer

**Informació i intercanvi (information & interchange)**

Servei d'Investigacions Arqueològiques i Prehistòriques

Edifici Museu

Av. Germans Bou, 28

E-12003 Castelló de la Plana

arqueologia@dipcas.es

**Repositoris digitals**

repositori.uji.es

dialnet.unirioja.es

**Disseny coberta**

Antonio Bernat Callao

**Imprimeix**

Gráficas Castañ, S.L.

**ISSN**

1137.0793

**Dipòsit legal**

CS•170-95



DIPUTACIÓ  
D E  
CASTELLÓ

# SUMARI

|   | <u>Pàgs.</u> |
|---|--------------|
| F. ARASA. Entre Ares i Benassal: les prospeccions de J. Chocomeli a l'Alt Maestrat l'any 1935 .....   | 5            |
| G. AGUILELLA, A. BARRACHINA, F. FALOMIR, A. VICIACH, P. MEDINA. El yacimiento arqueológico de Orpesa la Vella (Orpesa del Mar, Castellón). Resultados de las campañas de 2005 a 2008 y su contextualización ..... | 27           |
| C. SAORIN. Les estructures de combustió del sector 3 de l'assentament del Tossal de la Vila (la Serra d'en Galceran, la Plana Alta) .....   | 73           |
| A. OLIVER. El espacio desértico en el límite ilercavón cessetano.....   | 83           |
| S. MACHAUSE. Imágenes de tránsito en la Cueva de la Torre del Mal Paso (Castellnovo, Castellón)   | 97           |
| G. AGUILELLA, I. MONTERO. Un lingote de plomo plano-convexo hallado en la Ribera de Cabanes (Castellón) .....   | 123          |
| P. MEDINA, F. ARASA. Un conjunto de materiales arqueológicos del Morrón del Cid (La Iglesuela del Cid, Teruel) .....  | 131          |
| M. MOLINA, F. ARASA. Restos de caminos antiguos en el término municipal de Viver (Alto Palancia, Castellón) .....   | 157          |
| R. JÁRREGA, R. FERRÉ. Un conjunto cerrado de cerámica romana de la antigua Dertosa (Tortosa, Baix Ebre, Tarragona).....   | 167          |
| J. BENEDITO, J. M. MELCHOR. Las <i>maqâbir</i> en el entorno rural de Castellón de la Plana: balance de los descubrimientos.....  | 185          |
| J. M. MELCHOR, J. BENEDITO. Estudio general de las <i>maqâbir</i> de la madina Buryena (Burriana, Castellón) .....  | 203          |
| P. GARCÍA BORJA, J. PALMER, S. SELMA, Y. CARRIÓN, G. PÉREZ, C. REAL. Les primeres evidències andalusines al tossal de la Magdalena. ....  | 217          |
| J. NEGRE, L. LOZANO, S. SELMA. Una primera aproximació a la caracterització de la ceràmica andalusina de la fortalesa d'Orpesa (Castelló).....  | 231          |
| N. MESADO. Los petroglifos, otro "arte" rupestre. Siete desconocidos "hojiformes" encontrados en el Masico del Pinar de Zucaina (Castellón) .....   | 257          |
| Resum de les activitats del Servei d'Investigacions Arqueològiques i Prehistòriques de l'any 2017.....  | 277          |
| Normas de colaboración.....   | 285          |

# Restos de caminos antiguos en el término municipal de Viver (Alto Palancia, Castellón)

Manuel Molina Garel\*  
Ferran Arasa i Gil\*\*

## Resumen

En este artículo damos a conocer el hallazgo de tres zonas de rodadas en el término municipal de Viver, en la comarca del Alto Palancia (Castellón). Su estudio proporciona nuevas evidencias arqueológicas de los trabajos de acondicionamiento de los caminos que han remontado el valle del Palancia en diferentes periodos históricos.

**Palabras clave:** Alto Palancia, caminos antiguos, rodadas.

## Abstract

In this article we present the finding of three ruts areas in the municipality of Viver, in the Alto Palancia region (Castellón). His study provides new archaeological evidences of the works of conditioning of the roads that have ascended the Palancia Valley in different historical periods.

**Keywords:** Alto Palancia, ancient roads, ruts.

## INTRODUCCIÓN

Por su disposición natural, el valle del Palancia constituye el corredor que ha canalizado las comunicaciones entre la llanura litoral valenciana y las tierras aragonesas a lo largo de la historia (Fig. 1). Está circundado al NE por la sierra Espadán, al SO por la sierra Calderona y al NO por el altiplano que se extiende hacia tierras turolenses. El término municipal de Viver, de 50 km<sup>2</sup> de superficie, se encuentra situado en el curso alto del río Palancia y se extiende por el NO hasta el abrupto frente del páramo de Herragudo. El desnivel es considerable en dirección NO, pues desde la población, situada a 550 m de altitud, se llega a las Masías de Herragudo (680 m), y finalmente al Alto de Herragudo (1080 m). De manera general, la viabilidad de la comarca siguiendo el curso del valle no presenta grandes dificultades hasta llegar a este importante accidente orográfico, que ha sido históricamente el mayor obstáculo para el trazado de los caminos de carro que se ha salvado con diferentes trazados.

