

**SAGUNT:  
CAMINS PATRIMONIALS,  
CRUÏLLES CULTURALS**

ESTER ALBA PAGÁN (coord.)

**Edita**

Vicerectorat de Projecció Territorial i Societat.  
Universitat de València

**Finança**

Diputació de València  
Caixa Popular

**Col·labora**

Ajuntament de Sagunt

**Coordina**

Esther Alba Pagán  
Universitat de València

**Autors/Autores**

María Teresa Abad  
Esther Alba Pagán  
Vanessa Albelda Borrás  
José Vicente Aparicio  
Carmen Aranegui Gascó  
Ferran Arasa i Gil  
Eva Bravo Hinojo  
Ghaleb Fansa  
Mar Gaitán  
Miguel Angel González  
Maria Hebenstreit  
Jorge Hermosilla Pla  
Luis Pablo Martínez  
Eva Mompó  
Josep Montesinos i Martínez  
Pau Rausell  
Ximo Revert  
Arturo Ruiz  
Jordi Sanjuan

**Gestió tècnica de la publicació**

Victoria Lorenzo Plumed  
Unitat de Suport al Vicerectorat de Projecció Territorial i Societat.  
Universitat de València

**Disseny i maquetació**

Pascual Lucas

Imprés a València.

**ISBN (paper):** 978-84-9133-425-5

**ISBN (PDF):** 978-84-9133-426-2

**Depòsit legal:** V-3748-2021

© d'aquesta edició: Universitat de València, 2021.

© dels textos: els autors.

© de les imatges: els propietaris.

# SAGUNT: CAMINS PATRIMONIALS, CRUÏLLES CULTURALS

ESTER ALBA PAGÁN (coord.)



VNIVERSITAT ID VALÈNCIA

Vicerectorat de Projecte Territorial i Societat



- 8 PRESENTACIÓ**  
M. Vicenta Mestre
- 11 SAGUNT, PATRIMONI DE LA HUMANITAT**  
Darío Moreno Lerga
- 13 LA DIPUTACIÓ AMB LA UNIVERSITAT AL TERRITORI**  
Diputació de València
- 15 CONEIXEMENT I PROXIMITAT PER A LA COHESIÓ SOCIAL**  
Paco Alòs
- 16 UNA PUBLICACIÓ DE LA UNIVERSITAT DE VALÈNCIA PER A SAGUNT, FUTUR PATRIMONI MUNDIAL DE LA HUMANITAT**  
Jorge Hermosilla Pla
- 19 SAGUNT: PATRIMONI DE LA HUMANITAT. PRESENTACIÓN DE LOS TRABAJOS Y ACCIONES PROPUESTAS**  
Ester Alba Pagán
- 47 SAGUNT: PATRIMONIO DE LA HUMANIDAD. PROPUESTA PARA UN PLAN DIRECTOR PARA LA CANDIDATURA PATRIMONIAL**  
Ester Alba Pagán
- 79 DE ARSE A SAGUNT: PAISAJE CULTURAL Y ARQUEOLOGÍA**  
Eva Bravo Hinojo y Vanessa Albelda Borrás
- 111 CAMINO DE ANÍBAL VERSUS CAMINO DE ESCIPIÓN. INSTRUMENTOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UN ITINERARIO CULTURAL**  
Arturo Ruiz
- 145 SAGUNTUM SE ABRE AL MAR (SS. V A.C.-I D.C.). ARQUEOLOGÍA DE LA INTERNACIONALIZACIÓN SAGUNTINA: COMERCIO MARÍTIMO, VINO Y ALGO MÁS**  
Carmen Aranegui Gascó
- 167 SAGUNT I LA VIA AUGUSTA**  
Ferran Arasa i Gil
- 199 PATRIMONIO ETNOLÓGICO E INMATERIAL EN SAGUNT. APUNTES PREVIOS A SU CANDIDATURA COMO PATRIMONIO DE LA HUMANIDAD**  
Eva Mompó

- 221 EL PATRIMONIO HIDRÁULICO DEL REGADÍO HISTÓRICO EN TORNO A LA SÉQUIA MAJOR DE SAGUNT. IDENTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE ELEMENTOS DEL RIEGO EN EL CAMP DE MORVEDRE**  
Jorge Hermosilla, Ghaleb Fansa,  
José Vicente Aparicio, Miguel Angel González
- 319 DE ROMA A PHILADELPHIA:  
O LA UNIVERSALIDAD DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL DE SAGUNT**  
Ximo Revert
- 353 LA RUTA EUROPEA DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL (ERIH) Y LA ESTRATEGIA DE INTERNACIONALIZACIÓN DE LA FUNDACIÓ COMUNITAT VALENCIA DE PATRIMONI INDUSTRIAL I MEMÒRIA OBRERA DE PORT DE SAGUNT**  
Maria Hebenstreit
- 367 PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y VALORACIÓN SOCIAL DEL PATRIMONIO CULTURAL:  
EL CASO DE SAGUNT**  
Ester Alba Pagán y Josep Montesinos i Martínez
- 423 LOS SECTORES CULTURALES Y CREATIVOS COMO ESTRATEGIA DE DESARROLLO LOCAL EN SAGUNT**  
Pau Rausell y Jordi Sanjuan
- 465 SELECCIÓN TENTATIVA DE ELEMENTOS Y CANDIDATURAS DE LA LISTA DEL PATRIMONIO MUNDIAL PARA EL ANÁLISIS COMPARATIVO**  
Ester Alba, Mar Gaitán y Luis Pablo Martínez
- 525 SAGUNT SOÑADO. EL CAPITAL SIMBÓLICO**  
Carmen Aranegui Gascó
- 535 ANÀLISI DOCUMENTAL I GRÀFIC AL VOLTANT DEL PATRIMONI CULTURAL DE SAGUNT**  
María Teresa Abad
- 557 CONSIDERACIONES FINALES SOBRE EL PATRIMONIO CULTURAL DE SAGUNT**  
Eva Bravo, Vanessa Albelda, Eva Mompó,  
Maite Abad, Ximo Revert y Ester Alba

---

# SAGUNT I LA VIA AUGUSTA

**Ferran Arasa i Gil**

Departament de Prehistòria, Arqueologia i Història Antiga  
Universitat de València

A través de les fonts antigues coneixem la singularitat de la ciutat ibèrica d'Arse. Estava ubicada al cim d'un tossal situat al bell mig de la plana litoral, a l'eixida de la vall del riu Palància. Aquesta posició privilegiada explica el seu caràcter de nus de comunicacions, ja que d'una banda hi passava el camí que seguia per la costa, i d'altra banda es trobava al principi del camí que remuntava aquest riu en direcció NO cap a la vall de l'Ebre. Per la seua particular situació, Sagunt va ser des dels seus orígens una població oberta al mar (Aranegui, 1982, 2004, 2014). Al Grau Vell s'han trobat restes d'ocupació des del final del segle VI aE, quan degué començar a funcionar un lloc d'ancoratge que –amb importants canvis– va seguir en activitat prop d'un mil·lenni. La via marítima connectava la ciutat amb altres poblacions del Mediterrani i possibilitava els intercanvis comercials.

Amb la Segona Guerra Púnica i la posterior conquesta romana d'Hispania, els desplaçaments militars ens mostren l'existència d'una xarxa de camins ben organitzada, que devia incloure una part de les infraestructures viàries ibèriques (Arasa, 2001: 61-63; Sillières, 2003). La República els va adaptar a les seues necessitats i –des de la meitat del segle II aE– tenim notícia de la millora i construcció de camins. Al País Valencià en tenim bons exemples a *Valentia*, una colònia fundada el 138 aE, al voltant de la qual s'han trobat diverses restes de camins. Aquestes són les que de manera es-

tricta hem d'anomenar vies republicanes, entre les quals podem besllumar una jerarquia semblant a la que trobem en les d'època imperial. Les cites d'un hipotètic camí d'Hèrcules, no deixen de ser una referència mítica que no té cap suport arqueològic.

La principal via republicana d'Hispania, aquella que des dels Pirineus arribava fins a la Bètica, travessava el territori valencià des del seu extrem nord al riu de la Sénia (el Baix Maestrat), fins a la Font de la Figuera (la Costera). Però d'aquesta ho desconeixem pràcticament tot: des de la concreció del seu traçat, fins a la tècnica constructiva. No s'han trobat restes que puguen atribuir-se amb seguretat a aquest camí, que possiblement va ser aprofitat i refet posteriorment per altres posteriors com la Via Augusta. En tenim constància per la notícia que figura en el tercer llibre de la *Geografia* d'Estrabó, escrit en els anys 17/18 dE, on explica que des de *Saetabis* s'havia construït un nou traçat que s'aproximava al litoral, la Via Augusta, mentre que l'antic seguia directament cap a la vall del Guadalquivir. Per tant, només sabem amb seguretat que passava per les ciutats preromanes d'*Arse* i *Saiti* (Xàtiva), i des del 138 aE per la nova colònia *Valentia*.

