

21^a
edició

Jornades de Cultura Popular

Edifici Menador Espai Cultural de Castelló

“Patrimoni històric.
El Castelló iberoromà”

9, 10 i 11
de novembre
de 2018

Disseño i Dissenys by  MilkmanDesign™ www.milkmandesign.com



Ajuntament
de Castelló
Regidoria de Cultura



CASTELLÓ

Ponències i Comunicacions

JORNADES MUNICIPALS DE CULTURA POPULAR A LA CIUTAT DE CASTELLÓ

Col·lecció Monografies de l'Institut d'Etnografia i Cultura Popular



**Ajuntament
de Castelló**
Regidoria de Cultura

PROGRAMA

9, 10 i 11 DE NOVEMBRE DE 2018
Patrimoni històric. El Castelló ibero-romà

Institut Municipal d'Etnografia i Cultura Popular
<http://www.castelló.es>

DIVENDRES, 9 DE NOVEMBRE

- **17.30: Recepció i lliurament dels materials als participants.** Edifici *Menador*, *Espai Cultural*, plaça Horts dels Corders, 4 · 12001 Castelló.
- **18.00: Acte d'obertura** de les jornades, a càrrec d'**Henri Bouché Peris**, director de les jornades.
- **18.30: Conferència inaugural** a càrrec de **Carmen Aranegui Gascó**, catedràtica d'Arqueologia de la Universitat de València, sobre el tema "*Sagunt som tots*".
- **20.00: Inauguració de l'exposició** "*Patrimoni històric. El Castelló ibero-romà*" al Museu d'Etnologia de Castelló.

DISSABTE, 10 DE NOVEMBRE

- **9.30: Ponència** a càrrec d'**Arturo Oliver Foix**, llicenciat en Geografia i Història per la Universitat de València, doctor en Arqueologia per la Universitat de Barcelona. Servei d'Investigacions Arqueològiques i Prehistòria (SIAP) de la Diputació de Castelló sobre el tema "*Cultura ibèrica i cultura popular*".
- **10.20:** Col·loqui i comunicacions.
- **11.00:** Pausa.

- **11.30: Ponència** a càrrec d'**Anna Viciach i Safont**, llicenciada en Geografia i Història per la Universitat de València i Diplomada en Conservació i Restauració de Béns Culturals de Catalunya, sobre el tema "*Poblat ibèric de Sant Josep a la Vall d'Uixó*".
 - **12.30: Didàctica** a càrrec de **Claudia Zaragoza Serrano**, llicenciada en Història, Universitat Autònoma de Barcelona, Doctora en Història Antigua, sobre el tema "*Aplicacions didàctiques al món ibero-romà*".
 - **14.00:** Pausa.
 - **16.30: Ponència** a càrrec de **Ferran Arasa i Gil**, professor titular del departament de Prehistòria i Arqueologia, llicenciat en Geografia i Història, doctor en Història per la Universitat de València, sobre el tema "*La via Augusta per terres de Castelló*".
 - **17.20:** Col·loqui i comunicacions.
 - **18.00:** Pausa.
 - **18.30: Ponència** a càrrec de **Ramón Járrega Domínguez**, Doctor per la Universitat Autònoma de Barcelona, arqueòleg investigador de l'Institut Català d'Arqueologia Clàssica (ICAC) a Tarragona, sobre el tema "*El comerç i l'economia al territori de Sagunt i a la Plana en època romana*".
 - **19.20:** Col·loqui i comunicacions.
- (*) En les ponències, comunicacions i col·loquis Joan Josep Trilles serà el relator.

DIUMENGE, 11 DE NOVEMBRE

- **Visita a la vil·la romana de Vinamargo** a càrrec de Joaquín Alfonso Llorens, arqueòleg director de les excavacions (esmorzar no inclòs).
- **9.30:** Punt de trobada: plaça de Santa Clara.
- **10.00: Vinamargo.**
- **12.00:** Visita complementària de les Jornades a la col·lecció permanent d'Arqueologia del Museu de Belles Arts.
- Dinar (optatiu).

S'expedirà un certificat de 20 hores a qui el sol·licite

V LA VIA AUGUSTA PER TERRES DE CASTELLÓ

Ferran Arasa

Universitat de València

INTRODUCCIÓ

La Via Augusta és l'eix de comunicacions més important d'Hispània en època romana. El seu caràcter estratègic rau en el fet que feia el paper de col·lector, de via principal a la qual conflüïen les principals artèries que vertebraven el territori peninsular, i que connectava amb altres vies que a través del sud de França i Itàlia possibiliten la comunicació amb la capital de l'Imperi. La seua construcció per iniciativa de l'emperador August degué formar part d'un ambiciós programa de reestructuració territorial, els tres eixos fonamentals del qual eren la fundació de noves ciutats, la construcció de carreteres que les comunicaven i la parcel·lació de grans superfícies de terreny per al seu repartiment entre els soldats llicenciats. Possiblement el va engegar en el curs del seu darrer viatge a Hispània entre els anys 16 i 14 aC, després de la finalització de la conquesta amb la derrota dels Càntabres (Arasa i Rosselló, 1995; Morote, 2002; Esteve, 2003; Arasa, 2006, 2012 i 2018).

La seua construcció, segons una tècnica documentada en nombroses excavacions (Moreno, 2004), degué efectuar-se en dues grans fases corresponents a les províncies que travessava: primer la Tarraconense, que depenia directament de l'emperador, i a continuació la Bètica, que depenia del Senat. Els mil·liaris de la via trobats en cada una d'aquestes províncies tenen una datació diferent, que possiblement correspon a la finalització dels treballs: els de la Tarraconense daten dels anys 8-7 aC i els de la Bètica són de l'any 2 aC. La seua longitud devia ser pròxima als 1.500 km, ja que no seguia la ruta més curta entre els seus dos extrems: al nord el *Summus Pyrenaeus*, on estava el principi (*caput viae*) i es començava a comptar la distància, i al sud la ciutat de *Gades* (Figura 1).

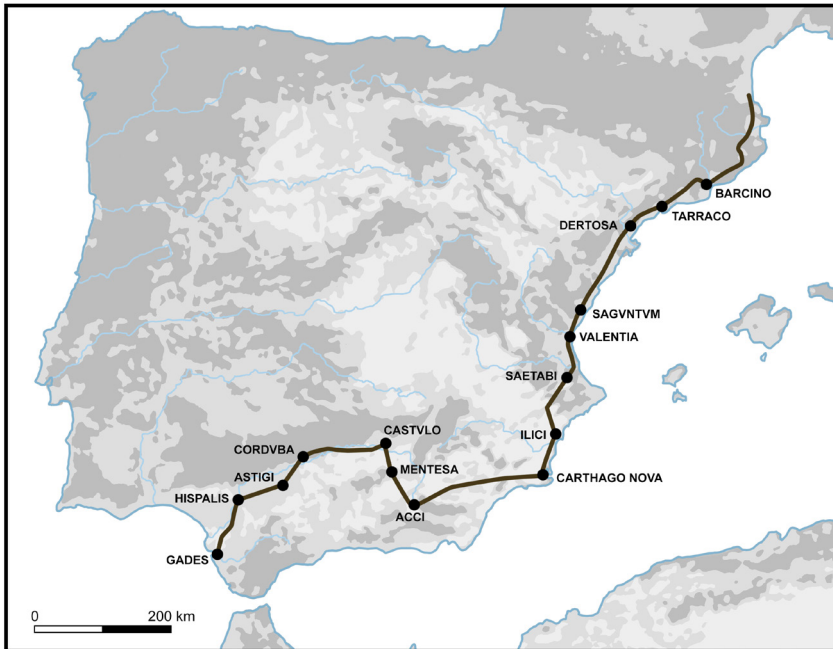


FIGURA 1: Traçat general de la Via Augusta (Dibuix: E. Flors)

La Via Augusta estava dotada de la infraestructura pròpia del sistema públic de transport de l'Imperi, l'anomenat *vehiculatio* o *cursus publicus*. Aquest només s'implantava en les vies de caràcter estratègic, que normalment eren construïdes per l'exèrcit a càrrec de l'erari públic. Constava d'una xarxa de postes que permetien el canvi de cavalls per als missatgers (*mutationes*) i d'hostals per a menjar i descansar (*mansiones*), que només podien utilitzar els membres de l'administració als quals se'ls donava un salconduit. Aquestes instal·lacions es construïen en les ciutats per on passava la via, que eren final d'etapa, però sobretot en els llargs trams en què aquesta seguia pel medi rural. Els noms d'aquestes estacions de posta i les distàncies que les separaven foren recollits pels itineraris antics, uns documents de diverses classes que han arribat fins als nostres dies (Roldán i Caballero, 2014), entre els quals destaquen els Vasos de Vicarello, que daten dels segles III-IV dC (Schmidt, 2011). En el tram de la via que travessa el territori valencià hi ha 15 estacions de posta, de les quals 4 són ciutats ben conegudes: *Saguntum* (Sagunt), *Valentia* (València), *Saetabis* (Xàtiva) i *Ilici* (l'Alcúdia, Elx). Les altres 11 estacions estaven situades en el medi rural i és més difícil identificar-les. Entre aquestes n'hi havia de caràcter oficial, com possiblement era el cas –entre les situades en terres castellonenques– d'*Intibilis*, *Ildum* i *Sebelacus*; i també establiments privats, com tal vegada *Novlas/Nova* (Figura 2). Les dues primeres tenen topònims d'origen ibèric, mentre que les altres són llatins (Arasa i Vicent, 1981).

