



REYNO DE VALENCIA

CATALVN

Rio. de la cenia q parte Cataluna da valencia

La carretera

LA MAR.



ALFA

Capítulo 2

CAMINOS Y RUTAS EN LAS COMARCAS SEPTENTRIONALES DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

LUIS ARCINIEGA GARCÍA
UNIVERSITAT DE VALÈNCIA

Camino es una voz de origen hispano, en celtibero *camanon* y que dio paso en celtolatin a *camminus*. Se trata de una palabra que presenta diversas acepciones: primero, hace referencia a la vía por la que se discurre en tierra, agrupando muchas posibilidades; segundo, congrega referencias espacio-temporales en el transitar, independientemente del medio, por ejemplo al hacer referencia a la dirección que debe seguirse para llegar a un lugar o al tiempo necesario que se emplea en una jornada; y finalmente, adquiere un componente metafórico del comportamiento humano, haciendo frecuente referencia al medio o forma para hacer o conseguir algo y específicamente subraya un comportamiento moral al asociarlo al seguimiento de lo establecido.¹

La importancia del camino físico en el desarrollo humano y su capacidad alegórica sobre la propia existencia vital explican el éxito de la palabra en numerosas locuciones adverbiales que se vienen utilizando desde siglos atrás. Por ejemplo, entre las que muestran relación con referencias espacio-temporales en el transitar resultan comunes: *ponerse en camino* para indicar que se emprende un viaje, *ir camino de* para indicar destino o dirección, *coger de camino* o *pillar de camino* para subrayar que algo o alguien está en la misma dirección que se lleva, *salir a alguien al camino* para indicar que se va a su encuentro, *echar cada cual por su camino* para hacer alusión a la separación...

No obstante, y como era de esperar, la opción que presenta una mayor riqueza es la que emplea la palabra *camino* de manera figurada, metafórica o alegórica del comportamiento humano. En este caso el camino por influjo de la cultura cristiana suele tener un carácter positivo, por la exigencia de seguir una conducta bajo la senda marcada. De este modo, numerosos verbos encuentran su significado en experiencias en el camino; por ejemplo, *encaminar* como sinónimo de «encauzar, aviar» (de latín *via*, camino) en su idea de preparar las cosas para el camino, *atajar* como forma de referirse a abreviar el camino mediante el trayecto más corto..., y principalmente *descaminar* (también *descarriar*), pues contiene una valoración moral que hace referencia a sacar o apartar a alguien del camino que

¹ Utilizamos las referencias contenidas en COVARRUBIAS, 1611; en concreto la voz camino en ff. 181-181v. Así como el *Diccionario de la lengua española*, vigésima segunda edición, de la Real Academia Española.



Emblema «Qva dii vocant, evndvm» en la obra de Andrea Alciato, *Emblematum liber*, en diversas ediciones desde 1531

debe seguir. Este término todavía a comienzos del siglo XVII, como muestra la obra de Sebastián Covarrubias, podía hacer referencia tanto a una acción impropia como a la de la justicia al obligar a abandonar el camino por llevar mercaderías robadas o no declaradas, lo que condujo a extender el uso para la segunda posibilidad del verbo decomisar. Con esta especificación se dejaba claro que la acepción de *salirse de camino* era algo reprobable. Obviamente, otro asunto es abrir nuevos caminos.

La tendencia dominante de considerar el camino como verdadero medio se muestra en verbos como *encaminar* en el sentido de «enseñar a alguien por dónde debe de ir», es decir, «poner en camino» o «tornar al camino a alguien», y algunas locuciones adverbiales redundan en ello: *ir o estar fuera de camino* hace referencia a «estar errado en opinión», mientras que *traer a alguien al buen camino* es «sacarlo de dicho error o apartarlo de la mala vida». El *camino trillado* hace referencia al «usado y frecuentado de manera cotidiana», y por ello se entiende que es el modo común de obrar o discurrir, y por esta razón se emplea la palabra *exorbitancia* y el verbo *desorbitar* para hacer referencia a «la demasía y al exceso frente a lo que puede considerarse normal», pues tiene su origen en el surco de la rueda que deja el carro, que en latín se dice *orbita*, y por lo tanto no va por el camino carretero.

Otras muchas locuciones adverbiales refuerzan la vinculación camino como idea o mentalidad, por esta razón se emplea *cada cual por su camino* para hacer referencia a «una discrepancia», y *partir el camino* cuando «se busca un lugar intermedio para zanjar una desavenencia con recíprocas concesiones». También hace referencia a un método: se habla de *abrir camino* o *procurar camino* para referirnos a «las acciones para facilitar el medio de vencer una dificultad», se utiliza *hacerse camino* para referirse a «los logros en el oficio o profesión», *camino derecho* para referirse a «una manera directa y sin rodeos de lograr un fin», *a medio camino* para indicar que «una acción no ha llegado a su fin», que *lleva camino* para indicar que «está en vías de lograrse», que *se ha cruzado en el camino* para indicar que «alguien o algo entorpece el cumplimiento de un propósito o que ha influido en la vida»...

Realmente, la vida entendida como camino, en ocasiones bajo el sesgo de la peregrinación, es altamente frecuente. Este componente místico del camino hunde sus raíces en Europa en la tradición judeo-cristiana que sitúa el principio de la humanidad en un paraíso sedentario del que el ser humano es expulsado a causa del pecado, y por el que se ve obligado a deambular por la tierra con la aspiración de la redención.² Y específicamente la tradición cristiana estableció la idea del *homo viator* (hombre viajero) por la que se entiende la vida como un camino, que en virtud de cómo se recorra tendrá como recompensa la entrada en lo más sagrado.³ Así, a la pregunta de Tomás: «Señor, no

² Así lo indican numerosas referencias bíblicas: *Salmos*, 38, 13; *Salmos*, 122, 1-2; *San Mateo*, 7, 13-35; *San Juan*, 18, 36; *Corintios*, 5, 6-8; *Filipenses*, 3, 17-21; *Hebreos*, 11, 13-16; *San Pedro*, 1, 17; y *San Pedro*, 2, 9-14.

³ GARCÍA DE CORTÁZAR, 1994.

sabemos a dónde vas, ¿cómo podemos saber el camino?», Jesús responde: «Yo soy el Camino, la Verdad y la Vida» (Jn 14, 6-14). La vida terrena como una transición hacia la eterna convierte al ser humano en un peregrino por su acción de transitar; de hecho, esta palabra procede del verbo latino *peragrari*, que hace referencia a pasar por tierras y regiones y se usaba con anterioridad al auge de los viajes a los lugares santos, y muchas obras en latín, castellano, francés y otras lenguas usan en sus títulos o prólogos como sinónimo de viaje. Solo con el auge de las peregrinaciones se vinculará casi exclusivamente a los que visitan lugares santos. En este sentido, el poeta del siglo XIII Gonzalo de Berceo, en la introducción a los *Milagros de Nuestra Señora*, ya comparó al hombre con un romero o peregrino. La combinación de ambas facetas del peregrino, devoto y curioso, se contempla claramente en obras de distintos autores valencianos del siglo XVI: Pedro Juan de Villuga justificó su competencia en el tema de caminos en su «larga peregrinación por toda España», y Bartolomé de Villalba y Estaña, natural de Jérica, en *El pelegrino curioso*, justificó su viaje en su deseo de visitar Guadalupe, Peña de Francia, Santiago de Compostela, Nuestra Señora de Montserrat, y otros muchos santuarios, iglesias y monasterios de España, pero también en el mero placer de ver.⁴

La idea del *homo viator* fue pronta y constantemente utilizada por la emblemática, puesto que la duda se representa por un camino que se bifurca y exige una reflexión. Ya está presente en la obra del humanista y jurista Andrea Alciato en su *Emblematum liber* (Ausgsburgo, Steiner, 1531; con más de 150 ediciones, ampliadas y traducciones al alemán, francés..., y al castellano por Bernardino Daza Pinciano en 1549). En concreto, el emblema «Qva dii vocant, evndvm», incorporado desde la primera edición, folio 104, en el apartado dedicado a Dios y la religión. En él Alciato sigue su frecuente uso de la tradición clásica para convertirlo en emblema moralizante, pues muestra cómo en la Antigüedad existía la costumbre de colocar en las encrucijadas de los caminos bustos del dios Mercurio que indicaban el camino. Hecho que le sirve para afirmar «Omnes in trivio sumus, atque hoc tramite vitae Fallimur, ostendat ni deus ipse viam» [Todos estamos en una encrucijada, y en esta senda de la vida nos equivocamos si Dios mismo no nos muestra el camino]⁵ y por lo que la concepción medieval del *homo viator* quedaba unida a la tradición clásica. La obra de Alciato inspiró centenares de ediciones sobre emblemática, y miles de emblemas; por ejemplo, guarda relación con el que hemos señalado el que aparece en la obra de Georgette de Montenay *Emblemes ou devises chestiennes* (1571): el hombre como peregrino hacia la ciudad celeste, sin distracciones en lo terreno.



Emblema en la obra de Georgette de Montenay, *Emblemes ou devises chestiennes* (1571)

Desde una perspectiva estrictamente física o material, el camino como lugar terrestre por el que se transita presenta dos claras distinciones según su origen: o hace mención a la tierra hollada por donde se transita habitualmente o es una vía construida para transitar. La idea de camino como tierra hollada por donde transitan habitualmente humanos o animales recoge la especificidad del medio terrestre, donde el paso deja huella. El camino exige un tránsito continuado a diferencia de los andurriales, que son los lugares por donde se anda sin camino ni senda, o cuando se va campo travieso o a través, pues se hace fuera de camino, intentando atajar o para huir de los guardas y controles financieros.

