

Universitat Autònoma de Barcelona
FACULTAT DE FILOSOFIA I LLETRES
DEPT. DE CIÈNCIES DE L'ANTIGUITAT I DE L'EDAT MITJANA

Institut Català d'Arqueologia Clàssica

**ANÀLISI DE LA XARXA DE COMUNICACIONS
I DEL TRANSPORT A LA CATALUNYA ROMANA:
ESTUDIS DE DISTRIBUCIÓ I MOBILITAT**

Tesi Doctoral

Pau de Soto Cañamares

Dir.: Cèsar Carreras i Monfort

Tarragona, 2010

Ignoranti, quem portum petat, nullus suus ventus est.
Mai fa bon vent per qui no sap a quin port va

L. Annaeus Seneca (Epistulae morales ad Lucilium, 71, 3)

A l'Ada, el vaixell, vent i port de la meva vida

Agraïments

Estic encantat d'agrair en primer lloc i amb tota franquesa la valuosíssima direcció que el Dr. Cèsar Carreras i Monfort ha dut a terme durant aquests anys de recerca. Em sento afortunat d'haver gaudit de la seva guia, coneixements, ànims i amistat. Mai no hagués arribat fins aquí sense una figura tan generosa com ell.

També he d'agrair a l'ICAC, el meu centre, el suport econòmic i material que m'han facilitat gràcies al seu programa d'iniciació a la recerca.

Són nombrosos els moments dedicats a comentar aspectes d'aquesta recerca amb diversos investigadors de l'ICAC i forans que m'han ajudat a comprendre millor el territori i les comunicacions a Catalunya durant l'Antiguitat, a tots ells els hi estic molt agraït.

Un especial agraïment als meus companys i amics amb els qui junts, i a poc a poc, hem anat construint la nostra carrera investigadora. Aquest trajecte s'ha fet més curt gràcies a la seva companyia. Tinc un deute especial amb H. Orengo, a qui sempre he trobat quan l'he necessitat.

Gràcies també a la meva família extensa, sempre disposats a donar un cop de mà. A la meva mare pels nombrosos viatges i a l'Àngels pels intensos esforços d'aquests últims temps.

Finalment, tinc el pensament més especial d'aquests agraïments en l'Ada i l'Adriana. Amb elles les càrregues han estat molt menys pesades i les alegries més constants i brillants.

Índex

1. Introducció	1
2. Metodologia.....	5
2.1. Treball amb SIG.....	8
2.2. Recopilació d'informació.....	13
2.2.1. Medi terrestre.....	13
2.2.2. Medi fluvial.....	18
2.2.3. Medi Marítim	20
2.3. Introducció de dades en el SIG	22
2.4. Anàlisis.....	34
2.4.1. Accessibilitat.....	34
2.4.2. Càlculs amb SIG Costos-temps de transport.....	38
2.4.2.1. Valors constants.....	43
3. Estudi de la xarxa catalana.....	55
3.1. Xarxa Terrestre	55
3.1.1. Introducció.....	55
3.1.2. L'estudi de les mansions.....	87
Mansiones.....	89
Summum Pyrenaeum.....	90
Deciana	92
Iuncaria	94
Cinniana.....	95
Gerunda	99
Aquae Voconiae.....	100
Seterrae.....	102
Praetorium	103
Semproniana.....	104
Arrago	106
Barcenone.....	108
Ad Fines.....	109
Artistiana.....	111
Stabulum Novum	113
Palfuriana.....	114
Tarraco	115
Oleastrum	116
Sub Saltu	118
Pinon	119
Tria Capita	120
Dertosa.....	122
Septimum Decimum.....	123
Ad Novas.....	124
Ilerda	125
3.1.3. Vies Principals?.....	127
La 'Via Augusta'.....	129
Zon Traçat de la Via Augusta (Proper a la costa)	157
L'Itinerari núm. I d'Antoní o "De Italia in Hispanias a Mediolano Vapinco Trans Alpes Cottias Mansiobus Supra Scriptis MP CCLV. Inde Gallicum ad Legionem VII Geminam"	164

3.1.4. Les vies secundàries.....	171
1 Coll de Banyuls.....	171
2 Coll de la Maçana.....	173
3 Rhode-Iuncaria.....	175
4 Emporion-Iuncaria.....	177
5 Iuncaria-Crespjà.....	178
6 Emporion-Via Augusta.....	180
7 Via Augusta-Coll d'Ares.....	181
8 Ripoll - St Pau de Segúries.....	185
9 Ripoll – St. Joan les Fonts.....	186
10 Gerunda-Besalú.....	188
11 Iuncaria – Medinyà.....	189
12 St. Jordi Desvalls-Cruilles-St. Antoni de Calonge?.....	191
13 Camí d'Empúries.....	194
14 Cruilles - Aquae Voconiae - Sils.....	197
15 Gerunda – Auso.....	198
16 Auso – Olot.....	201
17 Via Parpers.....	202
18 Auso-Granollers.....	204
19 Via del Congost.....	207
20 Barcino-Arragone.....	209
21 Ad Fines – St. Boi.....	211
22 La Carrerada.....	212
23 Ripoll-Rialp.....	215
24 Ilerda-Ad Fines.....	219
25 Manresa-Auso.....	223
26 Ilerda-Ponts-Coll de la Perxa.....	224
27 Coll de la Perxa-Ripoll.....	227
28 Via Augusta(l'Arboç)-Montblanc.....	229
29 Montblanc-Iesso.....	230
30 Dertosa- Ilerda.....	233
31 Dertosa-Calaceit.....	234
32 Gandesa-Ilerda.....	235
33 Artesa de Segre-Aesso.....	238
34 Ilerda –Lugdunum Convenarum.....	240
3.2. El transport fluvial.....	245
3.2.1. La navegació fluvial en els principals rius del nord-est de la península ibèrica.....	245
Anystus/Ticis/Dilunus (la Muga).....	252
Clodianum/Ticer/Dilunus (el Fluvià).....	254
Sambrokas/Alba (el Ter).....	256
Arnus (el Tordera).....	258
Baetulo (el Besòs).....	260
Rubricatum (el Llobregat).....	261
Maius (el Gaià/el Foix).....	264
Tulcis/Subi (el Francolí).....	266
Iber (l'Ebre).....	268
Sicoris (El Segre).....	272
3.2.2. La navegabilitat dels rius de la Costa Catalana.....	274
3.2.3. Els rius i les vies romanes.....	277
3.3. La xarxa marítima.....	279
3.3.1. Introducció.....	279

3.3.2. La xarxa de comunicacions marítimes a les fonts antigues	286
3.3.3. Els principals ports de la costa catalana	292
Emporiae (i Riells – La Clota)	293
Rhode	295
Blandae	297
Iluro	298
Baetulo	298
Barcino (i Les Sorres)	299
Subur	300
Darró	301
Tarraco	302
Dertosa	305
3.3.4. La navegació per la costa catalana	307
3.4. L'accessibilitat de la xarxa de comunicacions catalana	312
3.4.1. Anàlisi de l'accessibilitat al territori català	314
3.4.2. Reflexions finals	326
4. Anàlisi de la funcionalitat de la xarxa de comunicacions a la Catalunya Romana	329
4.1. Costos de Transport	332
La zona litoral	332
La zona interior	337
Els territoris pirinencs	345
4.2. Temps de Transport	351
La costa	354
L'interior	361
5. Estudis de cas	371
5.1. Anàlisi de la distribució amfòrica: l'exemple Dressel 20	371
La distribució de les àmfores Dressel 20 a Catalunya	374
Reflexions finals	379
5.2. Anàlisi de la distribució numismàtica	381
Metodologia del recull monetari	383
La distribució numismàtica a les ciutats i territoris catalans	385
Emporiae	387
Iesso	392
Baetulo	395
Iulia Libica	399
Reflexions finals	403
5.3. Anàlisi del transport de mercaderies intangibles: blat	405
L'evolució de la producció agrària en el marc català	408
El cultiu, la producció i la distribució dels cereals a la Catalunya romana	412
Reflexions finals	423
5.4. Aplicació del model de xarxa del NE a un marc geogràfic més ampli: Hispania ...	425
Metodologia	425
L'accessibilitat de la xarxa de comunicacions peninsular	428
Els costos de transport a la Hispania romana	434
6. Conclusions	445
6.1. El cas del NE de la Tarraconense	455
6b. Conclusions (English)	461
6.1. The NE of the Tarraconense case	470
7. Bibliografia	475
Índex de figures	507

1. Introducció

“Les ciutats costaneres poden resistir restriccions (de cereals) sense dificultats, donat que disposen dels seus propis productes i reben aprovisionament des del mar; per a nosaltres, terra endins, els excedents no són parofitables i les nostres escassetats irremediables, ja que no tenim mitjans per aprofitar el que tenim ni importar allà que ens manca” Gregori de Neocesarea (*Orationes* XLIII, 34-5)

L'anàlisi de les infraestructures i el seu funcionament ha esdevingut una temàtica destacada en les discussions polítiques a l'actualitat. Però com molt bé van recollir algunes fonts com Gregori de Neocesarea al segle III dC, també a l'antiguitat les derivacions econòmiques que es derivaven d'unes precàries condicions de transport eren un tema que creava preocupació. Existeixen moltes altres referències literàries sobre les necessitats de bones comunicacions per a millorar els costos de transport. Molt s'ha parlat a l'historiografia econòmica sobre el text que Plini el Jove va enviar a l'emperador Trajà:

“Hi ha en el territori dels nicomedienses (Turquia) un llac molt gran (Sabanja); a través d'ell i amb cost i treball moderats es transporten mitjançant embarcacions, marbres, fruits, llenya i fusta fins a la via; des d'aquest punt es transporten fins al mar mitjançant carros amb gran treball i major cost”. (Ep. X, 41,2)

De fet, són passatges com aquests (i alguns de posteriors) els que permeten intuir com ja des de l'antiguitat i durant l'edat mitjana i l'època moderna, els transports terrestres representaven la via de comunicació menys viable per al moviment de determinades mercaderies, principalment les més pesades. Altres textos també famosos es refereixen a la necessitat de trobar-se en un indret ben comunicat per obtenir una posició privilegiada. Les referències que fan Varró i Columela sobre la ubicació ideal d'una vil·la en poden ser uns clars exemples.

“...no lluny del mar o d'un riu navegable que faciliti l'exportació dels fruits i la importació de les mercaderies que facin falta” (Col. I, 2)

“...si la contrada veïna és infesta; si no te on puguem exportar els nostres fruits ni d'on portar el que cal; tercer si no hi ha vies o corrents de comunicació, o no són fàcils” (Varr. R.R. I, 16, 3-4)

Però tot i això, és difícil precisar des de l'òptica del segle XXI, el paper exacte d'aquestes infraestructures i les diferències de funcionalitat dels mitjans de transport en època romana. De fet, aquest tipus de projectes s'han d'entendre com un intent de representar i analitzar el funcionament d'un sistema real, difícilment experimentable a l'actualitat. Molt s'ha escrit en els últims cinquanta anys sobre aquests temes, des d'aquells que creien efectivament en una gran diferenciació econòmica (Finley 1973, Duncan-Jones 1973) o aquells que perceben unes diferències més reduïdes i veuen en les fonts clàssiques altres motivacions (Laurence 1998).



Fig 1. Dibuixos de l'arc de Berà i la Torre dels Escipions. A. Van den Wyngaerde (1563).

Però malgrat aquesta diferenciació en els mitjans de comunicació, l'Imperi Romà feu un intens esforç en la construcció d'infraestructures que milloressin els transports terrestres. Són factura seva una gran quantitat de ponts, *mansiones* per al descans dels viatgers, mil·liaris i sobretot milers i milers de quilòmetres de calçades que afavorien el transport a peu, amb animals i carruatges arreu de l'Imperi. El disseny i construcció d'una xarxa d'infraestructures, que acabava sent molt costosa per l'erari públic (Melchor Gil 1992) no podia elaborar-se per tant seguint criteris a l'atzar. Establir aquests criteris des de la perspectiva actual pot resultar complex, encara que en els últims anys s'hi ha

reflexionat força. McCormick (2001) presentava quins eren els principals condicionants que conflüen en la construcció d'una determinada infraestructura de transport:

- Localització de les poblacions: és indubtable que qualsevol xarxa de transport està dissenyada per vincular les diverses poblacions d'un territori.
- Mida de les poblacions: és un factor força determinant doncs segons la grandària d'un nucli urbà seran necessàries més infraestructures que assegurin la mobilitat dels seus habitants i de productes que els abasteixin.
- Geografia i topografia de la regió: les característiques geogràfiques de cada territori determinen els tipus de mitjans de transport que hi circularan.
- Tecnologia de transport: la morfologia dels mitjans de transport condicionen la construcció de les rutes (pendents, amplades, recorreguts, etc.)
- Productes transportats: s'han de tenir en compte alguns aspectes com el seu valor i mida en relació amb el cost de transport, la seva durabilitat (p.e. aliments frescos i d'horticultura), o el seu volum i/o pes (p.e. palla o pedra).
- Consideracions polítiques y culturals: si els altres criteris responen a lògiques geogràfiques i econòmiques de difícil variació, aquestes consideracions són més complexes i sovint poden anar modificant-se amb el pas del temps.

Tots aquests condicionants afectaren sens dubte a la configuració de la xarxa de transports del territori objecte d'estudi en aquest treball. S'ha escollit per desenvolupar l'anàlisi de les infraestructures el territori de l'actual Catalunya. Aquest territori resulta d'un gran interès històric durant l'època romana per representar l'extrem nordoriental de la península ibèrica més proper a la metròpolis, Roma. El nord-est peninsular també es configura com la porta d'entrada principal per mar i per terra a la província tarraconense, i on no per casualitat se situà la seva capital, *Tarraco*. Aquest és un territori triangular emmarcat per diferents elements geogràfics, el sistema muntanyós dels Pirineus al nord, el mar Mediterrani a l'est i la vall de l'Ebre a l'oest. L'existència d'una llarga costa però de molt pocs rius navegables va fer que essencialment el transport de mercaderies per aquest territori s'hagués de realitzar mitjançant les vies terrestres.

L'objectiu principal d'aquest projecte és la reconstrucció de la xarxa de transport de mercaderies d'aquest territori en època romana. Basat en l'estudi de les seves

infraestructures i dels mitjans de transport es pretén realitzar un model que en simuli el seu funcionament. A partir de l'obtenció dels resultats d'aquest model s'analitzaran les seves particularitats i característiques tant en el marc d'aquest territori com dins de la geografia de l'Imperi romà.

Es realitzarà també tot l'estudi de la xarxa de comunicacions d'època romana, incloent-hi tant les vies terrestres com les comunicacions fluvials i marítimes. Es tindrà per això molta cura en establir en quins punts degueren existir indrets on realitzar canvis de mitjà de transport, com els embarcadors.

L'entorn de treball es desenvoluparà en els ja coneguts Sistemes d'Informació Geogràfica (SIG), a l'actualitat recurrents necessàriament en qualsevol treball que gestioni informacions d'àmbit geogràfic. Amb aquesta gestió informàtica se situaran amb la màxima precisió possible cadascun dels traçats de les vies terrestres en un compendi de les comunicacions que no s'ha realitzat encara avui en aquest territori.

2. Metodologia

La metodologia emprada en aquest treball per assolir els objectius marcats es basa en gran part en l'ús de les Tecnologies de la Informació i Comunicació (TIC) aplicades a la recerca històrica. En concret, dins d'aquest ventall tècnic que engloben les TIC, s'han desenvolupat principalment les potencialitats dels Sistemes d'Informació Geogràfica i del *Network Analysis* per resoldre algunes de les operacions centrals d'aquest treball. Tots aquests sistemes estan ja àmpliament difosos, però encara a dia d'avui, el nombre de projectes de recerca que utilitzin com una de les seves bases principals d'anàlisi els 'anàlisis de xarxes' és realment escàs. El principal referent d'aquests tipus d'estudi es pot trobar en l'obra de Carreras per a l'estudi de la distribució ceràmica de *Britannia* (Carreras 1994). En el treball de Carreras (1994), gràcies al coneixement de la xarxa de comunicacions de *Britannia* i a un estudi aprofundit dels mitjans de transport es van elaborar un seguit de metodologies per tal d'obtenir resultats que permetessin visualitzar els costos i temps de transport de les mercaderies en època romana (fig. 2).

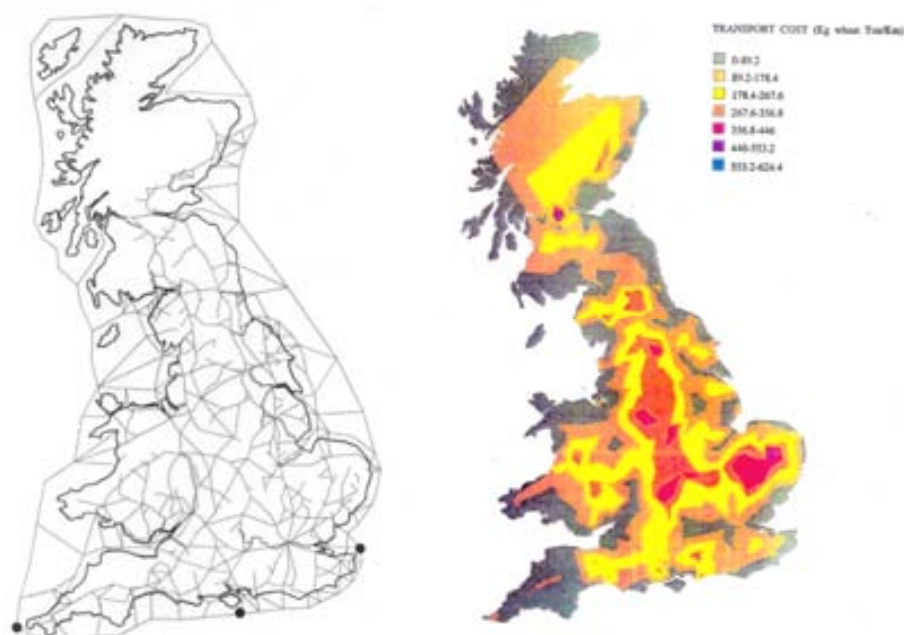


Fig 2. Xarxa utilitzada i mapa amb els costos de transports fets per Carreras(1994).

Aquest projecte també es basa en l'estudi de la configuració de les infraestructures de transport d'un territori i en els mitjans de transport. Es calculen les seves diferències a nivell de velocitats i costos de circulació, per definir de quina manera es movien

algunes mercaderies durant el període romà. Per establir els costos de transport aquest treball es recolza parcialment en la concepció que ja apuntava Yeo (1946) i que posteriorment fou recollit per historiadors i economistes de l'antiguitat com Finley (1973), Duncan-Jones (1974) o el mateix Carreras (1994) sobre la diferenciació econòmica entre els diversos mitjans de transports.

De fet, existeixen molts pocs treballs que utilitzin com a eines bàsiques els anàlisis de xarxes. Isaksen (2007; 2007b) ha treballat l'estudi dels *Itineraria* romans i les seves característiques de comunicativitat a la península ibèrica¹. Tot i això, com que els objectius de la seva recerca eren totalment diversos al d'aquest treball, les metodologies emprades tenen molt poques coincidències. També vinculat a la Universitat de Southampton, el grup d'investigació encapçalat pel Dr. S. Keay ha treballat alguns aspectes socials dels seus estudis a la Bètica utilitzant conceptes d'anàlisis de xarxes (Keay/Earl 2006b).

Aquesta poca tradició en la utilització dels anàlisis de xarxes per a la recerca històrica, en el nostre cas centrada en temes econòmics, ha fet que prenent com a exemple de treball l'obra de Carreras (1994), s'hagi generat i aplicat un sistema de treball innovador intentant aconseguir el màxim de rigor en els nostres resultats. De fet, alhora d'elaborar els resultats, tot treball que intenta reproduir d'una manera o una altra algun dels diferents aspectes econòmics de l'antiguitat es basa en el funcionalment de models teòrics 'contrastables'. L'acceptació o no dels resultats oferts dependrà en gran mesura d'una bona creació i justificació dels models i dels valors que s'utilitzen.

En el cas del nostre treball en hem basat en dos grans blocs temàtics, metodològicament diversos, per construir una hipòtesi sòlida sobre el funcionament i les característiques del model de xarxa de transport que es desenvolupà a Catalunya durant el període romà.

¹ En aquest treball utilitzava els software Pajek per analitzar les característiques de les xarxes que conformaven els diferents itineraris. Aquest software està dissenyat especialment per realitzar càlculs de centralitat dels nodes de la xarxa, calculat amb més rapidesa i facilitat elements com el *closeness* i *betweenness* (Isaksen 2007; 2007b).

Per una banda, donada la manca d'estudis històrico-arqueològics, s'ha considerat imprescindible estudiar, elaborar i analitzar la xarxa de comunicacions d'aquest territori. S'ha de tenir en compte que, amb anterioritat al nostre estudi, mai s'havia publicat un estudi on es recollissin i descrivissin totes les possibles vies de comunicació romanes de Catalunya en conjunt. La importància d'aquesta xarxa recau principalment en la seva funció com a un teixit bàsic per a realitzar tots els càlculs econòmics. És per tant necessari un important grau de precisió en l'elecció de les possibles vies de comunicació, així com en el seu traçat. Tot aquest estudi ha requerit un ampli desenvolupament metodològic basat en la recopilació de dades bibliogràfiques i arqueològiques, així com en una sistemàtica introducció d'aquestes dades dins un entorn SIG.

Per una altra banda, un cop establerta la possible xarxa de comunicacions romana de Catalunya, aquest estudi també s'ha basat en la metodologia de l'anàlisi de xarxes per analitzar el funcionament econòmic de la xarxa de comunicacions. En primer lloc s'han hagut d'elaborar, la tipologia i les característiques dels diferents transports existents en aquest territori en el període que ens ocupa, així com realitzar els diferents càlculs de costos i temps invertits en cadascun d'aquests mitjans. Tots aquests càlculs s'han utilitzat per bastir la xarxa de comunicacions obtenint un possible model funcional de les comunicacions romanes a Catalunya. A partir d'aquest moment, i amb un model de comunicacions proposat i en funcionament s'han realitzat, d'una banda càlculs sobre els costos i els temps necessaris en el transport de mercaderies des de diferents punts de la geografia de Catalunya. Finalment, s'ha volgut provar la funcionalitat i la versemblança d'aquest model amb l'elaboració de diferents estudis de cas per tal de comparar i obtenir informacions sobre la correspondència entre el model i la realitat arqueològica.

2.1. Treball amb SIG

Els principals elements que justificaven l'elecció dels Sistemes d'Informació Geogràfica per l'elaboració d'aquesta xarxa de comunicacions van ser el gran volum de dades que generava aquest projecte, l'eminent caràcter geogràfic d'aquestes, així com la possibilitat d'utilitzar i combinar mapes de diferents tipologies (topogràfics, ortofotomapes, etc.) dins un mateix entorn gràfic. A més, la necessitat d'aplicar els anàlisis de xarxes que es desenvolupen amb els SIG per l'elaboració de càlculs de costos econòmics i temporals, i la facilitat per comparar i compartir les dades resultants (tant en la elaboració de la xarxa com dels resultats que se'n desprenen) a través de formats digitals compatibles amb els SIG també en condicionaren la seva elecció.

Aquests Sistemes d'Informació Geogràfica permeten combinar dades de diferents orígens i formats, com ciutats, jaciments, calçades, territoris amb diferents informacions com tipologies, cronologies, costos de transport, elevacions o gradients. Dins dels SIG s'han anat desenvolupant diverses classes d'anàlisis depenent de les dades utilitzades y dels mètodes aplicats. Així, en els últims anys s'ha avançat en estudis de distribucions de materials, visibilitats, suport a la gestió arqueològica, models predictius, etc. (Wheatley/Gillings 2002; Conolly/Lake 2006; Grau 2006). Dins d'aquestes aplicacions existeix també la base utilitzada en aquest treball, el *Network Analysis* o l'Anàlisi de Xarxes. Si bé en el món dels SIG també s'ha avançat en l'ús i estudi de l'Anàlisi de Xarxes (sobretot en determinats sectors com la logística), és important ressaltar la poca difusió que ha tingut aquesta disciplina en els estudis històrics². De fet, són molt escassos els exemples sobre aquests tipus d'aplicacions.

Els anàlisis de xarxes es basen conceptualment en conceptes matemàtics, principalment en la Teoria de Grafs. Leonhard Eulen va establir ja a l'any 1736, la base d'aquesta teoria al plantejar i intentar resoldre el problema dels 'ponts de Koningsberg' (fig. 3). En aquest problema s'intentava establir una ruta òptima per a la circulació d'una processó que devia creuar cadascun dels set ponts de la ciutat de Koningsberg (Kaliningrad, Rússia). El seu plantejament innovador fou representar els diversos ponts

² Carreras (1994), Keay/Earl (2006b) o Isaksen (2007; 2007b) són alguns dels últims investigadors que han treballat sobre aquest tema.

com línies (arestes) i les zones terrestres de la ciutat com punts (nodes). Malgrat obtenir com a resultat la impossibilitat d'establir un recorregut únic sense repetir el pas per un dels set ponts, el seu treball va establir les bases de la Teoria de Grafs que s'utilitzaria repetidament per resoldre un important nombre de problemes matemàtics (com el carter xinès o el viatger de negocis plantejats ja durant el segle XIX).