En la comarca, la historia de las vías de comunicación ha sido estudiada a partir de época romana. Por la importancia del corredor del Palancia, aunque no aparece mencionada en los itinerarios, todos los estudiosos coinciden en suponer la existencia de una vía que desde la ciudad de *Saguntum* remontaría el valle y por tierras de Teruel se dirigiría hasta *Caesaraugusta*. Entre los trabajos que han tratado esta cuestión tenemos algunas aproximaciones bibliográficas (Arasa, 1992: 45-46) y descriptivas (Ledo, 2005). Pero ha sido Járrega (1996; 1997; 2000a: 189-239; 2001) quien más ha profundizado en el estudio de la red viaria romana en la comarca, reuniendo los escasos restos hasta ahora encontrados, como las rodadas visibles en la partida de Árguinás (Segorbe). De singular importancia es el hallazgo del que podría ser el primer miliario conocido en la vía que atravesaba la comarca, lamentablemente incompleto (Járrega, 2000b).

En la Edad Media podemos encontrar referencias al uso de este camino en el Poema del Mío Cid, a finales del siglo XI, y tras la conquista

\* Arqueólogo- m.molinagarel@yahoo.es

\*\* Universitat de València. Ferran.Arasa@uv.es

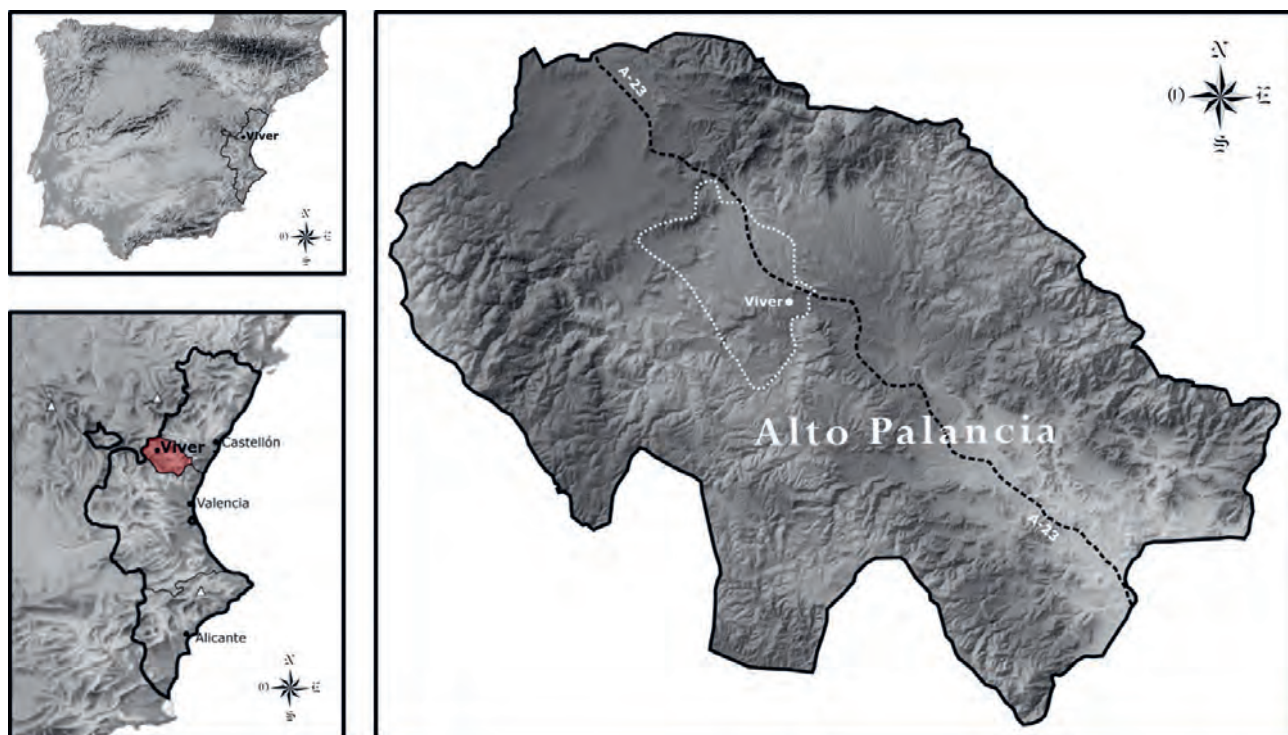


Figura 1. Localización del término municipal de Viver (el Alto Palancia, Castellón).

crisiana el monarca Jaime I ordena que el camino Real de Teruel a Valencia debía pasar por Segorbe: *faciat transitum per villam Segorbi* (Miret, 1918: 379). Más adelante, en la carta de población de Viver otorgada en 1367, también se establece que el camino debía pasar por dicho lugar (Agustín y Díaz Benages, 2018: 48). Estas disposiciones, que tenían un claro ánimo impositivo, se explican porque debía existir otro camino que evitaba pasar por estas localidades (Sanchis, 2000: 168-170). Este era el conocido como camino Viejo de Aragón, que seguía la población morisca y tenía un trazado más septentrional pasando por Navajas y Benafer, para dirigirse más adelante hacia Pina de Montalgrao. En el siglo XVI el itinerario de Villuga (1546: 47) cita las poblaciones por donde pasaba el camino Real: Segorbe, Jérica, Viver y Barracas; como lo hará en el siglo XVIII el de Escrivano (1767: 97). Este trazado será el que reproducirán todos los mapas de los siglos XVII y XVIII, como los de Cassaus (1693), López (1788) y Cavanilles (1797) en su *Mapa de la Villa del Toro y origen del Río Palancia*. No será hasta finales de este siglo cuando se proyectará la nueva carretera de Aragón, aprobada en 1791 y finalizada en 1862 (Sanchis, 2000).