⁴ VILLALBA, 1889 (Mss. h. 1577). Sobre la consideración de la palabra peregrino con esta acepción véase prólogo, pp. VIII y IX.

⁵ GREEN, 1872. ALCIATO, 1975, 1985 y 2003.

Por otro lado, el camino como vía que se construye para transitar muestra enormes variantes. Una distinción podría ser la generada por su estado jurídico. Así, distinguiríamos entre caminos construidos y conservados por el municipio, los privados o señoriales y los reales. Estos últimos son los construidos a expensas o al menos a instancias del Estado, aunque lo cierto es que durante la Edad Media y la Moderna un camino era resultado de la suma de responsabilidades municipales y privadas, y la autoridad podía intervenir si algún municipio intentaba abrir un nuevo trazado sin permiso o hacer un uso inapropiado del existente mediante peajes no autorizados, unos impuestos que servían en parte para el mantenimiento de las propias infraestructuras. Otra distinción de los caminos viene dada por su función y consiguiente tráfico e influencia comercial: los internacionales, como el que se ha desarrollado tradicionalmente sobre el eje de la antigua vía Augusta que paralela a la costa recorría el Principado de Cataluña y el Reino de Valencia hasta el sur de su capital para girar hacia el interior por Xàtiva y continuar por el valle del Segura; los interregionales que buscaban la unión de poblaciones e intercambios comerciales en mercados de tipo medio, entre los que se encontrarían núcleos como Morella, Sant Mateu, centro exportador de las lanas del Maestrazgo que estaba sobre el camino real trazado sobre la vía Augusta, y el puerto de Vinaròs desde el que salía lana, madera...; los regionales que comunicarían el campo con la ciudad; y los vecinales de acceso a las diferentes propiedades en los campos. Finalmente, otra distinción puede establecerse por su estado y anchura: el camino de herradura es el que es tan estrecho que solo pueden transitar personas, jinetes y animales con carga a sus lomos o en alforjas; el camino de cabras es el estrecho y accidentado; el camino de carril es el que permite el paso en un solo sentido; y el camino carretero, carretil o de ruedas es el que está expedito para el tránsito de carros y de otros carruajes, por lo que suele tener una anchura de 4,5 metros y ser llano, con firme de tierra pisada y roca viva, y ocasionalmente empedrado en las inmediaciones de grandes núcleos. De estas características eran los caminos reales, muchos derivados de las antiguas calzadas romanas, y construidos a expensas o al menos a instancias o con autorización del monarca, y por su importancia solían mantenerlos los municipios más dinámicos para el desarrollo del comercio, incluso lejos de sus límites.

Muchas palabras o su definición dan testimonio de la herencia romana, pero también de la constante evolución en gran medida justificada por cambios políticos y económicos que daban prioridad a determinados lugares frente a otros. En la citada obra de Covarrubias de comienzos del siglo xvii se define *arriate* como «calzada, camino o paso»; *arrazife* como «camino de calzada que va empedrado», como antiguamente había muchos en España hechos por los romanos; y *calzada* como el «camino empedrado y levantado en alto para evitar humedad». Dice el autor del *Tesoro de la lengua* que para algunos el nombre se justificaba por ser callealzada, para otros por ser un carril calzado por los viajeros, lo que incidiría en el concepto de camino como tierra hollada, y para otros porque están calzadas con piedras. Insistía al decir que en España había algunos de tiempos de los romanos, pero también subrayaba su constante evolución al destacar que otros se habían hecho después, y elocuentemente dice que son necesarios para tener trato y comercio entre unos lugares y otros.

LOS CAMINOS EN LA ANTIGÜEDAD Y EDAD MEDIA

El estudio de los antiguos caminos queda dificultado por varias razones. Por un lado, por la superposición de nuevos caminos o infraestructuras en general que utilizan las mismas condiciones orográficas favorables o incluso las iniciativas humanas para disminuir el efecto de las condiciones adversas; por otro lado, por la reutilización de los materiales; y, finalmente, por su ocupación por la agricultura ante la creación de otros trazados. Además, la ausencia de elementos de datación en muchos casos establece que este campo de estudio se mueva frecuentemente en meras elucubraciones.

En la Antigüedad la principal vía vertebradora del territorio fue la vía Heráclea o vía Ibérica que discurría desde los Pirineos hasta Cádiz. Sobre ella se estableció en época romana la vía Augusta, cuyo nombre se debe a los cuidados y reformas que dispensó el emperador Augusto para establecer en su plan de reorganización territorial un eje es-



Detalle de la Vía Augusta a su paso por el Pla de Cabanes



Arco romano de Cabanes en la actualidad

tratégico de comunicaciones entre las provincias hispánicas con la capital imperial. En unos 1.500 kilómetros de recorrido discurre frecuentemente por las llanuras prelitorales desde Girona hasta algo más al sur de Alzira, y por el interior por Xàtiva, Linares, Córdoba y Sevilla. El itinerario de Antonino y los vasos de Vicarello, también llamados *Apollinares* por haberse encontrado en las termas homónimas, detallan las etapas de dicha vía. En concreto, en la actual provincia de Castellón transcurría de norte a sur por *Intibili*, *Ildum* y *Sebelaci*: después de Tortosa se pasaba el río Cenja, La Jana y Sant Mateu hasta Traiguera (posiblemente *Intibili*), en total unos 18 kilómetros y con estación en la Font de la Salut; de Traiguera a La Salzadella por unos 25 kilómetros y con estación en Mas d'En Rieres; desde La Salzadella a Les Coves de Vinromà por unos 17 kilómetros, y con estación en *Ildum* que ha sido identificado con Els Hostalots (Vilanova d'Alcolea); desde Les Coves de Vinromà a Cabanes por unos 12 kilómetros, pasando por La Pobla Tornesa, y con estación en Cabanes; desde aquí a Borriol a lo largo de unos 17 kilómetros y estación en Borriol; desde este a Nules por unos 25 kilómetros y estación en esta última; y de Nules a Sagunto por unos 25 kilómetros y estación en Cabeçolet.⁶

Actualmente la zona norte de la provincia de Castellón presenta el testimonio de caminos de tierra, de grava y pavimentados de época romana. Se conservan tramos rectilíneos de la vía Augusta, como el trazado entre Sant Joan del Pas y la Pobla Tornesa y el que atraviesa el Pla de l'Arc, donde además de la calzada se conserva el arco de Cabanes, un monumento honorífico de carácter privado datado hacia el siglo II. También son frecuentes los *umbones* o muros que ceñían lateralmente la calzada, las trincheras excavadas en lomas, los vados para atravesar los cursos fluviales, como el del río Cervol con excavación de trincheras y bajantes, y con el vado orientado oblicuamente para luchar contra la corriente y reforzado con losas o ladrillos,⁷ y los miliarios que marcaban las distancias en las vías romanas y proporcionaban información al viajero a la vez que rendían homenaje a los que gobernaban o promovían las obras. En la provincia de Castellón se tiene constancia, según las interpretaciones, de la existencia de entre 16 y 19.⁸

⁶ SENENT, 1923. CHABRET, 1978. ESTEVE, 1992. ARASA y ROSELLÓ, 1995. ARANEGUI, 1996. MOROTE, 2002; obra actualizada de su tesis doctoral leída en 1979. ESTEVE, 2003. MOROTE, 2004. ARASA, 2008-2009. Un reciente trabajo de conjunto, y exponente de las nuevas teorías sobre la construcción de calzadas romanas, diferente de las que parten de la interpretación de Vitruvio, en MORENO, 2004.

⁷ ARASA, 2010, pp. 217-231.

⁸ ARASA, 1988, 1990, 1992 y 1996. ESTEVE, 1992 y 1994. ULLOA, 1999.

Todos en la vía Augusta, que llevaban la inscripción VIA AVG, y solían ser bloques de piedra de arenisca o caliza, con una base prismática y un fuste liso de 0,50 a 0,65 metros de diámetro y alrededor de 2 metros de altura. De la especial concentración en la zona norte de Castellón daba testimonio el cronista Gaspar Escolano al hablar de las «muchas columnas que desde tiempo de Romanos han quedado, y quedan aun: como es de ver en los llanos de Castellon, una enhiesta cabe la venta que llaman Emperadora; otra derribada, sobre la Puebla de Buriol; y en la valle de Burrio muchas por el suelo. Tambien en Trayguera, al extremo de nuestro Reyno, en una encrucijada, donde se parte el camino de Uldecona y Tortosa, queda otra en pie, que los Christianos le han echado una cruz encima».⁹ Algunos deben permanecer ocultos tras caerse, otros fueron reaprovechados como material de acarreo en muretes, como abrevadero tras ser vaciados, otros «cristianizados» como la de la Creueta de Traiguera, y otros recientemente trasladados con criterios de protección y orgullo a plazas, jardines o dependencias municipales. En concreto, destaca el miliario de Ildum (la Vilanova d'Alcolea) de gran altura y 0,62 metros de diámetro, encontrado en 1992 durante la remodelación de la carretera de Castellón a Sant Mateu, que permitió identificar l'Hostalot con la *mansio* de *Ildum*, y pasó al vestíbulo del ayuntamiento. Así como el de Traiguera, fechado en 214 en honor al emperador Caracalla, y que trasladado en 2010 y expuesto permite ver completa su estructura de más de 1,5 metros de altura.