### La Via Augusta

Sagunt va ser una ciutat privilegiada per l'administració romana. Segons sabem per les encunyacions monetàries, al final de la República va ser una colònia i poc abans del canvi d'era –probablement entre els anys 8 i 4-3 aE– l'emperador August li va concedir l'estatut municipal (Ripollès, Velaza, 2002). En aquest període, l'administració imperial va endegar a Hispania un important projecte de reorganització que descansava en tres iniciatives: la fundació de noves ciutats, la construcció de carreteres que les comunicaven i la parcel·lació de grans superfícies per al seu repartiment entre els legionaris llicenciats. D'aquesta manera, es va iniciar la construcció d'una àmplia xarxa estratègica de grans eixos viaris entre els quals destaca la Via Augusta (fig. 1), que sense dubte podem considerar el projecte viari de major magnitud i el més emblemàtic entre els iniciats per August a Hispania (Arasa, Rosselló, 1995; Morote, 2002; Arasa, 2018). Des dels Pirineus fins a l'extrem meridional de la península, a la ciutat de *Gades*, la seua longitud era pròxima als 1.500 km. Cap al nord enllaçava amb la *Via Domitia* i,



Fig. 1.- Mapa de la xarxa viària principal d'època romana al País Valencià, amb les postes de la Via Augusta i les distàncies que les separaven.

seguint altres vies que arribaven fins a Itàlia, garantia la connexió terrestre amb la capital de l'Imperi.

La Via Augusta estava jalonada amb mil·liaris, columnes de pedra de 2 a 3 m d'alçària que s'erigien en les vies de major importància a una distància de mil passes (1.478,5 m). En la seua superfície arrodonida s'inscrivien textos en què, a més del nom de la via i de la distància que els separava del lloc on començava la numeració (*caput viae*), hi figurava el nom del promotor –en



aquest cas l'emperador– amb la seua filiació, sobrenoms, títols i magistratures que fan possible conèixer la data de la seua erecció. Per a la recerca històrica són uns documents de gran utilitat, ja que permeten saber quan es van realitzar les obres de construcció o reparació dels camins. El mil·liari més pròxim a la ciutat és el de Xilxes (la Plana Baixa), que estava dedicat a l'emperador Trebonià Gal l'any 252 dE i senyala la zona per on la via s'aproximava a la ciutat des del nord (Arasa 1992: 251-252, núm. 15; *IRPV* II, 23). Entre les inscripcions conegudes a la ciutat s'ha assenyalat la presència d'un mil·liari de l'emperador Carí, que realment és una inscripció honorífica (*IRPV* I, 32)

Encara que no en tenim una referència segura, possiblement la construcció de la via degué iniciar-se després del darrer viatge de l'emperador a Hispània en els anys 16-13 aE. La data de finalització de les obres es pot deduir de la informació continguda en els textos dels mil·liaris d'August. En els de la província Tarraconense, les magistratures de l'emperador corresponen als anys 8-7 aE, i en els de la Bètica, són de l'any 2 aE. Aquesta diferència cronològica pot reflectir la seua construcció progressiva des dels Pirineus en direcció sud, amb l'agrupació dels mil·liaris en dues dates, una per província, la primera administrada per l'emperador i la segona pel Senat. En conjunt, la duració aproximada de les obres podria calcular-se entre 11 i 14 anys (Arasa 2011).

En els principals camins, l'emperador August va implantar un servei públic de transport per tal de garantir les comunicacions oficials al llarg de l'Imperi. Els principals usuaris eren els funcionaris de l'administració imperial, i de manera destacada els correus que portaven la correspondència oficial. En els desplaçaments d'aquest servei van començar a utilitzar-se vehicles de rodes, el que explica la denominació *vehiculatio* utilitzada en el regnat de l'emperador Claudi. Al final del segle IV, en temps de Teodosi es coneix amb l'expressió *cursus publicus*. La infraestructura d'aquest servei estava constituïda per una xarxa d'estacions de posta per al canvi de cavalls (*mutationes*) i per al descans i manutenció dels funcionaris en trànsit (*mansiones*), que mantenien els governs locals i contractaven amb empreses privades. Les estacions estaven disposades a una distància regular segons la seua funció, més reduïda en el cas dels *stabula* per al canvi de cavalls dels missatgers i més llarga en el dels *hospitia* que permetien fer



Fig. 2.- Itinerari de Vicarello I, amb la menció de *Sagyntum* en segon lloc, a XVI mp de *Valentia*.

nit als viatgers. No cal dir que la Via Augusta, en tant que principal eix de comunicacions d'Hispania, estava dotada d'aquest servei.

A més dels mil·liaris, també els itineraris antics donen informació sobre aquesta via, especialment l'itinerari d'Antoní, els Vasos de Vicarello i la Cosmografia de Ravenna. En els dos primers figuren els noms dels llocs per on passava i les distàncies que els separaven. A més de les principals ciutats, en el medi rural hi apareixen els topònims d'algunes postes del servei oficial de transport, *mansiones* i *mutationes*, i potser d'altres que devien ser establiments privats. En territori valencià s'esmenten 15 estacions de la via, de les quals 4 corresponen a ciutats i poden identificar-se amb seguretat: *Saguntum*, *Valentia*, *Saetabis* i *Ilici*. Les altres 11 estacions estaven situades en el medi rural i les possibilitats d'identificar-les són més limitades: a falta de proves epigràfiques, només podem aplicar criteris topogràfics i arqueològics per a proposar-ne localitzacions.

La ciutat de *Saguntum* figura en tots els itineraris que donen notícia de les postes de la Via Augusta en el seu traçat per terres valencianes (Rol-dán, 1975). El topònim hi apareix esmentat amb diferents grafies i casos: *Saguntum*, en acusatiu i amb la grafia normalitzada, a l'itinerari d'Antoní, la Cosmografia de Ravenna i la *Guidonis Geographica*; *Sagyntum*, també en acusatiu però amb la i grega, a l'itinerari de Vicarello I (fig. 2); *Sagyn-*

to, en ablatiu i també amb la *i* grega, a l'ltinerari de Vicarello II; i *Sagunt*, també en ablatiu i la grafia normalitzada, als ltineraris de Vicarello III i IV. En direcció nord *Saguntum* estava situada a XXII *milia passuum* (*mp*) (32,5 km) de *Novlas/Nova* i a XXIV *mp* (35,4 km) de *Sebelaci*, dues postes rurals molt pròximes entre si (2,9 km), i en direcció sud a XVI *mp* (23,6 km) de *Valentia*. Les referències a la ciutat en els autors clàssics són molt nombroses i almenys des del segle XVI els historiadors la localitzen amb seguretat a l'actual població de Sagunt, identificació que confirmen els monuments epigràfics.

Així doncs, Sagunt comptava amb unes instal·lacions de posta que devien comprendre un *hospitium*, corral, tallers, *balnea*, etc, que no sempre són fàcils d'identificar arqueològicament. Desconeixem on es trobava la *mansio* en el context urbà, tot i que pensem que devia estar situada a prop d'alguna de les portes de la muralla, cosa que ens permet ubicar-la en el sector est segons la hipòtesi del pas de la via acceptada majoritàriament. Degué edificar-se cap al final del segle I aE, quan es va construir la Via Augusta, i per tant en un moment pròxim a la concessió de l'estatut municipal a la ciutat. En època imperial aquesta va experimentar una important expansió urbanística que ens resulta poc coneguda (Hernández, 2004), però de la qual trobem una bona mostra en l'excavació del solar de la Moreria. Potser la *mansio*, inicialment situada en una zona perifèrica dins del recinte murat, va acabar absorbida per la trama urbana a causa del creixement urbanístic. També, amb seguretat, al llarg dels seus 4 segles d'existència degué experimentar reformes i potser algun canvi d'emplaçament.

La localització de les postes en l'àmbit urbà no sembla estar sotmesa a unes directrius clares. Com va senyalar C. Corsi (2000: 72, 180-181), i contràriament al que es diu freqüentment, les fonts escrites no són explícites quant al seu emplaçament a les portes de les ciutats. La troballa de documents epigràfics prova en alguns casos la seua presència a l'interior d'aquestes. Entre els casos millor coneguts arqueològicament tenim els de les postes de les ciutats d'*Augusta Raurica* (Augst, Suïssa), situada a prop de l'eixida sud de la ciutat, en una situació perifèrica però integrada en la trama urbana (Bender, 1975: 25-26), i d'*Ambrussum* (França), situada en la *Via Domitia*, on es localitza a la part baixa del recinte urbà (Fiches, 1998).

D'altra banda, el paper de nus de comunicació, de cruïlla de camins, apareix de manera més o menys explícita en els itineraris en els casos d'algunes *mansiones*, tant en el cas de les postes urbanes com de les rurals (Ariño et al., en Castellví et al., 1997: 246-257). Per la seua situació estratègica i l'encreuament de camins que s'hi ha pogut documentar en l'època romana, *Saguntum* pertanyia a aquesta categoria de ciutats-*mansiones* que van ser veritables nusos de comunicació, compartida al País Valencià amb *Valentia*, *Saetabi* i *Ilici*.

### Els accessos de la Via Augusta

La identificació de la via al seu pas per *Saguntum* no és segura, ja que fins ara no se n'han trobat evidències arqueològiques. En la zona nord trobem dues traces principals: l'antic camí reial que venia d'Almenara, possiblement d'origen medieval i relacionat amb la fundació d'aquesta població, que segueix en bona part la carretera N-340, i la traça rectilínia del ferrocarril, que aprofita un camí anterior del qual resta algun tram pel seu costat est. Els estudis sobre arqueologia del paisatge realitzats en els darrers anys coincideixen a senyalar que aquest segon traçat podria ser el corresponent a la Via Augusta. Cap al sud la via s'identifica en un primer tram amb la carretera N-340.