A partir de la documentación histórica y cartográfica, con la construcción de la nueva carretera de Aragón podemos distinguir tres caminos que desde

Segorbe seguían en dirección NO y que adoptan diferentes soluciones para salvar el obstáculo de los Altos de Herragudo (Sanchis, 2000: 179, fig. 2). El primero es el Camino Viejo de Aragón, descrito brevemente por el historiador Del Vayo hacia 1573-76 (Gómez Casañ, 1986: 116), que se separa de

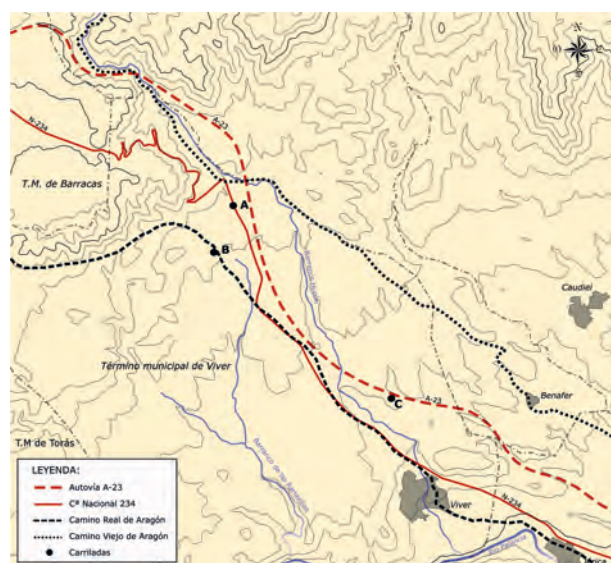


Figura 2. Localización de los tres conjuntos de rodadas estudiadas en relación con el trazado aproximado de los principales caminos y carreteras que atraviesan el término municipal de Viver.



la nueva carretera poco después de dejar Segorbe y sigue un trazado más septentrional que se aleja del río y coincide en parte con el camino de Pina de Montalgrao, pasando por el Mas de Rubial (Jérica), Benafer, las Masadas Blancas (Viver) y Pina de Montalgrao, y sortea los Altos de Herragudo por el NE al seguir el Barranco del Hurón, con un trazado coincidente de manera parcial con el de la nueva autovía A-23. El segundo es el camino Real que sigue un trazado meridional por el sur del barranco del Hurón, para girar después hacia el NO y cruzar el barranco de Herragudo por la Masada del Sordo, siguiendo hasta las Masías de Herragudo, desde donde gira hacia el oeste bordeando por la vertiente sur el escalón del Herragudo hasta las Masadas de Monleón (Viver); una vez aquí gira hacia el N para buscar el paso que se abre entre los altos de los Quemados y el Socarrado (Barracas), con un trazado muy parecido al elegido para la construcción de las líneas del ferrocarril de Zaragoza y Ojos Negros (Teruel) y, ya en el páramo, se bifurca, con un ramal que se dirige a El Toro y el otro a Barracas.

Finalmente, la nueva Carretera de Aragón desde Segorbe discurría junto al manantial de la Esperanza (Segorbe), seguía en un primer tramo al sur del río, pasaba por el Collado (Altura-Jérica), cruzaba el río por el puente de Jérica (Sanchis, 1993: 71-72), continuaba por esta población y Viver, desde donde seguía un trazado en buena parte coincidente con el anterior hasta llegar cerca del barranco de las Ramblillas, donde giraba hacia el NNO para bordear el importante obstáculo del Herragudo por el NE acercándose al barranco del Hurón y salvándolo mediante un trazado en zig-zag que le llevaba por la Venta Vallada (Barracas) hasta Barracas. El arquitecto J. B. la Corte, que dirigió las obras de esta carretera a partir del año 1800, era partidario de seguir el segundo trazado para salvar

los Altos de Herragudo, aunque finalmente se optó por la nueva alineación descrita. La finalización de las obras no se produjo hasta 1862, después de casi 70 años de ser aprobada. De estos caminos, con seguridad el camino Real y la nueva carretera de Aragón eran aptos para vehículos de ruedas.

## LAS RODADAS

En relación con el trazado de los caminos de carro por la comarca, damos a conocer el hallazgo de tres zonas con restos de rodadas excavadas en la roca, en algunos casos con un excepcional nivel de conservación (fig. 2). Este tipo de trabajos, junto a las bajantes y trincheras, son las evidencias arqueológicas más seguras para el estudio del trazado de los caminos antiguos en zonas de firmes rocosos. Los trabajos de medición se han efectuado según la metodología descrita por Sillières (1983: 38), mediante la cual se calcula la anchura del eje a partir de los puntos medios de cada carrilada. Las dos primeras zonas (A y B) están situadas en el sector norte del término municipal, al ESE del Alto de Herragudo y no lejos del barranco del Hurón. La tercera (C) está situada al NNO de la población, cerca de la autovía A-23.