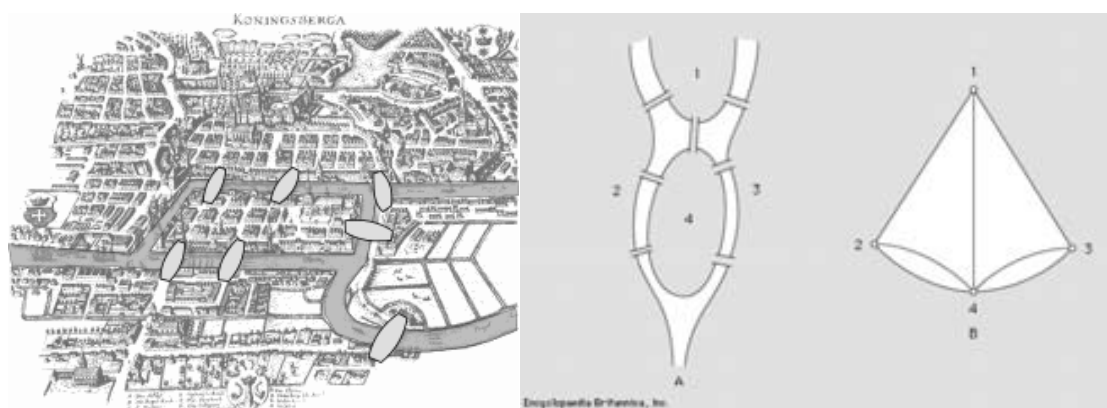
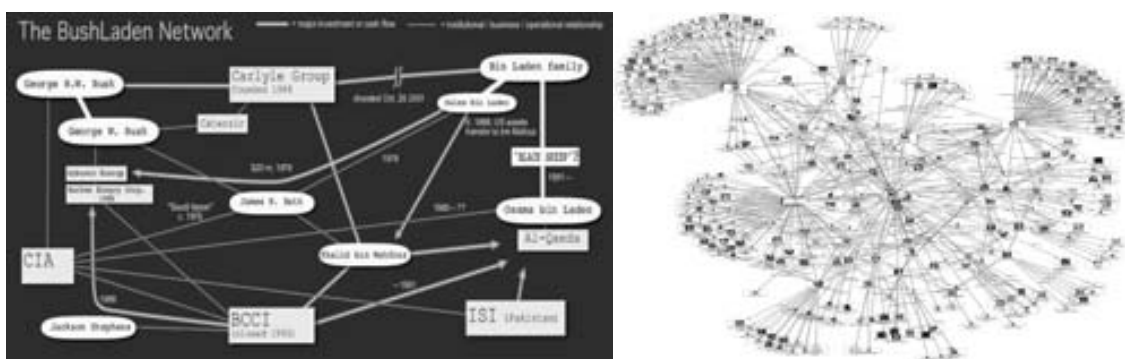


Fig 3. Gravats de la ciutat de Königsberg amb la representació del riu i dels set ponts (esq.) i el plantejament matemàtic d'Euler (dta.)

Actualment aquests anàlisis tenen un gran àmbit d'aplicació principalment en l'ús d'estudis de xarxes socials, i en la optimització de recursos logístics (figs. 4-5). Els anàlisis de xarxes socials han representat un dels principals motors ideològics i metodològics d'aquests procediments. Fruit del desenvolupament de nous estudis s'ha generat una important evolució metodològica. De fet, la creació i definició de molts aspectes relatius als anàlisis de xarxes s'han anat desenvolupant a partir dels anys 60 i 70 del segle XIX gràcies als càlculs i aportacions d'aquests investigadors (Pitts 1965; Hodder/Orton 1976; Freeman 1979). Però serà a partir de la dècada dels 90 i sobretot a partir del canvi de segle que la combinació de SIG i *Network Analysis*, juntament amb la difusió dels ordinadors personals ha permès un desenvolupament importantíssim en diversos camps com la Logística o la Enginyeria Hidràulica. En aquests àmbits, els nous sistemes han permès millorar la planificació de repartiments, l'elecció de rutes òptimes i fins i tot la seva utilització en instrumentació portàtil va ser la base per al desenvolupament dels navegadors GPS dels automòbils. També amb aquesta tecnologia el disseny de infraestructures per al transport de matèries líquides o gasoses ha millorat enormement en els últims anys.



Figs. 4-5. Esquema de la xarxa social entre G. Bush (EUAU) y Bin Laden (Al-Qaeda)

De fet, tot i aquest ampli ús del *Network Analysis* en diversos àmbits, destaca la poca difusió d'aquesta tecnologia dins la investigació històrica. Ja Wheatley i Gillings (2002, 135) ho reflexionen:

*“Despite some obvious advantages, and an historic interest by new geographers in network analysis (Hagget and Chorley 1969), archaeologists have shown a very limited interest in networks as a medium for formal analysis of spatial relationships. Apart from occasional applications of location-allocation of network modeling (Bell and Church 1985, Mackie 1998) and some limited applications of network models to trade patterns (Allen 1990, Zubrow 1990), the use of networks has tended to be restricted to the analysis of domestic spaces, as exemplified by Hillier and Hanson’s ‘Social Logic of Space’ approach (Hillier and Hanson 1984). The increasingly widespread application of vector-GIS which have the inherent capability to undertake these kinds of analyses, suggest that a re-appraisal of network models is now quite likely”*³.

També Santos Madrazo (2001, 170) emfatitzava en la necessitat d'aprofundir en l'ús d'aquests instruments d'anàlisi, donat que ens poden oferir una nova perspectiva sobre la composició i densitat de les xarxes de comunicació i transport:

“También ha pasado desapercibida entre nosotros –por citar otra carencia- la a mi entender mal llamada teoría de los ‘grafos’, un instrumento de análisis de la densidad,

³ “Malgrat alguns avantatges evidents, i d'un interès històric pels nous geògrafs en l'anàlisi de xarxes (Hagget i Chorley 1969), els arqueòlegs han demostrat un interès molt limitat en les xarxes com a mitjà per a l'anàlisi formal de les relacions espacials. A banda d'algunes aplicacions ocasionals de localització-distribució de models de xarxes (Bell i Church 1985, Mackie 1998) i algunes aplicacions limitades de models de xarxa per a l'estudi de patrons comercials (Allen 1990, Zubrow 1990). Pus de les xarxes ha tendit a restringir-se als anàlisis d'espais domèstics, com va exemplificar l'apropament de Hillier i Hanson ‘Social Logic of Space’ (Hillier y Hanson 1984). La progressiva difusió d'aplicacions de SIGs basats en conceptes vectorials que tenen la inherent capacitat de realitzar aquests tipus d'anàlisis, suggereixen que un relançament dels models de xarxes és ara més versemblant”

naturaleza y estado de las redes de transporte, con el que extraer unos índices de conexión, centralidad y accesibilidad que, relacionados con otras magnitudes socioeconómicas, sirven para calibrar la capilaridad y las desviaciones geográficas de las redes, y en última instancia para medir, diagnosticar y corregir el desarrollo espacial.”

A més de poder realitzar els treballs de digitalització i disseny de la xarxa de comunicacions, l'entorn que creen els SIG permeten elaborar diferents tipus d'anàlisi en relació als costos de transport i al temps de circulació vinculats a la circulació per la xarxa proposada. Aquests càlculs es realitzen gràcies a la possibilitat de calcular les distàncies de cadascun dels eixos digitalitzats i a la utilització d'uns valors constants proposats després d'un important estudi històric (De Soto/Carreras 2009).

L'ús de taules dinàmiques permet combinar les dades obtingudes sobre les distàncies dels diferents vectors amb dades de costos i velocitats de transport. El resultat es pot visualitzar a partir de variacions en les formes dels nodes o bé realitzant operacions d'interpolació de tota l'àrea estudiada.

Inicialment el software escollit per a desenvolupar aquest treball fou l'ArcView 3.2 de la companyia ESRI⁴. Així doncs, l'elecció d'aquest software també vingué determinada per l'accés des del centre d'investigació a aquest programa així com per representar un entorn suficientment 'amigable' gràcies als coneixements previs en programes de Disseny Assistit per Ordinador (CAD) com l'AutoCad que es tenien. Dins aquest entorn de l'ArcView 3.2, es desenvoluparen pràcticament en la seva totalitat les primeres xarxes de comunicacions, produïdes dins el marc de la elaboració del Treball de Recerca per a l'obtenció del DEA: *“Les xarxes de comunicació romanes a l'actual Catalunya. Una proposta de reconstrucció per a l'aplicació en un GIS”*. Durant l'elaboració d'aquest projecte aparegueren successives actualitzacions del programa, que oportunament s'anaren adoptant dins el marc de treball degut principalment a l'adquisició dels productes pel centre d'investigació, així com per algunes de les novetats i facilitats que aquest programa oferia en relació a l'ArcView 3.2. La versió final utilitzada del software d'ESRI fou l'ArcGis 9.2. Aquestes contínues modificacions del

⁴ Aquest software ja havia estat utilitzat durant l'elaboració del treball de recerca per a l'obtenció del Diploma d'Estudis Avançats (DEA), per tant, un cop comprovada la seva utilitat es va considerar oportú continuar el projecte dins el mateix entorn.

software ocasionaren algunes complicacions en l'elaboració de la xarxa de comunicacions base, i fins i tot en la utilització d'alguns dels seus mòduls, principalment en el *Network Analysis*. Malauradament, per qüestions pràctiques i temporals, no ha estat possible utilitzar plenament el software ArcGis 9.2. i s'ha combinat amb algunes funcions de l'antic ArcView 3.2. La digitalització i documentació de la xarxa de comunicacions s'ha introduït o modificat amb ArcGis 9.2., així com igualment amb aquest software s'han realitzat tot l'aspecte gràfic del projecte. Dins d'aquest conjunt gràfic, s'han realitzat els mapes de localització de les vies, i les diverses interpolacions dels resultats obtinguts. En canvi, amb la versió ArcView 3.2. s'han desenvolupat els anàlisis de xarxes. Malgrat la potencialitat que oferia el sistema ArcGis 9.2, ha estat impossible d'introduir-se i d'aplicar els canvis necessaris per a un correcte funcionament d'aquest apartat en el nou sistema. Tot i així, aquest és un aspecte que es te previst d'actualitzar més endavant.

Així doncs, la utilització dels SIG en aquest projecte està plenament justificada donat que permet, mitjançant l'ús dels anàlisi de xarxes, representar de forma esquemàtica les diferents infraestructures, i diferenciar-les per èpoques i per mitjans de transport. El marc de treball d'aquests SIG permeten també una digitalització precisa, una introducció de dades i característiques de cadascun dels eixos i la realització de diversos càlculs sobre els costos i temps de transport.

2.2. Recopilació d'informació

Un dels elements més importants alhora d'analitzar els possibles costos, tant temporals com econòmics, d'una xarxa de comunicacions recau en l'elaboració acurada d'aquesta xarxa base. La validesa dels càlculs que se'n desprengui d'aquesta infraestructura de comunicacions estarà íntimament relacionada amb la proximitat d'aquesta xarxa (que no deixa de ser teòrica en molts punts) amb la realitat geogràfica, històrico-arqueològica i funcional de la que degué existir a l'antiguitat. Degut a les diferències existents entre els diversos medis físics per on es desenvolupava la xarxa de comunicacions, s'han establert unes premisses metodològiques característiques per a cadascun d'aquests medis. El resultat ha estat, per tant, la recopilació i l'adaptació de les dades, així com la seva elecció, d'una forma diversa depenent de si la via transcorria per un medi terrestre, fluvial o marítim.

La necessitat d'utilitzar una xarxa correcta alhora d'establir els diferents càlculs econòmics d'aquest treball, ha comportat una important necessitat d'anàlisi i estudi de la proposta de comunicacions en aquest territori. La manca d'estudis anteriors de caràcter global que tractessin les comunicacions en aquest extrem peninsular ha fet que una part important d'aquest treball s'hagi centrat precisament en la creació d'una xarxa de comunicacions. Aquest projecte s'ha realitzat amb el màxim rigor arqueològic que ofereixen les dades generades per la investigació històrica en el nostre territori. Com és lògic, la futura necessitat d'utilitzar aquest model dins un entorn SIG hàbil per a realitzar càlculs dins el conegut anàlisi de xarxes ha obligat a la utilització d'una metodologia pròpia, tant per a la recopilació de dades com principalment a la seva introducció dins un entorn SIG.

2.2.1. Medi terrestre

Potser per la seva morfologia, per la quantitat de dades necessàries per establir els recorreguts de les vies, pel volum de vies documentades i per la realitat geogràfica del territori aquest és l'apartat de l'estudi de la xarxa de comunicacions que més dades ha generat. També la importància de la localització del seu recorregut fa necessària una

important recopilació d'informació ja que s'ha de tenir en compte que possibles distorsions en els recorreguts poden alterar significativament el resultat. És per això que, com es veurà més endavant, s'ha realitzat un intens treball de digitalització. Malgrat que no es pugui garantir l'exactitud arqueològica de cadascun dels traçats històrics, la digitalització detallada valida un possible itinerari 'versemblant', allunyat de les línies rectilínies realitzades fins a l'actualitat en els treballs sobre la xarxa viària catalana. Per l'estudi de la xarxa terrestre es compta amb nombrosos treballs sobre l'anàlisi dels recorreguts de les vies romanes, la seva metodologia d'estudi, la proposta dels traçats i la seva funcionalitat en l'ordenació política i econòmica d'un territori (Quilici 1990; 1992; Chevalier 1997; Davies 1998; Moreno 2004; etc.).

Tot i haver-se realitzat diversos estudis sobre la xarxa viària a la Península Ibèrica i la seva problemàtica (Roldán Hervás 1975; Arias 1987; Abasolo 1990; Blázquez 1993; Solana 2001) o d'algun dels seus territoris (Magallón 1986; Sillieres 1990; Sanz 1990) ha mancat a la historiografia catalana un estudi que hagués analitzat de forma aprofundida tota la xarxa de comunicacions.

Pel que fa a la recopilació de dades sobre la xarxa terrestre, en primer lloc s'han cercat totes les possibles referències bibliogràfiques que ha produït la historiografia sobre les vies terrestres romanes dins el territori català. Dins d'aquest conjunt s'han analitzat tant les obres d'investigacions contemporànies com aquelles fonts clàssiques que serveixen per a la localització de calçades (*Itineraria*, etc.). Ja en aquest primer pas, s'ha pogut observar una gran diferenciació de tractament entre diverses vies i, fins i tot, entre diferents zones del territori.

Potser la via que major nombre de estudis ha rebut ha estat la coneguda com Via Augusta. Aquest gran itinerari va cridar l'atenció ja des dels primers estudis que se centraven en l'entramat viari de l'imperi Romà, sobretot en el seu extrem occidental. El fet d'aparèixer documentades les seves possibles parades (*mansiones*), en els coneguts Vasos Apol·linars o de Vicarello, així com en l'Itinerari d'Antoni, va fer que des d'antic ja es comencessin a realitzar propostes sobre el seu recorregut i sobre la ubicació d'aquestes *mansiones*. Wesseling l'any 1735, Pinder i Parthey l'any 1848, Cuntz el 1929 o Miller el 1916, elaboraren importants estudis sobre l'Itinerari d'Antoni. En el cas català,

exceptuant les obres d'autors que treballaren les comunicacions a tota Hispania com Roldán Hervás (1975), les principals obres que s'han dedicat en especial al traçat de la via corresponen a Pallí (1985) i a Mayer/Rodà (1997).

D'aquests treballs s'ha pogut extreure i recopilar algunes de les diferents propostes sobre la localització de les *mansiones*, així com dades arqueològiques que n'ajuden a la seva justificació. També s'ha utilitzat l'obra recopilatòria publicada dins el projecte *Tabula Imperii Romani* (Full K/J – 31; 1997). Aquesta obra es va escollir com a punt inicial en la elaboració de la xarxa base de vies terrestres ja que recollia de forma unitària algunes de les possibles vies de comunicació terrestre del territori català (fig. 6). D'aquesta manera es va decidir digitalitzar el mapa publicat per aquesta obra i s'introduí a la base de dades del SIG, georeferenciant-lo dins la projecció de treball (ED 1950) d'aquest estudi⁵.

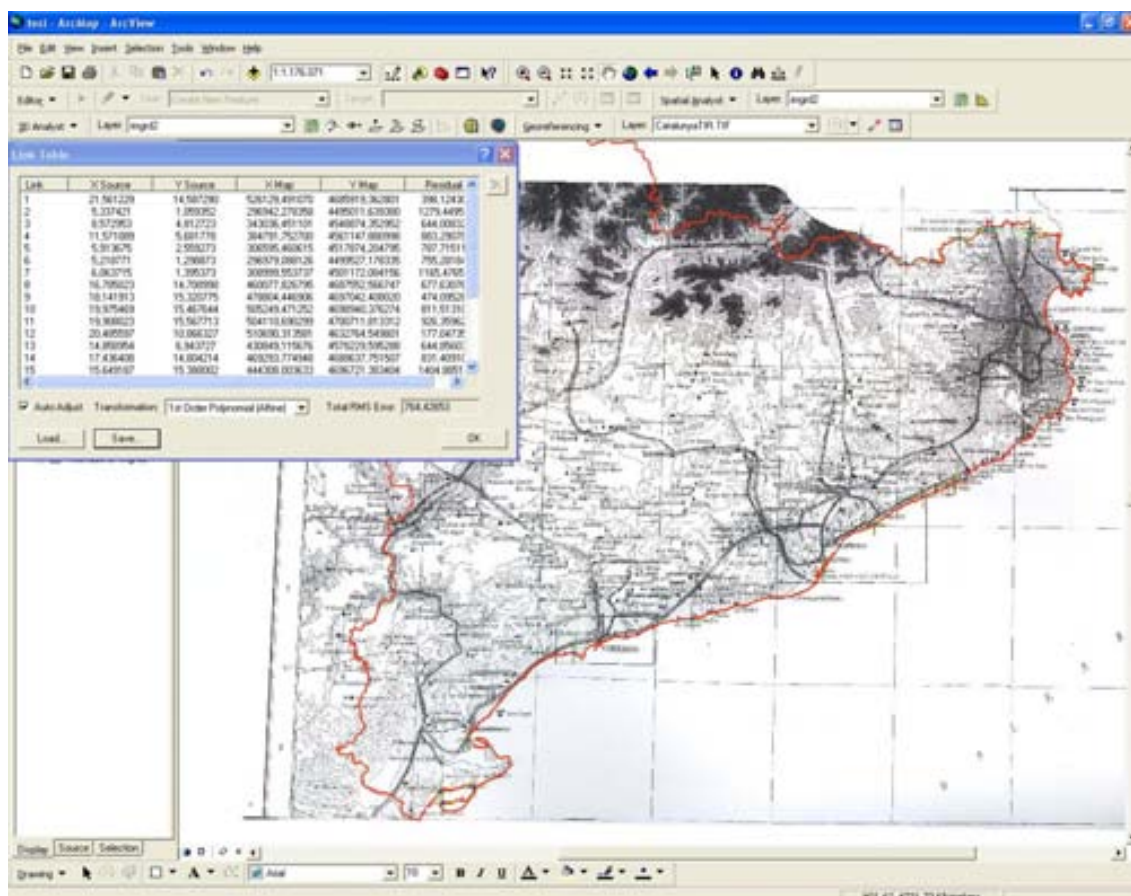


Fig. 6. Imatge del entorn de treball SIG en el procés de georeferenciació de la imatge extreta de la TIR (1997), on es mostren el límit territorial de l'estudi que serveix de base i part dels punts de control utilitzats per a la georeferenciació.

⁵ Les característiques tècniques i l'ús del SIG es descriuran més endavant.

Posteriorment, es va realitzar una intensa tasca de documentació i recopilació de tots aquells treballs que feien referència a possibles eixos viaris del territori català. En aquest sentit, va quedar palesa la gran diferència de tractament historiogràfic sobre aquest tema que es dona en els diferents territoris de Catalunya. Així, s'ha constatat com els territoris nord-orientals, principalment a les comarques gironines, ja des dels anys 80 s'ha estat duent a terme un important esforç documental en el que s'han recollit diverses vies d'època romana. Uns dels màxims impulsors d'aquests treballs han estat Casas (1981; 1983) i Nolla (Nolla/Casas 1984; 1997) que han tractat els possibles traçats d'eixos com la Via del Capsacosta o el Camí d'Empúries. Altres vies que també han estat objecte d'estudi són la Via del Congost (Mayer/Rodà 1987), caracteritzada per la seva relació amb diversos mil·liaris que li atorguen una important tradició històrica (ja des de finals del s. II aC), la Via de Parpers (Bonamusa 1970; Batista 1974), o la Via de Batea (Pérez et al. 1997; Pérez et al 1998; Rams/Pérez 2006). Dels diferents treballs que han estudiat aquestes i altres vies de la geografia catalana, es van recollir les informacions arqueològiques, les notícies històriques així com el possible traçat proposat. Sistemàticament s'han anat introduint en l'entorn del SIG, aquells emplaçaments significatius d'ésser recollits i documentats per tal d'explicar el probable traçat viari. Especialment valuosos foren els treballs que amb estudis arqueomorfològics del terreny proposaven la possible ordenació del territori (centuriacions, etc.) i on les vies terrestres tenien un pes molt important (Ariño et al 2004; Palet 2005; 2008)

Un dels elements que més informació ofereix sobre els traçats de les vies antigues són els antics itineraris. En aquest sentit, es van recollir i documentar totes i cadascuna de les diferents *mansiones* que es trobaven en aquest territori, tant vinculades al traçat de la Via Augusta com de l'itinerari d'Antoní I/XXIII. Juntament amb les *mansiones*, potser l'altre element que més ajuda a la localització d'un traçat acurat de les vies romanes són els mil·liaris. La recopilació, l'estudi i la interpretació d'aquests elements en el territori que ens ocupa ja fou àmpliament tractat per Lostal Pros (1991), fet que ha permès una ràpida i acurada captació d'informació d'aquests elements. Únicament s'ha portat a terme una petita actualització de les dades en relació a possibles novetats arqueològiques no documentades a partir de l'any de publicació de l'obra esmentada. La seva situació geogràfica s'ha realitzat, quan ha estat possible utilitzant mapes topogràfics

de Catalunya (servits pel ICC) a escala 1:5000. Finalment, el tercer element que també serveix per establir amb molta fidelitat el possible traçat d'un eix viari són les restes arqueològiques vinculades a una via (empedrats, roderes, etc...). En aquest sentit, sempre que ha estat possible, s'ha procedit a recopilar totes les informacions sobre possibles traces conservades de vies romanes.

En darrer lloc, també s'han recopilat tot un seguit d'elements arqueològics significatius per explicar el possible recorregut d'una via, malgrat que no siguin tan vinculants com els anteriors. D'aquesta manera, s'han intentat recollir i documentar les possibles vil·les i els establiments rurals més propers al pas proposat d'una via. Tanmateix, també s'han recollit ponts, forns, mines i canteres, torres de guaita i necròpolis que puguin estar en relació amb el possible eix viari estudiat. Dins la problemàtica d'aquest treball, únicament en alguns casos concrets, s'ha realitzat un estudi ampli i molt aprofundit d'alguns territoris per tal d'intentar extraure la màxima informació sobre el traçat viari. Aquests casos han coincidit amb àrees mancades d'estudis i sense una xarxa viària definida, quan degut a la seva localització dins l'entramat viari general de Catalunya sembla molt plausible l'existència d'algun eix de comunicació de certa importància⁶.

Finalment, també s'han recollit i analitzat tot un seguit de dades per tal de poder crear un model versemblant de transport terrestre en SIG. La morfologia i les característiques dels diferents sistemes de transport, tant en carruatges com directament amb animals de tir, s'han extret tant de l'estudi de documents antics (Edicte de Diocleciana, fonts clàssiques) com d'obres actuals que en descriuen les seves característiques (Carreras, 1994, Lawton, 2004). Gràcies a aquests estudis s'ha elaborat un model de capacitats i costos de transport terrestre a Catalunya en època romana.

⁶ En el nostre cas, les zones on més s'ha aprofundit ha estat la zona pirinenca occidental, entre Lleida (*Ilerda*) i St. Bertrand de Comminges (*Lugdunum Convenarum*) que com es veurà en el desenvolupament del treball l'existència d'una via terrestre sembla d'extremada versemblança. També s'ha iniciat l'estudi i aprofundiment amb R. Jàrraga d'un eix viari que vinculària les poblacions d'Olot i Vic (*Ausa*) arran de la descoberta d'un tram viari empedrat de possible atribució romana a les rodalies de Tavertet i Rupit.

2.2.2. *Medi fluvial*

La recopilació de dades en relació al medi fluvial s'ha desenvolupat d'una forma semblant a la recopilació de dades per a les vies terrestres. En aquest de les comunicacions fluvials existeix una important manca d'estudis i d'informació. Únicament el riu Ebre, per la seva morfologia i per les contínues referències arqueològiques i literàries que fan referència a la seva navegabilitat ha estat objecte d'estudi i anàlisi (Carreras Candi 1984; Sillieres 2007).

El primer pas ahora d'establir la possible navegabilitat dels rius ha estat el recull de dades literàries a les fonts clàssiques (fig. 7). Tenint present autors com Estrabó, Plini, Mela o fins i tot personatges com Juli Cèsar, s'ha intentat percebre quina realitat copsaven els antics sobre els medis fluvials del territori català. De quins rius es parlava i quins no semblaven significatius d'ésser descrits o recordats. Un important treball que ha recollit en gran part aquestes informacions, així com moltes d'altres relacionades amb el món fluvial peninsular es troba en l'obra de Parodi (2001).



Fig. 7. Mapa on apareixen els principals rius recollits en les fonts clàssiques (Parodi 2001).