La via estava fitada amb mil·liaris, que eren unes columnes de pedra del terreny de 2-3 m d'alçària, amb un diàmetre de 50-80 cm i una base que en permetia



	capitulum	ITINER	capitulum	ARIVM	capitulum	AGADES	capitulum	ROMAM	capitulum
		ADPORTVM XXIII		VALENTIAM XX		AMBRVSSVM XV		PAMBRVM XX	
		HASTAM XVI		SAGYNTVM XVI		NEMAVSVM XV		PLACENTIAM XVI	
		VGIAM XXVII		ADNOVLASXXIII		VGERNVM XV		FLORENTIAM XV	
		ORIPPVM XXIII		ILDVM XXII		ARELATA VIII		PARMAM XXV	
5		HISPALIM VIII		INTIBILIM XXIII		ERNAGINVM VI		LEPIDVMREGIVMXXIII	
		CARMONEM XXII		DERTOSAM XXVII		CLANVM VIII		MVTINAM XVII	
		OBVCLAM XX		SVBSALTYM XXXVII		CABELLIONEM XII		BONONIAM XXV	
		ASTIGIM XV		TARRACONEMXXV		APTAMIVLIAM XII		CLATERNVM X	
		ADARAS XII		PALFVRIANA XXVI		CATVIA CIAM XII		FORVMCORNELI XIII	
10		CORDVBAM XXIII		ANTISTIANAMXIII		ALAVNVM XVI		FAVENTIAM X	
		AD X		X		ADFINES XVII		SEGVSTERONEMXXIII	
		EPORAM XVII		ARRAGONEM XX		ALABONTEM XVI		CESENAM XIII	
		VCIESEM XVIII		SEMPRONIANA VIII		VAPPINCVM XVIII		ARMINVM XX	
		ADNOVLAS XIII		SETERRAS XXIII		CATVRIGOMAGXXII		PISAVRVM XXIII	
15		CASTVLONEMXIX		AQVIS VOCONTISXV		EBVRO DVNVXXVII		FANVMFORTVNAE VIII	
		ADMORVM XXIII		GERVNDAM XII		RAMAM XVII		FORVMSEMPRONIXVI	
		II SOLARIA XIX		CILNIANA M XII		BRIGANTIVMXXVII		ADCALEM XXVII	
		MARIANA XX		IVNCARIA M XV		DRVANTIVM XI		HESIM XIII	
		MENTESAM XX		IN PYRAENEVM XVI		SEGVSIONEMXXIII		HELVILLVM X	
20		LIBISOSAMXXIII		RVSCINONEMXXV		OCELVM XXVII		NVCERIA M XV	
		PARIETINIS XXII		COMBVSTA VI		TAVRINIS XX		MEVANIAM XIX	
		SALTIGIM XVI		NARBONEM XXXII		QVADRATA XX		ADMARTIS XVI	
		ADPALEM XXXII		BAETERRAS XVI		RIGOMAGVM XVI		NARNIAM XVIII	
		ADARAS XXII		CESSERONEMXIII		CVTTIAS XV		OCRICLO XII	
25		SAETABIM XXVIII		FORVMDOMITIXVIII		LAVMELLVMXIII		ADXX XXIII	
		SVCRONEM XVI		SEXTANTIONEMXV		TICINVM XXI		ROMAM XX	
		SVM	basis	MP	basis	CCCC	basis	XXXX	basis

FIGURA 2: Fotografia i calc del vas de Vicarello *Itin. Vicar. I* (CIL XI 3281), on es poden veure els topònims de les postes que hi havia entre *Dertosa* i *Saguntum* (Schmidt, 2011)

l'assentament. En la seua superfície es troben inscrits els textos en què figuren el nom de la via, la distància que els separava del lloc on començava la numeració (*caput viae*), i el nom de l'emperador amb la seua filiació, sobrenoms, títols i magistratures que permeten conèixer l'any concret en què es van erigir i, per tant, datar les diferents actuacions viàries (Figura 3). Les distàncies es calculaven en *milia passuum* (*mp*), mil passes (1.478,5 m), d'on ve el nom del monument (*miliarium*). Al País Valencià se'n coneixen 25 d'atribució segura, dels quals 19 s'han trobat a les comarques del nord, entre Traiguera i Xilxes, encara que alguns ja no es conserven (Arasa, 1992; Corell, 2005; Schmidt i Campedelli, 2014). Entre aquests, quatre estan de-



FIGURA 3: Mil·liari de l'Hostalot (Vilanova d'Alcolea), dedicat a l'emperador Caracal·la (213-214)

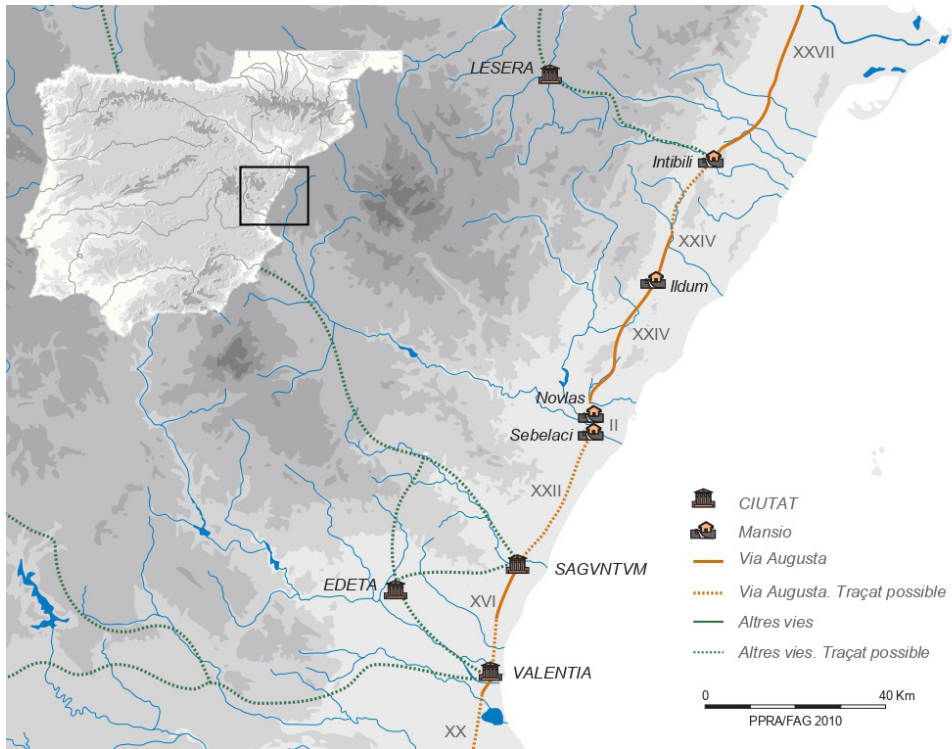


FIGURA 4: Traçat de la Via Augusta per les comarques castellonenques

dicats als emperadors Caracal·la (213-214), Deci (250), Trebonià Gal (252) i Galeri (293-311). El topònim de la via figura en cinc monuments i les distàncies apareixen en quatre: en el de les Coves de Vinromà era de 278 *mp*, i en el de Vilanova d'Alcolea és de 283 *mp*; en altres dos es troba incompleta o la lectura és insegura: el de Borriol, on pot restituir-se amb reserves la xifra 298 *mp*, i el de Castelló de la Plana, on pot completar-se com a 305/6 *mp*.

En el seu traçat per terres castellonenques, la via alterna els corredors interiors i les planes litorals, amb un traçat paral·lel a la costa en direcció SSO. Al sud del riu Ebre, des de la ciutat de *Dertosa* la via segueix el corredor interior de la Galera i entra en terres valencianes travessant el riu de la Sénia per Sant Joan del Pas. Per les comarques del Baix Maestrat i la Plana Alta continua per l'anomenat corredor central, on passa per les poblacions de Traiguera, la Jana, Sant Mateu, la Salzadella, les Coves de Vinromà, Vilanova d'Alcolea, Bell-lloc, Cabanes, Vilafamés i la Pobla Tornesa, des d'on cerca l'eixida al pla litoral a través del corredor de Borriol. En aquest primer tram, el seu traçat –assenyalat per les troballes de mil·liaris– transcorre per l'interior i allunyat de les planes litorals, per on va seguir el camí en períodes històrics posteriors com l'andalusí o el segle XVIII, del qual prové la xarxa viària actual. A continuació segueix per la Plana per Castelló amb un traçat prou segur fins al riu Millars per Castelló de la

Plana i Almassora, i després continua –potser seguint en part la carretera N-340– per les poblacions de Vila-real, les Alqueries, Nules, Moncofa, Xilxes, la Llosa i Almenara, des d'on entra al Camp de Morvedre i arriba a la ciutat de *Saguntum*. En total, són 19 els municipis castellonencs per on passa la via.

EL TRAÇAT DE LA VIA ENTRE *DERTOSA* I *ILDUM*

Segons els itineraris, el tram comprés entre les ciutats de *Dertosa* i *Saguntum* tenia una longitud de 97 *mp* (143,4 km), amb 4 estacions de posta: *Intibilis*, *Ildum*, *Novlas/Nova* i *Sebelacus*; les dues darreres només estan separades 2 *mp*, de manera que pot considerar-se que formaven part d'una mateixa etapa. Així doncs, entre aquelles ciutats hi havia 4 jornades de camí, amb tres postes per al descans: *Intibilis*, *Ildum* i *Sebelacus* o *Novlas/Nova* (Figura 4). Entre *Dertosa* i la posta d'*Intibilis* hi ha una primera etapa de 27 *mp* (39,9 km). Aquesta distància s'acompleix en terres del Baix Maestrat, i el primer assentament romà conegut a la vora de la via és Traiguera, per la qual cosa és molt probable que la posta estiguera situada en aquesta població. *Intibilis* és un topònim ibèric que ja apareix citat l'any 215 aC en les operacions militars de la Segona Guerra Púnica (Arasa, 2001).

Des de *Dertosa* la via es dirigeix cap al sud cercant la plana de la Galera i després girava cap al SO seguint la carretera TV-3319 fins al terme municipal d'Ulldecona, des d'on travessava el riu de la Sénia per Sant Joan del Pas. Ací el riu va prou encaixat i el camí descriu algunes ziga-zagues per a poder guanyar el desnivell existent als dos costats. Les excavacions realitzades a 130 m al sud del riu, prop del mas de Don Joan, amb motiu de la instal·lació del gasoducte del dipòsit de gas Castor l'any 2011, van permetre comprovar que per davall de la pista actual es conserven restes constructives d'un camí antic de 6,10 m d'amplària que poden identificar-se amb la Via Augusta (Mancha, 2012) (Figura 5). Entre el terme municipal de Godall i el tram de la carretera CV-11 que passa per Traiguera, la via manté un traçat prou rectilini de més de 9 km amb lleugeres inflexions. El pas del camí històric pel lloc on es troba el gual fou la causa de la formació del llogaret de Sant Joan del Pas.