Otro camino importante desde la Antigüedad, aunque de carácter interregional, es el que comunica las comarcas septentrionales del litoral valenciano y Aragón. Las primeras principalmente desde el eje de la antigua vía Augusta y siguiendo los cursos fluviales del Cenya y el Cervol, la rambla de Cervera por Vallinana y el corredor de Catí; y desde Aragón por el Maestrazgo turolense y las elevadas tierras de Gúdar, y por el valle del Ebro. Todos en un relieve abrupto que impedía o hacía dificultoso el tránsito de vehículos de ruedas. El *Anónimo de Rávena*, elaborado en el siglo VII pero con información del III, menciona el camino que desde la posta de *Intibili* (tal vez Traiguera y encrucijada de caminos) de la vía Augusta, la primera al sur de *Dertosa* (Tortosa), se dirigía por dicha vía hasta La Jana, desde donde continuaría por el camino viejo de Morella y conduciría por *Lesera* (la Moleta dels Frares, Forcall) hasta *Contrebia* (Cabezo de las Minas, Botorrita), a 20 km de *Caesaraugusta* (Zaragoza), siguiendo un trazado general parecido al de la N-232. En época romana la centralidad de la zona radicaba en *Lesera*, lo que supuso que fuera una encrucijada de caminos, pero cuando desapareció en el tercer cuarto del siglo III Morella se convirtió en el punto principal de las comunicaciones de la zona,¹⁰ lo que se mantuvo posteriormente, aunque siempre con un acceso muy limitado a los vehículos de ruedas hasta la segunda mitad del siglo XIX. Cuando en 1608 se proyectó una carretera entre Alcañiz y Vinaròs, que permitiera una salida al mar del reino aragonés se tuvo en cuenta el antiguo trazado romano.¹¹

En el período andalusí se mantuvo como principal la ruta de la antigua vía Augusta del largo corredor que aprovecha las llanuras que se suceden en el prelitoral. La relación de Al-Idrisi sobre Sharq Al-Andalus (Andalucía Oriental) en el siglo XII menciona parecidos hitos en el camino: Tortosa, Morvedre (Sagunto), Valencia, Xàtiva, Elche y Cartagena, a los que añade Murcia, pero introducía algunas variantes, como el desvío en La Jana hacia la costa para pasar por Peñíscola, Oropesa y Burriana, y regresar a la antigua vía romana en el tramo de la Vall d'Uixó y Sagunto. En este período también se tiene referencias de una comunicación diagonal por el interior a través de Almenara, Uixó, Onda y Morella, y desde allí a tierras aragonesas, con destino destacado en Alcañiz por Montroig.¹² Desde la conquista cristiana en el siglo XIII alcanzó especial relevancia el camino que describe la primera guía de caminos

⁹ ESCOLANO, 1611, L. VII, col. 628. Poco más tarde «los padrones de piedra, que aun se hallan a trechos» le sirven para situar que la vía romana señalada por el itinerario Antonino publicado por Jerónimo Zurita correspondía al camino real de su tiempo y no al de la marina, aunque también reconoce la dificultad de hacer coincidir las cifras (L. VIII, col. 666).

¹⁰ Sobre las diferentes interpretaciones de esta vía y el papel histórico de la comarca de Els Ports de Morella en las comunicaciones con el valle del Ebro véase ARASA, 2009 y 2010 pp. 327-357.

¹¹ BORRAS, 1929.

¹² IDRISI, 1989.



Miliario romano de Traiguera



Mapa de la dehesa en los valles de Vallivana y Salvassoria. Archivo del Reino de Valencia, Mapas y Planos, 490

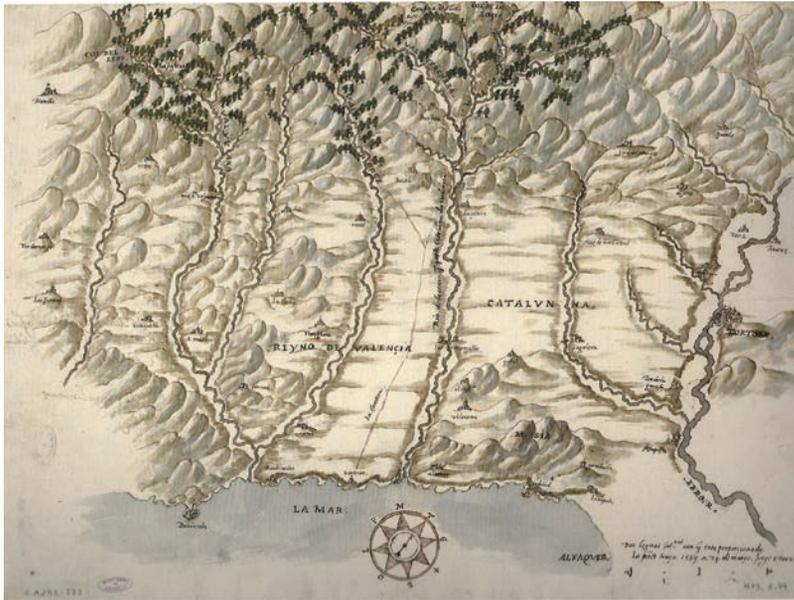
en 1546. Seguía el trazado de la vía Augusta desde el sur hasta la Poble Tornaesa donde tomaba el corredor de Al-bocàsser, pasando por La Pelejana, Els Pujols y La Segarra, entraba en el corredor de Catí y llegaba a la Vallivana, donde en el siglo xv se construyó un santuario y convergía la ruta que conectaba con Vinaròs y Traiguera. Desde Vallivana se llegaba hasta Morella y salía de tierras valencianas por la Poble d'Alcolea dirección a Alcañiz, Caspe y Monzón. La razón de su éxito estriba en el auge de una economía basada en la exportación de la lana y la madera desde el puerto de Vinaròs, que hasta el siglo xviii será especialmente intensa.

Morella se consolidó como el principal centro en la zona: primero por su fuerte castillo que permitía el control del territorio; segundo, porque se potenció la economía ganadera con la delimitación de su dehesa en los valles de Vallivana y Salvassoria (1242), la organización del Lligallo (1271) y la concesión de la exención del impuesto de herbaje en todo el Reino de Valencia y en Teruel (1273), unos privilegios de exenciones del herbaje, carnaje, peaje, etc., que en siglos sucesivos se aplicaron a Benifassà y Peñíscola;¹³ y tercero, mediante una red caminera que establecía un control de las mercancías. Así, por ejemplo, Pedro IV aprobó en 1360 las disposiciones acordadas por jurados y prohombres de Morella para la construcción del camino que, pasando por la plaza, habían hecho hacia la serranía, obligando a que hiciesen uso de él y se entrase en la villa,¹⁴ obteniendo con ello evidentes beneficios. La red viaria de la Corona de Aragón durante la Baja Edad Media, como era general por el desarrollo de las ciudades y el comercio, se hizo mucho más densa, articulada y bastante funcional, aunque sin la anchura, horizontalidad y solidez de las romanas,¹⁵ lo que supuso limitaciones al tráfico rodado.

¹³ GUINOT, 1992-1993.

¹⁴ Archivo de la Corona de Aragón, Reg. 904, f. 45 v; 1 de abril de 1360.

¹⁵ RIERA, 2002-2003. También, con un carácter más general véase *Les communications dans la Péninsule Ibérique au Moyen-Age*, 1981.



«Traça de los montes que ay en Valencia que fue a reconocer Antonio de Alçate para la fabricación de vaxeles», Jorge Setara. 24 de marzo de 1589. Dibujo a tinta y acuarela, 42,7 x 57,8 cm. España. Ministerio de Cultura. Archivo General de Simancas, MPD, 5, 79

baja desde la sierra de Gúdar hasta Amposta. A través de la trashumancia Morella conectaba por Forcall y Mirambel con las tierras turolenses, y con Caspe por Monroyo y Alcañiz; además, Albocàsser conectaba con Cantavieja por Benasal e Iglesiasuela del Cid.¹⁷

Además, la riqueza forestal de las sierras Benifassà y de Gúdar motivó entre el siglo *xvi* y el *xviii* la construcción y mantenimiento de caminos para el transporte de la madera hasta Vinaròs y otros puntos de la zona. El cronista Martín de Viciano ya constata la construcción del carril para bajar madera de la serranía, con un tránsito de unos cuarenta carros diarios de pino y encina que servían para la construcción de barcos y exportación.¹⁸ El mismo año de la publicación de su obra se trataba la construcción de un camino hasta Vinaròs y la construcción de un puente sobre el río Camarón.¹⁹ Incluso disponemos de un dibujo con el diseño de un camino para transporte de la madera desde los bosques del interior al puerto de Vinaròs que en 1589 realizó Jorge Setara con motivo de la inspección de montes realizada por Antonio de Alçate para la construcción de barcos.²⁰ A comienzos del siguiente siglo el cronista Escolano constata la existencia de una carretera hecha para bajar desde el Boxar hasta Vinaròs la madera que consideraba mejor y más grande para navíos y edificios, y que después se trasladaba a Tortosa y Barcelona.²¹ A finales del siglo *xviii* los caminos se ampliaron con los que comunicaron los bosques de Mosqueruela con las poblaciones citadas y San Carles de la Ràpita, y desde allí proveer a la Marina.²²

¹⁶ BEUTER, 1551, cap. XXIII.

¹⁷ SÁNCHEZ, 1973 y 1992-1993. PIQUERAS y SANCHIS, 1990, pp. 197-209. OBIOL, 1992.

¹⁸ VICIANA, 1881 (1564), p. 146.

¹⁹ Archivo de la Corona de Aragón, Consejo de Aragón, legajo 658, n.º 96.