Però a part de les informacions que trobem en els textos clàssics, en aquest treball s'han recollit els diversos estudis arqueològics i morfològics que han tractat alguns rius de la vessant mediterrània de la península. Alguns d'aquests treballs estan relacionats principalment amb l'estudi de l'antic traçat de la desembocadura del riu Fluvià i de la costa emporitana a l'antiguitat (Blech/Marzoli 2005; Rambaud 2005; Nieto et al. 2005).

Altres estudis importants recollits en aquest treball s'han centrat en l'evolució històrica del riu Ebre (Carreras Candi 1984, Vinaixa 1994; Genera 2003; Sillieres 2007), així com també alguns estudis realitzats en el marc de treball en SIG de la UOC (Bailac 2008; Gotarra 2008; Parera 2008). S'han recollit les diverses documentacions d'èpoques posteriors sobre l'ús fluvial del riu, alhora que es documentaven imatges i notícies sobre la navegabilitat dels rius gràcies a les dades etnològiques. Així doncs, s'ha pogut documentar, com es veurà en el seu capítol, la navegabilitat pel riu Ebre al llarg de l'Edat Mitja i Moderna (fig. 8). També s'ha documentat l'ús del Segre com a via de transport de mercaderies a favor de la corrent ja al segle XVIII, o diverses notícies sobre l'ús del Llobregat com una arteria fluvial.

Finalment, s'han recollit totes aquelles dades arqueològiques que indicaven un ús del riu com a mitjà de transport. En aquest sentit, les troballes i excavacions de possibles ports i embarcadors a les lleres dels rius Llobregat, Ebre i Segre semblen indicar el seu ús. Un altre element significatiu per tenir en compte és l'existència de basaments de ponts romans en els rius, ja que generalment la seva presència sembla indicar la impossibilitat de navegació d'aquell tram. Aquesta relació ha quedat establerta a partir de la interpretació que l'existència dels basaments impediria o dificultaria enormement una navegació segura amb embarcacions. Igualment, s'han tingut en compte les relacions que s'establien entre els cursos dels rius i els diversos assentaments productius del seu voltant, reforçant la influència dels cursos fluvials alhora de l'establiment de les vil·les romanes.



Fig. 8. Fotografia d'una barca arrossegada pels camins de sirga del riu Ebre.

Per a l'anàlisi en SIG de les característiques físiques d'aquest transport, s'han recollit les informacions històriques sobre el transport fluvial, sobretot en rius de mides

i característiques semblants als catalans. Malgrat que la bibliografia sobre aquest tema és més aviat escassa, sí s'han tingut en compte autors com Ecktold (1984) que analitzà el transport fluvial de l'Europa central, on si bé els rius tenen una morfologia i recorreguts diferents als catalans, gaudeixen en determinats moments de l'any, d'un cabdal semblant. Les notícies històriques, sobretot relacionades amb el transport fluvial pel riu Ebre a l'Edat Mitjana, també han estat un element important alhora d'establir funcionalitats dins el transport fluvial de Catalunya.

2.2.3. Medi Marítim

La recopilació de dades referent al medi marítim ha requerit una metodologia diferent a la emprada fins al moment en aquest treball. L'esforç principal d'aquest estudi s'ha centrat en analitzar els possibles ports de la costa catalana i la relació existent entre ells i la resta de l'Imperi, donada la seva morfologia significativament diversa de les comunicacions marítimes, on no existeix un únic traçat. Per a la realització de la recollida d'aquesta informació s'ha comptat principalment amb les notícies historiogràfiques de cadascun dels ports i ancoratges catalans, des d'Empúries i *Tarraco* com a ports principals fins a *Blandae* (Blanes) o *Iluro* (Mataró) com a ports més secundaris. En els casos on ha estat possible, s'ha recollit tota la informació referent a la seva localització concreta, a les seves estructures o als materials que s'hi relacionen.

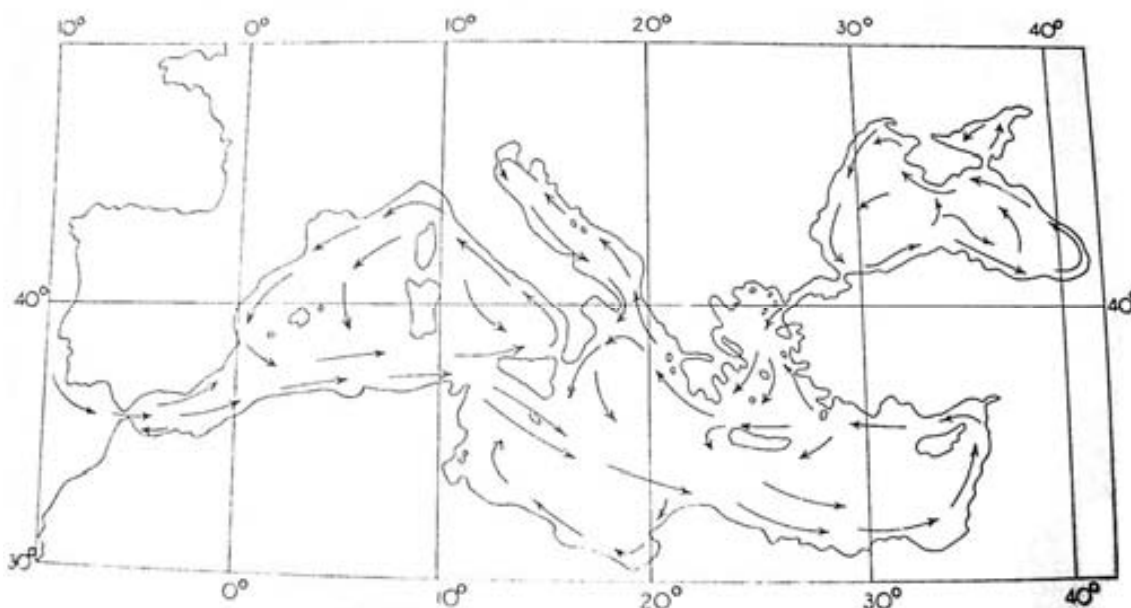


Fig. 9. Mapa on apareix representada la Corrent General del Mediterrani que segueix a la inversa el sentit de les agulles del rellotge. Imatge del Derrotero de las costas del Mediterrani.

A més, per al seu anàlisi posterior en SIG, també s'han recollit totes les referències conegudes sobre temps i capacitats de transport en el món romà. Per poder establir uns temps versemblants de transport s'han recollit i estudiat les informacions geogràfiques d'aquesta part de la Mediterrània (fig. 9). Aquest estudi ens ha ajudat a conèixer com deuria funcionar la mobilitat marítima a l'antiguitat en aquest territori, extraient les rutes més còmodes i per tant més utilitzades, així com les rutes més dificultoses per a la navegació. En aquest sentit, ha estat d'una gran utilitat els treballs de síntesis sobre la navegabilitat antiga, tant de forma genèrica a tota la Mediterrània (Rougé 1966; 1975; Casson 1971; 1974; 1994; Pomey 1997) com en el cas concret de la costa catalana (Ruiz de Arbulo 1990; Izquierdo 1994; 1996; 1997b).

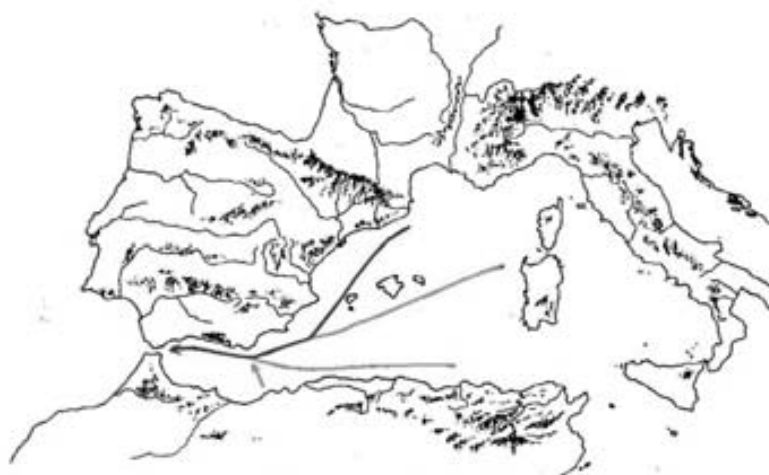


Fig.10. Derrotes Est-Oest. Sortida del Mediterrani. (Ruiz de Arbulo,1990,fig.4)

2.3. Introducció de dades en el SIG

Les dades recollides a partir de la recopilació bibliogràfica i de la pròpia recerca, fan referència a vies de comunicació, a jaciments arqueològics o elements d'interès que ajuden a la interpretació de la xarxa de comunicacions i al seu funcionament. Depenent de la seva morfologia o de la utilitat per al projecte les dades han estat introduïdes amb una metodologia diversa.

Les dades que representaven un tram de la xarxa de comunicacions s'han introduït i digitalitzat en format vectorial 'Shape' (*.shp) d'ESRI. Dins d'aquest format, s'ha registrat cadascuna de les vies de comunicació com una aresta (línia). Però tal i com ja succeïa amb la metodologia emprada per recopilar la informació sobre les diferents xarxes de comunicacions, la introducció de dades dins del SIG depèn estretament del medi físic on es desenvolupaven els mitjans de transport (terrestre, fluvial o marítim).

Dins del mateix fitxer vectorial s'han digitalitzat les vies dels diferents mitjans de comunicació. Així, tant les vies terrestres com fluvials o marítimes estan registrades en un únic fitxer. A aquest fitxer s'hi ha vinculat a una base de dades per poder introduir-hi informació important alhora de treballar en un entorn SIG. D'una banda, s'hi ha inclòs un camp per diferenciar el medi físic que representa cadascun dels elements de la xarxa (terrestre, fluvial, marítim), així com també se l'hi ha inclòs un camp amb el nom de la via (principalment pensat per a les vies terrestres i fluvials). Vinculat estretament amb els càlculs de costos i temps de transport, també s'han registrat uns camps que documenten la llargada de cada tram de la xarxa, i els costos i temps de transport calculats a partir d'uns valors constants (explicat en el capítol corresponent).

La digitalització de les vies terrestres s'ha realitzat a partir de la informació obtinguda de la recerca bibliogràfica i de la pròpia interpretació utilitzant com a mapes de base els ortofotomapes i els mapes topogràfics (1:5000/1:10000) servits per l'Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC).

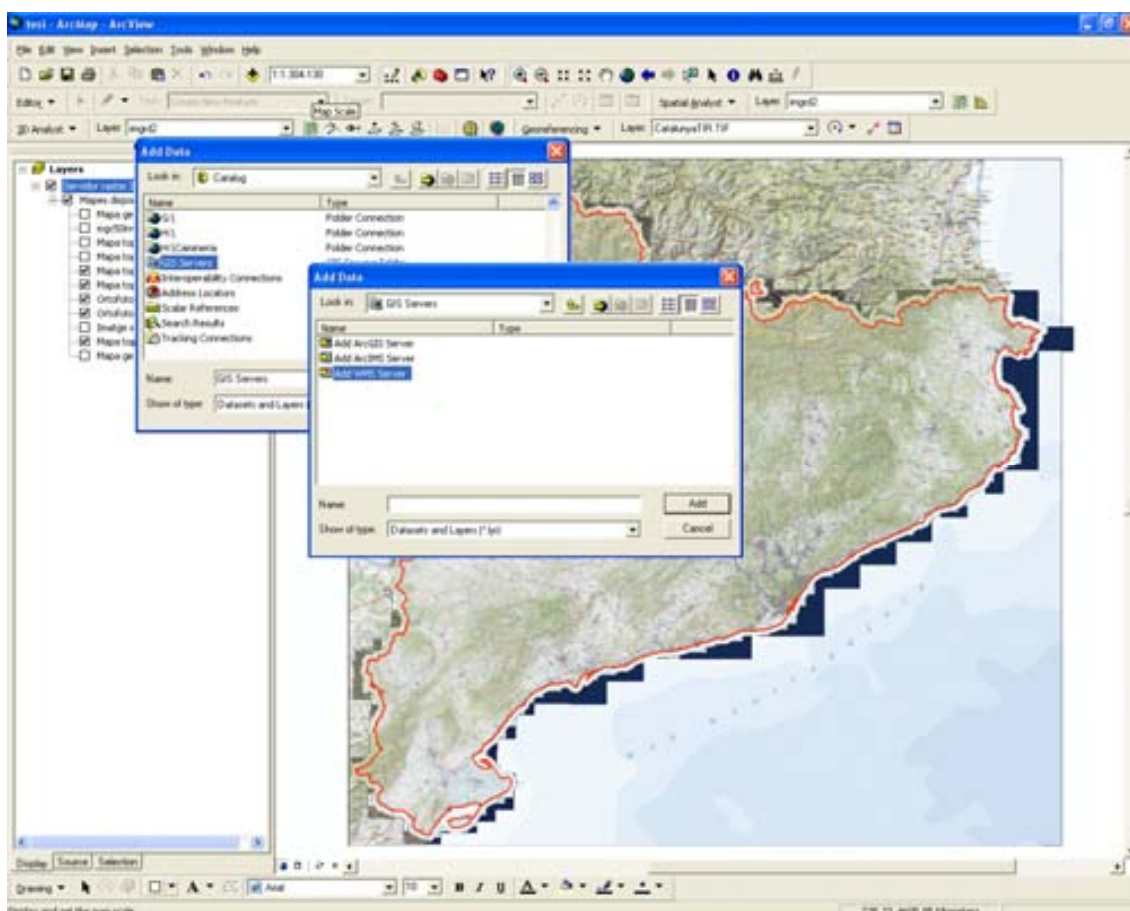


Fig.11. Captura de pantalla on s'observa com s'incorpora la connexió WMS de l'ICC dins un entorn ArcGIS 9.1

Gràcies a la valuosa feina de difusió de continguts que realitza l'Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC), la recerca d'ortofotomapes, mapes topogràfics i arxius vectorials referents a Catalunya (límits polítics, etc...) ha estat relativament còmode. Fins i tot, la possibilitat de connexió mitjançant un servidor WMS amb tots els plànols d'aquest Institut ha facilitat i accelerat els processos d'anàlisi i d'observació (fig. 11).

Amb aquesta cartografia base, l'establiment concret i acurat dels possibles traçats de les vies es podia fixar amb molt més detall i amb més facilitat, ja que un cop establert el traçat, aquest es manté referenciat geogràficament de forma indefinida sigui quina sigui la escala de treball. Una de les particularitats dels SIG és la possibilitat que ofereixen de treball a multiescala. Així, s'ha treballat a una escala de digitalització molt precisa que ha permès ubicar els traçats viaris adequats a la orografia del terreny. Malgrat que en determinats trams, sobretot en els vies secundàries, encara es desconeix el traçat exacte que devien recórrer les vies romanes, l'adequació al terreny permet

obtindre uns valors (com la longitud) més aproximats a la realitat que simples línies rectes.



Fig 12. Mapes utilitzats per situar les vies terrestres romanes.

També a partir dels plànols i mapes de l'ICC l'establiment de localitzadors arqueològics segurs per al posicionament de les vies terrestres s'ha realitzat amb més facilitat i detall (fig. 12). Seguint les informacions bibliogràfiques en molts casos, es pogué traçar un itinerari genèric que posteriorment es tractaria a partir de les imatges aèries i dels mapes topogràfics. Un dels elements més importants tractats en aquest treball ha estat l'intent d'adequar cadascun dels possibles traçats de les vies a un entorn geogràfic acurat. Això no vol dir que es tingui la certesa del seu traçat just en els indrets més detallats on s'han situat (fet gairebé impossible de determinar a excepció de la localització arqueològica d'una via romana), sinó que malgrat els possibles dubtes, s'ha proposat un traçat que s'adeqüi al terreny i a la possible realitat d'època romana. Aquesta precisió geogràfica s'ha entès com una necessitat obligada per tal de poder obtenir posteriorment unes dades fiables en relació a les distàncies de cadascuna de les vies, així com als càlculs, tant en temps com en costos econòmics de cadascun dels trams analitzats.



Fig 13. Ubicació de l'Arc de Berà.

La metodologia emprada per a la situació precisa de cadascun dels trams estudiats ha estat condicionada pel nivell i les característiques dels coneixements que s'han pogut documentar. En alguns casos, la significativa tradició històrica ha ajudat a la conservació de molts i variats conjunts d'informació que servien per localitzar determinades traces de la antiga via romana. Des de les mateixes fonts romanes, passant per documentació medieval i fins i tot el registre que se'n feu en època moderna ha servit en algun cas per poder localitzar amb major precisió alguna part del traçat de la via. En alguns casos en els que malauradament no existien aquests tipus d'informacions, el traçat escollit s'ha basat en criteris històrics o geogràfics. Malgrat no tenir la certesa de la localització exacta, sí es pressuposa generalment un traçat genèric que s'ha digitalitzat sempre amb cautela. En altres exemples, s'ha intentat escollir, quan ha estat possible, els traçats indicats per les diverses bibliografies que coincidien amb camins conservats actuals. És comú i freqüent dins els estudis actuals sobre itineraris antics i calçades romanes identificar antigues rutes amb camins o carreteres actuals. Aquesta identificació resulta en molts casos de la teòrica semblança i de la segura pervivència de les rutes de comunicació al llarg de molts anys. Un cas força clar en algun dels seus trams és la identificació de la Via Augusta amb la carretera N-340, sobretot en terres tarragonines (fig. 13). Malgrat tot, en aquest treball s'ha tendit a allunyar-se, quan ha estat possible, de la digitalització directa d'aquest tipus de vies, ja que és molt probable que si bé tant la via antiga com la moderna seguissin una mateixa direcció dins uns territoris propers, això no estaria indicant en cap cas una superposició exacta dels itineraris. En el nostre cas, s'ha tendit, seguint les imatges dels ortofotomapes i mapes topogràfics a escollir aquell tram de ruta que de forma rectilínia diferia sensiblement de les rutes actuals. En molts casos, aquesta selecció s'ha vist afavorida per indicacions toponímiques dels mateixos camins secundaris. L'existència de camins que han mantingut topònims com per exemple, *camí fondo* o *camí ral*, tendeixen a estar indicant una llarga trajectòria històrica d'aquests eixos. Alhora, aquest tipus de rutes, que podríem anomenar secundàries, oferien la possibilitat de dibuixar una ruta lleugerament separada de poblacions actuals (encara que fos únicament un pocs centenars de metres) fet que potser respondria amb més certesa a aquells traçats antics. La recuperació de topografia antiga també ha servit en alguns casos per definir traçats viaris. La possibilitat d'accedir a mapes cadastrals de principis del segle XX de determinats territoris ha ajudat a definir alguns eixos de significativa tradició.

Per ajudar a elaborar i justificar els diversos traçats viaris proposats en aquest treball, també s'han inclòs en aquest estudi alguns dels jaciments arqueològics més importants situats a les seves rodalies. Aquesta introducció de dades s'ha realitzat mitjançant dos metodologies diverses, depenent de la zona geogràfica i de la informació arqueològica recopilada. Gràcies a la elaboració d'estudis previs, es va poder comptar amb el buidatge sistemàtic d'algunes zones de la geografia catalana. Així, la zona propera al curs del riu Llobregat, els territoris noroccidentals propers a la Vall d'Aran (fig. 14), o les comarques que formarien l'*Ager Tarraconensis*⁷, van formar part d'un recull realitzat mitjançant el programa Acces de Microsoft.

Però alhora que s'introduïen aquestes dades, també es pogué digitalitzar directament sobre l'interfaç del SIG la major part dels jaciments, gràcies en part a la coneixença de les seves coordenades així com a la situació sobre un plànol topogràfic o ortofotomapa. Aquests jaciments, s'introduïen dins un fitxer *shape* (*.shp), dins el qual s'havien inclòs els camps: *nom*, *tipologia*, i *cronologia*.

Nom	Comarca	Municipi	ID
Pleiners - 8	Pallars Sobirà	Alins	
Tipologia	X	Y	Z
	363234	4708229	0016
Descripció			
República	Aquest jaciment es troba en una zona de pendent, dins un bosc humit i opac de pi negre i avet. Tot i així, no és zona abrupta, i a uns 50 m al sud dels munts d'escòries hi passa una pista forestal. El jaciment s'identifica per la troballa de dues fosses visibles en superfície, la més gran de forma rectangular, i l'altra més petita i circular. Totes dues estaven envoltades per amuntament sobre elevats de sediments que, aparentment, podrien correspondre al material buidat dels respectius forats. Tant les fosses com els morticles presenten abundants fragments d'escòries de ferro visible en superfície. L'escoria mostra un procés de reducció directa, amb alguna empremta, en negatiu, de vegetals. En l'entorn del jaciment hi ha un mínim de 4 carboneres amb els seus forats associats. L'any 2004 es realitzà un sondatge en un dels morticles localitzats en posició primària, s'ha localitzat diversos possibles fons de cabana associats a l'abocament de residus de producció siderúrgica. Els fons de cabana apareixen en gran part a altituds d'un o dos metres sobre l'escoria, tot i que també se'n localitzen a la mateixa alçada, sobretot cap al nord. La distància entre els accorals és d'uns 100 m. Les estructures identificades com a fons de cabana són de forma rectangular. Les dimensions són força regulars, longituds entre 6'5 i 7'5m i amplada entre 4 i 5m. A banda de les estructures i els fons, es localitzaren també diverses rases mineres a cel obert i una petita estructura de planta quadrangular de planta amb cella i mur de pedra seca. La seva funció exacta i utilitat és incògnita.		
Alt Imperi			
Bass Imperi			
Tardantiquitat			
Cronologia	170 / 750		
Bibliografia			
E. Gascot, J. Jiménez i A. Picot (IIM), Projecte: La vida Prehistòrica a l'alta muntanya del Pallars Sobirà: de la jacera a la transhumància (9000-50 calABE)			

Fig. 14. Imatge d'una fitxa de treball utilitzada en el buidatge dels jaciments romans dels Pirineus Occidentals.

⁷ Agraïm la col·laboració de la Dra. M. Prevosti, la cessió parcial de les dades que s'estan efectuant dins del Projecte "Estudi del paisatge arqueològic antic a l'*Ager Tarraconensis* (a la dreta del riu Francolí)".

El resultat d'aquesta metodologia, molt més propera a la realitat geogràfica ha donat com a resultat una aproximació molt més acurada respecte a anteriors propostes viaries, sobretot si aquestes es digitalitzen, s'introdueixen en el mateix entorn SIG i es comparen amb les propostes d'aquest treball (fig. 15).



Fig. 15. Imatges on es pot observar la diferenciació de traçats entre alguns treballs publicats i la realització d'una xarxa viària en relació a la topografia. .

Pel que fa a la introducció de dades relatives als diferents rius, la digitalització dels cursos fluvials es derivà directament de les dades ofertes per la pàgina web del Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya (http://geodata.es/web/index.php/main_layers?set_locale=ca⁸) on es troben totes les conques fluvials catalanes (fig. 16). A partir d'aquests models, s'escollí únicament el traçat principal de riu, per mantenir-lo digitalitzat directament dins l'entorn SIG.

Amb la interpretació i coneixença del límit teòric navegable en època romana gràcies a l'arqueologia, únicament s'ha decidit digitalitzar aquest traçat, i eventualment, algun petit tram més per facilitar la seva visualització i comprensió. Tots els elements arqueològics relacionats amb els diferents cursos fluvials han estat digitalitzats seguint el procediment descrit anteriorment per als jaciments relacionables amb la xarxa terrestre.

Un cas a part mereixen els cursos fluvials dels rius Fluvià i Ter. Ambdós rius disposen d'un volum d'estudis geomorfològics antics superiors als altres, fet que ha permès redibuixar aproximadament el traçat probable de la seva desembocadura en

⁸ Data de consulta: 6/X/2008

època romana. Així, aquests dos rius són els únics que disposen d'un traçat a la seva desembocadura més semblant a l'existent en època romana i més diferenciat respecte dels actuals cursos fluvials. El riu Llobregat també ha gaudit d'alguns estudis relacionats amb els seu traçat i la relació amb l'espai arqueològic del seu voltant (UOC). Gràcies a això, també s'ha pogut adequar lleugerament alguns punts del seu traçat a la possible realitat romana i s'ha modificat parcialment la seva desembocadura per aproximar-la a la realitat romana. De la resta de rius, donada la migradesa dels estudis realitzats fins als nostres dies, s'ha optat per utilitzar els mateixos cursos fluvials de l'actualitat malgrat que aquests segurament diferissin sensiblement dels existents en època romana.

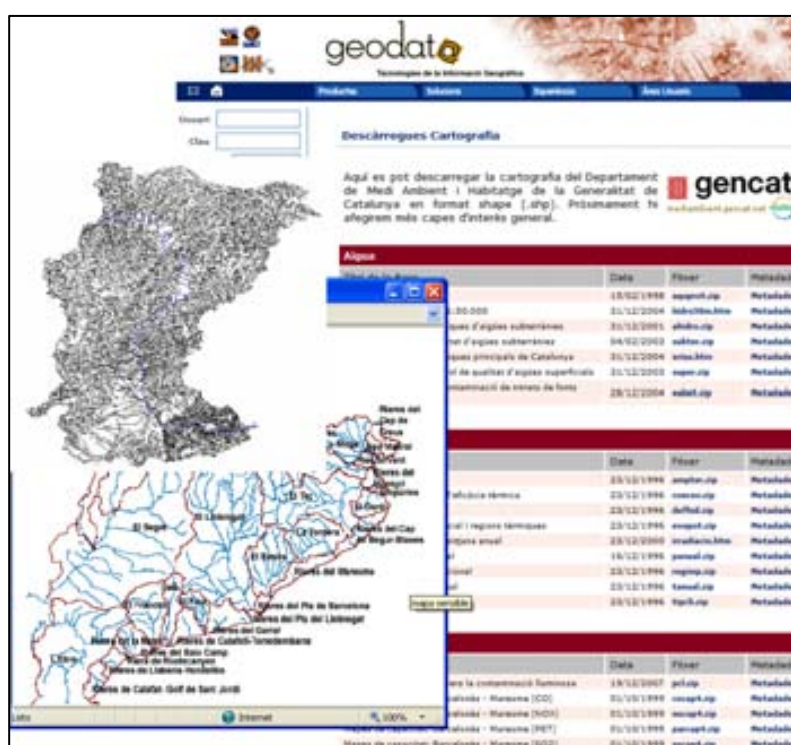


Fig. 16. Imatge del procés de recollida d'informació des de la plana web.