Després de travessar el riu, el camí remunta l'escàs desnivell del seu marge meridional per una rampa excavada en el conglomerat natural i entra en terres valencianes per la cota dels 180 m. A partir d'ací el camí del mas de Don Joan segueix un traçat rectilini de 2,3 km que fa de partió entre els termes municipals de Sant Rafel a l'oest i Traiguera a l'est, fins a la unió amb el camí de Traiguera al Pas. Des d'ací, la via presenta una lleugera inflexió cap al SE i segueix amb un traçat prou rectilini de 2,4 km fins al barranc Fondo, des d'on continua fins a l'encreuament amb el camí de la Fusta que es dirigeix cap a la costa, poc després de travessar la carretera CV-11 que ve de Sant Rafel. En tot aquest tram el camí s'ha refet en diverses ocasions, raó per la



FIGURA 5: Excavació de l'any 2011 a la Via Augusta al sud del riu de la Sénia (Fotografia: S. Mancha)

qual han desaparegut les restes de la via com les assenyalades per J. J. Senent en 1923.

Poc abans d'arribar al barranc Fondo, situat a 1,6 km de l'encreuament amb el camí de la Fusta, en alguns punts del conglomerat rocós s'observen roderes que poden ser antigues. A partir d'ací el camí està asfaltat i segueix un traçat més irregular. Més endavant travessa el barranc de Barbiguera, que presenta un important desnivell, on descriu una àmplia essa amb llargues i pronunciades costeres pels dos costats. Al sud de l'encreuament amb el camí del Mas d'en Cabanes va girant cap a l'oest i comença a davallar suaument per les terrasses del riu Cervol fins al camí que el voreja.

La via travessava el riu a gual, com possiblement ho feia en tots els accidents fluvials del nostre territori, i en el cas del Cervol tenim un dels millors exemples estudiats d'un *vadum* (Arasa, 2010). El riu va profundament encaixat i el desnivell existent entre les terrasses superiors i el seu ampli llit arriba a 27 m, de manera que el camí es veu obligat a seguir llargues rampes excavades en el conglomerat natural per a salvar-lo, que en l'extrem superior s'han eixamplat amb maquinària. El camí travessa el llit del riu diagonalment en direcció SO per un gual modern de formigó. En el marge sud, on el desnivell és de 15 m, el camí descriu igualment una suau essa i adopta ini-

cialment un traçat en rampa, amb una profunda trinxera que va ser eixamplada per al pas de vehicles. L'últim tram de la rampa és un camí de 3 m d'amplària, i poc abans d'arribar a dalt de tot es veu la roca que sembla estar retallada.

A continuació el camí segueix en direcció SO en un tram d'1,3 km paral·lel a la carretera CV-11 que travessa l'assagador del Bovalar. En aquesta zona, a uns 4 km de Traiguera, a la partida del collet Roig es va trobar el que fins ara és el primer mil·liari conegut en territori valencià. Més endavant la via comença a girar suaument cap al SO aproximant-se al barranc dels Camps, que devia travessar per on ho fa la carretera. Més endavant ha desaparegut per les obres d'ampliació d'aquesta. A 1,9 km al NE de Traiguera, a l'encreuament amb el camí d'Ulldecona, es trobava part d'un mil·liari que va servir de base per a una creu, conegut com la Creueta, que avui es conserva al Museu de Traiguera (Arasa, 1996). Cap al sud, el camí Vell de Traiguera girava cap a l'oest i s'aproximava a la població passant pel costat de la Font i travessant el barranc homònim, per a pujar pel carrer del mateix nom fins a la lloma que aquella ocupa, situada a una altitud de 271 m.

Per la distància que la separa de *Dertosa*, la posta *Intibilis* pot reduir-se amb moltes probabilitats a Traiguera, situada en un lloc elevat que fou ocupat en els períodes del Ferro Antic i Ibèric (Rosas, 1987; Barrachina, Laguna i Bautista, 2012). De més a més, és el primer assentament romà que avui coneixem pel qual passa la via al sud del riu de la Sénia. El jaciment d'època imperial pot localitzar-se entre l'església, el carrer de la Font i els peus del vessant est de la lloma on es troba la població. No molt lluny d'aquesta es va trobar una figura de Mercuri del segle I aC (Figura 6), avui conservada al Museu Arqueològic Nacional (Arasa, 2008).

Entre Traiguera i la Jana –separades poc més de 3 km– la carretera N-232 se superposa en bona part al camí vell i només se'n conserven alguns trams curts. En línies generals la calçada devia seguir el mateix traçat que el camí medieval a través d'una zona amb desnivells suaus. La població de la Jana també està situada en una elevació suau situada a poc més de 300 m. Per a arribar-hi, des del barranc de les Esquiroles, situat a 1,9 km, la via salva un desnivell de més 60 m. També en aquesta població es coneix la troballa de restes romanes al carrer Sant Francesc i a la plaça Major, on va aparèixer una figura de bronze que representa Hèrcules *promachos* (combatent), amb la clava en actitud amenaçadora i una clara funció protectora (Arasa, 2008).



FIGURA 6: Figura de bronze que representa el déu Mercuri trobada a Traiguera (el Baix Maestrat) (Fotografia: Museu Arqueològic Nacional)

Des d'*Intibili* l'Anònim de Ravenna esmenta una via que es dirigia cap al NO per *Contrebia* cap a *Caesaraugusta*, que devia passar per la ciutat romana de *Lesera* (Forcall), l'única coneguda fins ara en terres castellonenques. Doncs bé, per raons topogràfiques aquesta via és molt improbable que començara més al sud de la població de Traiguera, de manera que l'itinerari assenyalaria l'encreuament a la posta *Intibili*, però la cruïlla real es trobaria més endavant.

Des de la Jana l'única traça amb continuïtat en direcció SSO és la formada per la carretera CV-10, que segueix en línia recta per un terreny pla cap a la rambla de Cervera. En un tram d'1,5 km de llargària fins a l'encreuament amb l'assagador de les Llacunes no hi ha una altra alternativa possible, però en aquest punt l'assagador de les Pedres se separa de la carretera i pren direcció SO cap a Sant Mateu, on es coneix com el camí de la Jana. Aquest és el traçat que tradicionalment se li ha donat a la Via Augusta, que es correspon amb seguretat al camí reial almenys d'època dels Àustries i possiblement de l'Edat Mitjana. La seua construcció pot explicar-se per la importància que aquesta població va assolir com a cap de la governació de l'orde de Montesa.

En la mateixa bifurcació entre l'assagador de les Llacunes i la carretera CV-10 es trobava la pedra Alta, un molló que ara es conserva a la Jana. Encara que s'ha considerat un mil·liari, la seua identificació és molt dubtosa, tant per la forma com per la inscripció, que sembla moderna. La seua localització ha servit per a argumentar l'antiguitat d'aquest assagador i el pas de la via per Sant Mateu, població on tradicionalment s'ha localitzat la posta *Intibili*. Prop d'aquest encreuament es troba la vil·la romana de les Carrasques (la Jana), on també s'ha proposat reduir aquesta posta (Rosas, 1995). Sant Mateu, com ja va assenyalar l'historiador M. Betí, té un origen romà, la qual cosa han confirmat les excavacions modernes. Però la seua identificació amb *Intibili* és molt improbable per l'excessiva distància que la separa de *Dertosa*, i sobretot perquè la via s'ha identificat per l'est i allunyada de la població. De fet, és el camí Real el que abandona el traçat rectilini de la via al sud de la Jana i torna a buscar-lo al sud de Sant Mateu, fet que indica que aquest és anterior.

Des de la bifurcació de l'assagador de les Llacunes, la carretera CV-10 segueix en un tram rectilini al llarg de 2,5 km fins a l'encreuament amb l'assagador de les Bidofes, on gira lleugerament cap al SO, per a recuperar la direcció inicial SSO en un altre tram recte de 2,2 km fins a l'encreuament amb la carretera CV-135 que va a Cervera del Maestre. Aquesta és una zona de terreny pla amb suaus ondulacions que no presenta cap dificultat per al camí, que puja lleugerament fins als 312 m. El pas de la rambla de Cervera no presenta cap dificultat perquè ací el llit és ample i l'accés des dels seus marges resulta fàcil; per tant, devia efectuar-se a gual possiblement pel mateix punt on ho fa la carretera. A l'altre costat, després de l'encreuament amb el camí de Morella, la carretera CV-10 presenta un pendent suau que s'eleva fins a 331 m a l'altura de la cruïlla amb la carretera CV-135.

En aquest punt, de la carretera arranca un camí rectilini de poc més d'1,1 km que travessa una zona de relleu accidentat en direcció SO entre les partides dels Patxols i dels Molins, per on la carretera dibuixa unes grans voltes. Aquest tram mostra l'existència d'un itinerari antic que va ser aprofitat per la carretera, possiblement la Via Augusta, la presència del qual no està condicionada per la proximitat de la població medieval de Sant Mateu. Com veurem més endavant, la troballa de restes de la via al camí de les Llacunes, situat més cap al sud, que pertany a aquest mateix itinerari, en prova l'origen romà. Aquest tram presenta grans desnivells i rampes pronunciades.



FIGURA 7:
Traça rectilínia de la via al terme municipal de Sant Mateu

Primer travessa una depressió i després s'enfila a una llima que travessa perpendicularment per una trinxera excavada en el terreny, des de la qual davalla fins a unir-se de nou amb la carretera CV-10 (Figura 7).

La via torna a aparèixer al SSO del cementeri de Sant Mateu, on hi ha un camí que descriu una suau volta per a travessar el riu del Palau i a continuació segueix en línia recta amb una llargària superior als 4 km. En el seu traçat s'observen dos lleugers canvis de direcció després de travessar el riu de la Mare de Déu i la séquia de les Llacunes. Té una amplària mitjana de 3,5 m i està asfaltat des del seu extrem nord fins al gual del riu de la Mare de Déu, a partir del qual és de terra en un tram que s'ha regularitzat, fins a l'encreuament amb un camí que ve de la població en direcció SSE que deu ser l'antic camí reial que venia de Sant Mateu i torna a unir-se a la via. A partir d'ací torna a estar asfaltat fins a la seua unió amb la carretera CV-10, que se li superposa en un tram de 650 m i travessa el barranc del Parat. Després voreja una depressió inundable, coneguda com el fondo de la Llacuna, amb un traçat rectilini d'1,5 km, on sembla haver servit de límit entre la zona inundable a l'oest i la conrada a l'est. A poc més de 300 m al sud del límit entre els termes municipals de Sant



FIGURA 8: Excavació de la via a la Salzadella l'any 2014 (Fotografia: R. Pérez Milián)

Mateu i la Salzadella, al camí de les Llacunes es veu una renglera de pedres de 22 m de llargària que deu correspondre a un dels murs de contenció de la via (*umbones*) que prova l'origen romà del camí.