### A. ANTIGUA CARRETERA N-234

Las primeras rodadas que presentamos se encuentran junto al lado oeste del antiguo trazado de la carretera N-234, hoy en día CV-2390, en su último tramo recto antes de empezar su difícil ascenso por la vertiente este del Herragudo, y al sur tanto de las Masadas Blancas como de la vía del ferrocarril que discurre a los pies de aquél. Se trata de una zona de pie de monte y escaso desnivel situada a una altitud de 780 m. Los restos localizados son un pequeño tramo de 8 m de longitud de carriladas bien conservadas que se disponen aproximadamente en paralelo a la carretera, y por tanto con



Figura 3. Rodadas situadas junto a la antigua carretera N-234 (A).

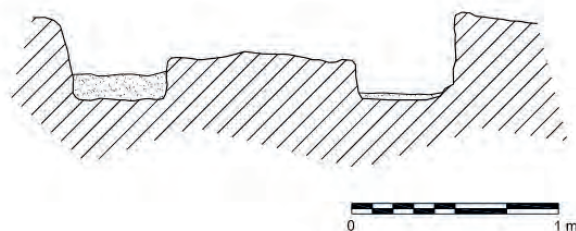


Figura 4. Sección de las rodadas situadas junto a la antigua carretera N-234 (A).

una orientación NNO-SSE (fig. 3). Están excavadas en la roca sobre un plegamiento natural del terreno, por lo que su finalidad es la de suavizar la rasante. Desde los bordes externos, la anchura máxima es de 2 m; las rodadas tienen una anchura mínima de 0'47 m y máxima de 0'50 m, su profundidad máxima es de 0'45 m y su separación interna es de 0'90 m. La longitud del eje es de 1'36 m (fig. 4). Este tramo se encuentra aislado, pero no podemos descartar la posibilidad de que la construcción de la antigua carretera N-234 haya hecho desaparecer otros restos.

## B. MOLINO DE HERRAGUDO

Se trata de un conjunto de carriladas localizado en las inmediaciones del Molino de Herragudo, que forma parte del conjunto de construcciones de la Venta de la Sainera. Está situado al SSO del anterior, también en el lado oeste de la carretera N-234 pero más alejado de ésta. Por este lugar pasaba el llamado camino del Toro (así aparece denominado en el Catastro), de manera que pueden estar relacionadas con el antiguo camino de Aragón, utilizado hasta mediados del siglo XIX. La existencia de varios trazados y su localización junto a una venta, así parecen confirmarlo. Esta concentración resulta del mayor interés, ya que se han documentado hasta cinco trazados y un posible apartadero (fig. 5). Su estudio no ha resultado fácil, ya que están parcialmente colmatadas de tierra en la que ha crecido una abundante vegetación. Se han documentado dos subconjuntos con una tipología diferente:

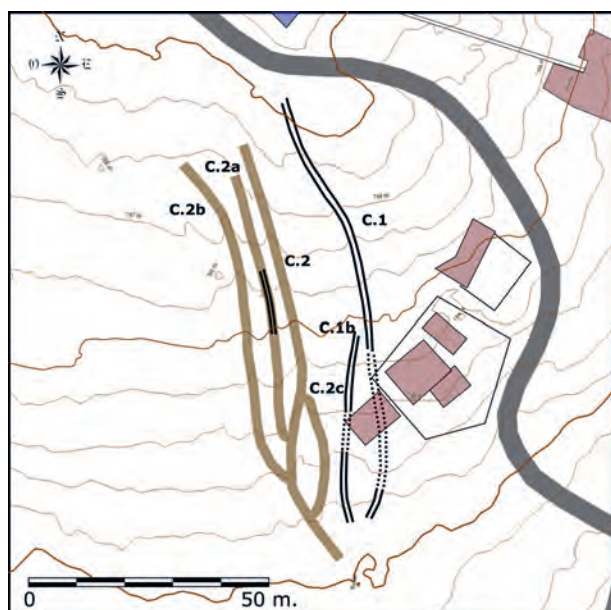


Figura 5. Croquis topográfico de las rodadas del Molino de Herragudo (B).

## Rodadas 1 y 1b

De este a oeste, y tomando como referencia dicho molino, la primera (C. 1) tiene una orientación NNO-SSE y un trazado sinuoso y conserva dos tramos separados por una construcción moderna. Se sitúa entre las isohipsas de 760 y 770 m y presenta un desnivel aproximado del 10%. El tramo septentrional y mejor conservado tiene unos 60 m de longitud; al sur de dicha construcción, se ha podido identificar un pequeño tramo de las mismas características (fig. 6). Su anchura máxima es de 1'60 m, las rodadas tienen entre 0'24 y 0'30 m de anchura, su separación interna es de 0'93 m y la longitud del eje de 1'20 m. Por su lado oeste se distinguen otros dos tramos de la misma anchura y separación interna (C. 1b), pero de los que no se ha podido calcular la longitud del eje, que también son inconexos y tienen un trazado que debía pasar por debajo de la esquina oeste de dicha construcción, que debían confluir en las rodadas anteriores (fig. 7), de las que pueden considerarse una variante.



Figura 6. Rodadas C. 1 del Molino de Herragudo.





Figura 7. Rodadas C. 1b del Molino de Herragudo.



Figura 8. Trinchera C. 2 del Molino de Herragudo.