Finalment, pel que fa a la xarxa marítima, la metodologia emprada per introduir les dades i crear la xarxa de comunicacions ha estat molt més diversa i en part més senzilla. En aquest cas, s'ha cregut oportú elaborar una xarxa de comunicacions que unís directament cadascun dels nuclis portuaris entre sí, creant no obstant una estructura que evités rodejos innecessaris. Així doncs, la diferenciació de costos i de temps de transport no es realitza depenent de la geografia del model (com sí passa amb els model terrestre i fluvial) sinó a través d'uns càlculs prèviament establerts. D'aquesta manera, la xarxa marítima obtinguda resulta molt més simplificada que la resta de

mitjans de transport. En aquest cas es podria interpretar que no representa de forma generalitzada la realitat dels trajectes antics, sinó que el resultat s'acosta més a una xarxa 'figurada' en la que, això sí, els valors que s'hi representen s'ajusten aproximadament a la realitat⁹.

La digitalització de totes les vies de comunicació s'han introduït dins d'un únic fitxer. S'ha pogut realitzar aquesta recopilació gràcies a les capacitats dels SIG per diferenciar les tipologies, entre d'altres camps. Aquest fitxer està vinculat directament amb una base de dades per tal d'identificar cadascun dels vectors (línies) de forma separada amb un registre. Aquest registre és el que permet identificar a quin medi físic de transport (terrestre, fluvial o marítim) està representant el tram digitalitzat. També s'hi inclou en aquest registre camps que fan referència a la seva distància, la seva cronologia, o els valors en costos o temps necessaris per ser recorreguts. Els costos econòmics s'han quantificat en quilograms de blat per tona y quilòmetre recorregut, mentre que els costos temporals s'han mesurat en hores de viatge.

Al introduir-se dins de l'entorn SIG, cadascuna de les arestes es vincula amb una base de dades on s'hi ha inclòs els següents camps (fig. 17):

Id.: Aquest camp correspon al seu identificador, és un valor únic i irrepetible que serveix per vincular cadascuna de les arestes (línies) amb el seu registre a la base de dades.

Layer: El nom de la capa on pertany la aresta. Aquest és el camp que permet definir el tipus de mitjà de comunicació que representa. Es pot identificar si pertany a una via terrestre, una via fluvial o una via marítima. Gràcies a aquest element és possible dins de l'entorn del SIG realitzar diferenciacions visuals per a cada mitjà de transport.

⁹ Un cas especial es dona a la desembocadura del riu Ebre, que malgrat aparèixer visualment amb la mateixa morfologia que l'actual, s'ha interpretat l'itinerari marítim com si aquest no existís. Aquesta petita dualitat, es visualitza de forma incongruent, ja que sembla donar-se a entendre una navegabilitat per sobre de les terres de l'Ebre.

Cronologia: És un factor que només s'ha tingut en compte en les comunicacions terrestres. Depenent de les informacions arqueològiques i històriques de cadascuna de les vies terrestres s'ha intentat definir si aquests eixos varen ser creats abans o després de la política de construcció d'infraestructures duta a terme per August. Si es consideren més antigues s'han catalogat com *republicanes*, mentre que si es consideren coetànies o posteriors es cataloguen com *imperials*.

Distància (meters): És un valor de la distància de cadascun dels trams d'una via. Gràcies a l'alta precisió dels SIG, els resultats podrien variar bastant depenent de les interpretacions i les digitalitzacions. És per això que una introducció en el SIG seguint entre d'altres criteris, els condicionants geogràfics, segur que afinaven més el còmput total de les distàncies.

Cost: La categoria de cost es podria definir com la quantitat de quilograms de blat necessaris per a realitzar el transport d'una tona d'aquest mateix blat durant la distància de cadascuna de les arestes. Òbviament quan més llarga sigui l'aresta més quantitat de blat serà necessària per recórrer-la. Aquests valors obtinguts seran la base per a la realització dels càlculs de costos de transport de la xarxa de comunicacions. Aquest camp té la particularitat, a diferència del relatiu a la distància, que està dividit en dos subconjunts. Cadascun d'aquests dos camps són necessaris per tal de reflectir la diferència en els costos de transport depenent de la direcció del viatge. Malgrat que segurament no seria del tot cert, per al funcionament d'aquest projecte s'ha establert que en les comunicacions terrestres i marítimes, els costos de transport serien idèntics en les dues direccions. En canvi, per les comunicacions fluvials seria determinant el cost del transport a favor o contra la corrent i per tant s'han de diferenciar.

Temps (time): En aquest camp s'hi inclou el temps necessari per recórrer cada tram de la xarxa de comunicacions calculat en hores de viatge. Com succeïa en el camp de costos, també depenent de la direcció del trajecte en la

navegació fluvial les variacions eren molt significatives i per tant s'ha dividit també en dos subconjunts.

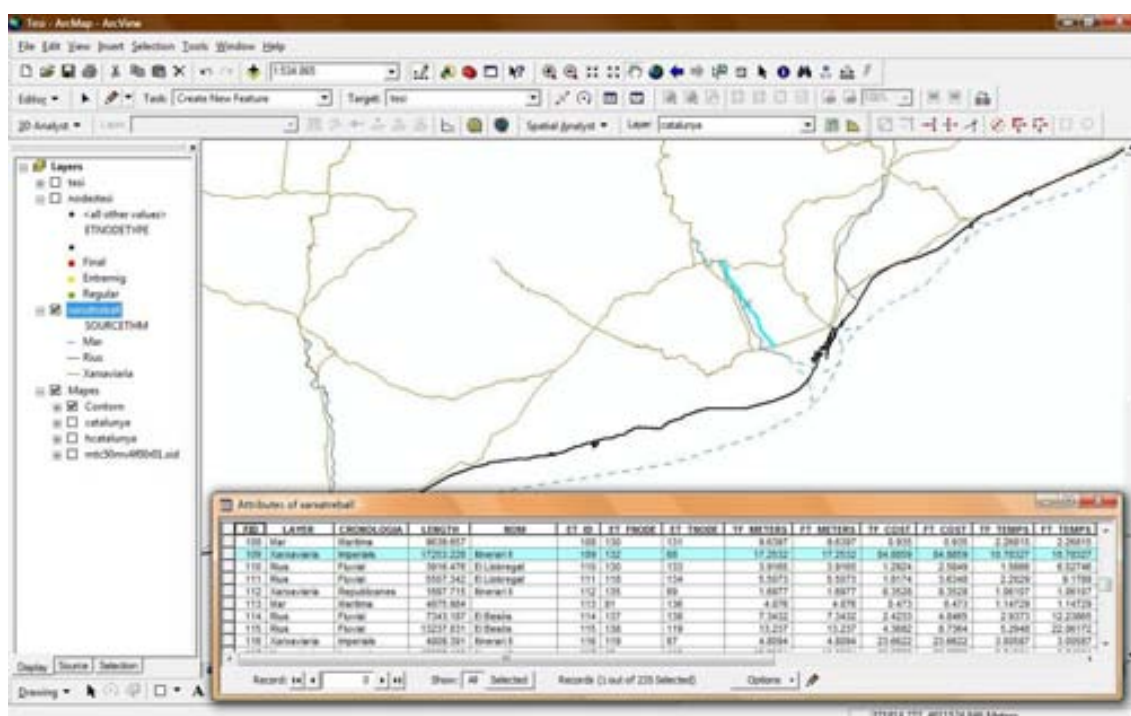


Fig 17. Entorn de treball SIG amb la gestió del fitxer d'arestes de la xarxa

Però a banda de digitalitzar els diferents trams de la xarxa també s'han digitalitzat, en un fitxer diferent, els diversos nuclis urbans en forma de nodes (punts). Aquests nodes, juntament amb tots els vèrtexs de la xarxa, és a dir els punts d'encreuament dels trams de la xarxa, s'han inclòs dins d'un fitxer *shape* (fig. 18). L'existència d'aquests nodes resulta importantíssima per al desenvolupament d'aquest treball, doncs capitalitzen tota la informació de l'accessibilitat de cadascun dels territoris. Són aquests nodes els que reben les diferents vies de comunicació que permetran analitzar aquests tipus de càlculs. De la mateixa manera que succeïa amb el fitxer de la xarxa, el document amb els nodes també està vinculat amb una base de dades. En aquests nodes s'ha inclòs un factor restrictiu que identificava aquells nodes que, malgrat situar-se en un creuament de dos sistemes de comunicació diferents no podia permetre el pas de les comunicacions (p.e. un pont on es creuen una via terrestre i un riu però que amb certesa no és possible el carregament fluvial).

Per aconseguir un bon funcionament de l'anàlisi de xarxes, s'ha digitalitzat cadascun dels trams de la xarxa connectats entre sí mitjançant nodes o punts. De fet,

tota aresta (tram) està confeccionada per dos nodes, un inicial i un final, que es troben localitzats en un fitxer *shape* separat. Depenent de la seva funció dins la xarxa, els nodes es poden catalogar en tres categories: finals, entremitjos o regulars. Els finals, com el seu nom ja indica només serveixen com a punt final d'una aresta i no permeten que els càlculs continuïn. Els entremitjos, serveixen per connectar únicament dues arestes entre sí. Els regulars, en canvi poden connectar tres o més arestes entre sí. Una bona catalogació d'aquests nodes és un element clau en l'elaboració d'una xarxa, doncs els nodes són l'element principal per a un bon funcionament del sistema. Cal tenir present que si un node amb diverses arestes connectades queda definit com a node final, no permetrà el càlcul de recorreguts de costos més enllà de la seva situació.

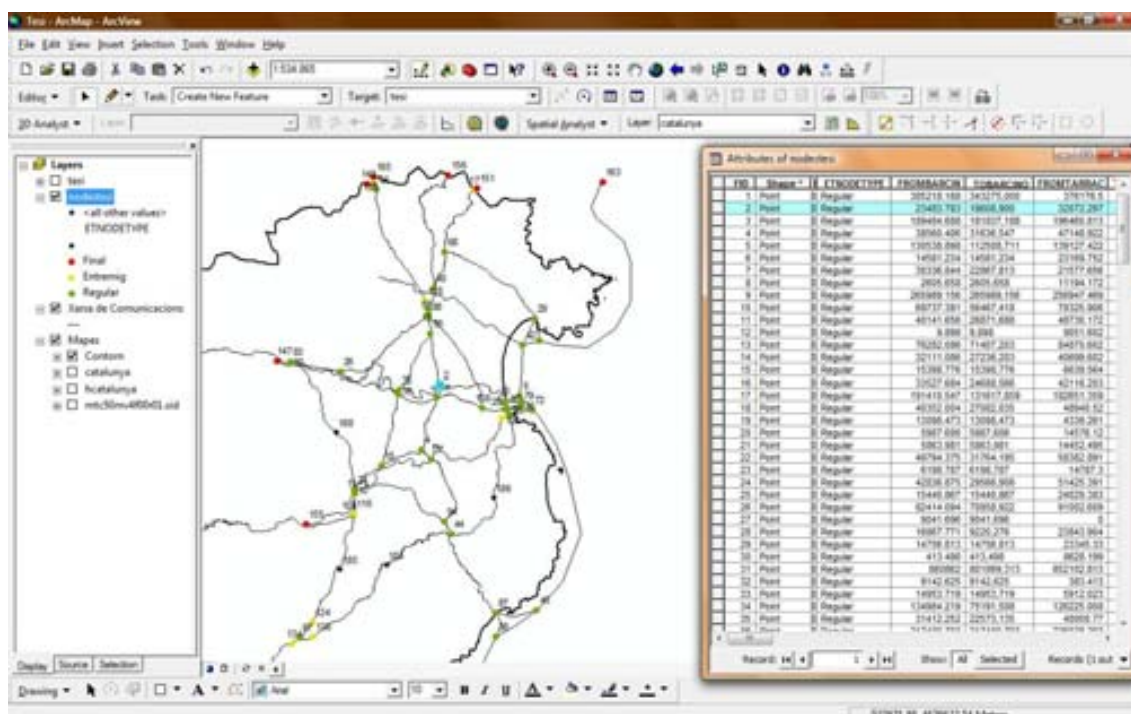


Fig 18. Entorn de treball SIG gestionant la capa dels nodes de la xarxa.

Per a l'elaboració d'aquesta xarxa de treball ha estat necessària la utilització de 193 nodes que connectessin les diverses arestes. De la mateixa manera que en el cas de la xarxa de comunicacions, també s'hi ha vinculat una base de dades que hi aportés informació indispensable per a l'elaboració del projecte. Entre els camps principals, destaquen:

Etnodetype: (tipus de node): Aquest camp permet definir la tipologia de cadascun dels nodes (regular, entremig, final). És indispensable una bona catalogació per aconseguir que el resultat sigui correcte.

Ciutat: Amb el nom de cada ciutat s'han introduït els resultats del càlcul de costos de transport calculats en quilogram per tona i quilòmetre transportat des de la ciutat d'origen fins a la resta dels nodes de la xarxa. S'han realitzat els càlculs en les dues direccions del viatge, prenent la ciutat com origen i destí del transport. El camp *Fromciutat* recull els valors obtinguts des de la ciutat, mentre que el camp *ToCiutat* en recull els valors dels costos cap a la ciutat.

TempsCiutat: En aquests camps es recullen els càlculs dels temps necessaris en hores per transportar una mercaderia des de la ciutat d'origen fins a la resta de nodes de la xarxa.

Per a la realització d'aquesta xarxa ha estat necessària la digitalització de 235 arestes que corresponien als diversos trams de la xarxa de transport. D'aquests 236 vectors, 157 representaven les vies terrestres, 26 a trams fluvials i 52 a trams de comunicacions marítimes. També s'han necessitat 173 nodes per realitzar una correcta comunicació de cadascuna de les arestes, encara que per a la realització dels càlculs de costos i temps de transport s'han utilitzat 204, alguns d'ells situats en punts entremitjos de les arestes més llargues.

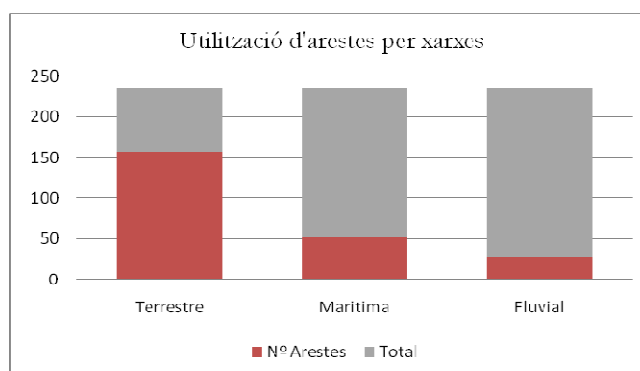


Fig 19. Gràfic amb la quantitat d'arestes utilitzades en aquest treball.

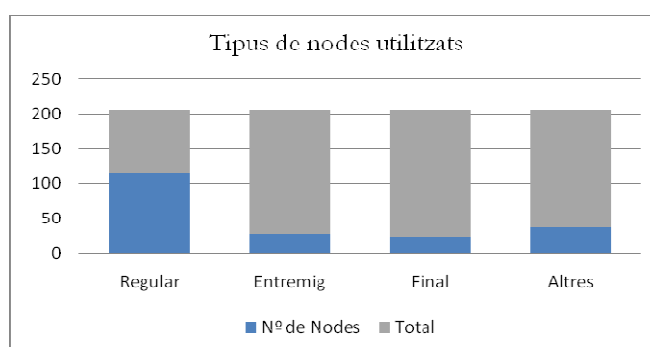


Fig 20. Gràfic amb la quantitat d'arestes utilitzades en aquest treball.

2.4. Anàlisis

Un cop s'ha pogut introduir la xarxa física de comunicacions del territori estudiat dins un entorn SIG, s'han procedit a realitzar els diversos anàlisis per als quals s'havia dissenyat aquest estudi. En primer lloc, s'ha intentat establir una diferenciació jeràrquica dels diferents nuclis de població en època romana, i posteriorment s'ha intentat esbrinar les diferents característiques del comerç a Catalunya.

2.4.1. Accessibilitat

Pel que fa als estudis d'accessibilitat, són realment escassos els exemples d'investigacions que s'han realitzat fins als nostres dies. De fet una de les poques aplicacions semblants va ser realitzada per Escalona et al. (1999) reflexionant sobre la configuració de les infraestructures a l'Aragó actual. També en el projecte de Isaksen (2007) s'hi relacionen alguns conceptes sobre la centralitat i accessibilitat per analitzar una xarxa de comunicacions.

L'anàlisi de l'accessibilitat dels diferents nuclis urbans d'aquest territori parteix de la necessitat de trobar mecanismes que permetin entendre l'ordenació del territori a partir de les seves infraestructures. Per comprendre la importància de qualsevol nucli urbà s'han utilitzat molt diversos mètodes analítics. Des de la seva mida, el volum de la població, el nivell arquitectònic dels edificis i espais públics, o la tipologia i quantitat de materials importats han estat alguns dels elements utilitzats per catalogar les ciutats segons la seva importància. Amb aquest mateix objectiu, en aquest projecte s'ha plantejat que els diferents nivells d'accessibilitat o mobilitat (entesos com les capacitats per rebre i exportar persones o mercaderies), també poden ser considerats uns bons indicadors de la importància d'un nucli urbà determinat o territori en relació amb el seu voltant.

Els càlculs sobre l'accessibilitat dels diferents nuclis es basen en la identificació de la importància d'un nucli a través del còmput total de vies de comunicació que se li vinculen. D'aquesta manera, s'entén que la capacitat econòmica, i en molts casos també política, d'una ciutat està intensament lligada a la seva capacitat de mobilitat. Les

diferències relatives dels valors de cadascun dels diferents nuclis és el factor principal que esdevindrà identificador de les zones ben comunicades en contraposició a les menys afavorides.

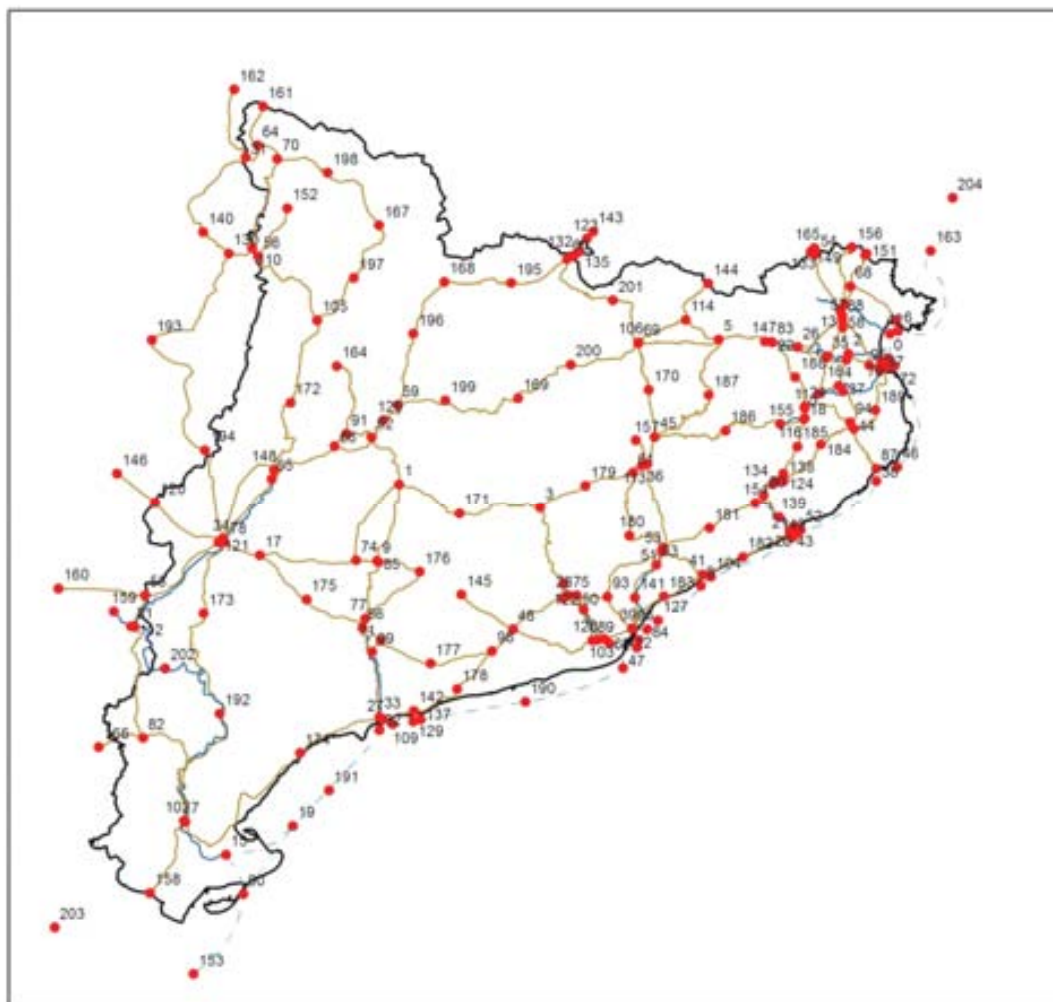


Fig 21. Esquema de la xarxa de comunicacions i els nodes utilitzats

Malgrat la seva concepció intuïtiva, aquest tipus de càlcul no s'ha utilitzat mai per a l'estudi de l'ordenació romana en el territori català. La realització d'aquest tipus d'anàlisi s'ha realitzat a partir dels conceptes introduïts en els càlculs del Grau de Centralitat (*Centrality Degree*) dins de l'anàlisi de xarxes (*Network Analysis*). La importància de l'anàlisi de la centralitat i dels seus derivats, *Closeness* i *Betweenness* (Freeman 1979; Padmanabhan et al. 1992) s'ha desenvolupat reiteradament en altres camps d'investigació com la sociologia o les matemàtiques, encara que en qüestions històriques i arqueològiques és més aviat escassa (Keay/Earl 2006; 2006b; Isaksen 2007; 2007b). Així doncs, alguns d'aquests càlculs ja estan plenament introduïts en d'altres

matèries científiques i socials, tot i que tenen el seu origen a mitjans del segle XVIII, amb els estudis del matemàtic L. Euler i la Teoria de Grafs.

Per a realitzar aquest estudi s'ha identificat cada via de comunicació (tant terrestre, com fluvial o marítima) amb una aresta (línia), i cadascun dels diferents nuclis de població amb un node (fig. 21), seguint els conceptes de la Teoria de Grafs. En aquest estudi a més, s'ha intentat valorar cadascun dels nodes a partir del nombre i la tipologia dels mitjans de transport que comunicaven una ciutat. A diferència del que succeeix en altres camps científics, on la valoració del nodes únicament depèn del nombre d'arestes que se li comuniquen. En el present treball s'ha establert una jerarquització d'arestes en relació directa amb el mitjà de transport que representen. L'elaboració de la jerarquització s'ha realitzat seguint una lògica funcional de la via. En aquest sentit, gràcies a la documentació obtinguda sobre els costos, les capacitats i els temps de transport de cadascun dels mitjans s'ha establert la següent jerarquia: (mar – 1; riu – 2; via terrestre principal – 3; via terrestre secundària – 4).

S'ha cregut suficient per valorar i identificar les diferències de mobilitat establir una jerarquia de comunicacions amb quatre valors. Malgrat que aquests no responen equitativament a les diferències concretes dels seus costos de transport¹⁰, la conjunció de valors com els costos, les capacitats i el temps de transport s'haurien de normalitzar amb altres constants com les facilitats d'utilització o la capacitat d'arribada a llocs interiors (on les vies terrestres guanyarien importància). La diferenciació entre els valors destinats a vies terrestres principals i secundàries recau principalment en el paper polític, social i econòmic de les primeres en comparació amb les segones, ja que si bé els costos de transport i els temps necessaris en els dos tipus de vies terrestres ni diferirien gaire, la coneixença i senyalització de les primeres, així com la seguretat de trobar llocs d'aturada (*mansiones*) i també el fet de comunicar ciutats importants acaben per atorgar-li un valor superior a les vies principals.

D'aquesta manera, els valors totals de cadascuna de les ciutats del territori estudiat, així com d'altres punts interessants d'analitzar o necessaris per establir una representativitat de tot el territori, s'han obtingut de la suma de les arestes que se li

¹⁰ Veure el capítol 2.4.2.1. *Valors constants*.

vinculen. Aquests resultats depenen això sí, de la quantitat d'arestes i del medi físic que representen. En resum, en aquest model de xarxa s'interpreta que la possibilitat de rebre mercaderies mitjançant un port marítim correspon a un valor més elevat que, per exemple, l'existència d'un port fluvial que oferiria menys capacitat de comunicació. I alhora es valora també d'una forma més elevada les comunicacions mitjançant una via principal en comparació amb una de secundària.

A partir dels valors resultants obtinguts, s'ha cregut necessària la elaboració d'una presentació que fos adequada per permetre visualitzar les diferències en les capacitats de comunicació de cada nucli i de cada territori. Aquesta presentació s'ha realitzat a partir de la interpolació dels resultats dels nuclis a tota la xarxa. El procés d'interpolació es podria definir com el conjunt de funcions estadístiques i analítiques que permeten predir valors en una sèrie de dades, a partir d'un nombre limitat de punts de mostra.