Després d'entrar al terme municipal de la Salzadella el seu traçat esdevé més sinuós i presenta una lleugera desviació cap al SO per la depressió de les Llacunes. Més endavant se li uneix per aquest costat el camí de la séquia Grossa i travessa l'antic assagador de Santa Bàrbara prop d'aquesta ermita. Ací l'antic camí de la Salzadella a Tírig s'ha transformat en carretera, i en el curs de les obres l'any 2014 es va excavar un tram curt de la via (Pérez Milián i Arasa, 2016) (Figura 8). Aquest camí segueix per la vora oest de la séquia Grossa, travessa el camí de les Hortes i continua en un tram recte fins al camí de la Teuleria on s'interromp, tot just a l'altura de la població. Possiblement, en aquesta zona el camí romà ha desaparegut a conseqüència de les freqüents inundacions, i també pel fet que el camí real seguia per l'est cap a la Salzadella, lluny de les Llacunes. Possiblement seguia per la partida dels Freginals, entre la séquia Grossa i la desviació de la carretera CV-10 a l'altura de la població, separades poc més de 400 m, per on giraria cap al sud per a evitar el riu Segarra en una zona on el pla s'estreny entre la serra de la Solana i les talaies d'Alcalà, fins a travessar primer el camí de la Font Vella i poc més endavant el barranc de la Font d'en Seguer.

Així doncs, entre la Jana i la Salzadella, la Via Augusta pot seguir-se per l'existència d'algunes traces que configuren un itinerari caracteritzat per la presència de la línia

recta, tant en les zones planes on és més evident com en les zones amb un relleu suau. Després de travessar la rambla de Cervera es desvia lleugerament cap al SO per a evitar el riu Benifarguell que descriu un pronunciat meandre i, ja al sud de Sant Mateu, recupera la direcció SSO. Com hem vist, tres són les evidències arqueològiques que proven aquest traçat: el pas a trinxera d'una lloma abans de travessar el barranc de les Piques, a l'ENE de Sant Mateu; la filera de pedres d'un dels seus murs de contenció que resulta visible en el camí de les Llacunes; i finalment l'excavació d'un tram de la via a l'extrem meridional d'aquest camí.

Al sud de la Salzadella queden traces del camí Real que travessen la carretera CV-10, primer a l'oest d'aquesta i després a l'est, que freqüentment s'han identificat amb la Via Augusta, però no sembla probable que es corresponga amb aquella al nord del camí de la Font Vella i potser fins al barranc de la Font d'en Seguer, on el gual podria ser d'origen romà i després haver-se reaprofitat per al pas del camí Real. Al sud de l'esmentat barranc el camí passa pel costat de la depuradora i d'un peiró i travessa de nou la carretera. Segueix un tram d'1,4 km paral·lel a aquella pel seu costat est. En el pas del barranc de la Piquera pareix que el terreny s'ha rebaixat. Més endavant s'aproxima molt a la carretera i possiblement el seu traçat s'haja ocupat per l'ampliació d'aquesta, de manera que avui només trobem una via de servei. Finalment desapareix davall l'asfalt. En tot aquest tram el corredor s'estreny força, de manera que l'espai restant entre els estreps de les talaies d'Alcalà a l'est i el riu Segarra a l'oest és mínim, i per això es dona aquesta superposició de vies de comunicació. Ací el terreny va davallant fins als 260 m quan entra al terme municipal de les Coves de Vinromà.

Cap al sud, aquest camí se separa un poc de la carretera i segueix dibuixant una llarga recta quasi paral·lela a aquesta que en un primer tram es coneix com el camí de les Llargueres per dirigir-se cap a aquesta partida. En el seu últim tram va girant suaument cap al sud i segueix per la vora d'un barranquet que travessa fins a morir en un camí perpendicular que porta cap al molí Matutano. Es tracta molt possiblement d'una traça de la via per aquest pla on afronten els termes municipals de la Salzadella i les Coves de Vinromà, separats en aquest punt pel riu Segarra. A continuació, ja al terme de la segona població, no s'observen més traces en un tram de 2 km, de manera que el traçat de la via deu haver-lo ocupat la carretera CV-10 seguint la mateixa recta que s'estén fins a l'altura del Molinet. La proximitat del riu Segarra a les llomes que tanquen el corredor per l'oest no deixa més possibilitats per al seu pas. D'ací endavant, per tot el terme de les Coves, a penes en queden restes que puguin confirmar-ne el traçat.

A l'altura del Molinet, el riu Segarra descriu un pronunciat meandre cap a l'oest que el porta als peus de les llomes que tanquen el corredor per aquest costat. A partir d'ací el camí només pot seguir dos traçats: travessant el riu per la banda est per on el terreny és més pla, o remuntant la lloma on es troba el mas de Nel pel seu vessant oest. Aquesta segona opció és la que han seguit el camí Real i la carretera moderna. A continuació aquesta segueix als peus de la lloma del Puntalet girant suaument cap al



FIGURA 9: Rellu funerari trobat a les Coves de Vinromà (Fotografia: P. Mercé)

SO i travessa el barranquet de Sant Pere. Després gira cap al sud i deixa al costat est el mas de l'Hostalet i el molí de la Punta, gira de nou cap al SO passant per la vora del mas de la Punta, on es troba l'encreuament amb la carretera CV-131 que va a Tírig, travessa el barranc de la Valltorta i torna a girar cap al sud fins a l'hostal del Blanco, on es troba l'encreuament amb la carretera CV-129 que va a Albocàsser.

En tot aquest recorregut la carretera va paral·lela al riu de les Coves pel seu marge oest, de manera que els seus canvis d'orientació estan condicionats en part per les seues sinuositats. Els trams rectilinis de diferent orientació es corresponen bé amb un traçat d'origen antic. Des del darrer encreuament, la carretera gira cap al SSE i després de nou cap al sud travessant el barranc de Borrell. Ací la via abandona la isohipsa dels 200 m i gira lleugerament cap al SSO en un darrer tram recte fins a les Coves de Vinromà. Cap a l'oest es troba la vil·la romana dels Tossalets, on es va trobar un relleu funerari conservat al Museu de Belles Arts de Castelló (Arasa, 1998) (Figura 9). Abans d'arribar a la població, a l'altura de la partida de la Peixera, es conserva pel costat est de la carretera un tram curt del camí real on floreixen alguns còdols que poden correspondre a la caixa de la via. L'extrem sud d'aquest tram, que acaba tallat per la carretera, està rebaixat en el conglomerat del terreny i forma una trinxera poc profunda de 6,5 m d'amplària, que podria ser d'època romana. A continuació la carretera travessa el barranquet d'en Vera i s'aproxima a la lloma on es va assentar la població medieval.

Als peus de les Coves la via devia seguir pel pla de Sant Vicent –per on ha crescut la població– mantenint la seua direcció SSO, per a travessar el barranc del Mas Vell i continuar pel mateix traçat de la CV-10. La venta de Doro, situada al començament d'aquest tram rectilini, recorda el pas del camí reial. Un poc més endavant es conserva al costat est de la carretera un tram de camí asfaltat paral·lel a aquella, que deu correspondre a aquell camí. Més endavant la carretera va fent canvis de direcció, el més important quan travessa el barranc de la Pedra Llarga, topònim que segons totes les aparences es refereix al mil·liari que hi devia haver, possiblement l'esmentat per A. J. Cavanilles, ja desaparegut en el seu temps, en el qual es podia llegir el nom de la via i el numeral CCLXXVIII. Ací no queden vestigis del seu pas, possiblement perquè la carretera travessa el barranc pel mateix lloc per on ho feia la via. Més endavant, poc abans d'arribar al barranc de la Penya-roja, es conserva un tram de camí paral·lel a la carretera i a la seua vora est, inicialment asfaltat i després una pista de terra. Tampoc es veuen restes del seu pas per aquest barranc, on davalla de la isohipsa dels 200 m, que serveix de partió entre els termes municipals de les Coves i Vilanova d'Alcolea i possiblement devia travessar també pel mateix punt on ho fa la carretera.

Ací la carretera manté la seua direcció SSO amb curts trams rectes que giren lleugerament. A l'altura de la partida de la Vinaixa, aquesta descriu un gir tancat cap al SO per a aproximar-se a la Torre d'en Doméneç. En aquest punt comença un tram de la via d'1,8 km de llargària que conserva la mateixa orientació i acaba de nou en la carretera CV-10 a l'altura de l'accés a aquella població. La via arranca diagonalment pel costat est de la carretera i, després d'un tram de 400 m de longitud, serveix de límit entre els termes municipals de Vilanova d'Alcolea i la Torre d'en Doméneç. Poc després voreja el barranc de Traver i a continuació segueix recte cap al sud fins al barranc dels Torners. Per a travessar-lo efectua una àmplia corba i baixa encaixada per una trinxera de 4 m d'amplària; després continua pujant suaument una lloma fins a superar la isohipsa de 270 m i reprén la direcció SSO.

El darrer tram d'aquest camí és actualment la via de servei de la carretera. Possiblement en la construcció de la gran volta que descriu la CV-10 degué desaparèixer el camí romà. Des d'ací aquesta davalla suaument dibuixant una llarga recta que segueix en direcció SSO fins a l'encreuament amb la carretera CV-145 d'accés a Vilanova d'Alcolea. És possible que al començament d'aquesta baixada la via passara –almenys en part– entre la carretera i la pista actual; de fet, en el tall oest d'aquesta es veu una filera de pedres que podria correspondre a una secció de la via. Cap al sud, la pista segueix un traçat recte, paral·lel a la carretera, però possiblement ací el traçat del camí romà deu coincidir amb el d'aquella.

Després de travessar el barranc de la Carrasqueta es troba el jaciment de l'Hostalot (Vilanova d'Alcolea), on J. J. Senent (1923) va localitzar la posta *Ildum*, opinió que de manera pràcticament unànime seguim tots els investigadors, que els itineraris situen a 24 mp (35,4 km) al sud d'*Intibili*. Ací la distribució dels diferents sectors arqueolò-



FIGURA 10: Ruïnes romanes de l'Hostalot (Vilanova d'Alcolea) (Fotografia: P. Garcia Borja)

gics del jaciment als dos costats de la carretera permet determinar que la via seguia el mateix traçat que aquesta. L'any 1992 es va trobar un mil·liari dedicat a l'emperador Caracal·la en les obres d'ampliació de la carretera, en el seu costat oest (Arasa, 1994). Quan el mil·liari va ser substituït després de la mort de l'emperador, degué ser llançat a un costat –com era freqüent–, on acabaria colgat. En el text es pot veure la milla CCLXXXIII, que és un argument sòlid per a la reducció de la posta *Ildum* en aquest jaciment, ja que la diferència amb el còmput que dona l'Itinerari d'Antoní des del *Summo Pyrenaeo* (CCLXXXII *mp*) –on se situava el *caput viae*– és només d'una milla, cosa que no pot considerar-se molt significativa, ja que aquests errors que s'observen en l'acarament de les distàncies que figuren en els itineraris i els mil·liaris són freqüents.