En primer lloc veurem la informació que donen les obres que s'han ocupat d'aquesta qüestió. Al final del segle XVIII, en parlar d'Almenara i Sagunt, A. J. Cavanilles (1795, I: 118) explica que: "Cerca de dos horas se emplean para llegar á Murviedro desde Almenára por el camino nuevo". Aquest camí nou deu ser el construït no molt després de 1745, quan s'estava treballant en la refacció de l'eixida sud de la població, tot i que el botànic no especifica si es tracta d'una millora del camí anterior o d'una nova alineació. Per l'emplaçament de la vila d'Almenara als peus del vessant meridional de la muntanya on es troba el Castell, el camí medieval es desviava un poc cap al SO per a passar entre aquesta i la Muntanyeta de les Forques i accedir a la població, una fundació del segle XIII.

La cartografia posterior, sobretot la produïda arran de la batalla i presa de Sagunt en 1811, és en part clarificadora del traçat del camí i de l'accés a la població (BVD, BDH, BIVALDI). En el plànol de J. Moulinier, un dels



Fig. 3.- Plànol de Sagunt de J. Moulinier en l'obra d'A. de Laborde (1806-20: pl. CI). D'esquerra a dreta es veuen el Camí Vell de València, la Carretera de València a Barcelona amb el pont de fusta sobre el riu Palància i la palanca sobre aquest a la vora oest del circ

dibuixants que acompanyava el viatger francès A. de Laborde (1806-20: pl. CI), es veu com el camí de Barcelona a València vorejava la població per l'est i travessava la meitat sud del llit fluvial per un "pont modern de fusta" que portava al que avui és el carrer d'Almenara, i continuava pel de València, al voltant del qual es va desenvolupar un raval a l'est del tossal (fig. 3). Aquest pot ser el pont del nou camí reial, que caldria datar amb posterioritat a l'any 1745. En el *Plan du siècle de Sagonte* d'A. Tardieu (1811), en el *Croquis del Castillo de Sagunt* de J. Ribelles de 1812 i en el plànol de 1813 aquest pont ja no es representa, potser perquè s'havia destruït durant la guerra. En el *Plain de la bataille de Sagonte* es veu la traça rectilínia de la *Route de Tortose* que arriba a la vora est del tossal, de la qual arranquen cap al SO dos ramals que es dirigeixen també cap a la població, a més d'un altre camí de traçat sinuós situat a l'oest que deu ser l'antic camí reial. El mateix trobem en el croquis de J. Ribelles de 1812, on aquest rep el nom de "Carretera Real de Cataluña". Posteriorment, segons A. Chabret (1888, II: 116), en relació amb el pas del riu, "se intentó por dos veces la construcción de algunos malecones que sustituyeran la obra de fábrica y otras

tantas los arrastró la impetuosa corriente". Tot i que no concreta on es van construir, entenem que seria en el pas del camí reial.

L'historiador d'Almenara L. Cebrián, cap al final del segle XIX, en el manuscrit titulat "Almenara" dóna més informació sobre aquests camins al seu pas per la població, i diferencia entre "el camino real" o "la carretera real de Valencia a Barcelona" que passava entre el Tossal del Castell i la Muntanyeta de les Forques i arribava al poble, que pot identificar-se amb la carretera N-340, i "el Camí Vell" o la "antigua carretera" que passava pel collet existent entre les muntanyetes del Duc i les Forques, per on s'havia fet el desmunt per al pas del ferrocarril cap a 1860, "de la cual quedan los correspondientes trozos, [...] en la parte de Levante de la línea de ferrocarril". I en una nota al marge afegeix: "Al construirse el ferrocarril, se construyó por la empresa el camino de Sagunto á Almenara en la parte de Poniente de la via; en compensación de los que tenían fincas á este lado del altísimo terraplen. Quedó el antiguo camino al otro lado de la via" (AGUN, FLCM, 80: 52, 71-72, 79-80). Gràcies a aquesta notícia ara sabem que les traces rectilínies del camí existent al costat oest del ferrocarril, de major longitud i continuïtat, corresponen a la via de servei construïda amb aquest, i que les conservades al seu costat est corresponen a un camí anterior. L'època de construcció del camí situat al costat est no és segura: podria ser tant una nova alineació del camí reial de la segona meitat del segle XVIII, identificació que recolza el seu traçat rectilini –molt freqüent en la construcció de nous camins de l'època–, com la Via Augusta. Tanmateix, per a aquest autor el camí reial passava per la població, i el diferencia del que seguia pel costat est del ferrocarril que denomina "Camí Vell".

Quan s'aproximen a la població, d'aquests camins paral·lels al ferrocarril n'arranquen altres que continuen cap al SO en direcció a aquesta, el que demostra que són majors la importància i antiguitat d'aquest eix. Al sud del Camí de la Victòria, el Camí Vell d'Almenara se separa gradualment del ferrocarril pel costat est fins al Camí dels Petresans en un tram de 765 m, després el Camí de Palmosa gira cap al SO amb un traçat prou irregular al llarg d'1,3 km que travessa el ferrocarril i arriba fins a la carretera N-340. A partir d'ací continua el Camí dels Omets en un tram de 1040 m que segueix en aquesta direcció, que després gira lleugerament cap al SSO i segueix en

un altre tram de traçat irregular al llarg de 830 m fins al riu Palància. Aquesta bifurcació formada pels camins Vell d'Almenara i de Palmosa-Omets ens va portar a plantejar la hipòtesi de l'existència d'un doble accés a la ciutat des del nord (Arasa, Rosselló, 1995: 108-109). El principal seria la mateixa Via Augusta que passaria per la vora est del Tossal del Castell, i el secundari portaria des d'aquesta cap a la zona central de la ciutat. Aquest camí podria tindre relació amb les restes del pont existent davant del circ, per la qual cosa alguns autors consideren que podria ser l'entrada principal. Aquesta proposta la va seguir J. G. Morote (2002: 222, plànol XIII), que prolonga el traçat de la via fins a les ruïnes del pont, per on creu que entraria a la ciutat, sense contemplar la possibilitat que seguís per l'est del tossal.

Del Camí de Palmosa, a 255 m a l'oest del ferrocarril arranca en direcció SSO el Camí dels Gossos que amb un traçat sinuós segueix fins a la carretera N-340 al llarg de 1030 m. A 255 m cap al sud, d'aquesta arranca el Camí de la Valladeta en direcció oest en un primer tram de 75 m, després gira cap al SO en un altre de 510 m i finalment cap al SSO en un darrer de 245 m fins al riu Palància, que apunta cap a la plaça de l'antiga Moreria; possiblement aquest és el que figura en el *Plano Geometrico del Castillo de Sagunto y Villa de Murviedro* de 1813 com un camí de ferradura. Entre aquest i la carretera N-340, però a curta distància d'aquesta, es conservava una traça rectilínia de 375 m en direcció SSO que apuntava cap al costat est de l'antic solar de la Moreria. És possible, doncs, que –suposant que el Camí Vell d'Almenara corresponga a una nova alineació del camí reial en el segle XVIII– aquests camins siguen accessos a la població posteriors a la seua construcció. Tota aquesta zona compresa entre la Muntanyeta de l'Aigua Fresca i el riu s'ha urbanitzat i aquests camins han desaparegut. En els treballs arqueològics realitzats amb motiu d'aquestes obres no es van trobar restes de camins antics, però sí les restes molt arrasades d'una vil·la periurbana coneguda amb el topònim de la Valladeta.

Pel que fa als estudis sobre l'arqueologia del paisatge, entre Almenara i Sagunt R. González Villaescusa (2002: 433-434, fig. 94; 2006: 225-227, fig. 5; 2007: 47-48) va identificar indicis d'un parcel·lari geomètric que atribuïa al període colonial de la ciutat i tindria com a eix principal o *kardo maximus* la carretera N-340; el Camí Vell d'Almenara, situat a una distància



Fig. 4.- Croquis de R. González Villaescusa (2006: 225-227, fig. 5) amb el traçat de la Via Augusta entre Almenara i Sagunt i les traces de la centuriació.

aproximada de 710 m d'aquesta, seria un dels *kardines* de la centuriació i podria identificar-se amb la Via Augusta (fig. 4). Posteriorment, M<sup>a</sup> J. Ortega (2017: 336, fig. 231) ha identificat dues trames centuriades, una d'època tardorepublicana i l'altra del principi del període imperial, i també identifica el Camí Vell d'Almenara amb la Via Augusta, que tanmateix queda entre dos eixos teòrics de la centuriació i no coincideix amb aquesta. Segons la



hipòtesi de l'existència d'una primera centuriació del període colonial de la ciutat, el traçat de la Via Augusta tindria el seu origen en un eix de la parcel·lació d'època tardorepublicana.