En el món del SIG, la interpolació s'ha centrat en molts casos en la elaboració de models digitals del terrenys (MDT) creats a partir d'un conjunt de punts irregular, que amb l'ús d'aquests procediments permeten el càlcul d'una superfície contínua (generalment en format ràster). En el nostre cas, aquest tipus de càlculs permeten establir visualitzacions completes amb caràcter especulatiu a partir de les dades empíriques sobre els valors de cada node. Aquest mateix model s'ha utilitzat per l'elaboració dels diferents càlculs de costos i temps de transport per tal de visualitzar d'una forma més entenedora els resultats obtinguts.

Existeixen diferents mètodes d'interpolació depenent de les funcions estadístiques que s'utilitzin (Conolly/Lake 2006, 90-100). Dels diferents mètodes existents, s'ha treballat especialment amb dos, *Natural Neighbors* i *l'Invers de la Distància Ponderada* (IDW). Tot i aquesta dualitat, s'ha escollit com a mètode principal el *Natural Neighbors* per analitzar l'accessibilitat i els costos/temps de transport donat que representava el mètode més intuïtiu, robust i menys condicionat. Aquest model utilitza la triangulació dels valors ponderats més propers per realitzar els càlculs, fet que permet evitar generalitzacions de valors que es trobin fora del rang de dades i permet també relacionar proporcionalment valors similars. L'altre mètode (IDW) tot i representar també un mètode senzill condicionat principalment pel paràmetre de la distància, no

oferia la suficient continuïtat per a una interpretació clara. A l'IDW, la influència d'un punt de triangulació depèn de forma indirectament proporcional de la seva distància amb el punt calculat. Així quanta més distància existeix entre el punt calculat i els punts de control, més es redueix el valor distorsionant significativament els resultats.

2.4.2. Càlculs amb SIG Costos-temps de transport.

Per una altra banda, en aquest treball també s'han analitzat els possibles costos i temps de transport relacionats amb la xarxa de comunicacions romana a Catalunya. Aquests estudis tenen un clar precedent en l'estudi de C. Carreras (1994) sobre el comerç i la xarxa de transport a *Britannia*. Seguint un model metodològic semblant, però actualitzant les eines informàtiques i ampliant el nivell de versemblança de la xarxa de comunicacions es proposen d'una forma similar uns models de distribució (en costos i en temps) de productes des de diferents indrets del territori català.

El següent pas un cop establerta i dissenyada la xarxa de comunicacions, ha estat l'elecció i l'establiment de les diferents constants que afectaran tots els càlculs posteriors. És per tant aquesta fase, un dels elements indispensables per assegurar uns resultats molt aproximats a la realitat.

Aquest és, sens dubte, l'apartat d'aquest projecte que més aprofita i explota les potencialitats dels SIG i de l'anàlisi de xarxes. L'objectiu principal és l'obtenció dels valors teòrics en costos i temps del transport de mercaderies arreu del territori català. Aquest tipus de càlculs s'han d'entendre com un intent de representar i analitzar el funcionament d'un sistema real difícilment experimentable a l'actualitat. La elaboració de diferents tipus de simulacions en el món científic va gaudir d'un important interès durant la dècada dels anys 60 i 70 del segle passat en diverses especialitats, entre elles la Història i l'Arqueologia. Però la dificultat per elaborar els models i els càlculs, així com la complexitat dels entorns informàtics de l'època van impedir que es satisfessin les expectatives creades.

Amb anterioritat a la eclosió d'aquestes tecnologies informàtiques ja als anys 90, existien explicacions econòmiques al funcionament de les xarxes de transport i de

comunicacions (fig 23). Peacock (1978) ja analitzava els possible costos de les rutes des de Marsella cap a la Mediterrània i l'Atlàntic utilitzant les dades econòmiques per als transports elaborats per Duncan-Jones (1973). En aquests estudis ja s'apuntava que els valors de costos i temps de transport eren els factors més decisius per entendre les comunicacions a la Mediterrània romana.



Fig 22. Mapa representat els dies de viatge des de Madrid en el segle XVIII. (Madrado 1984, 589)

La importància dels costos de transport en la economia comercial sembla òbvia per entendre els límits viables de distribució de mercaderies, és a dir, fins a quin indret era econòmicament factible el transport i la comercialització. Però també el temps de les comunicacions es perfila com un factor important donat que en el món antic, com en èpoques posteriors la separació entre dos punts devia ser més significativa depenent del temps de viatge que no pas de la seva distància. El factor temporal influenciava enormement les característiques del transport i de les mercaderies, doncs quant més temps es tardava en el transport menors quantitats de viatges es podien realitzar i més s'havien de limitar mercaderies fresques, com les provinents de l'horticultura (Polanyi 1975; Carreras 1994, 55; Frayn 1993). La importància dels temps de transport també quedava palesa a l'obra de Madrazo (1984, 589) en les comunicacions peninsulars entre els segles XVIII i XIX (fig. 22).

Les principals diferències entre aquests anàlisis i els que es realitzen en aquest projecte es troben, d'una banda en la quantitat de dades que es poden gestionar durant la realització dels càlculs i en segon lloc en la precisió dels resultats i la seva presentació. Els càlculs dels costos i temps de transport s'han realitzat a partir dels 193 nodes i a través de les 256 arestes, per obtenir les rutes més econòmiques i més ràpides de entre totes les possibilitats que oferia la xarxa de comunicacions recopilada. En els estudis que no utilitzaven els SIG, els càlculs s'havien de realitzar manualment obligant a uns grans esforços per obtenir menys quantitat de resultats. La precisió i presentació dels resultats també s'han pogut millorar gràcies al salt qualitatiu dels components informàtics en aquests últims anys. S'han millorat els coneixements sobre els valors constants de cadascun dels mitjans de transport que repercuteix en els resultats, així com en la millor localització arqueològica d'alguns trams viaris. També la millora en les capacitats informàtiques repercuteix directament en l'elaboració dels resultats i en la possibilitat de treball en diversos entorns a escales diferents.

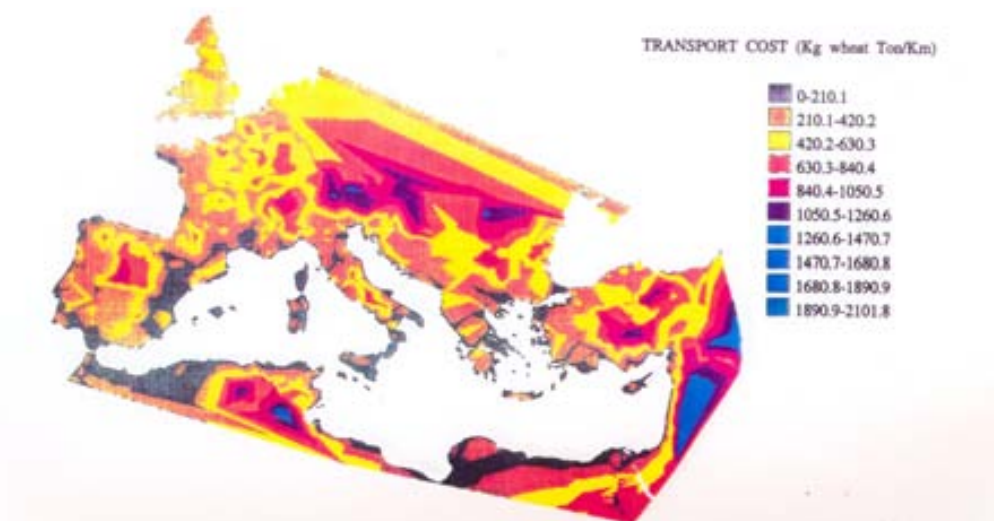


Fig 23. Mapa de costos de transport des de Tarraco (Carreras 1994)

El model creat es defineix com determinístic i estàtic, concebut com la millor eina per intentar reproduir les diverses realitats de transport de cadascun dels nuclis urbans de Catalunya. Malgrat tot, s'ha de tenir en compte que existien variants que no s'han pogut valorar, com efectes meteorològics o socio-polítics (p.e. preferències personals dels agents del transport desvinculades de qüestions econòmiques). El model d'aquest projecte s'ha generat a partir de tres condicionants principals:

- El model funciona a partir de la assignació d'uns valors constants per al cost i la velocitat dels transport. Aquests valors s'han calculat per cada quilòmetre recorregut. L'element bàsic de diferenciació d'aquests valors seran el mitjà físic que representen. Com que els valors s'han extret de fonts històriques d'època romana que no distingien entre zones amb pendents de zones planes (normalment els seus càlculs ho incloïen tot), en el present treball no s'ha pogut establir una diferenciació justificada en relació a aquest factor.

- Entre els diversos mitjans de comunicació s'ha establert una diferenciació important depenent de l'efecte de la direccionalitat en el càlcul de costos i temps de transport. La morfologia dels sistemes de transport en època romana va fer que el transport fluvial fos el sistema de transport que més estava influenciat per la direccionalitat del trajecte. Els transport realitzats sobre vies terrestres o marítimes s'ha calculat de forma unidireccional on els costos i temps de transport resulten iguals independent de la seva direcció per la xarxa. El transport fluvial, en canvi, depèn significativament de la direcció de la ruta, doncs els costos i temps de transport es dupliquen si el trajecte es realitza a favor o contra corrent.

- Els canvis de mitjans de comunicació únicament es poden realitzar en els nodes (punts) habilitats per a realitzar aquesta funció. La existència de ports marítimes, fluvials o ciutats on coincidien vies terrestres i fluvials són els únics punts de la xarxa on és possible realitzar un canvi en el mitjà de transport.

Tots aquests càlculs s'han realitzat a partir de la funció d'anàlisi de xarxes anomenada '*shortest path*' o camí més curt (fig. 24). Des d'un punt inicial fins a qualsevol altre indret de la xarxa, aquesta funció cerca entre totes les rutes possibles el camí més curt (en distància, costos o temps de transport depenent de la consulta). Aquesta cerca es realitza a partir dels valors assignats a cadascun dels trams de la xarxa. Així, aquesta ruta més curta pot estar definida per una longitud o per altres paràmetres com costos o velocitats que defineixen el camí més econòmic o el més ràpid. És bastant paradoxal que aquesta tipologia de càlculs gairebé inexisten en la recerca històrica, estiguin tan

difosos en moltes altres especialitats, com en la logística (usos de GPS en vehicles) o en pàgines web d'itineraris per carretera.

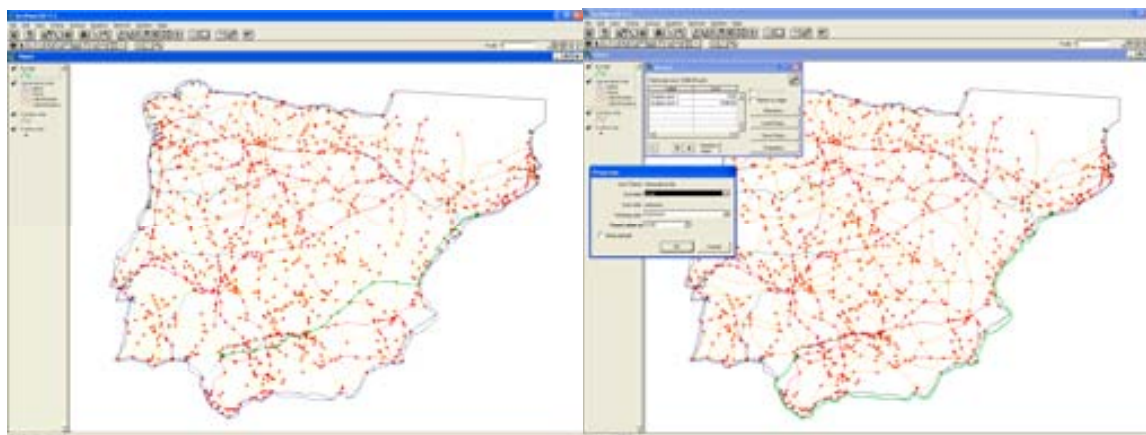


Fig 24. Imatge amb la funció *Shortest Path* segons la distancia (esq.) i els costos (dta.)

Per realitzar els càlculs sobre el funcionament de tota la xarxa, s'ha utilitzat dins el *shortest path* una funcionalitat, *Closest Facility*, que permet calcular les diferents variables (longitud, costos i temps) des d'un node qualsevol fins a la resta dels nodes de la xarxa. Un cop s'han vinculat els resultats obtinguts a la base de dades dels nodes del model, és possible realitzar una interpolació dels valors per obtenir un gràfic que permeti visualitzar d'una manera més entenedora els resultats. La repetició d'aquests càlculs des de diversos nodes de la xarxa representa la base per realitzar conjunts de mapes que permetin interpretar la funcionalitat del transport de mercaderies analitzant les seves analogies i divergències.

En aquest estudi, els valors constants sobre els costos i temps de transport s'han calculat a partir d'estudis històrics, fonts antigues i dades arqueològiques. Amb la obtenció d'uns valors per quilòmetre recorregut, s'ha assignat a cadascun dels trams de la xarxa uns valors absoluts a partir de la seva longitud real. Els costos de transport d'una mercaderia des d'un node de la xarxa fins a un altre és el resultat de la suma de costos de cadascuna de les arestes necessàries per realitzar el trajecte.

En aquest projecte, per obtenir una visió global de tota la xarxa s'han calculat els costos i temps de transport des de diverses ciutats del territori fins a tota la resta de nodes de la xarxa, interpolant els resultats per obtenir un mapa fàcil d'entendre i on es

puguin visualitzar les similituds i divergències. Com en el cas de l'accessibilitat, aquestes interpolacions s'han realitzat a partir del mètode *Natural Neighbors* que ofería més bons resultats per visualitzar els valors obtinguts.

2.4.2.1. *Valors constants*

Un dels elements indispensables per a realitzar un correcte model de simulació és la utilització d'uns valors constants contrastats. L'elecció d'aquests valors condicionarà significativament els resultats del model. En aquest projecte s'han utilitzat les dades provinents d'estudis de diferents disciplines per elaborar uns valors constants de velocitats i costos de transports que es puguin aplicar a cadascun dels mitjans de transport existents en època romana. Des de les fonts clàssiques fins a l'etnografia, un seguit d'informacions permeten obtenir una sèrie d'informacions sobre les característiques dels transport romà¹¹.

De tots els mitjans de transport que s'utilitzaren durant l'antiguitat, el marítim fou sens dubte el que permetia una major capacitat de càrrega, unes velocitats més elevades i uns costos de transport més econòmics (fig. 25). Dins d'aquesta percepció de la importància del transport marítim a l'Antiguitat, han estat diversos els intents d'explicar les rutes, les matèries i les principals característiques d'aquest transport durant l'antiguitat (Bulford 1960; Rougé 1966; Casson 1971; White 1984; Giardina 1994; Pomey 1997; Bonini 2005). Es coneix des d'antic una de les característiques més determinants del comerç marítim a l'antiguitat, com és el tancament de la navegabilitat durant els mesos d'hivern. Aquesta característica que ja trobem en època grega (Rougé 1975, 23), queda reflectida a les fonts clàssiques com a Hesíode (*Op.* v. 663-665 i 678-684), i es justifica tant pels perills de la mar durant els mesos d'hivern (Rougé 1952) com per un substrat místic i religiós amb la celebració per exemple, de la festa *Navigium Isidis* (Apul. *Met.* XI,16) com a cerimònia de l'obertura de la mar. Seguint l'estudi de les fonts s'ha arribat a la conclusió de l'existència de dos calendaris diferents depenent de la valentia i les necessitats dels comerciants (Rougé 1975, 23). A l'època romana podíem trobar una concepció 'estreta', preferida pels viatgers timorats, que s'obria el 27 de maig fins al 14 de setembre, i una concepció 'llarga', consagrada pel calendari de festes

¹¹ La base d'aquesta informació s'ha extret del capítol Tecnologia del Transporte en época romana (De Soto/Carreras 2009, 49-55)

religioses des del mes de març, fins a l'11 de novembre, data límit de la navegació de vaixells comercials. Aquest límit es trobava condicionat, entre d'altres factors per la manca de garanties de recuperar els costos d'un contracte mercantil considerat com una 'gran aventura'. Únicament s'utilitzava el transport marítim dins del període de 'mar tancat' (*mare clausum*) quan es donaven èpoques de carestia i el mateix poder imperial era qui prenia els riscos econòmics d'una empresa d'aquestes característiques (Garnsey 1988). De fet, les influències meteorològiques en el transport vinculades a les estacions també es documenten en el trànsit de les informacions arreu de l'Imperi (Duncan-Jones 1991, 7-30).



Fig 25. Baixrrelleu de Pompeia.

El mar durant el període 'tancat' es convertia en un mar molt perillós, les condicions meteorològiques eren gairebé sempre adverses, i la Mediterrània es convertia en un mar imprevisible amb forts cops de vent, i amb contínues tempestes (Pomey 1997, 25). Aquest calendari estava marcat també per l'aparició durant els mesos d'estiu de la constel·lació de les Plèiades, vertadera brúixola per als navegants antics durant les nits i que no era visible durant els mesos del *mare clausum* (Balil 1990, 68). A més es considera que aquests calendaris d'obertura i de tancament de la mar podrien respondre també a la manca d'assegurances amb que es trobaven els mariners, fet que únicament els permetia sortir a la mar durant el període tancat quan els costos eren assegurats pel poder estatal. Però malgrat aquests condicionants, el transport marítim era

comunament utilitzat, fins i tot en els viatges d'emperadors com Augusta (Chevallier 1988).

També les fonts clàssiques reproduïen aquesta imatge del transport marítim com el mitjà de comunicació més ràpid i econòmic. Plini el Vell escriu:

“En quin lloc de la terra existeixen tans grans meravelles que ens han estat revelades que en aquest? Pensar que aquí hi ha una planta que porta tan a prop Egipte a la proximitat d'Itàlia! Tant és així, de fet, que Galerius i Balbillus, ambdós prefectes d'Egipte, van fer el passatge d'Alexandria des de l'estret de Sicília, l'un en 6 dies, l'altre en 5. No va ser fins a l'últim estiu, que Valerius Marianus, un senador de rang pretorià, va arribar a Alexandria des de Puteoli en vuit dies, i que, a més, amb una brisa moderada tota l'estona. Pensar que aquí està una planta que es porta des de Gades, situada a prop dels Pilars d'Heracles, a sis dies d'Ostia, la Hispania Citerior a tres, la província de la Gallia Narbonensis a dos, y Àfrica en un! Aquest últim passatge el va realitzar C. Flavius, quan era llegat de Vibius Crispus, el procònsul, i que també, amb poc o cap vent a favor.” (Plin. H.N. 19, 3-4)

La navegació comercial es realitzava principalment a partir de les *naves oneraria*, que utilitzaven com a mètode de propulsió principal les veles, deixant els remos per a les aproximacions a ports i a la costa (Lawton 2004, 526-538). El principal estudi sobre les velocitats dels vaixells va ser realitzat per Casson (1971), qui analitzà unes 66 fonts clàssiques on s'hi indicaven els ports d'origen i destí i el temps de travessia. En aquest estudi es podia observar clarament la influència de les condicions meteorològiques en els temps de viatge. Segons aquestes característiques es s'establien dues velocitats diferents depenent dels condicionants meteorològics: 6'75 nusos en condicions favorables i 3 nusos en condicions desfavorables en els vents.

Viatge	Distància milles naut.	Duració dies	Velocitat - nusos
Ostia-Àfrica	270	2	8,4
Messina-Alexandria	830	6	8,7
Ostia-Gibraltar	935	7	8,4
Ostia-Hispania Citerior	510	4	10,6
Ostia-Narbonensis	380	3	7,9
Messina-Alexandria	830	7	7,4

Puteoli-Alexandria	1000	9	6,9
Corinto-Puetoli	670	4,5	9,3
Abdera-Boca Danubi	500	4	7,8
Rhegium-Puteoli	175	1,5	7,3
Cartago-Gibraltar	820	7	7,3
Syrtes-Alexandria	700	6,5	6,7
Alexandria-Efeso	475	4,5	6,6
Cartago-Siracusa	260	2,5	6,5
Phycus-Alexandria	450	4,5	6,3
Puteoli-Tauromenium	205	2,5	5,1

Fig 26. Viatges de vaixells romans en condicions de vent favorables (Lawton 2004, 531 t. 11.1)

El valor de la mitjana de les velocitats d'aquests viatges és de 6'75 nusos, uns 12'5 quilòmetres/hora. Els mateixos càlculs per als viatges amb condicions desfavorables de vents en canvi únicament ofereixen una velocitat mitjana de 3 nusos, uns 5'5 quilòmetres/hora.

Viaje	Distancia millas naut.	Duración días	Velocidad - nudos
Cirene-Punta W Creta	160	2	5
Ascalon-Tesalónica	800	13	3,8
Rodas-Gaza	410	7	3,7
Alexandria-Marsella	1500	30	3,1
Puteoli-Ostia	120	2,5	3,0
Gaza-Bizancio	855	20	2,8
Rodas-Bizancio	445	10	2,8
Caesarea-Rodas	400	10	2,5
Alexandria-Chipre	250	6,5	2,4
Sidon-Isl. Chelidonias	350	9,5	2,3

Fig 27. Viatges de vaixells romans en condicions de vent desfavorables (Lawton 2004, 531 t. 11.2)

Estudis com els de McGrail (1983) indicaven que la navegació de cabotatge reduïa encara més aquestes velocitats amb vents desfavorables, donada que la proximitat a la costa limitava el benefici en l'ús de vents, i a més, es devia contrarestar la força de les mareas. La velocitat final per a les comunicacions marítimes en condicions desfavorables per tant, s'ha degut reduir fins al 2'3 nusos, uns 4'25 quilòmetres/hora.

Existia un important coneixement de les particularitats nàutiques sobretot del Mediterrani, tant pels coneixements que es transmetien els mateixos mariners com per l'existència de diversos documents i mapes recollits en biblioteques com la d'Alexandria. Aquests documents oferien informació dels principals ports i rutes que existien així com en determinats documents es trobaven alguns dels accidents geogràfics destacats (Dilke 1985; Salway 2004).



Fig 28. Embarcacions en un gravat d'un sarcòfag. Museu Ny-Carlsberg Glyptothek, Copenhague.

Les fonts clàssiques també ens parlen dels efectes de les incidències meteorològiques (Cic. Att. 5.11.4; 5.12; 6.8.4; 6.9.1) o de la lentitud en els canvis de mitjans de transport (Sel. Pap. 113). Però malgrat tot, aquest era el mitjà de transport principal per al moviment de mercaderies de gran pes i volum. Les embarcacions romanes que navegaven pel Mediterrani es diferenciaven principalment en dos grans grups, les dedicades a tasques militars i les que es dedicaven al transport de mercaderies. Les primeres es caracteritzaven per ser allargades, amb molta eslora i poca màniga, poca capacitat d'emmagatzematge, propulsada per remes i força ràpides. Unes de les embarcacions que millor representaven aquestes naus foren les *birreme* o *trirreme*. Per contra, les segones eren arrodonides, amb poca eslora i molta màniga, amb una borda més alta i una navegació gairebé exclusiva a vela. Aquesta morfologia n'augmentava la capacitat d'emmagatzematge però les convertia en naus més lentes (García Sans 1977). El vehicle més conegut i documentat dedicat al transport era la *corbita* (fig 28). Era una embarcació de gran calat, de forma arrodonida i s'impulsava gràcies a les seves grans veles. Els exemples documentats poden arribar fins als 40 metres d'eslora. Amb aquestes mides es podien transportar fins a 400 tones, encara que les mides més utilitzades per a construir aquestes naus s'aproximaven als 20

metres d'eslora i a una capacitat de càrrega d'unes 70 tones. Aquestes naus apareixen documentades en un gran nombre de representacions pictòriques, musivàries i fins i tot en gravats lapidis o numismàtics. Juntament amb les corbites, els '*pontos*' van ser les naus més documentades en les representacions d'època romana. Eren naus de mides més reduïdes, que podien tenir entre un i dos màstils, entre els que es trobava un pal de messana inclinat, amb un casc molt fort i que es corbava en una voluta a popa i acabava en punta a proa.

La nau d'Albenga es constituïria com un dels exemples més grans d'embarcacions marítimes arribant a una capacitat teòrica de 450 o 500 tones. D'època tardorepublicana, el pecí de La Madrague de Giens podia transportar unes 6.000 o 7.000 àmfores vinàries del sud d'Itàlia, amb un càlcul de pes d'unes 400 tones (Parker 1992). De fet segons els textos del Digest (L, 5, 3), la capacitat mínima de les embarcacions marítimes per ser considerades naus comercials era de 50.000 *modii*, unes 340 tones. En el cas català, la navegació principal que es desenvoluparia seria de cabotatge, tipus de navegació que requeria de naus de mides més petites (Rougé 1966, 84-85). Tots els derelictes documentats en aquestes costes així ho semblen confirmar. Embarcacions com Sa Nau Perdura, Illes Formigues, Cala Cativa o els Ullastres entre d'altres devien mantenir unes mides d'entre 10 i 20 metres d'eslora i una capacitat de 90 tones.



Fig 29. Cabudiciaria d'Avignon.