### Trincheras 2, 2a, 2b y 2c

Por sus características uniformes y diferenciadas de la anterior, el resto de rodadas las agrupamos en un solo conjunto. Su particularidad es que está formado por trincheras excavadas en la roca, con una profundidad máxima de 0'60 m y una anchura mínima de 1'50 m y máxima de 1'90 m. Las características técnicas y métricas evidencian una utilización sincrónica de las diferentes trincheras. Describiremos en primer lugar la situada en el lado este (C. 2), que parece ser la más antigua y principal porque el resto están conectadas con ella; un corto tramo que arranca y vuelve a ella por su lado este que podemos considerar un apartadero (C. 2c), y dos carriladas más que discurren en paralelo por su lado oeste (C. 2a y C. 2b), y que se unen a ella en su extremo sur aprovechando una suave curva que ésta forma.

La trinchera principal (C. 2), cuyo trazado se puede seguir en una longitud de 102 m, presenta un desnivel medio del 9'8%; en la zona de máxima pendiente el rebaje artificial de la roca alcanza una

profundidad máxima de 0'60 m, mientras que en la zona llana apenas se percibe. En la zona superior del cajón la anchura máxima es de 1'90 m, y en el fondo la mínima es de 1'50 m. Solo se ha podido identificar claramente una rodada que tiene una anchura de 0'45 m (fig. 8).

El apartadero (C. 2c) tiene una longitud de unos 25 m, y arranca de la trinchera principal y se une a ella en la zona llana del terreno, por lo que las obras de excavación del cajón son apenas perceptibles (fig. 12). El primer desvío por el lado oeste (C. 2a) se encuentra muy deteriorado en su tramo inicial por la excavación de una zanja con medios mecánicos, pero pasados unos metros se observa claramente el cajón, que tras pasar la zona de máxima pendiente se desvía ligeramente hacia el oeste del trazado paralelo a la trinchera principal (fig. 9). El segundo desvío (C. 2b) discurre en paralelo a aquella, entre ésta y el desvío 2a, presenta una anchura máxima de 1'50 m, con unas carriladas que oscilan entre los 36 y los 60 cm de anchura, y una longitud del eje en torno a 1'32 m (fig. 10-11).



Figura 9. Trinchera C. 2a del Molino de Herragudo.



Figura 10. Trinchera C. 2b del Molino de Herragudo.





Figura 11. Confluencia sur de las trincheras C. 2 y C. 2b del Molino de Herragudo.

### C. PARTIDA DE LA ALMENARA

En un cerro situado en la partida de la Almenara cuya altitud alcanza los 663 m se ha documentado unas rodadas que atraviesan longitudinalmente la cima. Por su ladera oeste discurre hoy el Camino de la Masía del Tocón. Aquí se han encontrado cerámicas ibéricas que señalan la existencia de un yacimiento de esta época, que hemos denominado Ojos del Prado II; a los pies de la ladera oeste del mismo se encuentra la villa romana de Ojos del Prado, localizada en el año 2007 en el curso de los trabajos de seguimiento arqueológico para la instalación de la línea eléctrica de evacuación del Parque Eólico de la Zona 6 del Plan Eólico Valenciano (Fernández y Gómez, 2008), cuya excavación dirige uno de nosotros (Molina, 2018). La rodadas, que comienzan en la parte más alta del cerro, a escasos 50 m del yacimiento, de sur a norte conservan dos pequeños tramos que presentan esta misma dirección. A continuación giran hacia el NO en un tercer tramo y, cuando empiezan a descender por la ladera norte se desdoblan en 4 carriles (fig. 8). Con ellos se consiguen hasta tres pasos diferentes, ya que la anchura de los espacios entre las rodadas es muy próxima (0'88, 0'93 y 0'89 m). La anchura máxima entre rodadas es de 1'75 m y la mínima de 1'35 m. Se han tomado hasta 8 medidas en distintos puntos que han permitido calcular una longitud del eje mínima de 1'21 m y una máxima de 1'32 m, con una media de 1'265 m. El tipo de terreno, constituido por una capa de conglomerado bajo la que se encuentra otra de margas, que han sido alteradas por la erosión, a lo que se suman los efectos de una extracción de áridos próxima, son las razones que explican esta variabilidad. En cuanto a la profundidad de las carriladas, no puede determinarse con seguridad por la misma causa.



Figura 12. Rodadas C. 2c del Molino de Herragudo.

## DISCUSIÓN

El análisis métrico y tipológico de los conjuntos documentados permite establecer que la distancia entre los bordes internos de las rodadas es la medida más uniforme, que se sitúa en torno a 0'90 m. La distancia entre los bordes externos (anchura máxima) varía entre 1'75 y 2 m, siendo la mínima la de la partida de la Almenara y la máxima la de la carretera N-234. La anchura de las rodadas es bastante variable, pues oscila entre 24 y 50 cm. En cuanto a la longitud del eje, pueden distinguirse dos horquillas: la primera de 1'32-1'36 m, siendo la menor la del grupo de la C. 2 del Molino de Herragudo y una de las de la partida de la Almenara, y la mayor la de la carretera N-234; la segunda es más uniforme, de 1'20-1'21 m, distancias que corresponden la menor al Molino de Herragudo 1 y la mayor a una de las de la partida de la Almenara.