En síntesi, entre Almenara i Sagunt es conserven dos eixos de traçat aproximadament paral·lel que són els constituïts per la carretera N-340 i el Camí Vell d'Almenara que discorre paral·lel a la via del ferrocarril. Possiblement el primer deu ser el camí reial en ús des de la fundació de la primera població en el segle XIII, que prop de Sagunt s'unia amb el de les Valls; la carretera N-340 abandona aquesta alineació i gira cap al sud per a passar per la vora est de la població. El segon seguia pel costat est del ferrocarril i pot correspondre a la Via Augusta i a la nova carretera reial del segle XVIII que apareix representada en els plànols de l'època. Tots dos, però, poden ser d'època romana, segons una hipòtesi que només podran confirmar els treballs arqueològics: el primer com a límit secundari de la centuriació, i el segon la Via Augusta.

La identificació de l'accés sud presenta també dificultats d'identificació a causa del creixement de la població i de la construcció de les noves infraestructures de comunicació. A l'est de la població, en parlar de la necròpolis saguntina, A. Chabret (1897: 458-459) esmenta un Camí Vell de València entre la carretera moderna i el ferrocarril, que avui ha desaparegut amb la urbanització de la zona. Aquest devia ser la continuació del Camí Vell d'Almenara al sud del Palància. Apareix representat en el plànol d'A. de Laborde, té un traçat un poc irregular cap al sud i gira cap al SO a l'altura del Camí de la Mar fins a unir-se a l'eixida de la població amb el Camí de València. El ferrocarril es va construir més cap a l'est i el camí no es va veure afectat. A l'eixida sud de la població es divideix i el camí principal continua en la mateixa direcció i amb un traçat sinuós al llarg de més de 4 km amb els topònims de Camí dels Rolls i del Coscollar fins a les proximitats de la carretera CV-310.

Altres autors com J. G. Morote (2002: 222, plànols XIII-XIV) consideren que la via pot identificar-se amb el Camí de Lliria fins a Puçol, des d'on seguiria per la carretera N-340 que es considera el *kardo maximus* de la centuriació existent a l'Horta Nord. El traçat d'aquest camí, però, queda molt desplaçat cap a l'oest, i no sembla necessari que la via es

desviara tant en aquesta direcció, per la qual cosa cal pensar que realment es tracta del camí que anava a Lliria. M<sup>a</sup> J. Ortega (2017: 336) assenyala que l'hipotètic traçat de la via pel nucli urbà de Sagunt no es correspon amb l'eix teòric de la centuriació, i que només a partir del Motor de Polo tornen a coincidir el dos fins al Barranc del Puig, on considera que es trobava el límit amb el territori de *Valentia*. També, com en el cas de l'accés nord a la ciutat, només l'arqueologia podrà confirmar quin és el traçat real de la via.

### El tram urbà de la via

En primer lloc abordarem la qüestió de la posició de la ciutat en relació amb la via. A causa de les molèsties que suposava el fet que una important carretera travessara els nuclis urbans, en molts casos es desenvolupava un doble traçat: mentre l'eix principal passava per la vora de la ciutat, un altre tangencial hi penetrava pels dos extrems formant un esquema triangular; aquesta disposició podia variar segons la topografia donant lloc a diferents combinacions (Quilici, 2012: 35, amb diversos exemples itàlics). En la seua configuració també poden haver tingut un paper destacat altres factors com la topografia i les parcel·lacions geomètriques. Aquest pot ser el cas de *Saguntum*, on la ciutat se situa en un tossal, es desenvolupa pel seu vessant nord i el camí històric passa per la seua vora. D'aquesta manera, la via podria haver tingut un traçat rectilini que vorejava per l'est el Tossal del Castell, des d'on la ciutat romana es va desenvolupar cap al riu Palància en direcció nord, i els accessos seguirien camins que amb un traçat diagonal arrancarien d'aquesta per a dirigir-se cap a les portes situades en la zona est del recinte murat. Pel nord, prop de la ciutat podria arrancar de la via un accés cap al SSO cercant una entrada com la Via del Pòrtic; en direcció sud, una eixida als peus del tossal en direcció SSE per l'antic raval de Sant Salvador permetria la incorporació al camí principal. En els dos casos, les excavacions arqueològiques han demostrat que aquestes zones van acabar integrades en la trama urbana a causa del creixement de la ciutat, fins i tot per damunt d'antigues necròpolis, i almenys en el de la Via del Pòrtic la via d'accés es va transformar en un carrer.



Fig. 5.- Vista aèria de Sagunt amb la localització de les restes viàries d'atribució antiga: 1) pilars del pont sobre el riu Palància; 2) gual conservat davall del pont del ferrocarril; 3) carrer enllosat excavat a la vora de la plaça de la Moreria; 4) carrer enllosat excavat a l'Avinguda del País Valencià; 5) traçat hipotètic de la Via Augusta; 6) zona de la necròpolis de Sagunt estudiada per A. Chabret en 1897 (Foto: Google earth)

Les evidències arqueològiques de camins antics i de passos del riu són escasses, tot i que han augmentat molt significativament en els darrers anys: coneixem les restes d'un pont i un gual enllosat, tots dos d'origen incert, i dos carrers indubtablement romans (fig. 5). Les repassarem començant per la coneguda des de fa més temps, el pont. Les ruïnes d'un pont sobre el Palància es coneixen des del segle XVIII. Segons la consideració del seu origen romà, la seua presència dóna versemblança a l'existència de dos accessos a la ciutat de *Saguntum* des del nord. J. M. Miñana és el primer autor que assenyalava l'existència de les ruïnes d'un pont sobre el Palància l'any 1714 en la seua descripció del circ, on ja en destaca l'orientació cap al teatre: "Y en la otra orilla del río subsisten los restos de un puente medio derruido colocado frente al teatro, y entrambos se extiende el Circo que es vecino del río" (Estellés, Durà, 1991: 321). Cap al final de segle també l'esmenta E. Palos (1793: 40; 1804: s. p.): "A la parte del Rio se reconocen vestigios de un puente arruinado que vendria á terminar al centro del Circo, en cuyo parage es regular hubiese una puerta para entrar á este desde el mismo Puente, que serviria para transitar el Rio". D'aquesta



Fig. 6.- Els Pilons, estreps del pont de Sagunt sobre el riu Palància (Foto: autor).

època és també la primera representació que en coneixem als plànols d'A. de Laborde (1806-20: pl. CI i CVI, núm. 31-32), on se'n dibuixa l'estrep de la vora nord i els tres pilars i es denomina "pont antic".

D'aleshores ençà, quasi tots els autors l'han considerat romà, com A. Chabret (1888, II: 117), S. Bru (1958: 167-168), M. Olcina (en Aranegui, 1987: 13-14), E. Hernández et al. (1995: 228-229), M. Ferri (1998: 105-106), J. G. Morote (2002: 197-198), C. Aranegui (2004: 166-167), N. Espinosa (2013: 522), J. M. Melchor (2013: 247), J. Bedito (2015: 14) i J. M. Melchor et al. (2017a: 36-38; 2017b: 155-156). Aquest pont estava situat en la prolongació cap al nord del carrer del Remei i se'n conserven l'estrep de la vora nord, dos pilars i restes d'un altre formats per un nucli d'*opus caementicium* i un revestiment d'*opus quadratum*, que falta (fig. 6). L'arc que s'estenia entre els dos pilars conservats *in situ*, coneguts com els Pilons, tenia 6,50 m de llum. L'amplària de la calçada a partir de les dimensions dels pilars devia ser de 4,10-4,20 m. A l'altre costat del riu, en direcció nord només quedava una traça rectilínia en un camí d'uns 40 m de longitud. Com hem assenyalat anteriorment, els treballs arqueològics desenvolupats en les obres d'urbanització d'aquest sector no van descobrir restes de camins antics. Sembla, doncs, que aquest pas del riu a penes ha deixat empremta en la trama viària de la zona.

Segons A. Chabret (1888, I: 293 i 390), dos són els ponts que poden haver-se construït en el pas del camí reial pel riu Palància: el primer en el regnat de Jaume II, a principis del segle XIV, i el segon en el de l'emperador Carles I, l'any 1518. Aquestes notícies generen dubtes sobre l'origen de les ruïnes conservades al riu (Arasa, 1996: 42; 2008-9: 360-361), que poden pertànyer a un d'aquests ponts que podria haver-se destruït per alguna revinguda (Sanchis, 1993: 65-66). En aquest sentit, cal recordar que en l'estampa de la vila presa l'any 1563 per A. van den Wijngaerde no figura cap pont (Rosselló et al., 1990: 215-216), i en la relació del viatge de H. Cock de 1585 es fa referència explícita al gual que permetia travessar el riu (García Mercadal, 1952: 1390).

Els arguments per a considerar romà aquest pont són la tècnica i els materials constructius i la topografia urbana. Pel que fa als primers, la consideració que un pont és obra romana es basa generalment en les característiques de la seua fàbrica, fonamentalment en la utilització d'un parament de carreuat (*opus quadratum*) que folra un nucli de formigó (*opus caementicium*). Això no obstant, aquesta tècnica va ser utilitzada durant les èpoques medieval i moderna, el que va donar un aspecte "clàssic" a alguns monuments que s'han considerat erròniament com d'època romana. Així ho demostren tant la documentació, com les marques de pedra-piquer visibles en alguns carreus. En terres de Castelló tenim alguns exemples d'aquestes atribucions errònies en els ponts que hi ha sobre el Riu Cervol (Traiguera), la Rambla de la Viuda (Almassora) en el Camí Reial i el Riu Millars a Santa Quitèria (Almassora) en aquest mateix camí (Sanchis, 1993: 33-35, 54-56). En el cas del pont de Sagunt, no pot relacionar-se amb seguretat amb les notícies vistes anteriorment sobre la construcció de ponts en els segles XIV i XVI, i de més a més l'espoli dels carreus impedeix saber si conservaven marques de pedra-piquer. Caldria fer-ne un estudi arqueològic i documental. Per tant, des d'aquest punt de vista no hi ha evidències que en proven l'origen romà.