La navegació fluvial també resultava un mitjà de transport econòmic, sempre que els condicionant geogràfics ho permetessin. Quan era possible es transportaven productes a través de la xarxa fluvial com semblen definir molts estudis de dispersió de materials d'arreu de l'Imperi. La navegació a favor de la corrent sempre era molt més

simple i ràpida, mentre que el recorregut a la inversa requeria de molta força humana o animal per superar el desnivell. En alguns casos, s'han documentat indrets on era necessari buidar les embarcacions fluvials per poder traslladar-les i posteriorment tornar a introduir tota la càrrega. Aquesta navegació contracorrent també feia indispensable una sèrie d'infraestructures mínimes, com els camins de sirga, per al seu funcionament (fig. 29). Aquestes infraestructures han quedat documentades en inscripcions d'*utriculari* i *caudiciarii* d'alguns rius de la Gallia (Di Salvo 1992).

La velocitat d'aquestes embarcacions depenia en gran mesura de la propulsió utilitzada, i sobretot de la direcció del trajecte (a favor o contra la corrent). Plini el Vell (H.N. VI, 102) es refereix a la navegació contracorrent del riu Nil, en un trajecte entre el Delta y Coptos (300 quilòmetres) realitzat en 12 dies. La mitja de velocitat que proporcionava aquest viatge s'estimava en 2'5 quilòmetres/hora en un riu que es podia navegar amb vela fins i tot riu amunt. Donada la particularitat del riu Nil, sense desnivells significatius i amb capacitat per navegar amb vela, s'ha pres aquest valor com un estàndard de la navegació fluvial a favor de la corrent. L'estudi d'alguns exemples etnogràfics recollits per Leighton (1972) han permès estimar en una quarta part la velocitat de la navegació fluvial en contra de la corrent, uns 0,62 quilòmetres/hora (Carreras 1994, 18).



Fig 30. Barques fluvials de la columna de Trajà.

En el món romà existiren naus fluvials de diverses classes (fig. 30). Les embarcacions de mides més grans navegaven per rius molt cabalosos i amb pocs

desnivells, com el Nil. En aquest riu es trobaven les *kerkuoros*, amb unes capacitats entre 4.000 i 5.000 artabes, que correspondrien a 140-150 tones durant l'Alt Imperi o 108-112 en el Baix Imperi (Thompson 1983). A Europa en canvi, les *naves caudicariae* com les riu Tiber podien transportar entre 60 i 70 tones com a màxim (Rickman 1980). Existiren diverses tipologies d'embarcacions utilitzades per moure mercaderies a través dels ports i rius (Casson 1965; Bonini 1984).

Les naus fluvials que es podrien trobar en la major part dels rius de la península, eren embarcacions de mides molt més reduïdes, amb un calat molt menys profund i amb uns orígens remots (Bonini 1988). Un tipus de *naves caudicariae* eren embarcacions amb casc pla o lleugerament arrodonit, cobertes i amb una bodega. Contaven a més amb un mànstil localitzat a la part davantera que s'utilitzava sobretot per la sirga, i que podia ser desmuntat. Tipologies de naus de caràcter únicament fluvial es podien trobar en relació amb les diferents evolucions locals, encara que en el món romà sobretot es trobaven les anomenades *lyntres*, una evolució de les barques construïdes amb un únic tronc d'origen molt antic que en època romana eren construïdes unint diverses peces¹². Finalment, un tercer tipus d'embarcacions que navegarien per aquests rius serien les anomenades *rates*, una classe de xalana o embarcació molt planera i amb poquíssim calat, força amples i que es movien amb l'ús de rem. Semblant a les *rates* eren les *slatta*, també impulsada per la força dels rem i de formes semblants, utilitzada segons sembla per transportar mercaderies i passatgers.

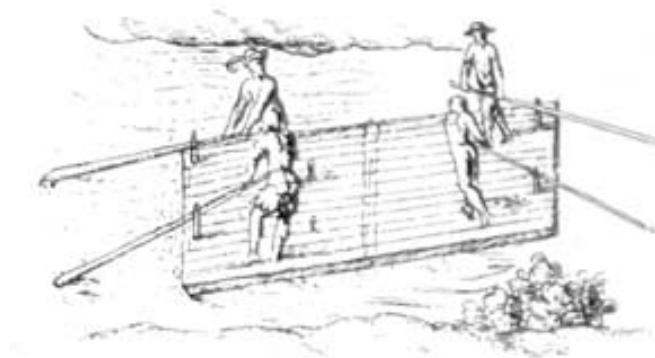


Fig 31. Imatge d'una possible embarcació fluvial per al descens de fusta i mercaderies des dels rius dels Pirineus catalans.

¹² Sobre l'ús d'aquestes naus es tenen notícies epigràfiques a la vall del Guadalquivir, on s'han recollit diverses inscripcions que feien referència als *lyntari cananienses*, *oducienses* i *naevenses* (Chic, 1990,38).

A Hispania les barques que devien recórrer els rius devien ser molt més petites que les *naves caudicariae* de 50 tones. Segons les dades històriques sobre les embarcacions que havien circulat per aquests rius, s'ha estimat en unes 5'5 tones la mitja de les capacitats de transport d'aquestes embarcacions (Carreras 1994; De Soto/Carreras 2009). En punts dels Pirineus catalans es tenen notícies històriques del segle XVIII (Fco. De Zamora l'any 1788)¹³ sobre el descens d'embarcacions de troncs de fusta que servien per transportar fusta i d'altres mercaderies (fig. 31).

Finalment, allà on no es podia arribar mitjançant un transport marítim o fluvial s'utilitzaven els diferents mitjans de comunicació terrestres. En el món romà s'utilitzaren principalment dos sistemes diferents per al transport terrestre, els carruatges i el llom dels animals (fig. 32). S'han documentat diversos exemples de carretes per al transport comercial, encara que potser els més famosos i representats són la *rheda* i la *clabula*. Eren carruatges de quatre rodes que poden ser arrossegats per dos o quatre animals, bous o èquids. Es creu que normalment s'utilitzaven bous, doncs eren més resistents i l'abillament no els ofegava (Lawton 2004, 418-424). Tant els cavalls com les mules tenien importants problemes amb els abillaments fins al desenvolupament de la collera rígida, ja que es podien ofegar i els limitava la potència de tir (Raepsaet 1979).

La velocitat mitja d'un carruatge tirat per bous era d'una jornada de 25-30 milles, que suposava una mitja d'1'14 milles/hora (Casson 1971). Una cita d'Elio Arístides (*Theod.* 27, 1-8) de l'any 162 dC relata un viatge de 42 milles en un dia sense descans, però si s'hagués descansat, el ritme es situaria entorn de l'1'16 milles/hora. També Horaci (Sat. 1.5) descriu un viatge a una mitjana d'1 milla la hora. Landels (1978) va obtenir uns valors d'1 milla/hora per al transport en un carruatge carregat. Per això s'ha estimat com a velocitat mitjana del transport comercial en carruatge l'1'6 quilòmetres/hora (Carreras 1994, 25; De Soto/Carreras 2009). Aquest transport, únicament es podia realitzar en vies principals i secundaries condicionades per al trànsit rodat i sense importants desnivells. Les capacitats estimades d'aquests carruatges se situarien entorn dels 300 o 400 quilograms. Sembla segur que les estructures podrien haver suportat un pes major, però la legislació que s'ha conservat en limitava les

¹³ Vegeu capítol 3.2.1. *Sicoris/Segre*

càrregues. L'edicte de Dioclecià del 301 dC indica que una *rheda* havia de tenir una capacitat de 1200 *librae*, uns 386 quilograms. Serà aquest valor el que s'ha utilitzat en aquest projecte, tot i que més tardà que el període analitzat suposem que aquesta limitació devia tenir un sentit pràctic. També el Codi Teodosià (379-395 dC) limitava encara més aquestes càrregues fins a les 1000 *librae*, uns 321 quilograms.



Fig. 32 Baixrelleu d'una Rheda de Sangres (Gallia)

Potser un dels passatges més famosos utilitzats per establir els costos dels transport romans es trobi a Cató (R.R. 22.3). Aquest fragment descriu el transport d'un molí d'oli, que podia pesar uns 400 quilograms, des de Suessa fins a Venafro, a 60 quilòmetres en una regió muntanyosa:

“Una mola es compra a Suessa per 400 sestercis i 50 librae d'oli. El cost de muntar-la es de 60 sestercis, i la tarifa del transport amb bous, amb sis dies de salari per a 6 persones, els conductors inclosos, és de 72 sestercis”.

De fet, els camins muntanyosos representaven un important impediment per a la força motriu dels animals. Segons Lawton (2004, 473), amb un gradient d'1 a 5, suposaria el doble de càrrega per als animals. A més, sense unes bones ferradures i la inexistència de frens, el transport de carruatges per zones muntanyoses es configuraven com un risc excessiu.

Els animals de càrrega amb hiposandàlies podien moure's més fàcilment per camins de muntanya, anomenat tradicionalment de ferradura. Sembla que hi ha una certa coincidència en el càlcul del pes màxim que podien transportar aquests animals.

Landels (1978) proposa que la capacitat d'una mula es trobava entre els 90 i els 120 quilograms, molt semblant a Leighton (1972) que ho situava entre els 90-100. De fet, normalment es situa aquesta capacitat de càrrega entorn dels 100 quilograms que equivaldria les 200 *librae* (Greene 1986). Les velocitats estimades també són semblants i es situen entorn dels 6'5 quilòmetres/hora, amb unes jornades que podrien arribar als 50 quilòmetres.

Per establir els costos de transport per al transport en animals, la principal referència es troba en l'Edicte de Dioclecià del 301 dC. Els estudis de Lauffer (1971) i Giacchero (1974), juntament amb la reedició publicada després del descobriment de la còpia d'Aphrodisias (Roueché 1989) han permès recuperar una font pràcticament única on apareixen llistats de preus que comprenen tots els mitjans de comunicació¹⁴. Les dades d'aquest document s'han analitzat depenent del tipus de *modii* a que feien referència (*italici* o *kastrensis*). Segons Carreras (1994, 28-33; De Soto/Carreras 2009), el cost de transportar una tona de blat per quilòmetre recorregut suposava un cost de 0,0097 Kg. del mateix blat; 0'33 Kg. en el cas d'una barca a favor de la corrent; 0'66 Kg contracorrent; 4'21 Kg per al transport en mula i 4'92 Kg en carro (*rbeda*).

L'esquema dels costos i velocitats de transport en època romana es pot sintetitzar de la següent manera:

Mitjà de transport	Velocitat	Capacitat	Cost (Kg. Ton/Km)
Vaixell	4,25 Km/hora	92 Ton	0,097 Kg Ton/Km
Barca (riu avall)	2,5 Km/hora	5,5 Ton	0,33 Kg Ton/Km
Barca (riu amunt)	0,6 Km/hora	5,5 Ton	0,66 Kg Ton/Km
Carro (<i>rbeda</i>)	1,6 Km/hora	386 Kg	4,92 Kg Ton/Km
Animal (Mula)	6,5 Km/hora	90 Kg	4,21 Kg Ton/Km

Fig. 33 Esquema dels valors del transport en època romana.

Aquests seran els valors utilitzats en el SIG per calcular els costos i temps de transport de les mercaderies a través de la xarxa de comunicacions catalana. Si es calculen les ratios al comparar-les entre sí:

¹⁴ Potser l'altre document on apareixen els costos de tots els mitjans de transport sigui l'Edicte de Pisidia (Mitchel 1976). Les equivalències en aquest document són 1 carro: 3 mules: 6 burros.

1 marítim: 3,4 fluvial (riu avall): 6,8 fluvial (riu amunt):
43,4 terrestre (mula): 50,72 terrestre (carro)

Es pot veure com no difereixen gaire dels valors proposats per altres especialistes com Duncan-Jones (1973): 1 vaixell: 4,9 fluvial: 28-56 terrestre; Künow (1980) 1 vaixell: 5,9 fluvial: 62,5 terrestre o Deman (1987) 1 barco: 5,8 fluvial: 39 terrestre. En tots ells es pot observar com existeix una gran diferència entre el transport marítim i fluvial respecte dels terrestres. El transport terrestre serviria principalment per al transport a distàncies curtes i sobretot per al transport de mercaderies valuoses i de poc volum. Aquesta diferenciació coincideix molt aproximadament amb les interpretacions sobre el moviment de mercaderies de les proximitats de Roma (Frayn 1993).

3. Estudi de la xarxa catalana

Per estudiar el funcionament de la xarxa de transport d'un territori en època romana és indispensable analitzar tots els mitjans de comunicació que pogueren intervenir en el desenvolupament del trànsit mercantil. En aquest sentit, Catalunya gaudeix d'una geografia particular, semblant en alguns aspectes però alhora diferenciada dels altres territoris de l'Imperi. Amb una llarga línia de costa, una part important del seu territori gaudia de bones condicions per al desenvolupament de contactes marítims. De fet, diverses són les poblacions que es situaren en emplaçaments costaners. En canvi, la navegació fluvial, tan important per al transport envers l'interior, restava molt poc desenvolupada degut principalment a la morfologia dels seus rius, poc cabalosos i de règims estacionals. Únicament l'Ebre es constituïa com un eix de navegació d'importància. Pel que fa als territoris de l'interior, l'únic mitjà de transport existent era el terrestre. Catalunya combina unes zones de planes amb unes zones muntanyoses situades a l'extrem més septentrional. Això feu que en aquests indrets únicament existissin petits eixos de comunicació viària, que asseguraven els contactes i les relacions polítiques, socials i econòmiques d'aquests territoris amb la resta de l'Imperi.

3.1. Xarxa Terrestre

3.1.1. Introducció

Un dels aspectes que diferenciaren el govern de l'Imperi Romà d'altres civilitzacions i cultures antigues fou sens dubte, l'impuls que es donà a la construcció d'una extensa xarxa de comunicacions terrestres. Aquesta tasca constructiva, vingué motivada inicialment per la necessitat de desplaçar ràpidament importants contingents militars des d'un punt qualsevol de l'Imperi fins a un altre. La construcció d'aquest tipus d'infraestructures es consideraven també part de l'efecte propagandístic que feia Roma en els nous territoris. En el cas del territori català, la principal motivació militar degué ser facilitar el pas des de les zones controlades de la costa cap a les zones de l'interior, territoris on esdevingueren alguns enfrontament militars.

Amb aquests propòsits, es construïren arreu de l'Imperi més de 150.000 km de vies de comunicació terrestres considerades principals, sense contar totes aquelles vies de menor importància (Pisani 1994, 9). Després del seu ús militar, aquestes vies s'utilitzaren per al desenvolupament entre d'altres tasques per al comerç. Ja amb les reformes d'August per aquestes artèries s'introduí un ràpid desplegament del sistema de correus, el conegut *Cursus Publicus* (Kolb 2001; 2002) facilitant el desplaçament i circulació d'informació arreu de l'Imperi.

De fet, s'ha considerat el sistema viari com l'esquelet portador de l'organització política, social i econòmica de l'Estat Romà (Pisani 1994, 7). Malgrat aquesta extensa xarxa viària, que facilitava en gran mesura la comunicació entre diversos territoris, alhora d'acostar-se a la realitat del viatger d'època romana, s'ha de tenir en compte que en molt poques ocasions aquests viatges resultaven font de divertiment o plaer. Però, tal i com succeeix actualment, la relació espai-temps marcava en gran mesura l'elecció del viatge, així com del mitjà de transport i l'itinerari a seguir (Pisani 1994, 7; Kolb 2006; Laurence 1999).

El coneixement i l'anàlisi de les diferents traces dels itineraris antics es troba indissolublement lligat a l'estudi de certs aspectes arqueològics i documentals relacionats amb l'ús i la senyalització d'aquestes vies pels viatgers antics. L'estudi de les fonts antigues es basa tant en els textos clàssics com en els *Itineraria*. En aquests documents es recollen les diferents estacions de posta d'un trajecte i són un element clau i principal per a la localització i situació de les vies romanes (Brodersen 2001; Salway 2001). Així, un dels elements més importants alhora de situar el traçat d'una via, i fortament lligat amb els *Itineraria*, es troba en la localització i fixació de les diferents *mansiones* o estacions de posta, en alguns casos dubtosos però en d'altres clarament identificats amb una població o amb un territori. Seguidament, també es troba l'estudi dels diferents mil·liaris que indicaven ocasionalment als viatgers d'una via certes informacions valuoses sobre el lloc on es trobaven (distàncies, nom de la via, etc...). Aquests elements petris ens ofereixen, als historiadors moderns una informació valuosíssima alhora de situar un traçat concret d'una via així com poder atribuir-li una cronologia concreta, ja sigui a la seva creació com a una possible remodelació. Per poder situar correctament un traçat viari és indispensable també contar amb l'estudi

histórico-arqueològic dels traçats. En aquests anàlisis es recullen totes les dades arqueològiques com mil·liaris o ponts, o les històriques com les vies alt-medievals, o l'evolució morfològica dels territoris. Així, a partir de totes aquestes dades es pot intentar proposar un possible traçat per a cadascun dels diversos eixos terrestres del territori català, i en definitiva de l'imperi romà.

Arreu de l'Imperi s'han localitzat i situat un important volum d'aquests eixos viaris, ja sigui gràcies a elements arqueològics (trams empedrats, ponts, etc...), per referències bibliogràfiques clàssiques, o per evidències geogràfiques i naturals (passos angostos, ...). En el cas del territori català, com es veurà més endavant, la informació que es disposa sobre els diferents recorreguts de les vies han disposat de diferents nivells d'informació i coneixements. L'existència d'uns eixos principals que unien Roma amb diferents zones de la península n'afavorí la seva descripció en obres clàssiques i en itineraris antics, mentre que la resta dels eixos viaris no van ser recollits. Malgrat això, la certesa en alguns casos de l'existència d'un tram viari, s'ha donat en molts casos gràcies a dades arqueològiques o fins i tot a la lògica de les comunicacions entre dos poblacions o territoris poblats on òbviament s'hauria de poder circular i comunicar entre ells.

3.1.1.1. Fonts antigues per a la reconstrucció dels itineraris romans a Catalunya

Per aconseguir una reconstrucció el màxim d'acurada possible de les vies principals estudiades en aquest treball, s'han pogut aprofitar part de les tasques dels erudits i investigadors interessats pels camins que s'utilitzaven en les èpoques antigues¹⁵. Aquestes obres, s'han basat en l'observació i estudi del territori, i en les aportacions que s'extreien de documents antics que feien referència sobretot a la mobilitat dins l'Imperi Romà. Aquests documents, on hi consten tant referències escrites en obres de geògrafs i historiadors de l'Antiguitat¹⁶, com el conjunt d'Itineraris que cobrien total o parcialment l'Imperi Romà, aporten una informació valuosa per entendre per quins indrets passaven les principals vies romanes¹⁷.

S'ha de tenir clar que en totes aquestes fonts, sobretot en els itineraris, no s'hi indicava concretament quina era la localització de la via, sinó que hi apareixien referències únicament destinades a conèixer quina distància separava els diversos punts d'aturada. Aquesta distància generalment representava un recorregut assequible per a realitzar-lo en un jorn de camí, entorn dels 17-20 *mille passum* (uns 25-30 kms.)¹⁸. En el cas de les fonts antigues, les descripcions són diferents dels itineraris, encara que la informació que donen també acostuma a ser força poc precisa. En el cas dels geògrafs, un dels elements més interessants són les referències on descrivien els accidents geogràfics per on passaven certes vies, així com en el cas dels historiadors que feien referència a esdeveniments ocorreguts, lligats òbviament al territori i, per tant, a les vies que el creuen i el comuniquen. Totes aquestes informacions són les que posteriorment han estat molt valuoses alhora de poder situar el pas d'un via per un indret i no per un altre.

La manera de recollir la informació en el món antic, que com ja s'ha dit no es pretenia descriure el recorregut exacte de les vies sinó més aviat les possibles aturades

¹⁵ Erudits que han dedicat part del seu temps a intentar desxifrar les traces de l'entramat viari romà en les actuals vies de comunicació en poden ser un bon exemple Pujades i Marca, del s.XVII o Heras de Puig i Botet i Sisó del s.XIX, que van estudiar, entre d'altres aspectes, les empremtes del pas de la Via Augusta per les terres gironines.

¹⁶ Alguns d'aquests autors clàssics poden ser Polibi (III, 39, 1-3), el mateix Juli Cèsar (Civ. II, 21), Titus Livi (XXI, 60,1-3) o Estrabó (IV, 1, 6) entre d'altres.

¹⁷ Els principals itineraris que donen informació sobre els diferents recorreguts que s'utilitzaven a l'Antiguitat no volien representar un mapa on apareixia el traçat d'una via, sinó que informava únicament sobre les localitats o punts d'aturada per on passava aquesta.

¹⁸ S'ha de recordar que una millar romana equivalia aproximadament a uns 1.481 metres.

que s'hi podien trobar per poder programar millor els viatges (Laurence 1998, 84-94), condiciona enormement les percepcions i les propostes que actualment es poden extreure de les fonts antigues. Així, queda clar que únicament una recerca d'aquestes característiques mai podrà oferir una visió exacta del recorregut de les vies romanes. Per completar-ho és indissoluble l'estudi arqueo-morfològic del terreny, d'on es poden extreure les marques fossilitzades de les vies antigues, així com les estructures arqueològiques que en poden donar informació (Palet 1997; Ariño et al. 2004). A més, juntament amb les *mansiones*, o parades indicades en aquests documents, i de les restes arqueològiques, també contem afortunadament, amb un altre element com són els mil·liaris. Aquests mil·liaris eren fites esculpides en pedra de diferents mides (però sempre amb unes proporcions adequades per ser vistos per un caminant) que es col·locaven en els marges de les vies romanes i indicaven de vegades entre d'altres informacions, qui l'havia manat fer, quina via estava senyalitzant, i en alguns casos, les distàncies amb poblacions properes, amb elements geogràfics o la distància del mil·liari amb l'origen o el final de la via, el *caput viae*¹⁹ (Calzolari 2002).

El pas del temps i les contínues còpies i reformes que varen patir tots aquests documents escrits els van anar 'deformant', fet que s'ha de tenir en compte alhora d'abordar aquests tipus de documents i la realitat que ens mostren. Tot i les derivacions toponímiques que segur van patir aquestes *mansiones* en aquests documents i en les seves posteriors còpies, l'arrel dels seus noms encara deixa traslluir els diversos orígens que aquests podien tenir. D'aquesta manera, podem trobar topònims relacionats amb antropònims, com *Cilniana* o *Semproniana*, altres de relacionats elements geogràfics, com *Tria Càpita*, o *Summum Pyrenaeum*, amb influències naturals, com *Pinon* o *Oleastrum*, o relacionats amb la possible funció de la *mansio*, *Ad Fines* o *Stabulum Novum*.

Dins dels itineraris que s'han utilitzat, malauradament no s'hi troben indicades les diferents categories de *mansiones* que sabem que existien i que es podien localitzar en altres manuscrits de característiques semblants²⁰. Tot i així, depenent dels topònims que

¹⁹ Segurament aquests es podrien relacionar amb la senyalització viària actual, on es pot trobar informació sobre la destinació, les properes parades i les distàncies fins a la localització de destí.

²⁰ Aquest és el cas de l'itinerari Burdigalense, que no comprèn el territori català perquè es refereix a una via que comunicava Roma amb 'Terra Santa', però que en la seva representació apareixen diferenciades, de major a menor categoria les parades, *civitas*, *mansiones* i *mutationes*. Aquestes diferències semblen estar lligades a les categories de les *statio*s d'aturada necessàries per mantenir el servei del *Cursus Publicus*. Aquest servei era

trobem en les nostres *mansiones*, i sempre entenent que només poden ser conjetures, podem pensar que centres com *Gerunda*, *Barcino*, *Tarraco* o *Ilerda* segurament coincidiren amb punts d'aturada de màxima importància (les *civitates*), mentre que altres *mansiones* com *Stabulum Novum* o *Pinon*, deuriem representar únicament llocs d'aturada pel descans de viatgers i mitjans de transport, abeuradors per als cavalls o estacions d'aturada d'aquest estil, les conegudes com *mutatios*. Alhora, creiem que els topònims que feien referència a *fundus* o *praedius* particulars, i vinculats pel seus topònims a famílies importants amb connexions amb Roma, segurament es trobarien en una categoria intermèdia, les *mansiones*²¹.

3.1.1.1. Les Fonts Literàries

Dins la producció literària clàssica es troben diverses referències als mitjans i les vies de comunicació en el món antic a la Península Ibèrica. Segurament, la notícia més antiga referent a la nostra geografia que ha arribat conservada fins als nostres dies i que faci referència a les vies de comunicacions en el territori de l'actual Catalunya es troba en l'autor sicilià Timeu, escriptor del segle IV – III aC en la seva obra *De Mirabili Auscultaciones* (Timeu, *De Mirab. Ausc.*, 85). En aquest passatge parla del Camí d'Heracles (*Ὀδὸς Ἡράκλεια*), on el defineix com un camí que uneix Itàlia amb la Cèltica, i els Ibers. El següent autor que en la seva obra també fa referència als territoris estudiats és Polibi, que va viure entre els anys 200 – 125 aC. Aquest autor, en diferents fragments del llibre III^{er} de la seva obra *Història*, parla de les distàncies que separaven diverses ciutats i elements geogràfics, com l'Ebre, l'antic *Iber* i la colònia d'Empúries (Plb. III, 39), o dels camins emprats per les tropes romanes utilitzant la ruta marítima més propera a la costa i la via terrestre litoral (Plb. III, 95). Ciceró, en un dels seus discursos (Ciceró, *In Vatiniium*, 12) també fa una referència a la preferència dels viatgers a la ruta terrestre

l'utilitzat per comunicar les diverses regions de l'Imperi Romà de manera que sobretot les notícies importants (com la mort d'un Emperador, la declaració d'una guerra...) tardessin molt poc temps, normalment pocs dies, en arribar des d'un extrem de l'Imperi fins a un altre. El manteniment d'aquest servei de transport a través de vies i punts d'aturades també era utilitzat per certa part de la població principalment per alts càrrecs públics de les províncies, sempre amb el consentiment escrit de l'Emperador (Kolb 2001).