²⁰ Archivo General de Simancas, Mapas, Planos y Dibujos, 05, 079.

²¹ ESCOLANO, 1611, L. VIII, col. 681.

²² SORIANO 1995. SANCHIS y PIQUERAS 2001, especialmente pp. 209-211.

La importancia ganadera de la zona noroccidental de la provincia de Castellón es unánimemente reconocida. El cronista Beuter al tratar de cómo Blasco de Alagón tomó Morella en 1232 apuntó que Villares se llamaba en aquel tiempo Cañail por ser lugar al que los musulmanes llevaban sus ganados a invernar.¹⁶ Y fue este sector el que principalmente se promovió en época cristiana, favoreciéndose de los movimientos de ganado a las zonas valencianas de litoral y prelitoral como una zona de invernada. Una trashumancia que suponía ingresos para el reino por aduanas, y para algunos territorios por peaje y por uso de pastos. Las rutas de trashumancia mediante pasos llamados *assagadors* o *carrerasses*, y por influencia castellana cañadas, cordeles, veredas y coladas, conectaban, y en algunos casos siguen haciéndolo, las zonas de pastos de invierno y verano; por ejemplo, destaca la ruta del Llosar que

Vinaròs fue un importante centro de distribución de bienes del interior, como la madera, la lana... , así como un centro de construcción de barcos y de asistencia a las galeras y sus soldados. A mediados del siglo *xvi* recibió el título de villa y a finales del mismo se fortificó y en sus defensas se integró la nueva iglesia. De la capacidad de militar de la zona ofrecen amplia información los numerosos informes de los ingenieros italianos que constantemente exponían la necesidad de adaptar las defensas a la artillería. Durante el paso de Felipe II en diciembre de 1585 con motivo de las cortes de Monzón, el flamenco belga Henri Cock, arquero de la guardia del Cuerpo Real, señala varios aspectos de interés relacionados con la seguridad. Así, recorrieron el camino cercano al mar, y destaca el fortísimo castillo de Uldecona, el castillo y atalaya sobre el mar de Peñíscola, la villa fuerte de Vinaròs, la razonable muralla de Sant Mateu, así como la de la venta de Villanueva a un alto al lado del camino real, y las villas bien cercadas de Almazora, Nules, Mascarell y, sobre todo, Vila-real, y los castillos de Almenara y Sagunto.²³ En concreto, el puerto de Vinaròs recibió entre salvas, luminarias y fuegos artificiales las galeras que desde Génova traían a la reina Margarita de Austria y su séquito en 1599, y para cuyo desembarco el arquitecto Francisco de Mora trazó el puente y cuya ejecución estuvo a cargo del ingeniero Cristóbal Antonelli.²⁴ Su puerto fue uno de los puntos de embarque de moriscos con motivo de su expulsión en 1609, a él llegó en 1626 el franciscano descalzo fray Antonio del Castillo en su búsqueda de las galeras en su viaje a Tierra Santa, y por las mismas fechas indicó que era un lugar habitual para embarcar Cassiano del Pozzo, que estaba entre el centenar de personas que acompañaban al cardenal Francesco Barberini en su legación para buscar solución al conflicto entre España y Francia por La Valtellina.²⁵ De cualquier modo, para situar en una escala superior debemos recordar las limitaciones de los puertos valencianos hasta bien entrada la época contemporánea. A comienzos del siglo *xix* Christian August Fischer resumía la situación de los mismos, aunque con imprecisiones y omisiones, señalando que el de Alicante era seguro y bueno, el de Valencia todo lo contrario, aunque desde finales del siglo *xviii* se emprendían obras para superar las limitaciones naturales, y tenían actividad para pequeñas embarcaciones Guardamar, Sagunto, Benicarló y Vinaròs.²⁶

Los caminos eran espacios vívidos, y como reducto de esta vivacidad y trascendencia han llegado hasta nuestros días numerosas expresiones figuradas. Los caminos se llenaban de arrieros y comerciantes, de peregrinos hacia lugares santos, de bordoneros (por el bordón o báculo) que con el hábito de peregrino deambulaban por el mundo sustentándose de la caridad, de personas ilustres con sus séquitos, de religiosos, de estudiantes, de salteadores que, como dice la expresión, andaban al camino, de fuerzas que intentaban erradicarlos, de soldados, etc. El caminante, habitualmente con el báculo o bordón, que servía para apoyarse y defenderse de alimañas o asaltantes, el jinete a caballo, mulo o asno, según su estatus o deseo de humildad, la recua, el carro, el carruaje... , forjaron una imagen de tránsito que nos permite intuir las representaciones figurativas. Otros testimonios históricos que dejan los caminos han desaparecido por la enorme transformación en las infraestructuras. Así sucede en la zona norte de la provincia de Castellón con los puentes, de los que destacan los formados frecuentemente por bóvedas apuntadas de sillarejo, tímpanos macizos y tablero superior de perfil alomado, como el puente del Molí de la Font en Morella edificado sobre el río Bergantes en 1325, el de la Pobleta de San Miguel en Vilafranca sobre el río de las Truchas y el de Tòdolella, recrecido en época contemporánea.²⁷ Al igual que con los albergues, posadas o ventas donde se reposaba y comía, como las hospederías de la Segarra y la Vallivana en el camino hacia Morella, y la de Els Hostalets, la primera en tierras valencianas en el camino que seguía la antigua vía Augusta.²⁸

²³ COCK, (Mss. 1585-1586) 1876.

²⁴ ACA, Consejo de Aragón, legajo 864, n.º 1/1 y 1/3 es la traza.

²⁵ Estas referencias en ARCINIEGA, 2009.

²⁶ FISCHER, 1803, p. 139.

²⁷ SANCHIS, 1993, pp. 45-52. ZARAGOZA, 2000, pp. 200-201 y 2006.

²⁸ PIQUERAS y SANCHIS, 2006.

LOSEN BARCADOS EN
VINAROS ASISTIENDO
DON JOFRE DE BLANES,
FVERON, DIESYNVEVEMIL
Y SEICIENTOS, 94 14
EN MANCOFA ASISTIEN
DO DON GASPARD VIDAL
FVERON: 8500

VINAROS

DO JOFRE DE BLANES

TORRE DE
MANCOFA

DON GASPARD
VIDAL



LOSENBARCADOS,
EN LOS ALFAQUES ASISTIE
ENDO DON PEDRO DE LEIVA
GERAL DELAS GALERAS DE
CICILIA FVERON ALGUNOS
DEL REINO DE VALENCIA Y LOS
DEMAS DE ARAGON Y CATA
LVNA.



RIO DELA CENSA

RAPITA

ALFAQUE

DON PEDRO DE LEIVA

«Embarque de los moriscos en el puerto de Vinaroz», Pere Oromig y Francisco Peralta. 1612-1613. Óleo sobre tela. 110 x 173 cm. Colección Bancaja. Detalle



Peirón o cruz de término de Traiguera. ©Fundació Institut Amatller de Arte Hispànic. Archivo Mas

Las representaciones pictóricas también muestran junto al camino la presencia de horcas y patíbulos donde se exponían los cuerpos de los ajusticiados, descuartizados si sus crímenes se consideraban especialmente atroces. Una enseñanza aleccionadora que tenía su cara opuesta en la sacralización del camino con elementos arquitectónicos y escultóricos: entre los primeros destacan ermitas, santuarios, monasterios..., algunos de los cuales servían de hospedería como el santuario de la virgen de la Balma de Zorita y el eremitorio de Nuestra Señora de Vallivana de Morella; y entre los segundos sobresalen los *peirons*, las cruces labradas que se erigían junto a los caminos en la entrada de las poblaciones, en emplazamientos significativos que recordaban algún acontecimiento y frecuentemente junto a ermitas y santuarios, en las encrucijadas... Algunas estaban asociadas a mojones, como la del Coll de Morella que podemos ver en el plano de la dehesa de la Vallivana y Salvassoria entre los términos de Morella, Vallibona, Catí y Ares, otras utilizaban como espiga miliarios romanos, como constató Escolano sucedió en Traiguera... Su función era múltiple: delimitar el territorio, defender espiritualmente a la población y sus cosechas, e informar y brindar protección y ejemplo espiritual al transeúnte. Por lo tanto, podían ser un elemento conmemorativo como sucedía con las esculturas de Mercurio en la tradición clásica,²⁹ informativo, protector de las gentes y recordatorio del verdadero camino. En la zona norte del reino frecuentemente eran de piedra y estaban formados por un basamento escalonado, una larga espiga de fuste octogonal y como remate por un capitel o macolla con una cruz; estos dos últimos

elementos solían concentrar decoración escultórica policromada. En algunos casos las cruces se cubrieron con cubierta sostenida por cuatro soportes, como en dos santuarios marianos de gran devoción en la zona desde el siglo XIV: el de la Virgen de la Balma y el de la Virgen de la Salud de Traiguera, en este caso de las siete cruces de finales del siglo XVI alusivas a los siete dolores de la Virgen, la última está cubierta.