Pel que fa a la topografia urbana, per la seua relació amb la reforma urbanística de la ciutat que es realitza al principi del període imperial, el pont s'ha datat també en aquesta època. En efecte, el camí que el devia travessar es disposava perpendicularment a la muntanya, orientat al carrer

Vell del Castell, l'antiga pujada que pot correspondre al *kardo maximus* d'una hipotètica trama urbana ortogonal, de manera que s'integra plenament en el traçat urbanístic de la ciutat i s'orienta visualment cap al conjunt monumental constituït pel fòrum i el teatre, en un joc panoràmic propi de l'urbanisme en terrasses aplicat a la ciutat en època juli-clàudia. En relació amb l'hipotètic traçat de la Via Augusta per l'est del Tossal del Castell, el camí i el pont apareixen com un accés secundari que es desplaça cap a l'oest i cerca el nucli urbà reforçant-hi la vinculació. Però la construcció del circ en el segle II dE, dispostat de manera paral·lela al riu, talla per complet la continuïtat d'aquest camí (Aranegui, Olcina, 1983: 117; Pascual, 2001: 171-173; Machancoses, Jiménez, 2017: 161-162). Aquest fet certament anòmal des del punt de vista urbanístic, que pot servir de prova per a una datació anterior del pont, obligaria a rodejar el circ per a tornar al traçat inicial del camí al costat sud d'aquest monument. D'altra banda, també pot considerar-se el fet que l'efecte resultant de la presència de la façana monumental d'aquesta gran construcció a l'entrada de la ciutat s'insereix en el gust romà per l'escenografia monumental. Tanmateix, J. Melchor et al. (2017a: 31-32; 2017b: 158) han plantejat la hipòtesi d'una datació del pont en el segle II dE, lligada precisament a la construcció del circ amb la finalitat de facilitar-ne l'accés des del nord.

A Hispània es coneixen almenys uns altres dos casos de ciutats, les capitals provincials *Tarraco* i *Corduba*, en què la construcció del circ ha condicionat el traçat de la Via Augusta. A *Tarraco*, la construcció del complex arquitectònic del Fòrum Provincial format per tres terrasses situades a diferent altura, de les quals la inferior està ocupada pel circ edificat cap al 90 dE, va obligar a replantejar el pas de la via, que passa per davant de la seua impressionant façana i separa aquest complex del recinte inferior corresponent a la colònia (TED'A, 1988-89: 131). Pel que fa a *Corduba*, la construcció del complex de culte imperial va suposar una gran transformació de la ciutat cap a mitjan segle I dE. Per a la realització d'aquest projecte urbanístic es va derrocar una part de la muralla i es va desplaçar cap al nord un tram de la Via Augusta. El complex de culte imperial i el circ apareixen associats i aquest es disposa longitudinalment respecte a la via (Murillo et al., 2003: 75). Així, doncs, la interposició d'un edifici com el circ en el

traçat d'una via d'accés a la ciutat, com podria haver succeït a *Saguntum* amb aquest camí, no pot considerar-se un fet estrany ni determinant en la consideració del seu origen romà.

D'altra banda, en el plànol d'A. de Laborde es veu un altre accés a la població pel costat oest del circ que travessa el riu per una palanca o pont de fusta, que descriu com "altres restes d'un pont antic", i segurament es trobava en la confluència dels camins de les Valls i de Sant Cristòfol; possiblement és el que cita E. Palos (1804: s. p.). En el plànol de 1901 (Wagner&Debes) aquest es denomina "pont antic".

Els altres vestigis d'un pas del riu es troben més cap a l'est, davall del pont del ferrocarril. M. Civera (2004: 89-90) va donar a conèixer les restes d'un gual enllosat que es trobaren en el curs de les obres d'ampliació dels gàlils del pont realitzades per la Confederació Hidrogràfica al començament dels anys vuitanta sense cap seguiment arqueològic, que atribueix a la Via Augusta. Sobre aquest supòsit, per la localització del gual la via tindria un traçat coincident amb el del ferrocarril, que hauria malmès les seues restes. Un traçat semblant proposa C. Aranegui (2004: 167), tot i que suposa l'existència d'un pont sobre el riu que en permetria el pas. Per la seua banda, J. M. Melchor (Melchor, Benedito, 2005: 27, 34; Melchor, 2007: 242-243, làm. IX; 2013: 245) apunta la possibilitat que les lloses poden estar reutilitzades i haver-se extret de la Via Augusta.

Aquestes restes són de gran interès i pertanyen almenys a dues construccions diferents: un gual enllosat i uns pilars d'un pont. Començarem per aquests, que es troben un poc desplaçats cap a l'oest respecte del pont del ferrocarril. L'únic que es pot reconèixer completament té unes dimensions de 18 m de longitud per 2,60 m d'amplària i és de forma rectangular, sense tallamars. La separació entre els pilars que es poden individualitzar és de 7,50 m. L'obra està formada per una sèrie de carreus col·locats en la cara externa i un nucli de grans còdols i formigó a l'interior. Només resulta visible una filada, que pot pertànyer als fonaments dels pilars, el que explicaria el seu acabat un poc groller. L'escassa amplària dels pilars no sembla adequada per a un pont d'arcs de pedra. Aquest pas del riu quedava molt allunyat de la població i sembla no estar relacionat amb la trama viària d'aquesta època. Aquestes restes podrien pertànyer al primer pont



Fig. 7.- Enllosat d'un possible gual al riu Palància, per davall del pont del ferrocarril (Foto: autor).

del ferrocarril, inaugurat l'any 1862, que va ser destruït per una revinguda poc temps després, en 1867, encara que les característiques d'aquest, que constava de dos trams de 20 m i una illeta central, no s'hi avenen (Salvador, en Aguilar 2012: 59, 72-74).

Les altres restes corresponen a un o més guals formats per paviments de lloses prou ben conservats en les zones pròximes a les vores i desapareguts en la zona central del llit del riu (fig. 7). Aquests enllosats s'han cobert en part de formigó en les obres de protecció del pont del ferrocarril. L'enllosat, visible en diferents trams per davall dels tres ulls del pont situats en el riu, sembla presentar una inclinació cap al centre del llit fluvial. Els trams conservats presenten una amplària variable i en tots els casos estan incomplets; de les vores només se'n veu bé la situada al costat est. El tram situat davall de l'ull nord del pont conserva 9,30 m d'amplària i uns 2,30 m de longitud,



però cap a l'oest es veuen altres restes d'enllosat que poden pertànyer al mateix –cas en el qual l'amplària seria almenys de 15 m– o a un altre gual. Davall del segon ull del pont les restes visibles tenen una amplària de 9 m, i davall del tercer l'amplària visible abasta els 12,50 m. El paviment està format per grans lloses de pedra calcària i gres de dimensions variables que presenten un notable desgast en la seua superfície. La vora est presenta un acabat en rampa amb les lloses bisellades per a facilitar la baixada de l'aigua. En el tram oest el paviment forma dos plànols lleugerament inclinats cap al centre, on forma un mena de canal de drenatge. En conjunt, es tracta d'una obra de grans proporcions i bon acabat que sembla correspondre –almenys en part– a un pas a gual del riu que fins i tot podria haver tingut dues fases. No creiem que es tracte de la solera del pont modern. Per a determinar la relació temporal amb els pilars del pont i precisar-ne la datació caldria realitzar treballs arqueològics, que permetrien esbrinar si –com sembla– aquests tallen l'enllosat i són posteriors al gual. És molt improbable que aquest gual siga l'esmentat per H. Cock en 1585, ja que com el pont anteriorment descrit queda molt allunyat de la població. Podria ser un gual construït amb una nova alineació del camí reial en el segle XVIII. En conjunt, la seua presència demostra la utilització d'aquest punt per a travessar el riu almenys en dues èpoques, les corresponents al gual i al pont.