²¹ Es creu poder establir certes diferències entre cadascuna d'aquestes categories de *statio*s, així la *mutatio* únicament respondria a un establiment on poder fer un canvi de cavalls i prendre un mos, però on possiblement no hi hagués unes instal·lacions d'allotjament gaire luxoses. La *mansio* en canvi, segurament ja comptaria amb unes grans infraestructures, tant per albergar a un gran nombre de cavalls, com per donar un cert confort als clients, on es podria comptar amb moltes estances per al descans i amb termes per poder gaudir de banys càlids. Finalment, un altre tipus de categoria la formarien aquelles que feien referència a una ciutat. En aquest cas, l'edifici d'alberg ens és desconegut, però estaria relacionat amb l'oferta pública de la ciutat (Chevalier 1997; Amich/Casas 1997).

davant de la ruta coneguda per anar de Roma a la península ibèrica per mar. La següent referència a itineraris terrestres que es pot trobar en les fonts clàssiques ens la ofereix Juli Cèsar (*Civ. II*, 21, 5) quan comenta la ruta que va recórrer amb els seus soldats entre *Tarraco* i *Narbona*, escollint el traçat terrestre al marítim:

“...surt de Tarragona i arriba per terra a Narbona, i des d’allà a Marsella.”

El mateix personatge ofereix altres passatges dins la seva obra sobre les rutes que eren utilitzades per desplaçar-se per l’Imperi, i per la Península Ibèrica (*Caes. Civ. I*, 73, 2):

“Hi havia un camí, si volien tornar a Ilerda; un altre si es dirigien cap a Tarraco (segurament des *Barcino*).”

Altres referències que apareixen també en altres autors del s. I aC com Dió Casí a la seva *Historia Romana* (XLI, 24) fent referència a l’itinerari que va fer Juli Cèsar, o a Nicolau Damascé a *Vita Augusti* (10-11) sobre el viatge d’August.

Amb posterioritat a les reformes que fa August en el sistema viari peninsular, es pot trobar que un dels autors que més referències ha deixat sobre els elements viaris que es trobaven en el territori estudiat va ser Estrabó (*III/IV*). En els seus llibres III i IV, de la seva obra *Geographia*, s’hi troben referències als Trofeus de Pompeu i al Temple d’Afrodita Pirenaica (*Str. IV*, 1, 3): a la longitud de la costa (*Str. III*, 4, 1). Però potser el passatge més conegut d’Estrabó fent referència a la Via Augusta sigui la seva descripció del recorregut des dels Pirineus (*Str. III*,4,9):

“El litoral s’estén des d’allí fins al santuari d’Afrodita Pirena, que és el límit d’aquesta província amb la ibèrica. No obstant, alguns diuen que la frontera entre Iberia i la Cèltica es troba on està erigit el Trofeu de Pompeu.” (*Str. IV*, 3)

“Des de la riba de l’Iber fins al Pirene i els Trofeus de Pompeu, mil sis-cents (estadis), i la habiten uns quants pobles edetans...” (*Str. III*, 3, 1).

“Alguns ocupen tanmateix les estivacions del Pirene fins als Trofeus de Pompeu, per on passa d’Itàlia a l’anomedada Ibèria exterior i principalment la Bètica. Aquesta via de vegades s’acosta al mar i de vegades s’hi allunya, sobretot en els seus trams

occidentals. Condueix fins a Tarraco des dels Trofeus de Pompeu a través del Camp Iuncarion, Seterras i el camp de Marathon, perquè produeix fonoll en abundància, i de Tarraco al pas de l'Iber per la ciutat de Dertosa;” (Str. III,4,9)

Coetani d'Estrabó, Titus Livi a la seva obra que tracta sobre la història de Roma, també va incloure en els seus escrits algunes referències a la geografia viària de la Península Ibèrica (Liv. XXI, 60,1-3). L'arribada d'Escipió al port d'Empúries, i el trajecte de les tropes per l'interior de la península (Liv. XXVIII,3,5), o el reclutament de tropes properes a la via de *Tarraco a Castulo* (Liv. XXVIII,13,4), són clars exemples d'aquestes referències que ha deixat l'historiador.

“El propi Escipió, sortint de Tarraco i reclutant petits contingents d'aliats que viuen a prop de la via, va arribar a Càstulo” (Liv. XXVIII,13,4)

Ja entrant en autors del segle I dC, un dels més destacats és Plini, que en la seva *Historia Natural*, cita en dues ocasions l'existència dels Trofeus de Pompeu (H. N. III, 3, 18; VII, 26, 96).

“La antiga forma de la Hispania Citerior, com la de moltes províncies, ha canviat una mica, ja que Pompeu el Gran en els trofeus que erigí en el Pirineu assegurava que havien estat sotmeses per ell...” (H. N. , III, 3, 18)

“Acte seguit va passar a Occident i en els trofeus erigits en el Pirineu va assignar a la seva victòria les vuit-centes setanta sis poblacions situades des dels Alps fins als confins d'Hispania” (H. N., VII, 26, 96).

Finalment, també s'hauria de parlar del poeta Marcial, originari de *Bilbilis*, i coneixedor, per tant, de part de la geografia ibèrica, comenta en un dels seus textos l'existència d'una via *Tarraco i Caesar Augusta*:

“...i en una trajectòria fàcil i impulsada pels vents favorables arriba a l'alçada de la hispana Tarraco. Des d'allà un vehicle et portarà ràpidament i potser en la cinquena jornada veuràs l'alta Bilbilis i el teu Jaló.” (Mart. Ep. X, 104)

3.1.1.2. *Itineraris Antics*

Cronològicament, els primers documents que fan referència a les vies terrestres que travessaven Catalunya són els Vasos Apol·linars, o també coneguts com els Vasos de Vicarel·lo, localitat on varen ser trobats. Aquests vasos es van descobrir l'any 1852 durant unes excavacions a la ciutat de Vicarel·lo, població italiana propera a Roma, on en època romana es localitzaven les termes d'*Aquae Apollinares*. Es creu que un viatger de Gades les va llançar al fons de les aigües termals en senyal d'ofrena, i representarien una rèplica en miniatura d'algun tipus de columna construïda a Gades amb la finalitat d'indicar el camí als viatgers²².

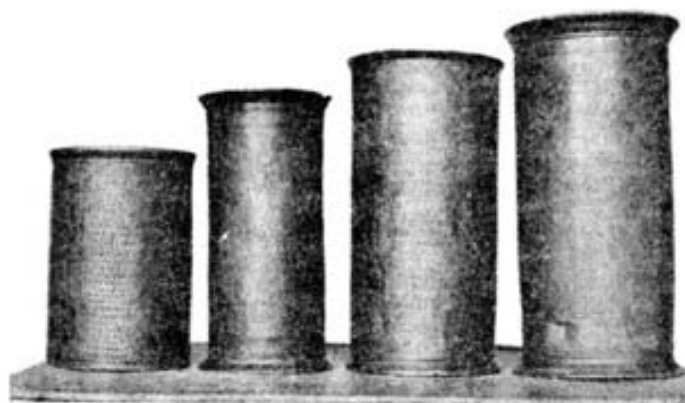


Fig 34. Imatge dels quatre vasos de Vicarello.

Són vasos completament cilíndrics, fabricats en plata i destaquen per tenir la seva superfície gravada amb l'itinerari entre Gades i Roma. La disposició del text és molt semblant en els quatre vasos, i consta de 4 columnes on s'hi troben en cadascuna el nom de 24 o 26 parades o etapes de les 104 o 110 que es trobaven en aquests itineraris, així com les respectives distàncies entre elles expressades en milles (*m.p.* en el text que s'ha interpretat com a *millie passum*, és a dir mil passes que equivaldrien a 1481 metres). En total s'hi troben, com hem comentat, entre 104 i 110 *mansiones* a cada vas, fet que els diferencia entre ells, i representen un itinerari de 1840 milles amb una mitjana de 17 milles (o 25,7 km.) entre cada *mansio*. Segons els experts, aquests vasos es poden datar entre les èpoques d'August i de Tiberi²³, fixant-se sobretot en els topònims que hi

²² La proposta d'interpretació d'aquests vasos com a elements votius, acceptada des de la proposta feta per Marchi (1852) on ja es van considerar com una ofrena al Déu Apol·lo, ha creat però, certa controvèrsia (Heurgon, 1952, 39-52; Balil 1953, 187-189) donada la manca d'elements de dedicació religiosa al Déu Apol·lo o a la *Salus Apollinares* i donada també la direcció de l'itinerari, que no condueix a Vicarel·lo sinó a Roma.

²³ Publicats immediatament després del seu descobriment per Marchi el 1852, va ser fins l'obra d'Heurgon (1952, 39-50) la que més havia aprofundit sobre la seva significació i cronologia. Aquest autor proposava una

apareixen, així com per la ruta que assenyalen. Un recent treball de Gasperini (2008) ha proposat una datació molt més tardana, entorn del segle III dC, basant-se en l'estil epigràfic del seu contingut.

ITINER	ARIVM	AGADES	ROMAM
ADPORTVM XXIII	VALENTIAM XX	AMBRVSSVM XV	PAMBRVM XX
HASTAM XVI	SAGYNTVM XVI	NEMAVSVM XV	PLACENTIAM XVI
VGIAM XXVII	ADNOVLAS XXIII	VGERNVM XV	FLORENTIAM XV
ORIPPVM XXIII	ILDVM XXII	ARELATA VIII	PARMAM XXV
HISPALIM VIII	INTIBILIM XXIII	ERNAGINVM VI	LEPIDVMREGIVM XXVIII
CARMONEM XXII	DERTOSAM XXVII	CLANVM VIII	MVTINAM XVII
OBVCLAM XX	SVBSALTVM XXXVII	CABELLIONEM XII	BONONIAM XXV
ASTIGIM XV	TARRACONEM XXV	APTAMIVLIAM XII	CLATERNVM X
ADARAS XII	PALFVRIANAM XVI	CATVIACIAM XII	FORVMCORNELI XIII
CORDVBAM XXIII	ANTISTIANAM XIII	ALAVNIVM XVI	FAVENTIAM X
AD X X	ADFINES XVII	SEGVSTERONEM XXIII	FORVMLIVI X
EPORAM XVII	ARRAGONEM XX	ALABONTEM XVI	CESENAM XIII
VCIESEM XVIII	SEMPRONIANA VIII	VAPPINCVM XVIII	ARIMINVM XX
ADNOVLAS XIII	SETERRAS XXIII	CATVRIGOMAGVM XII	PISAVRVM XXIII
CASTVLONEM XIX	AQVIS VOCONTIS XV	EBVRODVNVVM XVIII	FANVMFORTVNAE VIII
ADMORVM XXIII	GERVNDAM XII	RAMAM XVII	FORVMSEMPRONI XVI
II SOLARIA XIX	CILNIANAM XII	BRIGANTIVM XVIII	ADCALEM XVIII
MARIANA XX	IVNCARIAM XV	DRVANTIVM XI	HESIM XIII
MENTESAM XX	IN PYRAENEVM XVI	SEGVSIONEM XXIII	HELVILLVM X
LIBISOSAM XXIII	RVSCINONEM XXV	OCELVM XXVII	NVCERIAM XV
PARIETINIS XXII	COMBVSTA VI	TAVRINIS XX	MEVANIAM XIX
SALTIGIM XVI	NARBONEM XXXII	QVADRATA XX	ADMARTIS XVI
ADPALEM XXII	BAETERRAS XVI	RIGOMAGVM XVI	NARNIAM XVIII
ADARAS XXII	CESSERONEM XIII	CVTTIAS XV	OCRICLO XII
SAETABIM XXVIII	FORVMDOMITIXVIII	LAVMELLVM XIII	ADXX XXIII
SVCRONEM XVI	SEXTANTIONEM XV	TICINVM XXI	ROMAM XX
SVM	MP X	DCCC	XXXX∞

Fig 35. Transcripció del primer vas de Vicarel·lo en les seves quatre columnes. En requadre vermell les mansions del territori de Catalunya.

Les diferències entre ells són mínimes, les variacions en les *mansiones* només es donen en dos casos, les de *Semproniana* (que apareix en el vas n°1) per *Praetorio* (que apareix en els altres tres vasos) i la *mansio* de *Tria Capita* (que només apareix en el tercer, el considerat més correcte)²⁴. Les altres variacions que es donen en els vasos es centren sobretot en canvis en la grafia de les *mansiones* que poden variar ostensiblement i la distància entre elles, que poden variar fins a 4 *m.p.* A continuació s'adjunta la transcripció que en fa Pallí (1985, 68-69), tant dels topònims de les *mansiones* situades al territori de l'actual Catalunya, com de les distàncies que les separen en milles (taula 1).

datació d'època d'August per als tres primers vasos descoberts, sent el Ier posterior al IIon i IIIer, mentre que datava el IVrt descobert l'any 1863, a finals del govern d'August o inicis de Tiberi. Posteriorment Balil (1953, 187-189) un any després, va recollir les teories proposades tant per Marchi, com per Heurgon o Desjardines (1876), representant segurament una de les propostes més complertes que es poden torbar actualment.

²⁴ Les particularitats d'aquests casos estan explicats en un apartat posterior.

<i>Vas de Vicarel·lo I</i>	<i>Vas de Vicarel·lo II</i>	<i>Vas de Vicarel·lo III</i>	<i>Vas de Vicarel·lo IV</i>
In Pyreneum	In Pyreneum	In Pyreneum	In Pyreneum
16	16	16	16
Juncariam	Juncariam	Juncariam	Juncariam
15	15	16	12
Cilniam	Cilniana	Cilniana	Cinniana
12	11	12	10
Gerundam	Gerunda	Gerunda	Gerunda
12	12	12	12
Aquis Vocontis	Aquis Voconi	Aquis Voconis	Aquas Voconias
15	15	15	15
Seterras	Siteras	Saeterras	Baeteras
25	15	15	16
	Praetorio	Praetorio	Ad Praetorium
	17	17	17
Semproniana			
9			
Arragonem	Arragone	Arragone	Abragone
20	20	20	20
Ad Fines	Ad Fines	Ad Fines	Ad Fines
17	17	17	17
Antistianam	Antistiana	Antistiana	Antestiana
13	16	13	13
Palfurnianam	Palfurnianam	Palfurnianam	Palfurnianam
16	16	16	16
Tarraconem	Tarraconem	Tarraconem	Tarraconem
25	25	25	25
Sub Saltum	Sub Saltum	Sub Saltum	Sub Saltum
37	37	20	37
		Tria Capita	
		17	
Dertosam	Dertosam	Dertosam	Dertosam

Fig 36. Transcripció del contingut dels 4 vasos de Vicarel·lo en el seu trajecte pel territori estudiat. Pallí (1985, 68-69).

De l'observació d'aquesta taula es pot observar com es reflecteixen els diferents canvis que es donen entre els vasos. D'aquesta manera, es veu com la *mansio Semproniana* (Granollers) dona pas a una *mansio* diferent, *Praetorio* (Llinars del Vallès), alhora que apareix una nova *mansio*, *Tria Capita*²⁵. Les variacions entre els quatre vasos són mínimes

²⁵ La localització de cada *mansio*, així com la bibliografia específica sobre cadascuna d'elles es troben dins d'aquest treball en un capítol posterior, per tant la localització actual d'aquestes *mansiones*, expressada entre parèntesi en aquest apartat és únicament una proposta justificada posteriorment, encara que en la major part dels casos no s'han localitzat en el nostre territori cap tipus de restes arqueològiques suficientment clares com per catalogar-les sense cap tipus de dubte com una *mansio*.

i gràcies a aquestes s'han pogut proposar diferents datacions, ja siguin absolutes o relatives, per a cadascun d'ells. Tant en aquests vasos, com en la resta dels Itineraris antics, l'aparició o la manca d'una determinada *mansio* ha generat en alguns casos nombrosa bibliografia intentant explicar canvis en patrons econòmics, o la pèrdua i l'augment d'importància tant econòmica com política d'algunes zones o d'alguns centres urbans²⁶. És possible que l'aparició de la *mansio Tria Capita*, en el cas concret dels Vasos de Vicarel·lo, únicament vingui donada per la necessitat d'incloure una estació d'aturada entre les *mansiones* anterior i precedent separades per 37 *m.p.* (la mitja és de 17) segurament en relació amb la distància que podia recórrer un carruatge durant un jorn de viatge, aproximadament un màxim de 40 km.

Amb una datació aproximada posterior a l'aparició dels vasos de Vicarel·lo, han arribat fins als nostres dies altres documents que també ens han ajudat a la interpretació i reconstrucció de la xarxa romana de les vies terrestres que passaven per la geografia catalana. Seguint un ordre cronològic, els següent document que s'hauria de tractar es recull en l'*Itinerarium Provinciarum Antonini Augusti* (Fig. 37). D'aquest document se n'han conservat diversos manuscrits realitzats entre els segles VII i XVI, còpies d'un original datat en l'època de l'emperador Dioclecià (243-313 d.C.), segurament entre els anys 280 i 290 d.C. S'accepta actualment aquesta proposta per la localització de diferents topònims que per la seva datació fan impossible una cronologia anterior, com poden ser *Diocletianopolis*, *Maximianopolis*, *Perinthus Heraclea*, o pels *cognomina* de legions com *Trosmis Leg. I Jovia* o *Novioduno Leg. II Herculia*²⁷. Segons els últims estudis (Bosio, 1983, 147-167) es creu que aquest document estaria inspirat en un mapa baix imperial que seguiria el model de l'*Orbis Pictus* compilat en època del govern d'August i que es podia observar en el Camp de Mart de Roma. Sobre la funció d'aquest *Itinerarium*, s'han proposat diverses teories, des de la funció de document oficial, passant per un document privat, o de caràcter militar o administratiu. Kubitschek (1916, 2336) li atorga una funcionalitat de caràcter privat, allunyat del paper oficial que li atorguen els altres investigadors, sobre el caràcter militar d'aquest document, podem destacar l'obra de Miller (1916, LIV),

²⁶ Com es veurà més endavant, un clar exemple pot ser l'aparició de la *mansio* de *Barvenone* i el canvi de ruta que proposa, deixant l'itinerari de l'interior, reflectit en els Vasos de Vicarel·lo, per un de més proper per la costa, documentat en diversos mil·liaris a la costa del Maresme.

²⁷ Aquesta informació està extreta directament de l'obra de Pallí, referenciant l'obra de Miller. *Itineraria Romana* (Stuttgart, 1916, LIV). Alhora aquesta datació és utilitzada per altres historiadors com Berchem (1937, 180-181) per justificar la seva funcionalitat, en aquest cas pel cobrament d'impostos, ja que en aquests anys finals del segle III d.C. coincideix la reorganització de l'annona de Dioclecià.

seguida per Roldán Hervás (1975, 19-101) en relació al territori peninsular. D'aquesta manera, Pallí (1985, 50-56) recull, entre d'altres, la proposta de Roldán, que creu que les principals rutes que s'hi descriuen conduïen als territoris on es trobaven localitzades certes legions, com per exemple la *Legio VII Gemina, Asturica* i *Castulo*, a la Península Ibèrica²⁸.



Fig 37. Fragment de l'Itinerari d'Antoní

Els itineraris recollits en aquest document que fan referència al territori objecte d'estudi són l'I, el II i el XXXII, segons Wesseling. L'itinerari II, descriu la ruta entre els Pirineus i el sud peninsular, mentre que els altres dos itineraris fan referència a la via que des dels Pirineus i des de Tarragona, es dirigien cap al nord-oest. Exceptuant l'itinerari I, a la resta de documents les distàncies entre mansions és relativament curta. Únicament en l'I es documenten distàncies entre les 50 i 60 milles.

<i>Itinerari II</i>	<i>Itinerari I</i>	<i>Itinerari XXXII</i>	<i>Tabula de Peutinger</i>
Sumo Pyireneo	Ad Pirineum	Terracone	In Pyreneum
16	16	17	4
Juncaria	Juncaria	Ad Septimum Decimum	Deciana
15	17	13	12
Cinniana	Gerunda	Ad Novas	Juncaria
24	47	18	15
Aquis Voconis	Barcenone	Ilerda	Cemuana
15	51		12
Seterras	Stabulo Novo		Ce(ru)nda
15	24		12
Praetorio	Tarracone		(Aquis) Voconis

²⁸ Per més informació sobre les diferents propostes que s'han fet sobre l'origen i la funcionalitat de l'*Itinerarium Provinciarum Antonini Augusti*, consulteu l'apartat que hi dedica Pallí a la seva obra (Pallí 1985, 50-56).

17	62
Barcenone	Ilerda
20	
Fines	
17	
Antistiana	
13	
Palfurinana	
17	
Terracone	
21	
Oleastrum	
24	
Traia Capita	
17	
Dertosa	
27	
Intibili	

Fig 38. Taula amb les rutes situades en territori català de l'Itinerari d'Antoní i de la Tabula de Peutinger.

Un altre document utilitzat en l'estudi de les vies és sens dubte la Tàbula de Peutinger (fig.39). Aquest document és una còpia manuscrita del segle XIII d'un document anterior, datat amb gairebé total seguretat entorn del s.III dC.²⁹, i que rep el nom del propietari que la posseïa entre els s.XV i XVI. Aquest document és un mapa de format molt allargat (6,82 metres x 0,60 metres) en el que originàriament apareixia tot l'Imperi Romà des de Xina fins a Gran Bretanya, encara que actualment la part d'Hispania està parcialment destruïda. En aquest mapa apareixen representats els principals elements geogràfics com muntanyes, rius i llacs, així com les ciutats, les vies i les *mansiones*, i on s'inclou, a més, la distància que separava aquestes *mansiones*. Del text conservat que més interessa en aquest treball, destaquen les *mansiones* de *In Summo Pyreneo*, *Declana* (III), *Juncaria* (XII), *Cemuana* (XV), *Ce(ru)nda* (XII), i *(Aquis) Voconis* XII (fig.8). Pel que fa a la resta de *mansiones* que segur es trobarien representades en aquest document, diversos especialistes han utilitzat la informació recollida en un altre

²⁹ Tot i que actualment, la majoria d'investigadors la situen en el segle III dC., hi ha hagut força discussions sobre la seva cronologia. Així, Kubitschek (1919) proposa una datació entorn dels anys 365-366, Cuntz (1894, 506 i ss) entorn del 170, o Desjardins (1876, 79-80) que va proposar una redacció en diferents etapes, sis concretament entre el govern d'August i l'any 1265, data del manuscrit de Colmar, amb incorporacions de clara detecció.

document, l'Anònim de Ravenna, segurament coetani d'aquest, per completar-lo³⁰. La utilització d'aquest altre document es justifica per l'origen d'ambdós documents, segurament un manuscrit vinculat en el seu origen amb el document que donà lloc a l'Itinerari d'Antoní³¹.

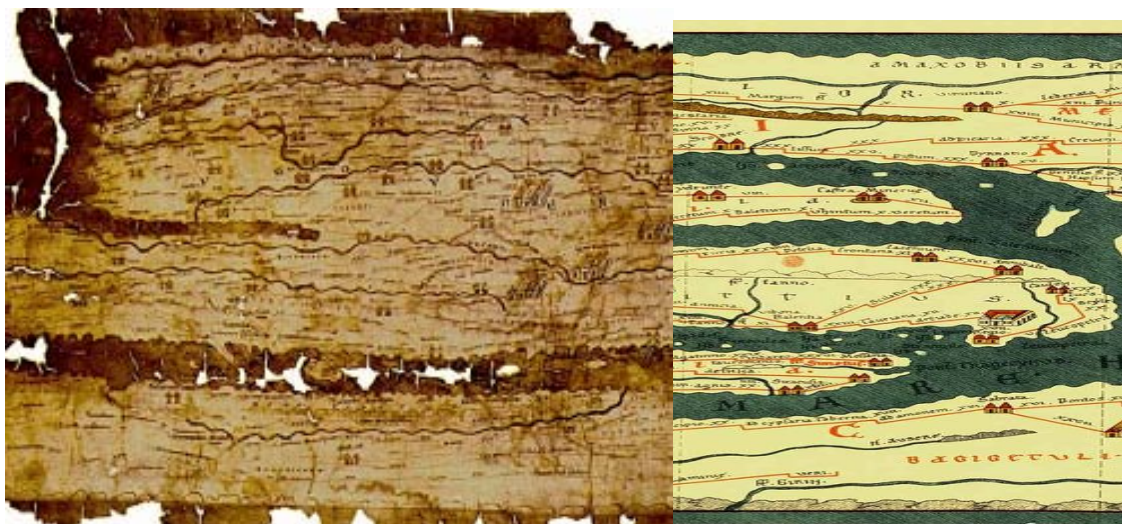


Fig. 39. Fragments de la *Tabula de Peutinger* (foto: Jona Lendering) i reconstrucció.