La mayoría de los *peirons* documentados o existentes en la zona son del siglo XV, aunque los maestros locales trabajaban esta tipología desde tiempo atrás; por ejemplo, la cruz del barranco del Carraixet cerca de Valencia, fue realizada por un maestro de Sant Mateu en 1372. Entre los más interesantes está el de Santa Lucía en Morella, realizado entre 1423 y 1455 para conmemorar la estancia en el verano de 1414 del papa Benedicto XIII, el rey Fernando I de Antequera y San Vicente Ferrer. Muchos han sufrido accidentes y ataques iconoclastas. En Catí a finales del siglo XIX un rayo desmembró el de la Passió o del Tossal, situado en el cruce de caminos del bosque hacia la nevera y la ermita de Avellà, y realizado por Antonio Arbó de Ulldecona; y durante la guerra civil se destruyeron el d'En Moragues o d'En Brusca realizado por el escultor Antoni Sancho en 1455 por encargo de Moragues, como mostraba el escudo con las tres moras, también el realizado a finales del siglo XV por Mateu del Amo para la ermita de Santa Ana, y que desde el siguiente siglo se llamó de la Virgen de l'Avellà; y el de la Font Vella. En Cinctorres, de los cuatro de los que tenemos constancia se conserva en su iglesia el remate de uno realizado en el siglo XV. De uno de Villores se conserva en el Museo de Bellas Artes de Valencia el capitel o macolla hexagonal con representación

²⁹ Sobre la tradición clásica de la veneración de las encrucijadas véase MOCHOLI, 2008.

de la Anunciación y la Piedad, también del siglo xv. Mientras que el Museo Nacional de Cerámica González Martí conserva fragmentos del de Xiva de Morella, atribuido al escultor Pere Puigbrian. También debemos lamentar la pérdida de las cuatro cruces que la villa de Benicarló tenía en los caminos reales, y que el cronista Viciana calificó de las más altas y hermosas del reino, pues tenían tronco monolítico de 23 palmos de largo, bien labrado y proporcionado.³⁰

EL CONOCIMIENTO SOBRE LOS CAMINOS EN LA EDAD MODERNA³¹

El cambio más importante alrededor en la red caminera española durante la Edad Moderna se centró fundamentalmente en los sistemas de información sobre la misma. Hasta la fecha el sistema habitual en la organización del viaje había sido la consulta a aquellos que habían tenido un contacto con las tierras por las que se mostraba interés y una constante suma de consultas en encrucijadas. Sin embargo, con los avances de la imprenta y los del estado moderno se impusieron otros sistemas de transmisión de la información, como los cuestionarios, las guías de caminos y la cartografía. Sin embargo, su información fue extremadamente endogámica, sesgada e incluso tardía y solo a partir del siglo xviii se aprecia un auténtico cambio.

Entre los cuestionarios destacan las *Relaciones topográficas* ordenadas por Felipe II en los años centrales de la década de 1570, puesto que entre los más de cincuenta puntos del cuestionario se incluyeron algunos para tener una visión completa de los caminos.³² Sin embargo, la empresa ni se completó ni incluyó la zona que nos incumbe. Cuestionarios del siglo xviii sirvieron para los proyectos cartográficos de Tomás López en el reino, como veremos.

Las guías de caminos sí alcanzaron una temprana difusión y con especial protagonismo de un valenciano, lo que supuso un gran conocimiento de la situación de la red caminera principal en tierras valencianas. La aparición del *Repertorio de todos los caminos de España, hasta ahora nunca visto, en el que se hallará cualquier viaje que quiera andar muy provechosos para todos los caminantes. Compuesto por Pedro Juan Villuga, valenciano. Año de MDXLVI. Con privilegio Imperial. A dios gracias*, supuso un momento crucial hacia una mayor planificación autónoma y su formato reducido, 14 por 10 centímetros, favorecía que fuera indicada para consumo en el propio viaje. Lamentablemente no tenía un mapa y muchos de los puntos de destino o partida mantienen la concepción del *homo viator*, pues elige frecuentemente santuarios, conventos, cartujas... Aparte de estas referencias a centros espirituales la obra simplemente muestra un listado de rutas y secciones de las mismas con cada uno de los núcleos habitados por los que se pasa y la distancia en leguas entre los contiguos. Los itinerarios presentados eran resultado de un largo proceso que especialmente tenía su origen en época ibero-romana, y en este sentido es elocuente e ilustrativa la comparación realizada por Ignacio Uriol entre el mapa itinerario de la España romana, confeccionado a partir de fuentes antiguas por Saavedra en 1862 y el repertorio de Pedro Juan de Villuga. De los 139 itinerarios que elabora Villuga (algunos secciones de otros más amplios) solo hay dos que comprenden la parte septentrional de Castellón: uno es sumamente importante, pues mantiene la ruta de la antigua vía Augusta, el otro es el que se dedica a la conexión Valencia con Monzón, de 44 leguas, y que sigue el camino de la antigua vía Augusta hasta La Poble Tornesa y desde allí sigue hacia el interior por el Maestrazgo.

³⁰ VICIANA, 1881 (1564), p. 142. CONSTANTE, 1986.

³¹ Seguimos en este epígrafe el estudio más detenido en ARCINIEGA, 2009.

³² Catalogadas, contadas y agrupadas por el P. M. Miguélez a comienzos del siglo xx, aparecieron los primeros índices en la revista agustiniana *La Ciudad de Dios* (1914, 1915 y 1925) y, posteriormente, en ZARCO, 1917. ALVAR et al., 1993-1995.

Caminos que comunican de norte a sur				
Ruta principal		Rutas que prácticamente quedan incluidas en la principal	Rutas que muestran notables variantes frente a la principal	Rutas muy específicas
Camino 14, de Barcelona a la cartuja de las Cuevas (Sevilla), de 154 leguas		Camino 5, de Barcelona a Valencia, de 47 leguas (incluye el camino 132, de Valencia a Tarragona, de 38 leguas), incluido en el camino 14.	Camino 131, de Lerida a Valencia, 42 leguas. De Lérida a Tortosa y desde allí sigue el camino 14.	Camino 9, de Barcelona a la cartuja de Valdecris (Altura), de 49 leguas. Sigue el camino 14 hasta Almenara. Desde esta población. <i>a torres torres ij.</i> Torres Torres <i>asogorbe iij.</i> Segorbe <i>a valdexpo media.</i> Valdecris
Barcelona	Barcelona			
<i>al espital j.</i>	L'Hospitalet	Camino 13, de Barcelona a la cartuja de Santa María de Jesús (Granada), de 114 leguas (sigue el camino 14 hasta Moixent, e incluye parcialmente el camino 92).		Camino 10, de la cartuja de Valdecris (Altura) a la cartuja de Porta Coeli (Serra), de 2 leguas. <i>Por la trauiesa d' las mótañas</i>
<i>a cemboy j.</i>	Sant Boi			
<i>al castillo de fels j.</i>	Castelldefels			
<i>a guaraf j.</i>	Garraf			
<i>a siges j.</i>	Sitges			
<i>a villa nueua j.</i>	Vilanova			
<i>a conit ij.</i>	Cunit			
<i>a bara ij.</i>	Barà			
<i>ala torre de embara j.</i>	Torredembarra			
<i>Ataragona j.</i>	Tarragona			
<i>a cambiles ij.</i>	Cambrils			
<i>a mirarar j.</i>				
<i>al espitalete j.</i>	L'Hospitalet			
<i>al perello iij.</i>	El Perelló			
<i>a tortosa iij.</i>	Tortosa			
<i>a la galera ij.</i>	La Galera			
<i>alomesoncillos ij.</i>	Les Hostaletes			
<i>a trayguera ij.</i>	Traiguera			
<i>a santmattheo ij.</i>	Sant Mateu			
<i>ala salsa della j.</i>	La Salzadella			
<i>alas cueuas ij.</i>	Les Coves de Vinromà			
<i>a cabanes ij.</i>	Cabanes			
<i>ala puebla ij.</i>	La Pobra Tornesa			
<i>a burriol j.</i>	Borriol			
<i>a villa real [ii.]</i>	Vila-real			
<i>a milles ,', ij.</i>	Nules			
<i>a almenara j.</i>	Almenara			
<i>a moruedre j.</i>	Sagunto			
<i>a masmagrel ij.</i>	Massamagrell			
<i>albalat j.</i>	Albalat			
<i>vallencia j.</i>	Valencia			
<i>a cataroja j.</i>	Catarroja			
<i>a cilla j.</i>	Silla			
<i>almusafes ,', j.</i>	Almussafes			
<i>algemesi ij.</i>	Algemesí			
<i>alcira j.</i>	Alzira			
<i>la puebla j.</i>	La Pobla Llarga			
<i>a xatiua ij.</i>	Xàtiva			
<i>a mexente iij.</i>	Moixent			
<i>ala venta del puerto ij.</i>	Venta del Puerto			
<i>almanza ij.</i>	Almansa			

<i>ala venta ij.</i>	
<i>ataponet ij.</i>	Bonete?
<i>al villar iij.</i>	Villar de C.
<i>a gingila iij.</i>	Chinchilla
<i>alas ventas de.s.pedro ij.</i>	
<i>a santanna iii.</i>	Santa Ana
<i>a balacete ii.</i>	Balazote
<i>ala venta de segouia iii.</i>	Venta de Segovia
<i>alas fuentezillas ij.</i>	
<i>a vineros iij.</i>	Viveros
<i>a villa nueva d' alcaraz ij.</i>	Villanueva de la Fuente
<i>ala puebla [iii.]</i>	Puebla del Príncipe
<i>ala venta del barranco ij.</i>	
<i>ala venta de los santos iij.</i>	Venta de los Santos
<i>a santisteban del puerto v.</i>	Santisteban del Puerto
<i>ala veta delos arqllos iiij.</i>	Arquillos
<i>almares iij.</i>	Linares
<i>ala venta del tolladillo ij.</i>	
<i>anduxar iij.</i>	Andújar
<i>ala venta de san julian ij.</i>	
<i>aldea del rio ij.</i>	Villa del Río
<i>alcarpoyo ij.</i>	El Carpio
<i>ala puente dealcolea iij.</i>	Puente de Alcolea
<i>ala veta d'l mote d'la ttra j.</i>	
<i>a cordoua j.</i>	Córdoba
<i>ala venta de romanos ij.</i>	
<i>ala venta de sant andres j.</i>	
<i>alas posadas iij.</i>	Posadas
<i>ala venta ij.</i>	
<i>a peñaflor ij.</i>	Peñaflor
<i>a lora ij.</i>	Lora del Río
<i>a villa nueva ij.</i>	Villanueva del Río
<i>a tosina ij.</i>	Tocina
<i>al bodegon ij.</i>	
<i>a seuilla iij.</i>	Sevilla