Finalment, les úniques evidències arqueològiques de caràcter viari d'època romana en l'àmbit urbà són dos carrers enllosats trobats en excavacions recents: els de la Moreria i l'avinguda del País Valencià. Pel que fa al de la Moreria, està situat a uns 310 m a l'oest del ferrocarril, la traça hipotètica de la Via Augusta. Es va trobar en les excavacions realitzades en els anys 2002-2004 en un solar situat a la vora est de la plaça de la Moreria (Melchor, Benedito, 2004: 65-66; 2005: 16-18, 30; Melchor, Benedito, Pascual, 2006: 171-175, fig. 2, 5, 8; Melchor, 2013: 244-245; Ferrer *et al.*, 2016: 153-156). Té una amplària de 4,10-5,40 m i la llargària descoberta és de 60 m, amb una orientació NNE-SSO, tot i que cap a la meitat gira lleugerament vers el NE (fig. 8). El paviment està format per grans lloses de calcària dolomítica grisa, i per davall s'ha localitzat en l'eix longitudinal una claveguera de 68 cm d'amplària i 1,20 m de profunditat. La seua construcció pot datar-se en la segona meitat del segle I dE. En el seu costat est



Fig. 8.- Carrer enllosat trobat en les excavacions realitzades a la vora de la plaça de la Moreria (Sagunt, el Camp de Morvedre) (Foto: P. P. Ripollès).

es van identificar diverses estructures funeràries que poden datar-se en el segle I dE, el que indica que aquesta zona estava situada aleshores a fora del recinte urbà. En un moment no precisat es va construir un pòrtic als dos costats del tram meridional d'aquesta via que s'alça sobre una vorera, excavada només en el costat est, que conserva una amplària pròxima als 4 m. Aquesta àrea al voltant de la via s'integra posteriorment en la ciutat a causa de la seua expansió urbanística, moment en què s'edifica una estructura arquitectònica monumental que podia correspondre a un arc disposat transversalment sobre la calçada a manera de porta monumental.

Per la seua amplària, deu tractar-se d'un accés a la ciutat que possiblement arrancava de la Via Augusta i es construeix amb posterioritat a aquesta; el lleuger canvi de direcció cap al NE que presenta reforça aquesta hipòtesi. La seua prolongació en direcció sud apunta de manera aproximada a la torre de la muralla romana descoberta al carrer Muralla (Pascual, 1991), on hauria d'haver-hi una porta del recinte d'època imperial cap a la qual devia dirigir-se. En direcció sud, a uns 10 m d'aquest solar, en els anys



Fig. 9.- Carrer enllosat amb roderes i vorera trobat en les excavacions realitzades l'any 2007 a l'avinguda del País Valencià (Sagunt, el Camp de Morvedre) (Foto: autor).

1991-93 es va fer una excavació a l'antic camp de futbol del Romeu, on es va trobar un altre carrer enllosat de 2,90 m d'amplària i direcció ESE-ONO, perpendicular a l'anterior i interpretat com un *decumanus*, també amb la seua claveguera, als costats del qual es van identificar dos ambients domèstics ocupats fins al primer quart del segle IV (López Piñol, Chiner, 1994: 232, fig. 1, 3). No lluny d'ací, les excavacions de 1994-95 al carrer Camí Real van mostrar que aquest no es troba sobre un carrer romà (Hortelano, 1999), i que per tant almenys en aquest cas la trama urbana de la ciutat romana no ha perdurat en l'actual.

El carrer de l'avinguda del País Valencià es va trobar l'any 2007 en el curs d'unes excavacions realitzades a l'eixida sud de la població, enfront de l'aparcament de l'estació del ferrocarril, a l'altura del carrer travesser de la Pobla de Farnals, i fou cobert per a la seua conservació el 2012. Té una longitud aproximada de 15 m, una amplària de 5 m i conserva una vorera i roderes en l'enllosat (fig. 9). Tot i que la informació disponible és escassa per no haver-se'n publicat l'estudi, sembla que pot datar-se en el segle I dE. Segons la hipòtesi d'un traçat de la Via Augusta semblant al del

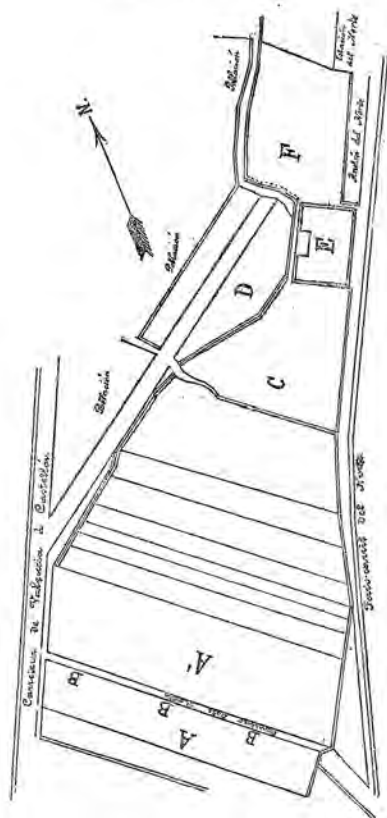


Fig. 10.- Croquis de la zona on es van trobar les restes de la necròpolis a la zona de l'estació, segons A. Chabret (1897: 459).

ferrocarril, aquest carrer té una orientació NE-SO i podria disposar-se de manera obliqua a aquella. Per la seua reduïda amplària deu ser un eix secundari, a l'est del qual s'estenia una àrea funerària que deu ser la mateixa que descriu A. Chabret (1987).

Les restes d'aquesta necròpolis es van trobar a l'eixida meridional de la població quan es va construir el ferrocarril que anava cap a Terol en 1895. Les obres van tindre lloc en un espai triangular limitat a l'est pel ferrocarril del nord, al sud pel Camí dels Rols i a l'oest per la carretera de Castelló (Chabret, 1897: 459, 465), que ve a coincidir amb la zona nord de l'actual aparcament situat al sud de l'estació (fig. 10). Cal destacar

que l'historiador no fa cap referència a l'aparició de restes de camins, i que en l'extrem nord –a prop de l'estació– es van trobar les restes d'una almàssera romana (F), cosa que permet individualitzar una tercera àrea funcional de caràcter industrial, pròxima a la residencial situada a l'oest i a la funerària que s'estenia des d'aquesta mateixa parcel·la cap al sud. D'altra banda, aquest autor esmenta la troballa en 1886 d'una inscripció funerària al carrer Camí Real en el context d'una tomba monumental, per la qual cosa hi situava el pas de la via (Chabret, 1888, II: 89, 92). En les obres de condicionament del ferrocarril de 2016 encara es van trobar restes d'un monument funerari, amb el qual s'eixampla notablement la zona de la necròpolis cap al sud. Com assenyala C. Aranegui (2004: 174, fig. 6.1), la concentració d'inscripcions funeràries en aquesta zona dibuixa un eix nord-sud que ha de correspondre a un camí important sobre el qual es forma la principal via funerària de la ciutat. Aquest eix s'enfila cap al gual anteriorment descrit i pot correspondre a la Via Augusta. El seu traçat se situa més cap a l'est que l'eix dibuixat pels carrers d'Almenara i València, que es corresponen amb els accessos nord i sud, respectivament, de la població en els darrers segles, per la qual cosa la via aniria encara més allunyada en aquesta direcció.

Pel que fa a les troballes realitzades en la zona situada a l'oest de la necròpolis, en primer lloc cal recordar les efectuades l'any 1745 amb motiu de les obres de refacció d'aquest camí, quan es van trobar el mosaic de Bacus i part d'un edifici que el cronista identificava amb un monument sepulcral que estaria emplaçat sobre l'antiga calçada en la part oriental de la ciutat, per la qual cosa pensava que aquesta seguia el mateix traçat que la carretera de València. Tanmateix, el mosaic es va trobar enmig d'aquesta i el conjunt pertanyia possiblement a una *domus* (Olcina, 1991; Arasa, 2012: 348-352, fig. 2-4). Al nord, al cantó del carrer d'en Dols de Castellar amb l'avinguda del País Valencià, enfront de l'estació del ferrocarril, l'any 1959 es van trobar dos paviments d'*opus sectile* que s'atribueixen igualment a un àmbit domèstic (Vall, 166-169, fig. 8-9, làm. VIII). Les darreres intervencions arqueològiques en aquesta zona limitada a l'est per l'avinguda del País Valencià mostren que estava ocupada per una àrea residencial, com es pot veure en la *domus* dels

peixos i sobretot en la *domus* parcialment excavada enfront mateix de l'estació del ferrocarril.

Segons la hipòtesi que identifica la Via Augusta amb el ferrocarril, la distància mínima entre aquesta i el traçat aproximat del tram est del recinte emmurallat d'època romana seria d'uns 260 m. Aquest espai extramurs pogué estar ocupat inicialment per una zona de necròpolis que s'estendria al voltant del camí que des del recinte fortificat es dirigia cap al sud. A mesura que la ciutat creixia més enllà de les muralles, en un procés d'expansió urbanística documentat també en la zona de l'antiga Moreria, l'àrea funerària degué anar desplaçant-se cap al SE. Potser és en aquest context com puga explicar-se la presència del carrer de l'avinguda del País Valencià, situat a uns 255 m de la muralla, que arrancaria des de la Via Augusta al nord de l'estació del ferrocarril i amb un traçat cap al SSO separaria l'àrea funerària de la nova zona urbana per a unir-se a l'eixida meridional de la ciutat.

A tall de síntesi podem dir que en la trama urbana actual es distingeixen tres eixos viaris en direcció nord-sud: el constituït pels carrers d'Almenara i València, el de l'avinguda del País Valencià i el del ferrocarril. El primer deu ser el del camí reial al seu pas per la població, segons es pot deduir dels plànols de principis del segle XIX. Aquest comença al pont actual de la carretera, construït a partir de l'any 1908, possiblement al mateix lloc que ocupava l'anterior pont de fusta (Sanchis, 1993: 66-67). L'eix de l'avinguda del País Valencià respon a una alineació moderna que comença al mateix pont, però a grans trets segueix un traçat semblant al de l'antic Camí Vell de València que cita A. Chabret; en la fotografia aèria de 1945 (ICV) encara es veu el camí i aquesta zona està poc edificada. I finalment l'eix constituït pel ferrocarril pot correspondre a la Via Augusta i a una nova alineació del camí reial construït en el segle XVIII.