La via travessava el jaciment i el dividia en dues parts, de les quals la millor conservada és la del costat est. Les excavacions fetes en els anys 1986-87 i 1992 van posar al descobert dos sectors amb diferent orientació: un situat a la vora de la via i possiblement de caràcter residencial, amb un pati porticat, i l'altre –més allunyat–, un complex arquitectònic de 374 m² de superfície que s'ha identificat amb un magatzem (*horreum*) (Esteve, 1992; Ulloa i Grangel, 1996; Arasa, 2009 i 2013). L'any 2018 tot aquest sector s'ha adequat per a la visita (Figures 10-11). A pesar de no haver pogut ser excavada totalment, podem considerar *Ildum* com la posta de la Via Augusta més ben conservada i coneguda al País Valencià. D'altra banda, la troballa en les excavacions de restes de l'hostal d'època moderna que dona nom al jaciment i pot identifi-

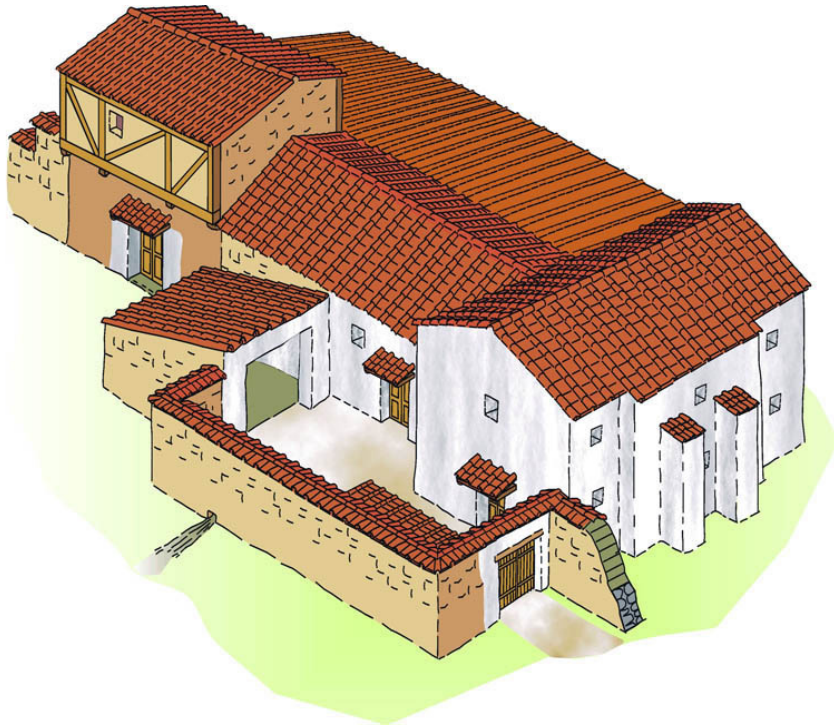


FIGURA 11: Dibuix amb la reconstrucció del complex arquitectònic de l'horreum (l'Hostalot, Vilanova d'Alcolea) (Dibuix: E. Díes)

car-se amb el que esmentava el viatger anglés E. Cock el 1585 confirma la continuïtat funcional del lloc al llarg de diferents èpoques.

EL TRAÇAT DE LA VIA ENTRE *ILDUM* I *SAGUNTUM*

Cap al sud de l'Hostalot, pel costat est de la CV-10 segueix una pista paral·lela que continua en direcció SO. En un primer tram de 400 m de longitud no és segur que corresponga a la via, perquè la carretera podria haver ocupat el seu traçat i aquest camí devia ser una via de servei d'aquesta. Però a continuació segueix un altre tram rectilini de 800 m que va separant-se gradualment de la carretera fins al camí del Flaó que sembla de traçat antic. Més endavant, aquest camí travessa el barranc del Doronyó mitjançant rampes i una trinxera que avui té una profunditat màxima de 2,50 m. Després segueix per una lloma on va encaixada en una trinxera poc profunda, i travessa el barranc de les Fontetes mitjançant rampes fins a arribar de nou a la carretera.

Des del punt anteriorment indicat, després d'un curt tram perdut, segueix un camí que travessa la carretera i continua pel seu costat oest al llarg d'1,1 km, fins a desaparèixer davall d'aquesta al sud de l'accés a Vilanova d'Alcolea. En un punt d'aquest



FIGURA 12: Tram de la Via Augusta excavat l'any 2011 al terme municipal de Bell-lloc

tram on travessa un barranquet s'observa que el conglomerat està rebaixat per a facilitar-ne el pas. Ací es trobava l'hostal de Sant Miquel, a la vora de l'antic camí Real. A continuació, i fins al terme municipal de Bell-lloc, el pas de la via resta incert per la presència del pla d'inundació de les Llacunes en la part sud, de manera que hi ha dos traçats possibles que segueixen en paral·lel: un pel costat est de la carretera i del barranc de les Passeres i per la partida de les Sorts; i l'altre per l'oest, que és el que possiblement seguia el camí Real, fins a l'encreuament amb l'accés sud a Vilanova d'Alcolea. Tampoc hi ha indicis de connexió entre els dos.

Al terme municipal de Bell-lloc, el traçat de la via s'ha pogut confirmar gràcies a la intervenció efectuada l'any 2011 amb motiu de la instal·lació del tram II del gasoducte Tivissa-Paterna. Ací, a l'oest de la carretera CV-10, a l'altura del km 49 arranca el camí dels Romans en direcció SO que, com veurem més endavant, gira després cap al SSO i continua amb la llarga traça rectilínia que travessa el pla de l'Arc. Doncs bé, l'excavació va deixar al descobert un tram de 30 m d'aquest camí, actualment restaurat i visitable, que segueix en aquesta direcció (Figura 12). Cap al NE la carretera l'ha tallat, però més enllà reapareix amb un lleuger canvi de direcció cap a l'E i després gira cap al NNE. Amb aquesta orientació, sembla que la via devia rodejar les Llacunes per l'est, però cap al nord no queda clar el seu traçat seguint el barranc de les Passeres i la connexió amb el tram més pròxim a l'Hostalot.

Des d'aquesta excavació, el camí dels Romans pot seguir-se sense interrupcions al llarg de 12,9 km fins a la Pobla Tornesa (Esteve, 1986). Primer continua en línia recta

cap al SO entre les partides de les Forques i Benissions, on aflora la roca i es veuen algunes roderes. Després gira cap al SSO i segueix amb una llarga recta de 8.150 m que travessa tot el pla de l'Arc, que és el millor exemple de traçat rectilini conservat al País Valencià. En aquesta zona, a la partida de Benissions, s'ha trobat un fragment de columna de gres que pot atribuir-se a un mil·liari. Després travessa a gual el barranc de la Font i recupera la direcció SSO definitiva. Ací la via davalla dels 300 m i va davallant suaument cap al centre del pla fins a situar-se per sota dels



FIGURA 13: Mur de contenció del costat oest de la via (la Vall d'Alba), trobat en les excavacions realitzades l'any 2003 al nord de l'Arc de Cabanes (Fotografia: P. Ulloa)

280 m a l'altura de l'Arc de Cabanes. Cap a la meitat d'aquesta recta es troba l'Arc de Cabanes, disposat de forma paral·lela a la via en l'encreuament amb la carrerassa de l'Arc, avui carretera CV-157, un itinerari de llarg recorregut que arranca a la Ribera de Cabanes i es prolonga per Atzeneta i Vistabella cap a terres de Terol. Aquest monument està situat en el context d'una vil·la romana avui totalment arrasada, possiblement un establiment privat situat en una cruïlla de camins. Deu tractar-se d'un monument erigit pel propietari, que pot datar-se cap al segle II dC (Arasa i Abad, 1989). Al costat oest de la via (la Vall d'Alba) i en el tram immediat al nord de l'arc, una llarga excavació en va descobrir el mur de contenció (Ulloa, 2006) (Figura 13). Prop d'ací, al pou del Mas de l'Arc, situat al costat sud del camí de la Vall d'Alba, es va trobar un mil·liari tallat reutilitzat com a pica, avui conservat a la Col·lecció Museogràfica local (Arasa, 2006).

Des de l'Arc de Cabanes la via segueix pel terme de la Vall d'Alba en un tram de 2,1 km de longitud. Des d'aquell monument, el tram rectilini de la via encara es pro-



FIGURA 14: Traça rectilínia de la senda dels Romans en direcció sud

longa 3,7 km cap al SSO enfilant-se al tossal de la Balaguera, situat a l'extrem SSO de l'extensa planúria constituïda pels plans de l'Arc i de Vilafamés. El seu cim fou utilitzat pels enginyers romans com a referència orogràfica per al traçat d'aquesta recta (Figura 14). Després d'un tram asfaltat d'1,2 km, és un camí de terra de 2,8 m d'amplària de ferm irregular. Més endavant travessa el barranc de Cabanes i entra al terme municipal de Vilafamés al llarg de 850 m. Ací abasta la seua menor altitud per tot el pla en baixar de la isohipsa dels 250 m, i a continuació comença a pujar una lloma que es prolonga cap a l'oest del tossal de Gaidó, on el camí s'estreny encara més fins als 2,5 m. Després de passar el molló de terme, comença el descens pel vessant meridional, on fa de partió entre els termes municipals de Vilafamés i la Pobla Tornesa, en un tram de prop d'1,8 km. Ací queda encaixada com un camí fondo i ha estat eixamplada i rebaixada mecànicament. La baixada és molt irregular, i de vegades floreja la roca en el camí. Als seus peus, on es travessa amb un camí perpendicular que marca la cota de 260 m, hi ha una primera extracció de terra a la parcel·la situada en el seu costat est, un fet malauradament freqüent fins a la Pobla Tornesa.