Respecto a los caminos que comunican con Aragón, Villuga muestra el camino 6, de Valencia a Zaragoza, de 59,5 leguas y que incluye el camino 48, de Teruel a Valencia, de 24 leguas; y el camino 126, de Valencia a Monzón, de 44 leguas, que sigue el camino 14 que comunica con Cataluña hasta La Poble Tornesa y desde allí sigue hacia el interior por el Maestrazgo la siguiente ruta:

<i>ala puebla i.</i>	Pobla-Tornesa
<i>ala venta la varrona i.</i>	La Barona
<i>ala venta la pelejana media.</i>	La Pelejaneta
<i>ala venta los pejoles i.y media.</i>	Els Pujols de Dalt
<i>ala venta la ciguarra i</i>	Venta la Cigarra
<i>a caty ii:</i>	Cati
<i>a villa vana i.</i>	Vallivana
<i>a morella ii.</i>	Morella
<i>ala puebla dalcolleja ii.</i>	La Poble d'Alcolea
<i>a monroque i.</i>	Monroyo
<i>ala sorollena i.</i>	La Cerollera
<i>abelmont i.</i>	Belmonte de S.J.
<i>ala codoñera i.</i>	La Codoñera
<i>ala torrosella media.</i>	Torrecilla de A.
<i>alcamiz ii.</i>	Alcañiz
<i>a cazpe iii.</i>	Caspe
<i>apenalua v.</i>	Peñalba
<i>a hontinena iii.</i>	Ontiñena
<i>a sancto lecina ii.</i>	Sta. Lecina
<i>Astig media.</i>	Estiche de C.
<i>ala varca de puerba media.</i>	La barca de Pomar
<i>a monçon i.</i>	Monzón

El camino de Valencia a Monzón era un itinerario de cierta relevancia por la elección del enclave político de encuentro de las entidades peninsulares de la Corona de Aragón —Reino de Aragón, Reino de Valencia y Principado de Cataluña—, cada una de ellas con una fisonomía propia en cuanto a instituciones, régimen fiscal, economía, moneda, lengua, cultura, etc., y con unas fronteras que, consolidadas desde comienzos del XIV, las individualizaban. Esta ruta no solo la recorrieron los representantes del Reino de Valencia, sino los propios monarcas. Así, Carlos I partió en 1528 desde Valencia hacia Monzón, pasando por Sagunto, Vila-real, Cabanes, Sant Mateu, Morella, y en tierras aragonesas Alcañiz, Caspe, Bujaraloz y Alcolea hasta llegar a la ciudad donde se celebraban las cortes.³³

³³ *Itinéraire de Charles-Quint*, 1874.

La obra de Villuga fue seguida por otros autores, que principalmente redujeron la importancia de los segmentos de grandes rutas en tierras valencianas, y dotaron de mayor importancia a las de sus tierras de origen. Este fue el caso del sevillano Pedro de Medina en *Libro de grandezas y cosas memorables de España* (1549), que en el capítulo final del libro presenta datos para convertir diferentes sistemas de medición de longitud y listados de distancias en leguas entre las principales ciudades y villas de España. La deuda con Villuga, al que no cita, es evidente, pero Medina no establece itinerarios o rutas, ni emplea hitos religiosos, y el protagonismo de Valencia en la red caminera dejó paso a Toledo y Sevilla, de la que era natural el autor. Algo parecido sucede con Alonso de Meneses y la importancia concedida a Úbeda en su *Repertorio de caminos, añadido el camino de Madrid a Roma con un memorial de muchas cosas sucedidas en España. Y con el Repertorio de cuentas, conforme a la nueva Pragmática* (1576), que fue reimpresa al menos en cuatro ocasiones en el siglo xvii. Su texto procede principalmente de la obra de Villuga, al que tampoco cita como fuente, en el planteamiento, el número de rutas, la exposición (origen, destino y leguas que los separan, y estadillo de puntos intermedios con leguas de separación entre ellos, señalando leguas o medias leguas), e incluso en sus errores. Los itinerarios diferentes que presenta Meneses son en su mayoría tramos de otros mayores ya expuestos por el valenciano, y entre los quince itinerarios nuevos su principal contribución es mostrar algunos cambios en la red viaria española derivada de la nueva condición de Madrid como capital. La obra de Meneses conoció una indirecta difusión a través de la del murciano Ambrosio de Salazar, gramático que trabajó como intérprete de los reyes de Francia Enrique IV y Luis XIII, y fue secretario de la reina Ana de Austria, *Almoneda general de las más curiosas recopilaciones de los reinos de España* (1612), traducido al francés bajo el título *Inventaire general, des plus curieuses recherches des Royaumes d'Espagne*, con los mismos datos de edición, y que finaliza con una extensa «Guya de los caminos de España con la conversión de las monedas del Reyno de Francia y España».

No se publicó el manuscrito de Jacop Cuelvis, que redactó hacia comienzos del siglo xvii su viaje por la Península Ibérica en 1599, pero es interesante analizar su «Itinerario de los caminos reales y mas frequentados por todos los Reynos de las Españas comenzando de la ciudad de Baiona en Francia», en el que incluyó: primero y en la línea de lo realizado por Pedro de Medina al final de su obra, cinco folios de equivalencias de medidas de distancia; segundo, itinerarios basados en su experiencia viajera con puntos intermedios y distancia en leguas, como Villuga y Meneses, pero en menor número y basándose en su propia experiencia; y tercero, listados alfabéticos de ciudades con información de distancia entre punto y punto, y en los que incluye las islas del archipiélago Canario, así como del Balear, según el ejemplo de Medina. En cuanto a los itinerarios detallados establece veintiséis, que comprenden más de novecientas leguas de recorrido y se basan principalmente en el que él realizó, aunque entre la explicación del itinerario y el listado de estos se deslizan diferentes grafías para los núcleos de paso, diferencias en el número de leguas, algunos cambios en la ordenación de los núcleos o repeticiones. Por lo que respecta a la información sobre caminos diferentes a los andados la resuelve Cuelvis con un listado alfabético en los que se unen dos puntos con medidas en leguas, y cuyos resultados son bien distintos a la anterior agrupación detallada con puntos intermedios. El número es muy elevado, más de trescientas relaciones, pero muchos de los itinerarios se establecen entre puntos de una ruta mayor. En cuanto al número de rutas que establece en cada ciudad los resultados, como sucedía desde Villuga, vuelven a mostrar la prelación de la capital valenciana a la hora de establecer rutas, seguida de Toledo, Sevilla, Barcelona, lo que sin duda se debe al tipo de informantes: por un lado las guías de caminos de Villuga, Medina y Meneses, y por otro, los carreteros, que en opinión de algunos libros de viajes poblaban todas las calzadas de la Península Ibérica, y que obviamente establecían un orden desde su tierra natal o de residencia habitual. Para el caso de las comarcas septentrionales de la provincia de Castellón mantuvo la comunicación desde Valencia hacia el norte con Tortosa, Tarragona, Barcelona, y a Monzón a través de Alcañiz. Entre las rutas detalladas y la mera relación punto a punto que hace Cuelvis, se aprecian dos ponderaciones distintas: la ordenación subjetiva que hace el viajero, concediendo mayor importancia al centro político, y la creada por la inercia de obras anteriores, fruto a su vez de otras impresiones subjetivas. Además, la aportación de Cuelvis adelanta aspectos de organización y enumeración de destinos que se extenderán poco después al ser publicados por Ambrosio de Salazar.

Este tipo de obras seguían vigentes siglos después, como lo evidencia la obra de Pedro Ponton *Guía de caminos para ir, y venir por todas las provincias mas afamadas de España, Francia, Italia, y Alemania. Añadida la regla general para saber adonde se escribe los días de Correo...* (1705), que tradujo una obra que tenía su ascendencia más directa en diversas obras europeas, y que para lo hispano probablemente utilizó la de Salazar, publicada en Francia en 1612, y a su vez dependiente de las españolas del siglo anterior. Como mérito la obra de Ponton intentó, por un lado, ofrecer información actualizada de las mejores rutas o pasos, y, por otro, racionalizar la propuesta desde dos criterios: reducir a más de la mitad el número de rutas, dejándolas en cincuenta y dos, y fijar una distribución más equilibrada de los puntos de inicio o partida de las mismas. En este último sentido, presenta una estructura multirradial: con predominio de Toledo citada en once ocasiones, seguida de Valencia en seis (incluyendo la ruta Narbona, Barcelona, Valencia y Granada), y continuada por Valladolid, Burgos, Madrid y Sevilla con cinco en cada caso. El protagonismo de Toledo en la meseta sur, tenía su correspondencia en la norte con el núcleo de Valladolid y Medina del Campo. La posición que mantiene Valencia, a pesar de la notable reducción de rutas, es todavía sorprendente, pues se trata de una ciudad costera (Lisboa es citada en cuatro ocasiones y Barcelona en dos), y puede explicarse en gran medida como herencia de una inercia que comienza con la propuesta de un valenciano en el siglo xvi. Algo que solo se desmoronó con la disposición radial de las comunicaciones con centro en Madrid impulsada desde finales del siglo xviii.