En los estudios sobre los caminos antiguos se considera la longitud del eje como un importante indicador que proporciona información de interés sobre la cronología de las rodadas. Sin embargo,

| LUGAR                        | ANCHURA MÁXIMA | ANCHURA MÍNIMA | DISTANCIA INTERNA | ANCHURA DE LA RODADA | LONGITUD DEL EJE |
|------------------------------|----------------|----------------|-------------------|----------------------|------------------|
| Carretera N-234              | 2              | 1'90           | 0'90              | 0'46/0'50            | 1'36             |
| Molino de Herragudo 1 (C. 1) | 1'60           | 1'47           | 0'93              | 0'24/0'30            | 1'20             |
| Molino de Herragudo 2 (C. 2) | 1'90           | 1'50           | -                 | 0'36/0'45            | 1'32             |
| Partida de la Almenara       | 1'75           | 1'35           | 0'90              | 0'26/0'46            | 1'21-1'32        |

Cuadro con las denominaciones y medidas de los conjuntos de rodadas estudiados.

su empleo debe ir acompañado de otros argumentos derivados de la topografía, el poblamiento y los posibles usos del camino. En el caso que nos ocupa, las dos horquillas documentadas pueden corresponder a dos periodos históricos diferentes, siempre considerando la inseguridad de estas atribuciones cuando no existe una relación directa con un asentamiento. La menor (1'20-1'21 m) encaja en la longitud del eje propia de los carros ibéricos (Araza, 2009: 85-86), aunque debe tenerse en cuenta que en algunos casos anchuras de entre 1'10 y 1'20 m se han considerado medievales (Sillières, 1990: 629-630), y que también se han documentado en las cercanías de canteras de los siglos XVIII y XIX, por lo que no siempre es segura su atribución. Por su localización cerca del yacimiento ibérico de

Ojos del Prado II, las rodadas de la partida de la Almenara podrían ser de este periodo; en el caso de la del Molino de Herragudo 1 (C. 1), esta atribución no puede considerarse segura por encontrarse aislada. Por su parte, la horquilla mayor (1'32-1'36 m) se aproxima al segmento considerado propio de la época romana imperial, que Sillières (1990: 626-630) sitúa entre 1'35-1'37 y 1'45-1'47 m. La anchura del eje de periodos posteriores no ha sido bien estudiada, por lo que no pueden hacerse comparaciones, aunque como veremos es probable que al menos una parte de estas rodadas pueda encuadrarse en los periodos medieval o moderno.

En primer lugar, cabe destacar que la variante meridional –que el arquitecto La Corte denominaba “Camino del Rodeo”– ha sido utilizada por diversas vías de comunicación durante diferentes periodos históricos. Como hemos visto anteriormente, por la Masada de Herragudo pasaba el Camino Real, que estuvo en uso hasta la finalización de la nueva Carretera de Aragón a mediados del siglo XIX. Teniendo en cuenta esta relación entre el núcleo poblacional y el eje via-



Figura 13. Croquis topográfico de las rodadas de la partida de la Almenara (C).



Figura 14. Rodadas situada en la cima del cerro de la partida de la Almenara (C).





Figura 15. Rodadas situadas en el extremo norte del cerro de la partida de la Almenara (C).

rio, es probable que al menos una parte de estos trabajos de acondicionamiento pueda fecharse en el largo periodo de uso de este camino, que según la documentación debe remontar cuando menos al siglo XIV. Más adelante, en el siglo XVI debió ser objeto de nuevos trabajos, pues el 12 de mayo de 1556 la ciudad de Valencia concertó con el ayuntamiento de Viver la construcción de un camino carretero que debía llegar hasta Teruel; pocos años después, el 2 de febrero de 1568, las poblaciones de Jérica y Viver firmaron una concordia que delimita sus términos municipales y el paso del camino real, en la que se especifica que es Viver quien tiene que hacerse cargo de su mantenimiento (Guerrero, 2003: 55).

Las necesidades cambiantes a lo largo de los siglos y el deterioro de los trabajos pueden explicar la presencia de tal concentración de ramales. No se conocen canteras próximas con las que puedan relacionarse al menos una parte de estos trabajos. De esta manera, podemos plantear la hipótesis de que el conjunto de carriles que hemos denominado C. 2, que se sitúan en el lado oeste y presentan una notable uniformidad, pueda pertenecer a este largo periodo. En cuanto a C. 1 y su variante C. 1b, que presentan unas características diferentes y una anchura del eje menor, de 1'20 cm, no es segura su datación, pero consideramos que podría ser más antigua que la anterior. Aunque esta medida se sitúa en la horquilla propia de los caminos ibéricos, dado que no existe una relación directa con un yacimiento de esta época, no es posible atribuirle dicho origen con seguridad.

La rodada próxima a la carretera N-234 queda desplazada de los trazados de los caminos anteriormente vistos. Por otra parte, el hecho de que presente una longitud del eje de 1'36 m, la mayor de las documentadas en todos los restos analiza-

dos, la aproxima a la horquilla propia del periodo romano. Ambas cuestiones le dan un carácter singular. Aunque no contamos con suficiente información para explicar su presencia en este lugar, podrían pertenecer a un ramal hasta ahora desconocido que arrancarían del camino Real a la altura de la Masada de Herragudo, para dirigirse hacia el camino Viejo de Aragón que procedente de Benafer llega hasta Pina de Montalgrao por el lado norte del Barranco del Hurón. Sin embargo, el hecho de encontrarse aislada no posibilita fecharla con seguridad en un periodo histórico concreto.