En l'últim tram d'aquesta recta travessa una lloma i, en el vessant meridional, per la costera de Garrido, s'estreny fins als 2,20 m i resulta totalment impracticable per als vehicles per la gran quantitat de còdols que omplinen el camí. En arribar als peus d'aquesta costera, la via travessa de nou un camí de traçat perpendicular i, a la banda est, es veu la base d'un mil·liari. A partir d'ací la via gira cap al sud i segueix per un terreny pla. A curta distància hi ha una extensió de còdols de 20,40 m de llargària, on es veuen marques produïdes pel pas dels carros. A partir d'ací el camí s'estreny fins als

2,40 m i és d'arena, produïda per la descomposició del gres rogenc que caracteritza la litologia de la zona, entre la qual es veuen alguns còdols. A continuació el camí travessa un barranquet i descriu una suau volta per a salvar el desnivell, i a la vora sud es veu una alineació de pedres de 3,70 m de llargària, que poden correspondre al mur de contenció del costat oest de la via. Després, i fins al riu de la Pobla, segueix un tram de poc més d'1 km entre les partides dels Bufadors (la Pobla Tornesa) i l'alqueria Grossa (Vilafamés) que travessa una formació de dunes d'arena rogenca, molt degradada per l'acció humana. Algunes de les que hi subsisteixen s'han fixat sobre la via formant un cordó i en són la millor protecció. Ací la via adopta la forma d'una estreta pista d'arena de poc més d'1,60 m d'amplària que serpenteja sobre les dunes.



FIGURA 15: Excavació d'un dels murs de contenció de la Via Augusta a la partida dels Bufadors l'any 2004 (Vilafamés - la Pobla Tornesa)

En aquesta zona es va fer un sondeig l'any 2004 que ha permès comprovar-ne el bon estat de conservació i una amplària de 6,4 m (Figura 15). Un poc més endavant, al costat est es van realitzar importants extraccions il·legals d'arena que van posar al descobert un rengle de pedres de 14,60 m de longitud corresponent al seu marge oest. En tota aquesta zona el camí es manté un poc per damunt dels 250 m d'altitud, amb un traçat pràcticament pla. A l'altura del pinar Ver, situat a la vora est de la carretera CV-15, comença a girar de manera més acusada cap al sud i travessa una zona de dunes de poca alçària conservades només en la franja del camí, entre els bancals situats als dos costats.

En arribar al riu de la Pobla la via descriu una àmplia volta cap a l'oest per a salvar el desnivell i travessar-lo a gual. Una vegada a l'altre costat, segueix un traçat rectilini al llarg de 280 m per la zona dels Aiguamolls fins als peus de la llima de les Forques. A l'extrem meridional d'aquest tram es trobava l'assentament dels Aiguamolls, avui completament arrasat pels treballs agrícoles. Per la distància que el separa de l'Hostalot, poc més de 16 km (10,8 *mp*), bé podia haver estat una *mutatio*. En aquest punt es troba l'encreuament amb el camí de la Barona, un itinerari de llarg



FIGURA 16: El piló dels Aiguamolls, mil·liari conservat a la vora de la senda dels Romans (la Pobla Tornesa)

recorregut que a partir d'aquella localitat remuntava la rambla de la Viuda, i del qual arrancava el camí de Vistabella per Atzeneta i més endavant el que portava cap a Ares del Mestre, Vilafranca i Morella. Per la seua importància és molt possible que tinga un origen antic, la qual cosa explicaria la presència d'un assentament romà just al punt de la cruïlla. D'altra banda, l'any 1885 es van trobar en aquesta zona unes ruïnes amb algunes columnes d'arenisca que podrien ser mil·liaris. També hi ha testimonis reunits per F. Esteve i S. Castellet que parlaven d'una pedrera amb mil·liaris d'aquesta pedra a la partida de la Marmudella, una notícia de gran interès sobre l'existència d'una *officina* d'on podrien haver eixit molts dels monuments trobats entre les Coves de Vinromà i Castelló de la Plana, que són tots d'aquest tipus de pedra.

Quan arriba als peus de l'extrem septentrional de la lloma de les Forques, la via gira cap al SSE, la rodeja per l'est i cerca el collet que la separa de la lloma del Codó, amb un desnivell de 30 m. Ací deixa de fer de límit municipal entre Vilafamés i la Pobla Tornesa i s'endinsa en el d'aquesta població. A uns 150 m de l'encreuament anterior, a la vora oest del camí, es troba el mil·liari conegut com el Piló dels Aiguamolls, que es conserva sencer però sense inscripció (Figura 16). Al seu costat es conserven encastades en el parat les bases amb el principi del fust d'altres dos mil·liaris. El camí és ara costerut i de ferm irregular, i en algun lloc se'n veuen restes de l'aglomerat de pedres de la caixa. En altres casos es veu la roca natural formant part del ferm de la via, i s'hi observa el desgast produït pel pas dels carros. Aquestes restes no tenen per què ser necessàriament romanes, puix com hem vist per ací passava un camí de carro que almenys des del segle XVIII comunicava la Plana amb els Ports de Morella i bona part de l'Alt Maestrat i seguia fins a terres aragoneses.

Al sud de la lloma de les Forques segueix per un terreny pla amb un traçat prou recte paral·lel a la carretera en un llarg tram d'1,1 km, fins a les proximitats de la Pobla Tornesa. Més endavant el camí travessa la Rambleta a gual, i en el costat sud es veuen dos passos retallats en el conglomerat rocós. El primer és més clar i té 2,70 m d'amplària i una alçària màxima de 40 cm, amb senyals d'haver-se retocat mecànicament.

Ací el camí puja suaument fins als 295 m prop de la població. A poc més de 300 m al sud de la Rambleta, en unes obres il·legals d'extracció de terres al costat oest de la via, l'any 1985 es van trobar dos mil·liaris que van ser trencats per la màquina excavadora, un dels quals conserva incomplet el nom de la via i es pot veure al jardí de la Casa de Cultura. Així mateix es va descobrir part del marge de la via, que també ací era més ampla que el camí actual. Prop d'ací es conserva el terç inferior d'un altre mil·liari plantat a la vora est del camí.

A continuació, la via va girant cap al SE i rodeja el tossal de la Cova per a buscar el pas entre aquest i el de la Vila, on es troba la població. En el seu últim tram es veuen senyals de treball en la roca al costat oest del camí. El seu traçat pel nucli urbà coincideix amb el carrer d'Enmig que segueix en direcció SE. A prop d'aquest, a la partida de la Planeta, entre els anys 2006 i 2007 es van excavar les restes d'un assentament d'època imperial relacionat amb la via. A l'eixida de la població el camí gira cap al SSO en un tram d'1,3 km on l'autovia CV-10 n'ha fet desaparèixer qualsevol vestigi fins a les costes de la Pobla. Aquestes constitueixen un abrupte graó on el camí baixa des dels 320 m fins als 220 m, que cal recórrer per a accedir a la vall de Borriol. Possiblement en



FIGURA 17: Mil·liari dedicat a l'emperador Deci (250 dC) trobat a Borriol (Fotografia: P. Mercé)

aquest paratge es va trobar el mil·liari de Galeri que cita el cronista P. A. Beuter. El pas resulta més fàcil pels vessants laterals: la carretera sempre ho ha fet per l'est i el camí vell ho fa per l'oest, per on devia anar la via, de la qual a penes hi ha restes.

Després d'entrar al terme municipal de Borriol, el camí va prou encaixat i travessa el riu en diverses ocasions fins a eixir al pla. El seu traçat per tot el corredor en direcció SO, amb una longitud superior a 6,5 km, és prou sinuós i segueix pel costat oest de l'autovia. Aquest tret deu respondre al seu ús continuat fins a l'actualitat, ja que possiblement la via adoptava un traçat rectilini amb petites inflexions per a adaptar-se al corredor. El primer tram del camí –i també el millor conservat– té una longitud de 4,1 km fins a l'altura de la partida de l'Arbocer, on se situa la cota de 220 m. Ací la vall abasta la seua màxima amplària i el camí travessa a gual els barrancs de Bocaverd i Codina. Quan es van fer les obres del gasoducte, poc abans del pas pel barranc de Codina, segons J. G. Morote un tall en el terreny va posar al descobert l'estructura de la via. En aquesta zona, segons A. Valcárcel, a una distància aproximada d'una llegua de Borriol (5,5 km), es va trobar el mil·liari de Deci conservat al Museu Etnolò-



FIGURA 18: Cap de l'emperador Adrià trobat a la vil·la romana del Palmar (Borriol) (Fotografia: P. Mercé)

gic d'aquesta població (Figura 17) (Arasa, 2003). Aquesta distància ens porta al sud del camí del Bustal, a la partida del Quarto de Dalt.

Més avant la vall es comença a estrényer i, a l'altura de la partida de l'Arbocer, el camí gira lleugerament cap al SO per tal d'adaptar-se millor a la direcció del darrer tram del corredor, com també ho fa l'autovia, que s'hi aproxima molt. En l'últim tram fins a les proximitats de l'ermita de Sant Vicent, la construcció d'aquesta ha suposat la conversió del camí vell en via de servei, quan es desvia cap a l'oest descrivint una àmplia corba. En el curs de les obres es van obrir diversos sondeigs en aquest tram del camí i no es van trobar restes constructives atribuïbles a la via romana. Amb anterioritat a la construcció de l'autovia, la carretera ja havia

fet desaparèixer el camí en un tram de 350 m fins a l'ermita de Sant Vicent. J. G. Morote esmenta restes de la via trobades en les obres del gasoducte enfront mateix de l'ermita, al costat oest de la carretera.

Des de l'ermita, el camí vell segueix fins a Borriol pel costat oest de la carretera i travessa el barranc de Cominells per un pont d'origen medieval o modern. Però aquest traçat respon clarament a l'emplaçament de la vila medieval, i el pas de la via resulta més fàcil pel curs baix del barranc, per on devia seguir a la vora de la vil·la romana del Palmar, situada en una terrassa que s'alça sobre el riu en la isohipsa de 170 m, que ha proporcionat algunes peces escultòriques de gran importància, com ara un cap de l'emperador Adrià (117-138 dC) que es conserva al Museu de Belles Arts de Castelló (Arasa, 1998) (Figura 18).