Els ponts de la carretera i del ferrocarril estan separats aproximadament 110 m en el costat sud i 120 m en el nord, una diferència que s'explica per la major desviació del segon cap al NE. El problema que es planteja és per què el pont de fusta representat en el plànol d'A. de Laborde, i per tant l'accés a la població, es troba a l'altura del de la carretera actual, si realment la nova alineació del camí reial és la que va seguir el ferrocarril. Avui no estem en condicions de donar una resposta segura a aquesta qüestió.

Potser inicialment el pas del riu es trobava al camí reial, i més endavant es va traslladar a un punt més pròxim a la població, tot i que no es conserva un camí que els unisca. Així doncs, el gual que es troba davall del pont del ferrocarril podria pertànyer tant a aquell camí com a la Via Augusta. El fet que per aquest lloc puguen haver passat aquests importants eixos viaris, a més del ferrocarril des de 1862, no fa sinó confirmar la seua importància com a pas del riu en diferents èpoques i deixa oberta la possibilitat de l'origen romà d'aquest gual.

D'altra banda, si considerem les hipòtesis d'una datació medieval o moderna del pont situat davant del circ i romana del gual existent davall del pont del ferrocarril, queda oberta la qüestió de si el municipi saguntí no va arribar a disposar d'un pont per a travessar el riu, que avui no podem contestar amb seguretat. Les possibilitats són diverses, i cal considerar la importància de factors naturals com les revingudes fluvials que poden haver destruït un pont. Tanmateix, el fet que el Palància no tingués un pont en època romana no resultaria estrany en el context del pas de la via per terres valencianes, on ens trobem amb casos semblants en rius com el Túria a la ciutat de *Valentia*, i altres com el Millars, Xúquer i Segura, i en general amb l'escassetat general de ponts romans al País Valencià (Sanchis, 1993: 33; Arasa, 2008-9: 372). Contràriament, les evidències de passos a gual de rambles, rius i barrancs són molt freqüents (Arasa, 2010), i en aquest sentit podem recordar la cita d'Estrabó sobre el pas a gual de la Via Augusta pel riu Xúquer al principi del segle I dE. Encara sobre aquest problema, en època contemporània podem recordar les queixes de l'historiador A. Chabret (1888, II: 116-117) sobre la falta d'un pont en el Palància i les iniciatives de la població per dotar-se d'aquesta infraestructura.

### **Sagunt: una cruïlla de camins**

La recerca arqueològica desenvolupada a Sagunt en les darreres dècades ha permès avançar en el coneixement de la seua estructura urbana, amb el descobriment de tres carrers enllosats situats en la part baixa de la ciutat i allunyats de traçat hipotètic del recinte emmurallat d'època imperial. Les troballes de diferents estructures que poden atribuir-se a ambients domèstics relacionats amb aquests eixos viaris, i altres que ja eren coneguts en

la zona est de la població, han fet possible plantejar la hipòtesi d'un ampli creixement urbanístic al llarg del segle II dE en direcció sud i est. D'altra banda, els carrers trobats al costat est de la plaça de la Moreria i a l'avinguda del País Valencià estan orientats cap al NNE, de manera que poden arrancar d'una via principal que passava per la vora est de la ciutat. De manera paral·lela, els estudis sobre les parcel·lacions geomètriques que s'han portat a terme en els darrers anys al sector nord del Camp de Morvedre, senyalen la línia del ferrocarril com un eix de la trama ortogonal que podria identificar-se amb la Via Augusta. Sense arribar a ser proves conclouents, aquests indicis apunten a un traçat rectilini d'aquesta per la vora est de la població, de la qual arrancarien els accessos nord i sud formant un esquema triangular.

A més del principal camí que passava per la ciutat, la Via Augusta, de *Saguntum* arrancava una altra via que no figura en els itineraris i remuntava la vall del Palància per a dirigir-se cap a *Caesaraugusta* i *Bilbilis* (Ledo, 2005). Citada inicialment per A. Chabret (1888, I: 11), podem destacar l'estudi que en va fer S. Bru (1958). Tanmateix, les restes d'aquest camí que poden atribuir-se amb seguretat a l'època romana són escasses, com poden ser les roderes d'Àrguines (Sogorb) i el possible mil·liari trobat en aquesta població (*IRPV* II, 28). A l'exida sud de la ciutat altres dos camins es dirigien cap al seu port (el Grau Vell) i la ciutat d'*Edeta*. Del primer queden les traces molt alterades del Camí Vell de la Mar, i el segon s'identifica amb el Camí de Lliria que voreja els estreps de la Serra Calderona. Ens queda la via la marítima, fonamental per a les comunicacions i el comerç, l'existència de la qual ha provat la professora C. Aranegui (2004: 59-93) amb les seues excavacions al Grau Vell, on s'han trobat restes de magatzems, una torre que podria ser el far, construccions diverses i material moble –principalment ceràmica– que prova la seua activitat durant prop d'un mil·lenni. En la zona marítima pròxima, C. de Juan (2002) ha trobat restes d'un moll que prova el seu caràcter de *portus*, així com nombroses restes disperses que palesen la seua freqüentació.

Per a finalitzar, i després d'exposar el poc que sabem sobre el pas de la Via Augusta per a ciutat i els altres camins que hi començaven, podem



concloure que el paper del municipi saguntí en relació amb les vies de comunicació no es va limitar a ser, com ja va assenyalar A. Chabret (1888, I: 135), una important cruïlla de camins per la seua privilegiada localització en la zona costanera, per on passava la Via Augusta, l'eix estratègic de major importància d'Hispania, i per la seua situació a l'eixida d'una vall fluvial per la qual passava un camí de penetració cap a l'interior de la península, ja que el fet de comptar amb un port eleva la seua funció en el camp de les comunicacions a un veritable node, un punt en una xarxa de comunicacions en què es produeix la interconnexió de diferents modes de transport, un exemple antic d'intermodalitat.

#### Bibliografia

- AGUILAR, I. coord. (2012): *Historia del ferrocarril en las comarcas valencianas. El Camp de Morvedre*, Valencia.
- AGUN = *Relación de Fondos Personales. Luís Cebrián Mezquita (FLCM). Universidad de Navarra (UN). Archivo General*, Pamplona.
- ARANEGUI GASCÓ, C. (1982): *Excavacions en el Grau Vell (Sagunto, Valencia). (Campanyes de 1974 y 1976)*, STV. SIP, 72.
- ARANEGUI GASCÓ, C. coord. (1987): *Guía de los monumentos romanos y del Castillo de Sagunto*, Valencia.
- ARANEGUI GASCÓ, C. (2004): *Sagunto. Oppidum, emporio y municipio romano*, Bellaterra.
- ARANEGUI GASCÓ, C. (2014): "Saguntum", en: M. H. Olcina Doménech (ed.), *Las ciudades valencianas de época romana*, Alicante, 107-122.
- ARANEGUI, C., OLCINA, M. (1983): "Arqueología en Sagunto ciudad", *Primeras Jornadas de Arqueología en las Ciudades Actuales*, Zaragoza, 113-118.
- ARASA I GIL, F. (1992): "Els mil·liaris del País Valencià", *Fonaments. Prehistòria i Món Antic als Països Catalans*, 8, 232-269.
- ARASA I GIL, F. (1996): "Les vies romanes en l'obra d'Antoni Chabret", *Braçal*, 14, 37-54.
- ARASA I GIL, F. (2001): *La romanització a les comarques septentrionals del litoral valencià. Poblament ibèric i importacions itàliques en els segles II-I aC*, STV. SIP, 100.
- ARASA I GIL, F. (2006): "El trazado de la Vía Augusta en tierras Valencianas", en: E. García Prósper et al. (Eds.), *Catastros, Hábitats y vía romana. Paisajes Históricos de Europa (Proyecto Interreg 3C Vistoria)*, Valencia, 93-130.
- ARASA I GIL, F. (2010): "El pas a gual de la Via Augusta pel riu Cervol (Traiguera, Castelló)", *Quaderns de Prehistòria i Arqueologia de Castelló*, 28, 207-216.

