

LA VÍA AUGUSTA A SU PASO POR CASTELLÓN

Carmen Águila R.

Caminos para un Imperio

Ortega y Gasset decía de la historia de Roma, que *—durante ella entra en la escena histórica lo que luego va a ser Europa; durante ella se latiniza el occidente y para siempre recibe moldes radicales del sentir y del pensar. La historia del Imperio Romano es ya el primer estrato de la historia de Europa—*. Pero la historia de esa entidad política, de esa comunidad cultural que se extendía desde Escocia hasta los límites del Sahara, desde el Océano Atlántico hasta el Mar Rojo, desde el Rhin y el Danubio hasta el Mediterráneo, fue posible no sólo gracias a las conquistas militares, de cónsules, pretores y emperadores, no sólo gracias a las legiones, unas treinta en época del Bajo Imperio, las cuales reunían un ejército de casi 200.000 hombres. El intercambio cultural, el hecho de que los pueblos indígenas de la Península Ibérica, de la Galia, de los Balcanes, adoptaran el latín como lengua y olvidaran las suyas, la llegada de maestros y artistas griegos al remoto occidente, el conocimiento y adopción de gustos artísticos, de maneras de pensar, de educarse, de divertirse, de adorar a los dioses y de adoptar otros dioses..., todo eso no habría sido posible sin caminos, y entonces *todos los caminos conducían a Roma*, y uno de esos caminos, que fue de los más importantes del imperio, pasa por nuestra tierra.

Roma fue la más poderosa maquinaria militar del mundo antiguo. El imperio que llegó a conquistar, gobernar y mantener durante más de 400 años, partiendo de una remota aldea a orillas del Tíber, un mítico 753 a.C., año 1 Ab Urbe Condita, desde la fundación de la ciudad..., fue posible por una extraordinaria organización y creación de infraestructuras en los territorios conquistados. No sólo hay que vencer en la batalla, hay que saber quedarse en los territorios conquistados, mantenerse en el tiempo. Otros Imperios hubo en el mundo antiguo antes que el de Roma, pero ninguno tuvo su duración, duración que se prolonga hasta hoy, pues su cultura siguió impregnando la

Carmen Aguila R., La Vía Augusta a su paso por Castellón

Europa medieval y no desapareció nunca. Alejandro Magno conquistó entre el 336–323 a.C. el inmenso Imperio Persa y llegó hasta la India, pero el imperio se deshizo a su muerte, del relámpago que fue, quedó la presencia de la cultura y la lengua griega, lengua que ningún romano culto desconocía, en lo que luego sería la parte oriental del Imperio Romano, el actual Oriente Próximo.

Entre la creación de infraestructuras para mantener el poder en los territorios conquistados está la construcción de grandes carreteras. Para las comunicaciones rápidas, particularmente los desplazamientos de tropas. Este es uno de los aspectos más notables de la organización romana. La expansión militar romana necesitaba la construcción de vías para el transporte de la impedimenta y bagaje del ejército. Eran las vías principales, construidas en época de guerra, un elemento fundamental posteriormente para la imposición de la administración romana, ya para atraer a la población indígena a la sombra de la cultura romana, ya para atraer a otras gentes del imperio. Pacificada la región, muchas veces tras la masacre de la población indígena, todo hay que decirlo, la administración cuidaba y ampliaba la obra realizada. Primero llegaban las legiones, después, los funcionarios, los mercaderes, los maestros, los artistas, los aventureros deseosos de ver y asentarse en otros lugares; con todos ellos el latín y el griego, las leyes, el arte, los dioses, todas la forma de vida del mundo clásico.

A medida de la expansión del imperio se hacía más grande, se construyeron vías romanas por todas partes, la limitación se hacía por medio de mojones miliarios, de los cuales encontramos numerosos ejemplares. El centro de la red era el *millearius aureus* (miliario de oro), en el foro, en Roma, el Km. 0 como diríamos ahora. Era un monolito de piedra forrado de bronce brillante, símbolo de que todos los caminos del Imperio llevaban a la Urbe.

La construcción de vías empezó con la sumisión del Lacio y se continuó con la sumisión de Italia central. La primera vía creada fue la Vía Apia, que unía Roma con Capua, construida en el 312 a. C por Apio Claudio, más tarde prolongada hasta Brindisi. Vendrían después la Vía Flaminia, la Vía Cassia, la Vía Aurelia, la Vía Aemilia, la Vía Salaria..., y posteriormente, cuando los cartagineses de Amílcar Barca, después de la Primera Guerra Púnica (264 – 241 a.C.) se instalaran en la Península Ibérica en el 237 a. C., llegaría tras un trabajo de dos siglos, la Vía Augusta.

El diseño y durabilidad de las vías romanas

Las vías romanas estaban diseñadas para el tráfico de rueda, de carros. Los romanos no eran tacaños en sus construcciones, y en sus calzadas era posible el cruce de dos carros en todo momento. Se buscaba el lugar de paso que origine las pendientes más suaves posibles, para que no provoquen el agotamiento de los animales de tiro. Estamos ante verdaderas carreteras de su época. Los caminos romanos eran de nueva planta, aunque utilizasen el mismo corredor de caminos anteriores, como es el caso de la Vía Augusta, que según Polibio, ya usaron los cartagineses. Eran carreteras de diseño innovador, y preparadas para fines comerciales hasta entonces desconocidos.