En definitiva, en época de los Austrias existieron numerosos intentos por establecer un conocimiento real de los caminos. Algunos quedaron inéditos, como el auspiciado por el círculo que rodeaba a Felipe II, o como los particulares que con la base de un conocimiento del terreno aspiraban a su publicación, como ejemplifica la contribución de Jacop Cuelvis. Otros, fueron publicados y ejercieron una gran influencia. En este caso, de manera más o menos directa dependían de la primera contribución en este género: la del Pedro Juan de Villuga de 1546, cuya interpretación e incluso errores pervivieron hasta avanzado el siglo xviii, como reflejan hechos tan evidentes como la estricta coincidencia entre diferentes autores con el número de veces que una ciudad o villa es citada como punto de origen o llegada en las principales rutas, y donde tiene una preponderancia la ciudad de Valencia. Por lo que respecta a la zona norte de la provincia de Castellón principalmente era un paso importante en la comunicación entre el Reino de Valencia y el Principado de Cataluña y desde allí al resto de Europa a través de un recorrido que con variaciones tenía relación con el que trazó la vía Augusta, así como una comunicación con la parte occidental del Reino de Aragón, y específicamente con el importante enclave político de Monzón. Si bien con la pérdida de los Fueros en el siglo xviii la ciudad aragonesa dejó de ser destino político, la ruta había establecido sólidos nexos, aunque con dificultosas comunicaciones. Juan Álvarez de Colmenar, tal vez un hombre francés de ascendencia española residente en los Países Bajos a comienzos del siglo xviii incluyó Morella entre los núcleos de comunicación secundarios importantes y recoge los sucesos de la Guerra de Sucesión que por esta razón acontecieron.³⁴ Precisamente este hecho, unido a la dificultad de las comunicaciones que tradicionalmente establecía su abrupta orografía convirtieron la zona en escenario de conflictos armados en los siglos sucesivos.

Otra fuente de conocimiento de los caminos es la cartografía, pero solo conocemos mapas que reflejan la red viaria a partir de finales del siglo xvii, y con soluciones muy dispares en calidad y rigor. Además, cuando aparece en los mapas podemos señalar varias fuentes de información que experimentan, a su vez, procesos de retroalimentación: mapas, guías de caminos, diarios de viajeros, libros históricos...

Nicolas Visscher publicó «La Castille prope ou Vieille et la Nouvelle; avec l'Estremadure castillane dressé sur les memoires de Rodrigo Mendes Silva et autres» (450 × 764 mm) en 1689 a partir de lo dibujado por Petrus Schenck y,

³⁴ COLMENAR, 1707.

como dice el propio título del plano, de la memoria de Rodrigo Mendes Silva, que a buen seguro fue responsable de la propuesta de caminos. La red viaria que representa es muy reducida, y con algunas imprecisiones e importantes omisiones, principalmente a la hora de trazar los caminos con Castilla. Tiene poco que ver con el ambicioso y monumental plano realizado dos años antes por el ingeniero milanés Ambrosio Borsano sobre Cataluña. El plano de Visscher muestra cómo el Reino de Valencia comunicaba con el principado por la ancestral vía cercana a la costa, aunque en ocasiones se representa demasiado alejada de la misma; con Aragón con pequeñas variaciones a través de los caminos citados por Villuga por Segorbe y Sant Mateu, y sobre la ruta de comunicación con Cataluña se representa un camino que une con Teruel vía Mosqueruela y Alcalá de la Selva. A pesar de estas carencias en lo que a red viaria se refiere, este mapa representa mayor rigor que otros muchos posteriores y tiene el honor de ser la primera representación de los caminos valencianos, a pesar de que insistentemente se ha otorgado al jesuita extremeño Francisco Antonio Cassaus.

Cassaus estuvo afincado en tierras valencianas como capellán y consejero de Carlos Homodeli Maura Cosreal y Pacheco, marqués de Castel Rodrigo y de Almonacir, virrey y capitán general de Valencia de 1691 a 1696. Por encargo de este y como medio de control del territorio, planificación administrativa y militar realizó el mapa titulado «El reino de Valencia dividido en sus dos gobiernos que son Valencia y Orihuela y dos tenencias que son Xativa y Castellón» (69,6 × 101,3 cm), grabado por Juan Francisco Francia en 1693. Este espectacular mapa representa con una doble línea de puntos los tres grandes caminos reales que salían de la ciudad de Valencia con destino a Barcelona, Zaragoza y Madrid por Requena, así como dos opciones para comunicar Valencia y Alicante. Por lo tanto, no presenta grandes diferencias en las principales rutas respecto a las presentadas por Juan de Villuga. Estas cuatro rutas principales, como es obvio, se entrelazaban y enriquecían con centenares de caminos.³⁵

También es destacable la contribución de Carel Allard, grabador y editor de Amsterdam, que realizó hacia 1705 el mapa «Curiosa nova tabula complectens regnum Valentiae et Murciae, necnon insulas Ivicam, Majorcam et Minorcam», y en el que la red viaria que comunica con Cataluña se representa más cerca de la costa, citando Vinaròs y Benicarló.

Dado que, como es habitual, los mapas suelen obviar los caminos secundarios, también es reseñable la contribución del francés Edme Mentelle, pues en la lámina del Reino de Valencia y las Islas Baleares, una de las nueve láminas que constituyen el mapa de la Península Ibérica, representó la red viaria y concedió especial atención a dicha zona: un camino interior desde Tortosa a Sant Mateu, y dos desde la costa hasta Morella que convergen para adentrarse en Aragón por la ruta de Alcañiz.

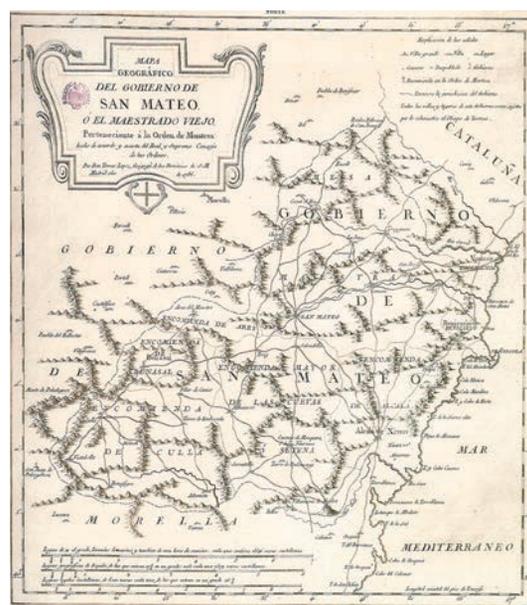
Sin lugar a dudas, el mayor conocimiento de la zona señalada se debe a Tomás López de Vargas, geógrafo de los dominios de S. M., pues en líneas generales mejoró la representación de los caminos al incluir la red viaria principal y secundaria en el «Mapa geográfico del Reyno de Valencia» (73 × 79 cm), publicado en Madrid en 1788 y que tuvo una gran repercusión, incluso fuera de las fronteras hispanas. Por un lado, utilizó los mismos mapas que en su proyecto anterior, salvo la obra de Incelin, que fue substituida por la de De Fer, realizada en la transición del siglo XVII al XVIII; y, principalmente, a través de la amplia información recopilada de instituciones militares y, sobre todo, eclesiásticas, siguiendo un plan de trabajo colaborativo epistolar con informantes y correctores de errores.³⁶ Entre la red caminera principal incluye los caminos reales, así como el recién construido Nuevo Camino Real de Madrid a Valencia por Almansa, Alberique y Alginet, otros de un carácter más modesto, como era el de Morella y otros muchos de ámbito comarcal y local. En concreto, el párroco de Cinctores le proporcionó los caminos que

35 VALLÉS, 1971, pp. 17-20. *Cartografía valenciana (siglos/segles XVI-XIX)*, 1997, pp. 178 y ss. ROSSELLÓ, 1988 y 2008.

36 CASTAÑEDA, 1916-1924, y edición facsímil de 1998. LÓPEZ, 1996.



«La Castille prope ou Vieille et la Nouvelle...». Detalle del plano de Nicolas Visscher. 45 x 76,4 cm. 1689



«Mapa geográfico del Gobierno de San Mateo, ó el Mestrado viejo, perteneciente á la Orden de Montesa...» Tomás López de Vargas. 37,5x34 cm. 1786.

salían desde Morella: hacia Aragón uno por Forcall y la Mata, que siguiendo la ribera del río Cantavieja se dirigía a la sierra de Gúdar y Teruel, otro por Forcall y siguiendo por la ribera del río Bergantes salía por Sorita hacia Aguaviva y Alcañiz, y finalmente otro hacia este último destino por la Pobleta d'Alcolea; mientras que hacia el litoral había uno de Morella a Tortosa por Vallibona, otro por la Vallivana hasta Vinaròs o hasta el camino de la antigua vía Augusta, otro por el Moll, la Llacova y el corredor de Albocàsser, y el cuarto que convergía con el anterior pero a través del Forcall, seguía por la ribera del río Caldés y la rambla de la Canada hasta el Coll d'Ares, desde donde descendía por la rambla Carbonera.³⁷ Con un carácter específico Tomás López de Vargas realizó en 1786 el «Mapa geográfico del Gobierno de San Mateo, ó el Mestrado viejo, perteneciente á la Orden de Montesa...» (37,5 x 34 cm) que obviamente ofrece amplia información de la red viaria de las tierras del Maestrazgo.