- ARASA I GIL, F. (2011): "La vía Augusta en el País Valenciano", *Aspectos de la red viaria hispano-romana* (2008), *Anas*, 20-21, 335-375.
- ARASA, F., ROSSELLÓ, V. (1995): *Les vies romanes del territori valencià*, València.
- BDH: Biblioteca Digital Hispánica = <http://bdh-rd.bne.es/>.
- BVD: Biblioteca Virtual del Ministerio de Defensa = <http://bibliotecavirtualdefensa.es>.
- BENDER, H. (1975): *Römische Strassen und Strassenstationen*, Stuttgart.
- BENEDITO NUEZ, J. (2015): "Las infraestructuras viarias de Saguntum en época imperial: propaganda, prestigio social y poder municipal", *Potestas*, 8, 9-35.
- BRU I VIDAL, S. (1958): "Notas de arqueología saguntina", *Archivo de Prehistoria Levantina*, VII, 147-171.
- BIVALDI: Biblioteca Valenciana Digital = <https://bivaldi.gva.es/>.
- CASTELLVÍ, G. et al. (1997): *Voies romaines du Rhône à l'Èbre: via Domitia et via Augusta*, *Documents d'Archéologie Française*, 61.
- CAVANILLES POLOP, A. J. (1795): *Observaciones sobre la Historia Natural, Geografía, Agricultura, Población y frutos del Reyno de Valencia*, I, Madrid.
- CHABRET FRAGA, A. (1888): *Sagunto. Su historia y monumentos*, Barcelona.
- CHABRET FRAGA, A. (1897): "La necrópolis saguntina", *BRAH*, XXXI, 458-466.
- CIVERA I GÓMEZ, M. (2004): "Aproximació a l'evolució urbana del Saguntum antic", *Arse*, 38, 81-110.
- CORSI, C. (2000): *Le Strutture di Servizio del Cursus Publicus in Italia. Ricerche Topografiche ed Evidenze Archeologiche*, Oxford, BAR IS, 875.
- DE JUAN FUENTES, C. (2002): "Primera aproximación a la infraestructura portuaria saguntina", *Saguntum. PLAV*, 34, 115-126.
- DE LABORDE, A. (1806-20): *Voyage pittoresque et historique de l'Espagne*, 2 vols., Paris.
- ESPINOSA CRIADO, N. (2013): *Circulación e información en las vías romanas del nordeste hispánico: estudio de las estaciones viarias a lo largo de la Vía Augusta*, Tesis Doctoral, Universidad de Zaragoza.
- ESTELLÉS, J. M., PÉREZ DURÁ, F. J. (1991): *Sagunt. Antigüedad e ilustración*, *Arxius i documents*, 9, València, IVEI.
- FERRER, J. J., OLIVER, A., BENEDITO, J. (2016): *Saguntum y la Plana. Una ciudad romana y su territorio*, Castellón.
- FERRI RAMÍREZ, M. (1998): *Catàleg General del Patrimoni del Camp de Morvedre*, València, Fundació Bancaixa.
- FICHES, J.-L. (1998): "Ambrusum. L'équipement d'une station", en: P. Arnaud, P. Couillon (eds.), *Geographica Historica*, Nice, 239-253.
- GARCÍA MERCADAL, J. (1952-1962): *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, Madrid.
- GONZÁLEZ VILLAESCUSA, R. (2002): *Las formas de los paisajes mediterráneos (Ensayos sobre las formas, funciones y epistemología parcelarias: estudios comparativos en medios mediterráneos entre la antigüedad y época moderna)*, Jaén.

- GONZÁLEZ VILLAESCUSA, R. (2006): "Bonificación de zonas palustres en el *ager Saguntinus*", en: E. García Prósper et al. (Eds.), *Catastros, Hábitats y vía romana. Paisajes Históricos de Europa (Proyecto Interreg 3C Vistoria)*, Valencia, 215-246.
- HERNÁNDEZ, E. (2004): "Evolución del urbanismo antiguo en la ciudad de Sagunto", en: P. P. Ripollés, M. M. Llorens coords., *Opulentissima Saguntum*, Sagunto, 113-121.
- HERNÁNDEZ, E., LÓPEZ, M., PASCUAL, I. (1995): "La implantación del Circo en el área suburbana de Saguntum", *Saguntum. PLAV*, 29, 221-230.
- HORTELANO UCEDA, I. (1999): "Excavaciones arqueológicas en el Camí Reial de Sagunto 1994-95", *Memorias Arqueológicas y Paleontológicas de la Comunidad Valenciana*, 0, Ed. CD. Rom, València.
- IGV: Institut Cartogràfic Valencià = <http://www.icv.gva.es/>.
- IRPV = CORELL, 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.
- LEDO CABALLERO, A. C. (2005): *La calzada Arse/Saguntum-Celtiberia: estudio histórico-arqueológico*, RACV, Valencia.
- LÓPEZ PIÑOL, M., CHINER MARTORELL, P. (1994): "Noticia preliminar de las excavaciones de la *Domus* tardía del solar del Romeu (Sagunto)", *Saguntum. PLAV*, 37, 229-237.
- MACHANCOSES LÓPEZ, M., JIMÉNEZ SALVADOR, J. L. (2017): "Vidas paralelas: los circos de *Saguntum* y *Valentia*. Nuevos datos sobre su disposición en la trama urbana", en J. López Vilar coord.: *3r Congrés Internacional d'Arqueologia i Món Antic. La glòria del circ: curses de carros i competicions circenses*. In memoriam *Xavier Dupré i Raventós*, Tarragona, 161-166.
- MELCHOR MONSERRAT, J. M. (2007): "Dos siglos de destrucción de Patrimonio Histórico de Sagunto (1807-2007)", *Arse*, 41, 231-262.
- MELCHOR MONSERRAT, J. M. (2013): *El poblamiento romano en Saguntum y su territorio: organización urbana y explotación agrícola*, Tesis doctoral, Universitat Jaume I, Castellón.
- MELCHOR, J. M., BENEDITO, J. (2004): "La excavación del solar de la calle Huertos-calle Alorco-plaza Morería de Sagunto: avance de resultados", *Arse*, 38, 63-80.
- MELCHOR, J. M., BENEDITO, J. (2005): "La excavación del solar de la plaça de la Morería Vella (Sagunto, Valencia) y la *Saguntum* romana", *Arse*, 39, 11-34.
- MELCHOR, J. M., BENEDITO, J., PASCUAL M<sup>a</sup> del M. (2006): "Avance arqueológico del descubrimiento en *Saguntum* de un importante tramo de calzada romana", *Catastros, Hábitats y vía romana. Paisajes Históricos de Europa (Proyecto Interreg 3C Vistoria)*, en: E. García Prósper et al. (Eds.), Valencia, 165-176.
- MELCHOR, J. M., BENEDITO, J., FERRER, J. J., BUCHÓN, F., GARCÍA, F. (2017a): "Nuevos apuntes para el estudio del circo romano de Sagunto", *Arse*, 51, 25-46.

- MELCHOR, J. M., BENEDITO, J., FERRER, J. J., GARCÍA, F., BUCHÓN, F. (2017b): "Nuevas aportaciones al conocimiento del circo romano de Sagunto y su entorno monumental", en J. López Vilar coord.: *3r Congrés Internacional d'Arqueologia i Món Antic. La glòria del circ: curses de carros i competicions circenses*. In memoriam Xavier Dupré i Raventós, Tarragona, 155-160.
- MOROTE BARBERÁ, J. G. (2002): *La vía Augusta y otras calzadas en la comunidad Valenciana*, Serie Arqueológica, 19, RACV, Valencia.
- MURILLO, J. F. et al. (2003): "El templo de la C/ Claudio Marcelo (Córdoba). Aproximación al foro provincial de la Bética", *Romula*, 2, 53-88.
- OLCINA DOMÉNECH, M. (1991): "El descubrimiento del mosaico de Baco en Sagunto", en: J. Arce, R. Olmos (eds.), *Historiografía de la arqueología y de la Historia Antigua en España (siglos XVIII-XIX)*, Madrid, 49-55.
- ORTEGA, Mª J. (2017): *Análisis territorial de la llanura de València. Estudio arqueomorfológico, ocupación del territorio y dinámicas del paisaje*, Tesis doctoral, Universitat Rovira i Virgili, Tarragona.
- PALOS Y NAVARRO, E. (1793): *Disertación sobre el teatro, y circo de Sagunto, ahora villa de Murviedro*, Valencia.
- PALOS Y NAVARRO, E. (1804): *Informe descriptivo de las ruinas romanas de la antigua ciudad de Sagunto y comunicación de la situación en la que se encuentra el pórtico superior del teatro*, RAH, CAIV/9/3929/03(2), <http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmcsf4c9>.
- PASCUAL, I. (1991): "Una torre defensiva romana bajo la C/. Muralla (Sagunto, Valencia)", *Arse*, 26, 123-132.
- PASCUAL, I. (2001): "El Circo romano de Sagunto", *El Circo en Hispania romana*, Madrid, 155-174.
- QUILICI, L. (2012): "Técnicas e infraestructuras en la construcción de las carreteras en el mundo romano", *Anas*, 21-22, 13-62.
- RIPOLLÈS, P. P., VELAZA, J. (2002): "Saguntum, colonia latina", *ZPE*, 141, 285-291.
- ROLDÁN HERVÁS, J. M. (1975): *Itineraria Hispana. Fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica*, Valladolid-Granada.
- ROSSELLÓ, V. M. et al. (1990), *Les vistes valencianes de A. van den Wijngaerde*, València.
- SANCHIS DEUSA, C. (1993): *Els ponts valencians antics*, València.
- SILLIÈRES, P. (2003): "Voies romaines et contrôle de l'Hispanie à l'époque républicaine: l'exemple de l'Espagne Ulérieure", en: A. Morillo, F. Cadiou, D. Hourcade (coords.), *Defensa y territorio en Hispania de los Escipiones a Augusto (Espacios urbanos y rurales, municipales y provinciales)*, Salamanca, 25-40.
- TED'A (1988-89): "El pas de la via Augusta per la mansió de Tàrraco", *Butlletí Arqueològic*, 10-11, 123-134.