Las vías se diseñaban y construían con afán de perdurabilidad y mínimo mantenimiento. La economía, no sólo de construcción, sino sobre todo de conservación y explotación, primaba sobre todos los demás factores. Se buscaban las zonas menos sometidas a los fenómenos erosivos. Casi con toda seguridad se utilizaban instrumentos topográficos para el trazado, pudiéndose encontrar en los tramos que se han estudiado, pendientes continuas de varios kilómetros de longitud y larguísimas alineaciones perfectamente rectas.

Este tipo de infraestructuras ha venido prestando servicio ininterrumpidamente durante dos mil años, prácticamente sin ninguna labor de conservación, lo que da idea de la durabilidad de su diseño. Parece que los romanos construyeran para la eternidad. Las vías romanas fueron prácticamente las únicas carreteras que conoció la Edad Media en Occidente, tras el colapso del imperio. Muchas de estas calzadas fueron utilizadas como caminos reales durante la época moderna siglos XVI a XVIII, hasta la construcción a partir del siglo XIX de las carreteras actuales.

Técnica de construcción avanzada.

Vitrubio, describió tres tipos de caminos romanos: Enlosados (*stratus lapidibus*), afirmados (*iniecta glarea*), y simplemente explanados y sin firme (*terrenae*). Las sucesivas capas de firme eran: El *statumen* o cimiento de piedra gruesa, el *rudus* de piedra machacada y el *nucleus* de tierra. En ocasiones se disponía de la *summa crusta* de grava cementada con cal, o incluso con enlosado. La obra se completaba con alcantarillas, puentes y colocación de los miliarios con la señalización de las millas recorridas al punto de partida, y datos sobre el constructor o restaurador de la vía.

Carmen Aguila R., La Vía Augusta a su paso por Castellón

La Vía Augusta a su paso por Castellón

La Vía Augusta recorría la costa mediterránea desde Roma, por la Vía Aurelia hasta Génova, y después hasta Valencia, para llegar por el interior de la península hasta Cádiz (Gades). Hacia ella y sus puertos confluían la mayoría de las vías importantes de Hispania. Hoy día el trazado por donde transcurrió la Vía Augusta está en buena parte ocupado por la Carretera Nacional 340, la más larga de España.

Esta calzada, ha recibido diferentes denominaciones a lo largo de la historia, Vía Heraclea, Vía Hercúlea, Camino de Aníbal..., es conocida como Vía Augusta, debido a las reparaciones y modificaciones que el emperador Augusto efectuó en la misma en el siglo I a. C.

Quizá fuera puesta en uso por los cartagineses en su parte meridional, el corredor de caminos, no la construcción, como hemos visto más arriba; ya que fue reparada por las tropas romanas antes del 120 a. C., en su trayectoria desde Ampurias (Emporion colonia griega), Tarragona (Tarraco), Valencia (Valentia) y Cartagena (Carthago Nova). César la continuó durante sus guerras contra los hijos de Pompeyo, por el interior hasta las cercanías de la actual Granada, y Augusto la terminó (por ello su nombre de Augusta).

Desde Tarraco, capital de la provincia Tarraconense, surge la calzada hacia el sur, costeano el Mediterráneo, por los actuales términos de Salou y Cambrils, a partir de esta localidad el trazado se confunde con la Carretera Nacional 340, hasta las proximidades de Hospitalet de l'Infant, donde se localizaba la mansión Oleastrum, junto al —Ri de Llastres” hacia el Coll de Balaguer. En este punto estuvo la mansión de Sub Saltum. Bordea la costa hasta L'Atmella de Mar, alcanzando la población de L'Ampolla, localizándose restos de la mansión Tria Canita.

Toma la dirección a Dertosa (Tortosa), por la Venta Nueva (L'Aldea) cruzando el Ebro, probablemente *por un puente de madera o barcazas*, del que se conoce su existencia hasta el siglo XIX. Se reconoce en los términos de Santa Bárbara, Godalla y Uildecona, dejando la actual provincia de Tarragona e iniciando su andadura en la de Castellón.

Cruza el río Cenja en Sant Joan del Pas, dirigiéndose a buscar el río Servol, a cuyo cauce baja mediante fuerte pendiente. En la antigua Inlilibi (Traiguera) se identifica con el miliario CL de Trajano. Continuando hacia el suroeste por los términos de La Jana, Sant Mateu, La Salzadella y Coves de

Vinromá. Este trayecto está perfectamente conservado, existiendo diversos yacimientos romanos en sus proximidades.

Desde Coves de Vinromá, donde se encuentra el miliario con el número CXX, la vía limita a Torre Endoménech y Vilanova d'Alcolea, en este término, en —El Hostalots” se localiza la mansión de Ildum.