Por su parte, el insigne botánico Antonio José Cavanilles, utilizó mapas precedentes, como la carta marina de Vicente Tofiño para la costa (1786) y los de Tomás López, aunque los omite,³⁸ así como su exhaustivo trabajo de campo de 1791 a 1793 para confeccionar el «Mapa del reyno de Valencia» (41 x 70 cm). Éste fue grabado por Tomás López Enguádanos y las letras por José Assensio, y fue incluido en *Observaciones sobre historia natural, geografía, población y frutos del reyno de Valencia* (Madrid, 1795, t. I), fruto inicial en el espacio y ampliado en el cometido del encargo recibido por el rey de recorrer España para analizar su botánica.³⁹ Resultado del conocimiento directo, su obra destaca por la representación del espacio físico, y en el aspecto que a nosotros nos interesa por la nitidez de la representación de la red viaria. Señala las 628 poblaciones del reino, pero con escasos símbolos que en otros casos asfixian la representación, y distingue entre caminos reales, indicados con dobles líneas de puntos, de los caminos

³⁷ PIQUERAS y SANCHIS, 2006, pp. 127-144.

³⁸ Sobre la animadversión de Cavanilles por López de Vargas como geógrafo de gabinete FAUS, 1997.

³⁹ MATEU, 1996.

de herradura, que lo hace con una línea de puntos. Entre los primeros solo representa como acceso a la comarca de Els Ports el que comenzaba en La Pobla Tornesa, pasaba por Ares y Vilafranca, tenía un ramal hacia Catí y seguía hacia tierras de Teruel.

A finales del siglo XVIII el conocimiento de la red viaria era sumamente preciso, y el desarrollo cartográfico unido a las necesidades militares justificó nuevos proyectos. En este sentido, con la ocupación militar francesa a comienzos del siglo XIX el estudio de los caminos se hizo imperioso, como ofrece buena muestra la «Carte itinéraire des routes d'étapes des Rmes. de Valence, Catalogne & Aragon. Théâtre des opérations de l'Armée Impériale commandée par S. E. monseigneur le Marechal duc d'Albufera», datado entre 1808 y 1814.⁴⁰ El interés del mapa es evidentemente militar y representa las plazas artilladas: Morella, Peñíscola, Oropesa, Sagunto, Valencia, Alzira, Xàtiva, Dénia, Alicante y Orihuela, y especifica los puntos defendidos por mosquetería. Como elemento de control del territorio es muy importante la inclusión de los caminos principales con las distancias, los medios de salvar los cursos fluviales, como los puentes de piedra... Y cabe suponer que el proyecto era más ambicioso por la explicación de la leyenda que prometía información sobre caminos de herradura, puentes de madera y pasos con barca, ventas, etc.

Avanzado el siglo, el carácter de encrucijada en un terreno abrupto que dificultaba las comunicaciones justificó la importancia que adquirió durante las guerras carlistas el Maestrazgo. Como consecuencia de las mismas tenemos abundante cartografía militar y la construcción a mediados de siglo de la carretera de Sant Mateu a Morella.

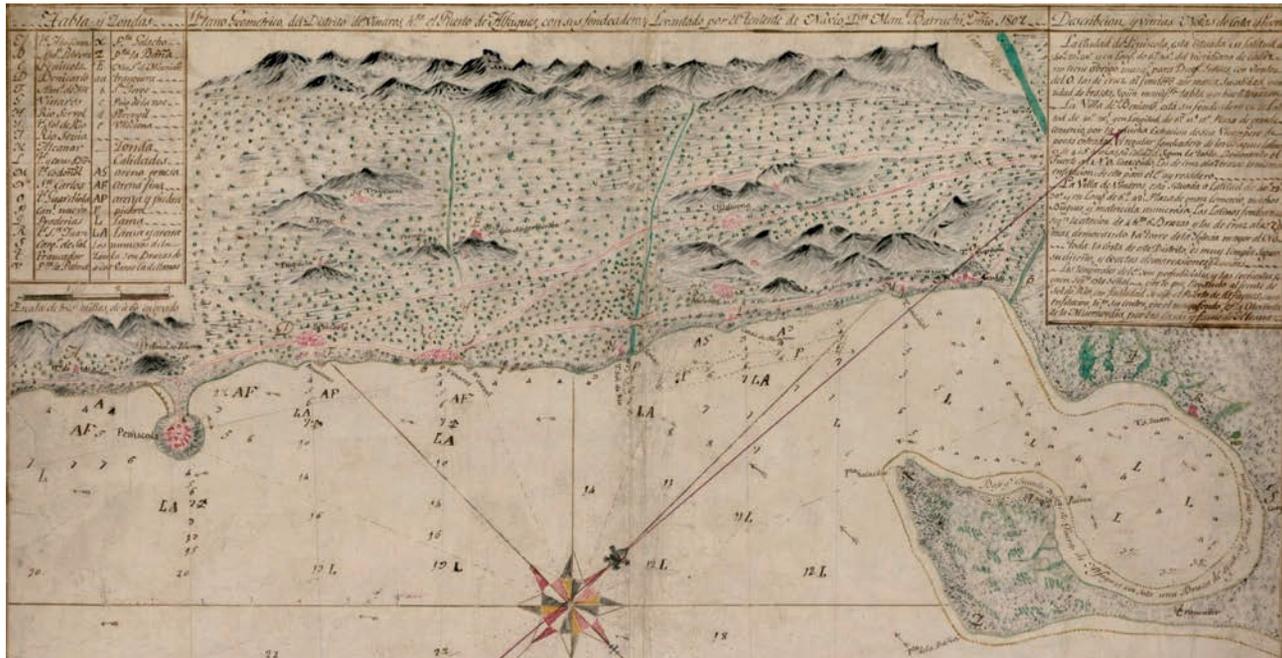
Sin lugar a dudas las infraestructuras encaminaron durante siglos el contacto e incluso el conocimiento posible, y la publicación del mismo con la imprenta favoreció que éste fuera endogámico. Resulta revelador que de los numerosos viajeros que recorrieron tierras valencianas la mayoría lo hiciera siguiendo los caminos reales y principalmente el que seguía el trazado de la antigua vía Augusta. Vinaròs se destaca como puerto que exporta la madera y lana del interior, y está al servicio de las galeras y sus tripulaciones, aunque hasta el último cuarto del siglo XVI se encontraba mal defendida. Solo cuando avanzado el siglo XVIII el peligro corsario remitió se hizo frecuente el uso del camino litoral que pasaba por estos núcleos. Entre finales del siglo XVIII y comienzos del XIX así lo hicieron, por ejemplo, Antonio Ponz, Antonio Conca y Alcaroy, lady Holland, Christian August Fischer...⁴¹ Precisamente este último señaló cómo en la costa existía el temor a los corsarios, ahora ingleses, y dirección a Cataluña se apartó del camino real al norte de Castellón para pasar por Oropesa, Alcalà de Xivert y Vinaròs, lo que en buena medida justifica su denuncia de que en este tramo terminaban los buenos caminos. Sus obras testimonian la transformación de la red vial, pues en algunos casos la considera excelente al ofrecer bienestar por el esplendor y pulcritud en el uso de puentes, mojones, casetas de peones camineros, ventas limpias y donde se usaba vajilla de loza inglesa, y ofrecía bellas vistas por la feracidad de la vegetación y cultivos que atravesaban. Eso sí, fuera de caminos como el de Madrid, al que califica de magnífico, los existentes entre pueblos seguían siendo defectuosos por estar más hondos que el propio campo y quedar impracticables con las lluvias, mientras que los de montaña eran peligrosos y fatigosos por tener que empujar los coches constantemente para liberarlos. Fischer constata unos principios de modernidad que se han logrado paulatinamente.⁴² En este tiempo la carta náutica realizada por Manuel Barruchi, teniente de navío, muestra claramente la transformación económica de la zona a lo largo del siglo XVIII, pues considera los fondeaderos de Benicarló y Vinaròs como plazas de fuerte comercio, aunque la primera centrada en la exportación de vinos.⁴³

⁴⁰ Institut Cartogràfic de Catalunya, RM 3010.

⁴¹ PONZ, 1772 – 1794. CONCA Y ALCAROY, 1797. FISCHER, 1799 y 1803. CASAS, 2003.

⁴² Para una visión integral y diacrónica véase AGUILAR, 2003.

⁴³ Cartoteca del Centro Geográfico del Ejército, Colección SG. Signatura Ar.G-T.2-C.2-91.



«Plano Geometrico del Distrito de Vinaros, hasta el Puerto de Alfaques, con sus fondeaderos», Manuel Barruchi, teniente de navío. Carta náutica, manuscrito coloreado a la acuarela en verde, carmín y gris, 42,3 × 63,7 cm, 1807. Cartoteca del Centro Geográfico del Ejército, Colección SG. Signatura Ar. G-T.2-C.2-91

La Edad Contemporánea ha supuesto una ruptura con las limitaciones existentes durante milenios. Caminos de hierro para el ferrocarril, carreteras modernas a partir de 1860, autovías y autopistas cicatrizan el territorio, un nuevo sistema económico con fuerte impronta del turismo establece nuevos puntos de interés no limitados a intereses heredados, y de cuya apertura se beneficia desde finales del siglo xx los nuevos caminos que traza la información a través de internet. Una verdadera revolución que puede hacer el conocimiento a la vez más autónomo y más global, y que bien lo hace libre de otras limitaciones o establece nuevos medios para encaminarlo.