El análisis de los dos conjuntos principales nos permite confirmar su importancia como zonas de paso, dada las obras realizadas y la multiplicación de los carriles de tránsito. La existencia de estas zonas de alta densidad de rodadas, como la documentada en el Molino de Herragudo, se corresponde posiblemente con su ubicación en corredores utilizados para las comunicaciones durante largos periodos de tiempo, a lo que en algunos casos pueden añadirse funciones específicas como el transporte de piedra por la explotación de canteras cercanas. Ello puede explicar tanto la multiplicidad de trazados, como las diferencias de longitud del eje en las trazas conservadas. Dos ejemplos de este tipo de zonas los tenemos en Alcañiz (Teruel), en el recinto deportivo de Motorland de Aragón, donde los trabajos de J. A. Benavente (2012) previos a la construcción del circuito sacaron a la luz numerosos tramos de rodadas con longitudes del eje de 110-120 cm y 140 cm, y en Elche, en la partida de Ferriol, donde se han podido documentar múltiples trazas de rodadas que pueden explicarse tanto por el paso de un importante eje viario en la antigüedad, como por la presencia de numerosas canteras en la zona (Arasa, 2009).

Recordemos que la presencia de rodadas excavadas en la roca se ha señalado desde época ibérica. La función de estos caminos de carriladas es la misma que veremos en época romana, la de asegurar el paso de los vehículos en un plano rocoso, evitando el peligro de resbalar (Grenier, 1934: 368-377; Adam, 1996: 303). Su datación es segura cuando se sitúan a la entrada de los asentamientos, como en el caso más conocido del Castellar de Meca (Ayora, Valencia) (Broncano y Alfaro, 1990; 1997). En los alrededores de este yacimiento se han excavado varios tramos de caminos de carriladas en la partida de Los Malos Pasicos (Ayora), con una caja de 3 m de anchura, 0'70 m de profundidad y una longitud media del eje de 1'20 m (Rodríguez Morales, Lumbreras, 2010: 88-89). Una anchura del eje un poco mayor, de 1'24 m, la encontramos en El Molón (Camporrobles y Valencia), donde puede



verse un camino de acceso excavado en trinchera a la entrada del asentamiento (Lorrio, 2001: 164); algo mayor es la longitud del eje del Cabezo de Alcalá (Azaila, Teruel), de 1'28 m, que se pone en relación con la última fase de ocupación del *oppidum* destruido en el siglo I aE (Sillières, 1990: 628-629); y de 1'30 m en La Escuera (San Fulgencio, Alicante), con una datación anterior al final de la segunda guerra púnica (Abad y Sala, 2001: 218-220, lám. 61, fig. 125). El uso de esta técnica se generaliza en época romana, cuando se multiplican los casos conocidos. Para épocas posteriores se han publicado pocos estudios, aunque resulta evidente que siguió utilizándose.

En la comarca del Alto Palancia tan solo se conocían hasta ahora las rodadas de Árguinás, situadas en su límite SE, en el término municipal de Segorbe. Járrega (2000a: 194-196 y 289; 2001: 38-40) calcula la anchura del eje en 131 cm, medida muy próxima a la del grupo de la C. 2 del Molino de Herragudo, que queda por debajo de la horquilla señalada como propia de los carros de época romana, y las relaciona con la vía romana de *Saguntum* a *Caesaraugusta*. Esta escasez de trazas de caminos antiguos podía considerarse como una anomalía en el valle del Palancia, un corredor natural utilizado durante más de 2000 años por importantes vías de comunicación, que con los hallazgos que aquí presentamos queda compensada en parte. Sobre la cronología de los caminos anteriormente descritos, este mismo autor supone que el camino Viejo de Aragón, que de Benafer lleva a Pina de Montalgrao, “debió ser abierto en época ibérica o bien durante el primer siglo de la ocupación romana del territorio, como lo indican las fortificaciones que lo bordean”. Más adelante, en la “época imperial es posible que el camino discurriese por la vega de Jérica, por donde seguía en época medieval el camino real” (Járrega, 2000a: 212-218; 2001), de manera que plantea la posible existencia de una dualidad de caminos en la antigüedad. Los trazados propuestos, sin embargo, a penas cuentan con evidencias arqueológicas que los sustenten, lo que muestra el escaso nivel de desarrollo de los estudios sobre caminería antigua en la comarca.

Aunque ninguno de los restos analizados permite esclarecer cual fue la solución adoptada por los ingenieros romanos para salvar el escalón del Herragudo, el conjunto de carriladas del Molino del mismo nombre –que puede relacionarse con el Camino Real– señala el paso situado al oeste como el más usado desde la edad Media. Por tanto, parece también más probable que fuese este trazado el elegido anteriormente para el paso del primer cami-

no apto para vehículos de ruedas, posiblemente en época romana. Sin embargo, hoy todavía no contamos con evidencias arqueológicas que demuestren esta hipótesis.