A partir de esta mansión la calzada se dirige hacia Pobra Tornesa por la llamada —Senal dels Romans”, una clara prueba del origen del camino a pesar de los siglos transcurridos. Pasa junto al arco romano de Cabanes, donde se localiza el miliario número 4. Entre el Arco y Pobra Tornesa se localizan los miliarios 5, 6 y 7, estando los dos últimos al pie de —La Balaguera”, importante yacimiento ibero-romano, los restos de la calzada son bien visibles en todo el trazado de este tramo.

De Pobra Tornesa la calzada se dirige a Vila – Real, cruzando el término de Borriol, donde se localiza el miliario C (I) IX. En este recorrido se localizan las mansiones de Ad Noulas y Sebelaci: la primera en la centuración existente al oeste de Castellón de la Plana, y la segunda entre el río Mijares y la Rambla de la Viuda.

El tramo entre Vila – Real y Burriana es confuso, como consecuencia de las intensas roturaciones realizadas en la zona. De Burriana se dirige hacia Chilches, siguiendo el Caminàs, eje de la centuración romana. Al este de Chilches apareció en 1966 el miliario n° 9, confirmando el trazado de la Vía Augusta por el tramo indicado, dirigiéndose a Saguntum, pasando por los términos de la Llosa, topónimo que probablemente hace referencia al paso de la misma y Almenara, adentrándose en la provincia de Valencia.

Toponimia de la Vía Augusta entre Saguntum y Dertosa

Durante la época romana, las principales vías contaban con una infraestructura de servicios a disposición de las necesidades de la administración romana y de los viajeros en general, tales como postas de correos, alojamientos, etc. Estos lugares de carácter más o menos oficial estaban situados a distancias correspondientes de un día de marcha, figurando en los mapas e itinerarios que elaboraba la administración imperial.

La Vía Augusta, desde Roma llegaba Gades por el litoral mediterráneo. En el trayecto de Saguntum (actual Sagunto) a Dertosa (Tortosa en la desembocadura del Ebro), no se conoce la existencia de ninguna otra ciudad, es decir no existía ninguna de las ciudades y pueblos actuales, desde Vinaroz,

Carmen Aguila R., La Vía Augusta a su paso por Castellón

pasando por el mismo Castellón, etc., que fueron fundaciones medievales a partir del segundo tercio del siglo XIII, cuando la zona fue conquistada por Jaime I el Conquistador. Sin embargo, fue una zona con población densa y rural. La relación de estaciones en el tramo en cuestión, con sus correspondientes citas documentales, variaciones en su denominación, distancias y posible denominación es la que sigue:

Sebelaci: aparece en el II Vaso de Vicarello y en el Itinerario de Antonio. Situada a 22 millas de Saguntum y a 24 de Ildum. Senent la localiza en los alrededores de la ermita de Santa Quiteria (Almazora), lugar este donde se cumplen las distancias y existiendo ruinas romanas. Probablemente nombre de raíz latina, derivado de saepe laco. Entre dos aguas, el Mijares y la Rambla de la Viuda.

Ad Noulas o *Noulas*. Hay quien lo sitúa en la actual Villavieja, cercana a Nules.

Ildum, nombre prerromano latinizado, Senent lo localiza en L'Hostalot, Vilanova d'Alcolea.

Intilibi, nombre prerromano, que significa caudillo de los Ilergetes

Hay nombres actuales que están relacionados con la Vía: La Llosa, el Caminàs, topónimo de carácter aumentativo, algo así como el "gran camino", el Camí o Camins Reals, la Senda dels Romans (senda de los romanos), el Pont de la Pedra Llarga (puente de la piedra larga), denominación del puente en Coves de Vinromá, en cuyos alrededores se encontró el miliario de Trajano.

Desde siempre, la guía por excelencia para la identificación de los caminos romanos la ha constituido el conocido *Itinerarium Provinciarum Antonini Augusti*, Itinerario de Antonino. Se trata de una relación de itinerarios en el que figuran antiguas ciudades romanas (*mansio*) cada una de las cuales va acompañada de la distancia en *millia passuum* que la separan de la anterior.

La reducción de muchas de las mansiones a un lugar concreto es todavía un enigma para la arqueología, aunque alguna de las vías más importantes las tienen casi todas bien identificadas.

Las vías romanas hoy

Parece que los ingenieros romanos construían para la eternidad como se ha dicho más arriba. El trazado y la construcción de las vías romanas es uno de los más grandes legados de Roma a los territorios que sometió. Estuvieron

en funcionamiento casi dos mil años, mucho después de que el imperio se desmoronara y cuando en los siglos XIX y XX se trazaron y construyeron las carreteras y autopistas modernas, y las vías del ferrocarril, el trazado de las calzadas romanas sirvió para facilitar el trabajo, y para dar testimonio del extraordinario buen hacer de los ingenieros romanos. Hoy la Vía Augusta es la carretera europea E-15, la Vía de la Plata, que unía el norte peninsular con Gades la E-803, la Vía Apia es la E-45 y la Vía Aegnatia que unía las costas del Mar Jónico con Constantinopla es la E-90. Quizá hoy todos los caminos no conduzcan a Roma, pero en lo que fue el Imperio Romano seguimos viajando por ellos.