A l'altura de Borriol la vall s'estreny i el riu adopta una direcció cap a l'OSO i descriu diversos meandres que el camí romà devia vorejar per l'oest. A l'eixida del corredor, devia travessar el riu de Borriol a gual per l'Arenal, a prop del pont de l'autovia. Cap al sud el camí ha desaparegut, però devia seguir el traçat de la CV-10 per tot el seu recorregut pel terme municipal de Borriol, amb una longitud aproximada de 2,5 km, vorejant els estreps occidentals de la serra de les Palmes en direcció SSO. A 250 m del límit amb el terme municipal de Castelló de la Plana gira en direcció sud, i només travessar la ratlla gira de nou cap al SSE. Just en aquest punt, on actualment hi ha una gran rodona on s'uneixen l'autovia CV-151 procedent de Castelló i la CV-10, arranca en direcció sud el camí de la Cova del Colom, l'antic camí Real, que en



FIGURA 19: Fragments d'un mil·liari trobats a la vora del camí de la Cova del Colom (Castelló de la Plana) (Fotografia: P. Ulloa)

una longitud poc superior a 1,3 km manté un traçat prou rectilini per la partida del Bovalar i pot identificar-se amb seguretat amb la Via Augusta.

En aquest tram, a 1,6 km al nord del riu Sec, P. Ulloa va localitzar tres fragments de mil·liari encastats al marge oest del camí (Figura 19), en un dels quals figura incomplet el nom de la via i el numeral incomplet corresponent a la distància (Ulloa, 1999). Amb aquest mil·liari, entre les poblacions de les Coves de Vinromà i Castelló de la Plana es coneixen un mínim de 12 d'aquests monuments, en la seua majoria llaurats en gres rogenç i conservats en estat fragmentari. Des del tram del camí on es va trobar el mil·liari de Castelló de la Plana fins al lloc de la troballa del de l'Alter (Xilxes), no hi ha seguretat sobre el traçat concret de la via i hi ha grans discrepàncies entre els estudiosos que s'hi han ocupat, per la qual cosa cal considerar-lo com un llarg tram mal conegut que travessa tota la comarca de la Plana Baixa fins a Almenara. En aquesta zona devien estar ubicades les postes de *Novlas/Nova*, situada a XXII *mp* (32,5 km) al sud d'*Ildum* i a XXIV *mp* (35,4 km) al nord de *Saguntum*; i *Sebelaci*, situada a II *mp* (2,9 km) al sud de *Novlas/Nova* i a XXII (32,5 km) al nord de *Saguntum*. Ambdues podien estar localitzades als termes municipals de Castelló de la Plana i Almassora, respectivament.

Quan el camí arriba a la Plana baixa ja de la isohipsa de 100 m, i en aproximar-se al riu Sec canvia de direcció en diversos trams curts, fins que el travessa a la vora del pont pel qual ho fa el nou traçat de la N-340. El seu pas no presenta gran dificultat i

el camí actual guanya el desnivell amb una rampa en trinxera ben conservada al costat sud. Al sud de l'encreuament amb el traçat antic de la carretera de l'Alcora, l'AP-7 i el nou traçat de la carretera N-340 han tallat el camí i n'han deixat dos trams morts.

A partir d'ací comença a manifestar-se la inseguretat sobre el traçat de la via (Arasa, 2019), ja que se n'ofereixen dues possibilitats: la tradicional que la identifica amb el camí Real que segueix en direcció sud cap a Vila-real travessant la rambla de la Viuda i el riu Millars amb un traçat una mica irregular; i la nova proposta que la identifica amb la llarga traça rectilínia formada per la quadra de Na Tora (Castelló) i el camí dels Hostalassos (Almassora). El camí Real té el seu origen en la fundació de Vila-real al segle XIII, que restava apartada dels dos camins històrics, el que seguia el traçat de la Via Augusta més cap a l'interior i el que anava per la costa –el Caminàs–, que possiblement és d'origen andalusí. Aquesta iniciativa reial degué comportar una important reorganització territorial que va incloure –entre altres accions– la construcció d'un nou camí, el camí Real, el traçat del qual arrancava de la Via Augusta poc després que aquesta travessara el riu de Borriol, i més avant travessava la rambla de la Viuda pel pont Desfet, del segle XV, i el riu Millars pel pont de Santa Quitèria, del segle XIII.

La segona opció se situa a l'est del camí Real i segueix un camí perfectament rectilini, que comença a poc més d'1 km al sud del riu Sec i es prolonga amb una longitud de 3,2 km pels termes municipals de Castelló de la Plana i Almassora en direcció SSE fins a prop del riu Millars. La seua prolongació cap al nord apunta al pas del riu Sec i cap al sud al pont del segle XVIII per on la carretera N-340 travessa el riu Millars, el més important accident fluvial que talla la Plana, tot i que el camí acaba a 500 m abans d'arribar al riu. Un traçat de la Via Augusta que seguís aquest camí s'estalvia el pas de dos rius molt pròxims, com es veu obligat a fer el camí Real, ja que es dirigeix a un punt situat més avall de la confluència de la rambla de la Viuda i el Millars, on l'existència d'un jaciment arqueològic –el castell d'Almassora–, ocupat en l'Edat del Bronze i en els períodes ibèric i andalusí, fonamenta la hipòtesi de l'existència d'un gual històric, desfigurat avui per la construcció de l'esmentat pont (Sorribes, 1992).

Pel que fa a la reducció de les postes, la distància entre *Novlas/Nova* i *Sebelaci* (2,9 km) s'ajusta a la que separa dos jaciments situats al nord del riu Millars que va trobar F. Esteve: el primer es troba a la vora de la quadra de Na Tora (Castelló de la Plana); i el segon a la partida de Ramonet (Almassora), a la vora del camí dels Hostalassos, que està ocupada en l'actualitat per un polígon industrial.

Segons aquest traçat, una vegada travessat el riu Millars pel gual existent on es troba el pont de la N-340, la via canviaria d'orientació cap al SO i seguiria pels termes municipals de Vila-real, les Alqueries i Nules. En aquesta zona no hi ha cap camí de llarg recorregut i amb l'orientació adient amb què puga identificar-se la via, amb l'excepció de la carretera N-340 que en bona part se superposa al camí Real i en segueix el traçat. S'hi conserven algunes traces rectilínies no molt llargues, alguna de les quals pot ser antiga i d'altres deuen ser vestigis de parcel·lacions medievals (Bazzana, 1978; Járrega, 2013).

Al terme municipal de Vila-real trobem una traça rectilínia a l'est de la població, el camí del Primer Sedeny, que té una llargària de 2 km i s'ha integrat en la trama urbana moderna a les avingudes de França i d'Europa. A favor de la hipòtesi d'un origen antic d'aquest eix pot assenyalar-se el fet que l'antiga eixida sud de Vila-real –el traçat vell de la carretera N-340– s'hi uneix, per la qual cosa podria ser anterior. Des d'ací la carretera segueix el traçat de l'antic camí Real fins al terme municipal de les Alqueries en un tram de 4,2 km de longitud. Ací els assentaments de Vora Riu i Bonretorn es troben tocant la carretera, i del segon sabem que a l'Edat Mitjana fou una alqueria situada a la vora del camí Real. La hipòtesi més raonable en aquest tram és, doncs, una superposició dels traçats de la Via Augusta, el camí Real i la



FIGURA 20: Fragment del mil·liari dedicat a Trebonià Gal (252 dC) trobat a l'Alter (Xilxes) (Fotografia: N. Mesado)

carretera moderna. Altres traces rectilínies que s'observen entre els termes municipals de Vila-real i les Alqueries, com les constituïdes pel camí del Cabeçol (4,2 km) i els camins de la Creueta, del Sedeny del Pi i del Corral Nou (4,1 km), deuen ser testimonis d'una o més parcel·lacions geomètriques medievals (Arasa, 2003).

A la Plana Baixa, qualsevol traçat atribuït a la Via Augusta que vaja per la franja costanera, pel terme municipal de Borriana (Mesado, 2014), planteja el problema de la seua connexió amb el tram ja conegut de la via al nord del Millars que ve des de Borriol, ja que tots els camins existents en aquell sector de la comarca segueixen un traçat més o menys paral·lel a la línia de costa i no n'hi ha cap que es dirigisca cap al nord cercant el pas esmentat. Així doncs, pot descartar-se la hipòtesi tradicional que feia passar la via per Borriana, on s'emplaçava la posta *Sebelacus*, i que la identificava amb el camí de València o el Caminàs. El traçat de la via és més directe i devia estar situat més cap a l'oest, i almenys en part devia coincidir amb el camí Real i la carretera N-340. Possiblement, com succeeix en altres zones on la via travessa grans planúries, devia ser rectilini, amb llargs trams que anirien girant lleugerament per a travessar els rius a gual i buscar el pas de les muntanyes d'Almenara, per on sens dubte eixia de la comarca. La principal diferència en aquest cas és que per tractar-se d'una zona d'importància agrícola, amb diverses poblacions medievals que desenvolupen noves xarxes viàries de caràcter radial i parcel·laris geomètrics, el camí romà deu haver desaparegut en part per raó d'aquestes transformacions i canvis en la planificació del territori.

Al sud de Nules les altures de la Punta i el Castellar divideixen la Plana en dues

parts, una formada per la plana litoral que s'estreny i es prolonga fins a la serra d'Almenara, i una altra que s'estén entre aquelles i els estreps de la serra Espadà on es troba la Vall d'Uixó. Ací la troballa del mil·liari de Xilxes dedicat a l'emperador Trebonià Gal l'any 252 és l'únic testimoni del seu traçat aproximat (Figura 20). Aquest es va trobar a la partida de l'Alter, situada a l'est de la població i ara travessada per l'autopista, en el context arqueològic d'una important vil·la romana on també es va trobar la figura de bronze de Mercuri conservada al Museu Arqueològic de Borriana (Arasa, 2008; Mesado, 2016). En aquesta zona no es conserva cap camí amb una orientació adequada per a identificar-lo amb la via, excepte la carretera N-340 que passa per l'oest de Xilxes i la Llosa.