## BIBLIOGRAFÍA

- ADAM, J.P. (1996): *La construcción romana. Materiales y técnicas*. León.
- AGUSTÍN BONAGA, F. y DÍAZ BENAGES, S. (2018): *La Carta Puebla de Viver*. Diputación Provincial de Castellón. Castellón.
- ARASA I GIL, F. (1992): *La romanización del Alto Palancia según la epigrafía*. Segorbe.
- ARASA I GIL, F. (2009): “Els camins antics de la partida de Ferriol d’Elx (el Baix Vinalopó)”. *Lucentum*, XXVIII: 75-88. Alicante.
- BENAVENTE, J. A. (2012): *Antiguos caminos carreteros y rodadas en el Bajo Aragón*. Historias del Bajo Aragón. (<https://historiasdelbajoaragon.wordpress.com/2012/05/30/antiguos-caminos-carreteros-y-rodadas-en-el-bajo-aragon/>) (consulta: 28/08/2015).
- BRONCANO, S. y ALFARO, M. (1990): *Los Caminos de Ruedas de la Ciudad Ibérica de “El Castellar de Meca” (Ayora, Valencia)*. EAE, 162. Madrid.
- BRONCANO, S. y ALFARO, M. (1997): *Los accesos a la ciudad ibérica de Meca mediante sus caminos de ruedas*. SIP. STV, 92. Valencia.
- CASSAUS, F. A. (1693): *El Reyno de Valencia, dividido en sus dos gobiernos que son Valencia y Orihuela, y dos tenencias, que son Xátiva y Castellón*. Valencia.
- CAVANILLES PALOP, A. J. (1795-97), *Observaciones sobre la historia natural, geografía, agricultura, población y frutos del Reyno de Valencia*. Madrid.
- ESCRIVANO, J. M. (1767): *Itinerario Español, o Guia de Caminos, para ir desde Madrid à todas las Ciudades, y Villas mas principales de España; y para ir de unas Ciudades à otras; y à algunas Cortes de Europa*. Madrid.
- FERNÁNDEZ, H. y GÓMEZ, A. (2008): *Memoria arqueológica final. Excavación villa romana El Prado de Viver (Castellón)*. Memoria inédita.
- GÓMEZ CASAÑ, R. (1986): *La Historia de Xèrica de Francisco del Vayo*. Edición y estudio. Segorbe.
- GRENIER, A. (1934): *Manuel d’archéologie gallo-romaine. 2. L’archéologie du sol. 1. Les routes*. Paris.
- GUERRERO CAROT, F. J. (2003): *Viver de las Aguas: una aproximación histórica*. Viver.

- JÁRREGA DOMÍNGUEZ, R. (1996): "Las vías de comunicación de época romana en el Alto Palancia (Iª parte)". *Boletín del Instituto de Cultura Alto Palancia*, 3: 21-38. Segorbe.
- JÁRREGA DOMÍNGUEZ, R. (1997): "Las vías de comunicación de época romana en el Alto Palancia (IIª parte)", *Boletín del Instituto de Cultura Alto Palancia*, 4: 19-32. Segorbe.
- JÁRREGA DOMÍNGUEZ, R. (2000a): *El Alto Palancia en la época romana*. Castellón.
- JÁRREGA DOMÍNGUEZ, R. (2000b): "Un miliario romano en Segorbe: nuevos datos sobre la vía romana de *Saguntum* a *Caesaraugusta*", *Boletín del Instituto de Cultura del Alto Palancia*, 11: 33-40. Segorbe
- JÁRREGA, R. (2001): "La vía romana de *Saguntum* a *Caesaraugusta* en la comarca del Alto Palancia: estudio arqueológico". *Millars: espai i història*, 24: 36-58. Castellón.
- LEDO CABALLERO, A. C. (2005): *La calzada Arse/Saguntum-Celtiberia: estudio histórico-arqueológico*. Real Academia de Cultura Valenciana. Valencia.
- LÓPEZ DE VARGAS, T. (1788): *Mapa Geográfico del Reyno de Valencia*. Madrid.
- LORRIO, A. J. (2001): "El poblado y la necrópolis de El Molón (Camporrobles, Valencia)". *Los íberos en la comarca de Requena-Utiel (Valencia)*: 51-170. Alicante.
- MIRET I SANS, J. (1918): *Itinerari de Jaume I "El Conqueridor"*. Barcelona [2007].
- MOLINA, M. (2018): *Memoria arqueológica final. 1ª Campaña de excavaciones en la villa romana de El Prado de Viver (Castellón)*. Memoria inédita.
- RODRÍGUEZ MORALES, J. y LUMBRERAS, M. (2010): "La calzada ibérica de "los Malos Pasicos" (Ayora, Valencia) y la red viaria antigua en torno al Castellar de Meca". *Lucentum*, XXIX: 81-107. Alicante.
- SANCHIS DEUSA, C. (1993): *Els ponts valencians antics*. València.
- SANCHIS DEUSA, C. (2000): "La carretera de Aragón (Sagunt-Teruel): 1791-1862", *Cuadernos de Geografía*, 67/68: 167-189. València.
- SILLIÈRES, P. (1983): "Ornières et voies romaines". *Caesarodunum*, XVIII: 37-45.
- SILLIÈRES, P. (1990): *Les voies de communication de l'Hispanie Méridionale*. Paris.
- VILLUGA, P. J. (1546): *Reportorio de todos los caminos de España*. Medina del Campo [Madrid, 1950].