Entre aquests dos municipis la via possiblement s'aproximava al peu de muntanya per a evitar el pas de la marjal que es forma amb les aigües de les fonts d'aquestes poblacions; amb una adequada canalització i una mínima obra d'infraestructura el seu pas no resultaria gens dificultós. Possiblement anava per la part alta del terme de Xilxes, per on ho feia el camí reial i ho fa el ferrocarril, seguiria per l'est del de la Llosa vorejant la població amb un traçat paral·lel a aquell i s'enfilaria cap al collet existent entre les muntanyes de les Forques i del Duc. Després continuaria fins a la serra d'Almenara, la barrera orogràfica que en direcció E-O separa les comarques de la Plana Baixa i el Camp de Morvedre, que travessaria pel mateix lloc que ho fa el ferrocarril. Tal vegada un tram del camí Vell d'Almenara que des de la Llosa s'endinsa al terme municipal d'aquella població amb un traçat sinuós i una longitud aproximada d'1 km en siga un vestigi. Finalment, des del terme d'Almenara seguiria amb un llarg tram rectilini –on possiblement faria d'eix de la seua centuriació– fins a la ciutat de *Saguntum*.

BIBLIOGRAFIA

- ARASA I GIL, F. (1992): «Els mil·liaris del País Valencià», *Fonaments. Prehistòria i Món Antic als Països Catalans*, 8, Barcelona, p. 232-269.
- ARASA I GIL, F. (1993): «Un nou mil·liari de la via Augusta trobat a Vilanova d'Alcolea (el Baix Maestrat)», *Cuadernos de Prehistoria y Arqueología Castellonenses*, 15, Castelló, p. 447-456.
- ARASA I GIL, F. (1996): «Dos nous mil·liaris de Traiguera (el Baix Maestrat) i la Vall d'Alba (la Plana Alta)», *Quaderns de Prehistòria i Arqueologia de Castelló*, 17, Castelló de la Plana, p. 565-567.
- ARASA I GIL, F. (1998): «Escultures romanes de Castelló», *Quaderns de Prehistòria i Arqueologia de Castelló*, 19, Castelló de la Plana, p. 311-347.
- ARASA I GIL, F. (2001): *La romanització a les comarques septentrionals del litoral valencià. Poblament iberoromà i importacions itàliques en els segles II-I aC*, Serie de Trabajos Varios. Servicio de Investigación Prehistórica, 100. València.
- ARASA I GIL, F. (2003): «L'època romana», *Borriol (Vol. I)*, Castelló de la Plana, p. 263-288.
- ARASA I GIL, F. (2004): «Alqueries y su territorio en época romana», *Alqueries. El temps d'un poble*, Castelló de la Plana, p. 75-146.
- ARASA I GIL, F. (2006): «El trazado de la *Vía Augusta* en tierras Valencianas», *Catastros, Hábitats y vía romana. Paisajes Históricos de Europa (Proyecto Interreg 3C Vistoria)*, E. García Prósper, P. Guérin, J. L. de Madaria i P. Sánchez Pérez (ed.), València, p. 93-130.
- ARASA I GIL, F. (2008): «La pequeña escultura en bronce de época imperial en el País Valenciano», *Escultura Romana en Hispania, V*, J. M. Noguera i E. Conde (ed.), Múrcia, p. 425-456.
- ARASA I GIL, F. (2009): «El jaciment romà de l'Hostalot (Vilanova d'Alcolea). La *mansio Ildum* de la *Vía Augusta*», *Actes de les IX Jornades Culturals de la Plana de l'Arc*, Castelló de la Plana, p. 5-22.
- ARASA I GIL, F. (2010): «El pas a gual de la via Augusta pel riu Cervol (el Baix Maestrat)», *Quaderns de Prehistòria i Arqueologia de Castelló*, 28, Castelló de la Plana, p. 207-216.
- ARASA I GIL, F. (2012): «La *vía Augusta* en el País Valenciano», *Anas*, 20-21, Mérida, p. 335-375.
- ARASA I GIL, F. (2013): «L'Hostalot (Vilanova d'Alcolea, el Baix Maestrat). Excavacions a la *mansio Ildum* de la via Augusta. El complex arquitectònic de l'*horreum*», *Quaderns de Prehistòria i Arqueologia de Castelló*, 31, Castelló de la Plana, p. 163-202.
- ARASA I GIL, F. (2018): *La Via Augusta pel País Valencià*, L'Ordit, Universitat d'Alacant.
- ARASA I GIL, F. (2019): *Abans de Jaume I. Castelló de la Plana des de la Prehistòria fins al període andalusí*, Castelló de la Plana.
- ARASA, F. i ABAD, L. (1989): *L'arc romà de Cabanes*, Castelló de la Plana.

- ARASA, F. i FLORS, E. (2006): «Un sondeig en la via Augusta entre els termes municipals de Vilafamés i la Pobra Tornesa (la Plana Alta, Castelló)», *Archivo de Prehistoria Levantina*, XXI, València, 2006, p. 381-404.
- ARASA, F. i ROSSELLÓ, V. (1995): *Les vies romanes del territori valencià*, València.
- ARASA, F. i VICENT, J. A. (1981): «Toponímia de la via Augusta entre Saguntum i Dertosa», *Butlletí Interior de la Societat d'Onomàstica*, V, Barcelona, p. 22-28.
- BARRACHINA, A.; LAGUNA, C. i BAUTISTA, R. (2012): «Resultats de l'excavació del carrer Quatre Cantons de Traiguera (Baix Maestrat)», *Quaderns de Prehistòria i Arqueologia de Castelló*, 30, Castelló de la Plana, p. 181-186.
- BAZZANA, A. (1978): «Vestiges de centuriacions romanes et d'un itineraire preromaine dans la plaine de Castellón», *Archivo de Prehistoria Levantina*, XV, Valencia, p. 272-292.
- CORELL VICENT, J. (2005): *Inscripcions romanes del País Valencià. II. 1. L'Alt Palància, Edeba, Lesera i els seus territoris. 2. Els mil·liaris del País Valencià*, València.
- ESTEVE GÁLVEZ, F. (1986): «L'amollonament de la via Augusta en el Pla de l'Arc», *Estudis Castellonencs*, 3, Castelló de la Plana, p. 243-274.
- ESTEVE GÁLVEZ, F. (1992): «La via romana per les Coves de Vinromà i Vilanova d'Alcolea (Castelló)», *Serie de Trabajos Varios. Servicio de Investigación Prehistórica*, 89, València, p. 597-618.
- ESTEVE I GÁLVEZ, F. (2003): *La via romana de Dertosa a Saguntum*, Castelló.
- JÁRREGA DOMÍNGUEZ, R. (2013): «Nuevos datos para el estudio de una posible centuriación en la Plana en época romana». *Millars*, XXXVI, Castelló de la Plana, p. 227-257.
- MANCHA ESPINO, S. (2012): *Memoria científica de los sondeos manuales arqueológicos en el trazado del gasoducto de conexión con el almacenamiento subterráneo Castor, a su paso por la provincia de Castellón, en los cruces con la Vía Augusta (términos municipales de San Rafael del Río y Traiguera, Castellón) Expte. 2011/0466-CS (SS.TT.: 186/11)*, Madrid.
- MESADO OLIVER, N. (2014): «Disquisiciones en torno a la Vía Augusta en la provincia de Castellón», *Quaderns de Prehistòria i Arqueologia de Castelló*, 32, Castelló de la Plana, p. 137-222.
- MESADO OLIVER, N. (2016): «El Hermes de "l'Alter" de Xilxes (La Plana Baixa, Castellón)», *Archivo de Prehistoria Levantina*, XXXI, València, p. 261-281.
- MORENO GALLO, I. (2004): *Vías romanas. Ingeniería y técnica constructiva*, Madrid.
- MOROTE BARBERÁ, J. G. (2002): *La vía Augusta y otras calzadas en la comunidad Valenciana*, 2 vol., València.
- ROLDÁN HERVÁS, J. M. i CABALLERO CASADO, C. (2014): «Itinera Hispana. Estudio de las vías romanas en Hispania a partir del Itinerario de Antonino, el Anónimo de Ravena y los Vasos de Vicarello», *El Nuevo Miliario* 17, Madrid.
- ROSAS ARTOLA, M. (1987): «Les troballes arqueològiques de Traiguera. Aportació a l'es-

- tudi de la Romanització al Baix Maestrat», *I Congrés d'Història del Maestrat*, Vinaròs, p. 153-165.
- ROSAS ARTOLA, M. (1995): «El jaciment de les Carrasques (La Jana, Castelló) i la localització de la *mansio* d'Intibili», *Saguntum. PLAV*, 29, València, p. 241-245.
- PÉREZ MILIÁN, R. i ARASA I GIL, F. (2016): «Un sondeig a la via Augusta al terme municipal de la Salzadella (el Baix Maestrat, Castelló)», *Quaderns de Prehistòria i Arqueologia de Castelló*, 34, Castelló de la Plana, p. 197-202.
- SCHMIDT, M. G. (2011): «*A Gadibus Romam*. Myth and Reality of an Ancient Route», *Bulletin of the Institute of Classical Studies*, 54-2, Londres, p. 71-86.
- SCHMIDT, M. G. i CAMPEDELLI, C. (2015): *Corpus Inscriptionum Latinarum XVII. Miliaria Imperii Romani. Pars prima provinciarum Hispaniae et Britanniae. Fasciculus primus miliaria provinciae Hispaniae Citerioris (CIL XVII/1)*, Berlín/Boston.
- SENET IBÁÑEZ, J. J. (1923): «Del riu Cènia al Millars.- La Via Romana», *Anuari de l'Institut d'Estudis Catalans*, VI, Barcelona, p. 723-724.
- SORRIBES I DOÑATE, J. (1992): «Contribució a l'estudi del topònim Almassora», *Societat d'Onomàstica. XVIè Col·loqui Castelló de la Plana, Butlletí Interior*, XLVIII, Castelló de la Plana, p. 165-178.
- ULLOA CHAMORRO, P. (1999): «Nuevo miliario de la vía Augusta hallado en Castellón», *Quaderns de Prehistòria i Arqueologia de Castelló*, 20, Castelló de la Plana, p. 209-220.
- ULLOA, P. (2006): «Excavaciones en la *vía Augusta* en Vall d'Alba (Castellón)», *Catastros, Hábitats y vía romana. Paisajes Históricos de Europa (Proyecto Interreg 3C Vistoria)*, E. García Prósper, P. Guérin, J. L. de Madaria i P. Sánchez Pérez (ed.), València, p. 131-164.
- ULLOA, P. i GRANGEL, E. (1996): «*Ildum*. *Mansio* romana junto a la vía Augusta (la Vilanova d'Alcolea, Castellón)», *Quaderns de Prehistòria i Arqueologia de Castelló*, 17, Castelló de la Plana, p. 349-365.



**Ajuntament
de Castelló**
Regidoria de Cultura