Finalment, l'últim dels documents importants³² que es tracta en aquest treball és l'Anònim de Ravenna (fig. 40). El manuscrit més antic conegut fins avui en dia es data al s.VII dC. D'autor desconegut, rep el seu nom per ser la ciutat d'origen de l'autor, encara que el document va ser titulat *Cosmografia* per ell mateix. D'aquest text, en destaca la localització de tres vies que creuaven els Pirineus i que creuaven part de la Península Ibèrica. El trajecte per terres catalanes apareix en aquesta obra dues vegades, amb algunes diferències entre elles. En aquest document, a diferència de tots els altres exposats fins ara, no apareixen les distàncies entre les *mansiones*, fet que en dificulta la seva localització, encara que gràcies a les coincidències en les *mansiones* amb els altres manuscrits aquí explicats, segueix sent d'interès per les distàncies en benefici de la inclusió o exclusió d'algunes d'aquestes *mansiones*. Com s'ha comentat anteriorment, tot

³⁰ El primer en realitzar aquesta reconstrucció fou Miller (1898, V) que com hem dit es va inspirar en l'Anònim de Ravenna, encara que no va poder incloure les distàncies que separen les *mansiones* degut a que en aquest segon document no hi són presents. En aquesta reconstrucció, Miller va copiar fins i tot les errades que es troben en l'Anònim, com molt bé observa Pallí en la seva obra (1985, 58).

³¹ Per Kubitschek (1916, 2336), la font originària tant d'aquests dos documents com de l'Itinerari d'Antonini Augusti és la mateixa, però amb modificacions posteriors que generaren els errors.

³² Han aparegut altres documents amb fragments d'itineraris que transcorrien pel territori estudiat com la Tègula de València, però que donada la poca variació de recorregut que oferien s'ha decidit no incloure en aquesta descripció.

sembla indicar que les fonts que va utilitzar l'autor d'aquest document semblen ser les mateixes que les utilitzades per confeccionar la Tàbula de Peutinger, d'aquesta manera podríem establir que el document que va donar lloc tant a la Tàbula Peutinger com a l'Anònim de Ràvena tindria com a document original el mateix en el que es va inspirar l'autor de l'Itinerari d'Antoní.

<i>A. Ravenna (IV, 42)</i>	<i>A. Ravenna (V, 1-3)</i>
	Pyreneum
Diciana	Decinana
Juncaria	Juncaria
Cinniana	Ciniana
Gerunda	Gerunda
Aquis Voconis	Aquis Bocconis
Steras	Colonia Burcino
Barcelona	Seterram
Pretorium	Pretorium
Arragona	Aragona
Fines	Fines
Antistiana	Ancistiana
Palturia	Palturiana
Tarsagona	Tarraconem
Saguntum	Saltum
Pinos	Pinon
Orea Capita	Trea Capita
Dertusa	Dertosa

Fig 40. Taula amb les *mansiones* de l'Anònim de Ravenna.

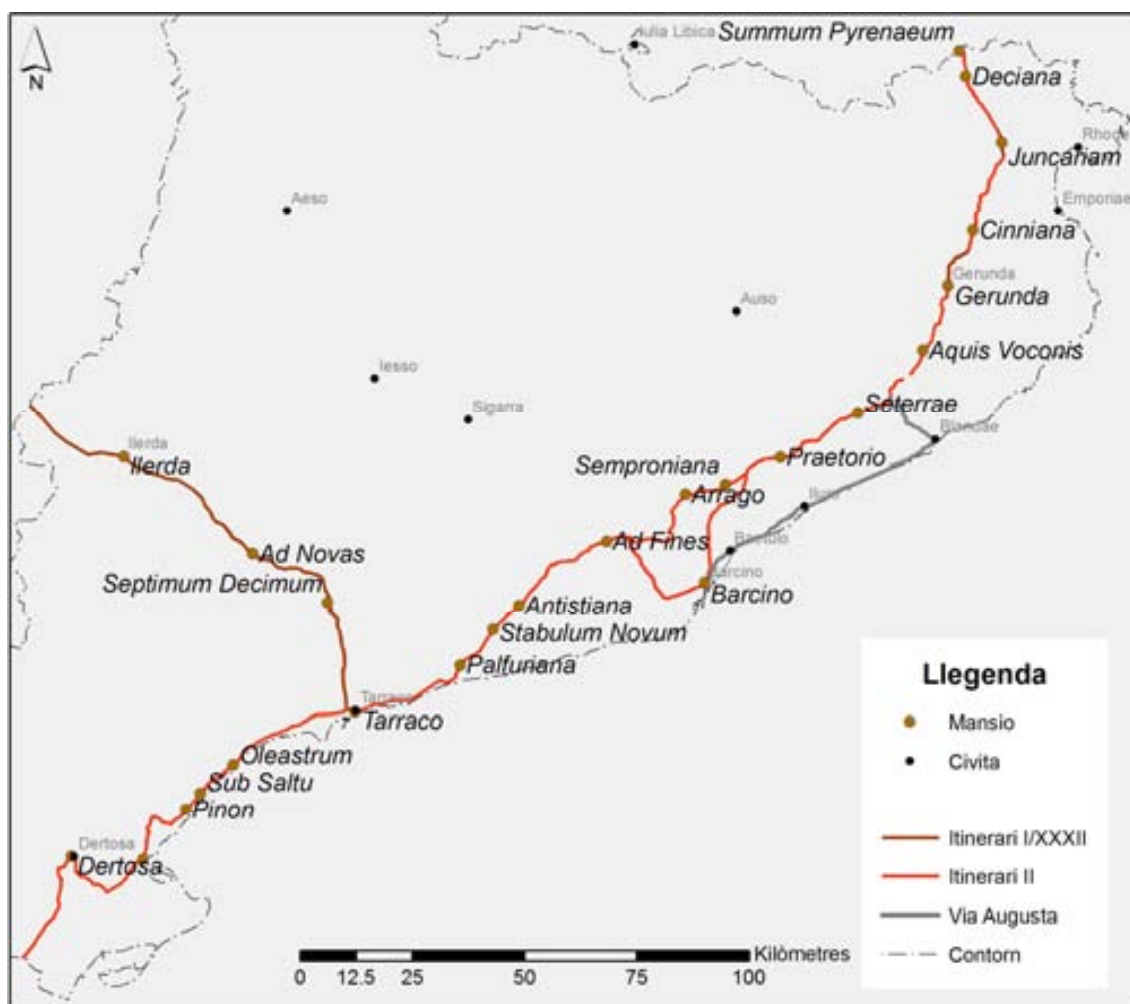


Fig 41. Esquema dels dos Itineraris que transcorrien per terres catalanes i les seves mansions corresponents.

3.1.1.3. Els Mil·liaris³³

Com s'ha comentat en aquesta introducció, un altre dels elements que han servit per definir quins eren els traçats més probables de les vies estudiades ha estat la localització *in situ* de mil·liaris, que com actualment fan les senyals de trànsit, identificaven la via en la que es trobaven i en molts casos cap a on es dirigien i d'on venien aquestes mateixes vies. Un dels millors treballs que s'ha realitzat fins ara sobre els mil·liaris dins del territori objecte d'aquest estudi ha estat l'obra de Joaquín Lostal Pros³⁴, de la que s'ha extret la major part de la informació recopilada. Per poder descriure'ls amb una major facilitat, s'han classificat seguint un ordre estrictament

³³ Recopilació realitzada fins a l'any 2006.

³⁴ Lostal Pros (1992). *Los miliarios de la Provincia Tarraconense*. Institución Fernando el Católico. Zaragoza. 1992.

alfabètic de la població on varen ser trobats, seguits de la província i dels anys proposats de datació.

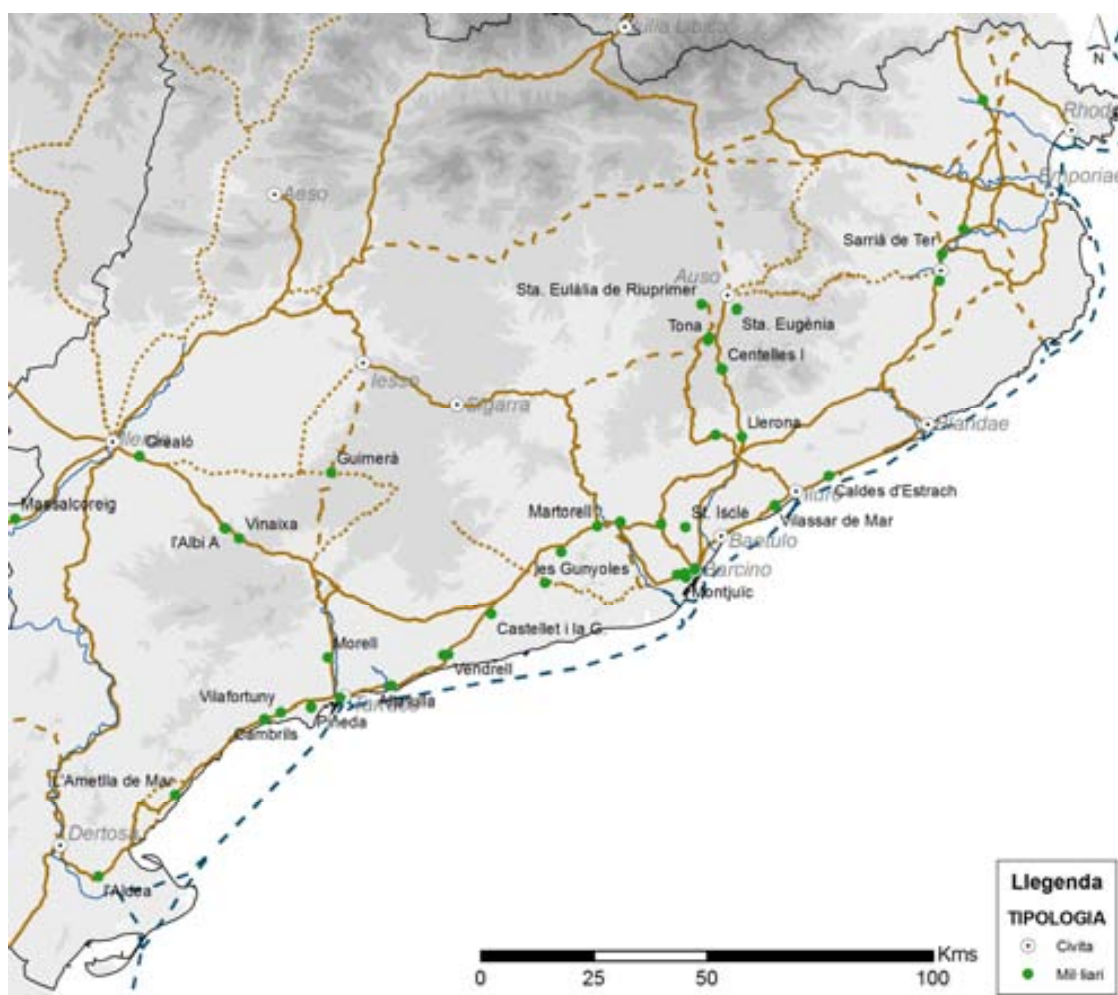


Fig 42. Mapa de Catalunya amb la ubicació dels mil·liaris documentats.

L'Aldea. Tortosa (Tarragona) 32-33 d.C.

Aquest mil·liari fou descobert a principis del segle XIX pel viatger francès Laborde que en va fer una breu descripció, però no va ser fins al 1868 quan F.Fita el redescobrí en el Camí dels Judeus, molt a prop de l'ermita de Ntra. Sra. de L'Aldea, al Sud del municipi homònim. Lostal Pros el data amb precisió entre l'1 de juliol de l'any 32 i el 30 de juny del 33 dC, quan Tiberi va rebre la trentaquatrena Tribunicia Potestat. Tot i això, també apunta a la possibilitat de que pertanyi a l'emperador Claudi seguint la teoria de Mayer/Rodà, encara que ho creu improbable. Finalment es pot dir que aquest mil·liari es relacionaria amb la senyalització de la Via Augusta indicant la distància entre

la seva situació i *Summo Pyreneo*, de 231 milles (que en el text conservat ens indica CCX···). CIL II 4952

Altafulla (Tarragona)

Localitzat lleugerament desplaçat de la seva situació original, aquest mil·liari es va trobar al costat de la carretera N-340 al seu quilòmetre 255 aproximadament, dins dels terrenys d'un restaurant. És un mil·liari anepígraf, raó per la qual ha estat impossible la seva datació ni contextualització, encara que la seva situació geogràfica el fa vincular-lo amb la senyalització de la Via Augusta al seu pas pel territori entre les *mansiones* de *Palfurniana* i *Tarraco*.

L'Ametlla de Mar (Tarragona) 120 aC - 150 aC.

Va ser descobert l'any 1965 en una finca en el terme municipal d'aquesta població. Per les seves característiques físiques i per les característiques paleogràfiques del seu text, Lostal Pros el classifica d'època republicana sense cap tipus de dubte, fins i tot d'una època molt primerenca, potser entre el 120 aC i mitjans dels s.II aC, fet que el converteix en el mil·liari més antic d'*Hispania* descobert fins avui. Per tant, aquest mil·liari testimonia la construcció o el condicionament de la via romana que es va superposar a la Via Hercúlea.

Aitona (Lleida) -

Actualment declarat 'perdut o desaparegut' es tenen notícies de la localització d'un mil·liari al terme municipal d'Aitona datat per R.Pita d'època d'August. La manca d'un registre del text, ni d'un dibuix o fotografia, fa que no sigui possible cap més interpretació. Tot i això, donada la seva situació geogràfica, aquest mil·liari podria vincular-se amb la via que des de *Dertosa* es dirigia cap a *Ilerda* passant per les poblacions de Flix, Ascó i Mequinensa (la via 30 d'aquest treball). IRC II 93

Barcelona 8-7 aC // 231-217 dC // s.IV dC// s.IV dC // -

En el terme municipal de Barcelona s'han localitzat al llarg d'aquestes últimes dècades un bon conjunt de mil·liaris, degut segurament a l'importància de la colònia d'August.

D'entre aquests, seguint un ordre cronològic de datació, el primer que es troba és un mil·liari d'època d'August. Es va trobar l'any 1961 durant l'excavació del Museu d'Història de la Ciutat de Barcelona formant part del farciment de la torre Baix Imperial. La datació d'aquest mil·liari es situa entre els anys 23 i 6 aC, en època d'August, i fins i tot Lostal Pros concentra la datació entre els anys 8 i 7 aC. Es pot dir a més, que la seva situació es deuria trobar en un punt nord-oriental de la ciutat, molt proper a la costa lligant d'aquesta manera amb l'itinerari de la Via Augusta al seu pas per *Barcino*. IRC I 184

A l'època de l'emperador Caracal·la pertany el següent mil·liari localitzat a les rodalies de la colònia de *Barcino*, més concretament a la població actual d'Hostafrancs. Va ser localitzat l'any 1888 pel rector de la parròquia de la població, i estudiat i ressenyat per F.Fita a la mateixa època. Es tracta d'un mil·liari datat exactament entre els anys 213 i 217 dC, anys del seu quart consolat, i que assenyalava la Via Augusta en el seu tram d'entrada a la colònia de *Barcino* per la seva porta occidental. CIL II Suppl. 6242 / IRC I 185

El tercer mil·liari situat al terme municipal de *Barcino*, a la zona de Montjuïc, no es pot datar donada la multiplicitat d'atribucions que són possibles amb la transcripció epigràfica conservada. Actualment és un mil·liari desaparegut, encara que se n'han conservat les transcripcions i dibuixos de Pujades. Tot i això, sembla que amb la presència de la fórmula senyorial *D N*, és possible segons Lostal Pros determinar una cronologia aproximada d'entorn al s. IV dC, entorn del Dominat. La localització d'aquest mil·liari, a la zona de Montjuïc, ens indica que possiblement senyalaria el pas de la Via Augusta al seu pas per aquest territori. CIL II 4955 / IRC II 186

La notícia d'un quart mil·liari, actualment també desaparegut, va ser recuperada per Mayer en un manuscrit de la Real Academia de Bellas Artes de San Jorge. Únicament es pot dir que cronològicament es relaciona amb el mil·liari anterior, situat entorn del Dominat (s.IV dC), i que donat el pràcticament segur desplaçament del mil·liari, no es pot situar geogràficament, tan sols es podria relacionar amb el traçat de la Via Augusta.

El mil·liari descobert a Sants, recuperat tan sols parcialment, no ha aportat testimonis epigràfics, raó per la qual resulta impossible datar. Tot i així, s'hauria de relacionar amb la sortida de la Via Augusta de *Barcino* en direcció a *Ad Fines*. IRC I 187



Fig 43. Mil·liari de Barcelona (IRC I 187). Foto: MHCB

Caldes d'Estrac (Barcelona) s.IV dC

D'aquest mil·liari únicament han arribat notícies escrites. Descobert a finals del s.XVI, al terme municipal de Caldes d'Estrac, Pallí creu que la ubicació originària es trobaria a la confluència dels termes municipals d'Arenys de Mar, Arenys de Munt, Caldetes i Sant Vicenç de Montalt (Pallí 1985, 89). La cronologia proposada per Lostal Pros, no per elements segurs de datació dins del text epigràfic sinó per la comparació amb d'altres mil·liaris, es relaciona amb el govern de Caracal·la. Donada la situació geogràfica de la seva localització aquest mil·liari correspondria al tram de la Via Augusta que transcorria al costat de la línia de la costa, unint les ciutats de *Blandae*, *Iluro* i *Baetulo*. IRC I 182

Cambrils (Tarragona) 43-46 dC // - // -

Al terme municipal de Cambrils es varen descobrir tres mil·liaris relacionats amb la Via Augusta. El primer d'ells, datat en època de Claudi, va ser trobat l'any 1803, al costat del Camí Reial entre Cambrils i Montbrió. Segons el text epigràfic recuperat, aquest mil·liari es dataria entorn dels anys 43 i 46 dC i es relacionaria amb la Via Augusta en el seu tram entre les *mansiones* de *Sub Salu* i *Oleatrum*. CIL II 4954

El segon mil·liari descobert al terme municipal de Cambrils va ser descobert per Vilaseca i Schulten a la dècada dels 50. L'estat de conservació, en molt mal estat, impedeix el seu estudi epigràfic, alhora que tampoc es pot proposar una datació aproximada. Únicament per la localització en el suposat traçat de la Via Augusta,

podem suposar la relació entre mil·liari i la via entre les mateixes *mansiones* que el mil·liari anterior.

Finalment, es va trobar un tercer mil·liari, actualment desaparegut i sense cap tipus de documentació epigràfica, que impedeix la seva datació. Es vincula a la Via Augusta tal i com també succeeix en els dos casos anteriors.

Castellbisbal (Barcelona) -

A la riera de Castellbisbal, remogut del seu emplaçament original i actualment perdut, es va localitzar un mil·liari datat per la seva grafia en l'època baiximperial. Poc més es pot dir d'aquest mil·liari, a part que se suposa estaria vinculat a la Via Augusta al seu pas entre les *mansiones* de *Arrago* i de *Ad Fines*. IRC I 178

Centelles (Barcelona) 248-251 dC // 282-285 dC // 276-284 dC // 286-305 dC // 293-305 dC // -

A la població de Centelles i al seu terme municipal han aparegut sis mil·liaris de diferents èpoques relacionats segurament amb la Via del Congost (via 19) formant el que s'ha catalogat com un '*Niu de mil·liaris*'. Es van descobrir l'any 1842, durant les obres de condicionament dels terrenys propers al Molí de Les Canes, al peu de la Carretera entre Barcelona i Vic. Tots ells es vinculen a la Via del Congost, ja en funcionament en època republicana que unia la població d'*Auso* amb la Via Augusta a l'alçada de la *mansio* de *Semproniana*, des d'on es podien dirigir tant a la colònia de *Barcino*, com a *Iluro*, o seguir la Via Augusta tant cap a *Gerunda* com en direcció a *Tarraco*. Del mil·liari més antic podem dir que es data entre els anys 248 i 251 dC, durant el govern de l'emperador Deci. IRC I 168

El segon mil·liari més antic s'ha datat entre els anys 282 i 285 dC. El text epigràfic en aquest cas ofereix un dubte sobre l'atribució a l'emperador a qui es dedica, ja que podria correspondre tant a l'emperador Car com a Carí. CIL II Suppl. 6345a / IRC I 169.

El tercer mil·liari ofereix més dubtes encara que l'anterior, i la seva adscripció cronològica es decantaria cap a un marc entre els anys 276 i 284 dC. La inscripció epigràfica no permet establir sota el govern de quin emperador es va manar construir el mil·liari, encara que segons Lostal Pros, els emperadors que més s'apropen són Probo, Car, Carí o Numerià. CIL II Suppl. 6345b / IRC I 170

El quart mil·liari de Centelles ha estat atribuït al govern de Maximià, entre els anys 286 i 305 dC. L'adscripció d'aquest emperador bé donada sobretot per la semblança en les Fórmules Imperials del mateix emperador en altres mil·liaris. CIL II Suppl. 6345c / IRC 171

El cinquè mil·liari correspon a l'època de Galeri, és a dir, entre els anys 293 i 305 dC. CIL II Suppl. 6345d / IRC 172

Finalment, l'últim dels mil·liaris localitzats en el '*Niu de mil·liaris*' està declarat desaparegut, i no se'n conserven transcripcions epigràfiques fet que impedeix qualsevol adscripció cronològica. IRC 173

Cervià de Ter (Girona)

Pocs kilòmetres al nord de la població de Cervià de Ter es va localitzar un mil·liari anepígraf. Situat sobre el Camí Ral, tan Casas (1979) com Lostal Pros (1992) en recullen la seva existència. Actualment no es poden apreciar marques de gravació, raó per la qual s'ha catalogat d'anepígraf. Tot i així, sembla clara la seva relació amb el pas de la Via Augusta per aquests territoris.

Guimerà (Lleida) 44-45 dC

Mil·liari recollit ja al *Codex Valentinus*, el seu descobriment ha estat situat per Mayer davant d'un molí situat entre la Cadena i els Palaus, en el camí de Vallfogona a Guimerà. Tot i que actualment s'ha perdut, ens han perdurat transcripcions del text epigràfic que han ajudat a datar aquest mil·liari entre els anys 44 i 45 dC, durant el govern de Claudi. Un dels problemes d'aquest mil·liari és la seva vinculació amb la xarxa viària romana. Lostal Pros proposa una via directa entre *Barcino* i *Ilerda*, que en aquest treball de moment no creiem oportú catalogar. Coincideix més amb el nostre parer, la proposta de diferents autors de la plana de Lleida (Pera 1993; Ros 2001) de vincular aquest mil·liari amb una via que des de l'Itinerari que es dirigia de *Tarraco* cap a *Ilerda* i cap al nord-oest peninsular, a l'alçada de Montblanc seguia una orientació sud-nord cap als nuclis de *Sigarra* i *Iesso* (via 29). CIL II 4292 / IRC II 94

Gunyoles, Les. Avinyonet (Barcelona)

Aquest és un mil·liari que pot aportar molt poca informació, amb la superfície totalment erosionada i malmesa, desplaçat del seu emplaçament original, i sense cap

opció de conèixer on va ser localitzat, únicament es pot extreure que segurament devia pertànyer al conjunt de mil·liaris que senyalitzaven la Via Augusta, en aquest cas, entre les *mansiones* de *Antistiana* i *Ad Fines*. IRC I 166

Lleida (Lleida) 55 dC // 96-98 dC // 317-337 dC

Aquest és un dels mil·liaris més complicats d'analitzar, ja que està desaparegut i només han arribat fins als nostres dies diferents notícies sobre el que representen ser diferents mil·liaris, que de moment s'han interpretat com el mateix. Les primeres notícies de la localització d'un mil·liari a la ciutat de Lleida es remunten al s.XVI. La datació del mil·liari es concentra en el govern de Neró, segurament entorn de l'any 55 dC. Pel que fa a la vinculació del mil·liari amb la xarxa de vies romanes, creiem que es pot vincular amb el pas de l'itin. d'Antoni nºI per la ciutat d'*Ilerda*. IRC II 90

Al mateix terme municipal de Lleida també es va localitzar un altre mil·liari que Lostal Pros, considera d'època de Nerva, com també ho proposen els editors del IRC II. Aquesta teoria es sustenta seguint els esquemes epigràfics que s'utilitzen durant el govern d'aquest emperador, alhora que s'addueixen altres justificacions per refermar-ho. Cal dir que aquest mil·liari devia assenyalar l'itinerari de la via que des de *Tarraco* es dirigia cap a *Ilerda* i d'aquest nucli cap al nord de la Península. IRC II 91

Finalment, comentar la localització d'un fragment de mil·liari a Grealó, dins del terme municipal de Lleida, datat en època de Constantí II, entre els anys 317 i 337 dC. Tal i com també succeeix amb els altres dos mil·liaris d'aquest terme municipal, segurament deuria estar relacionat amb el eix de Via de *Tarraco* o *Ilerda*. IRC II 92

Llerona (Barcelona)

Possible mil·liari anepígraf localitzat al terme municipal de Llerona. La seva situació deixa clar i sense dubtes que ja no es trobava en el seu emplaçament original, fet que juntament amb la manca de dades epigràfiques converteix aquest mil·liari en un element d'importància informativa relativa. Possiblement es podria relacionar amb la Via del Congost (via 19).

Massalcorreig (Lleida) 118-114 aC

Mil·liari desaparegut actualment i amb difícil localització original, ja que si bé en tenim notícies des del s.XVI, els experts no s'han posat d'acord sobre el seu possible

origen. Sembla que es tracta d'un mil·liari d'època republicana, però de difícil precisió. Mayer/Rodà (1986) han proposat una cronologia força antiga, entorn dels anys 118 i 114 aC, mentre que Beltrán proposa una datació molt més moderna, entorn del 46 aC. Lostal Pros però, es decanta més per la proposició més antiga. IRC II 89

Massuques, Les. Castellet i Gornal (Barcelona) 360-363 dC

Aquest és un mil·liari descobert per M. Trens quan era utilitzat com abeurador en una masia en el terme municipal de Castellet. Òbviament desubicat de la seva posició original, tenim notícies de la seva ubicació molt a prop de l'església de St. Esteve. Segons el text epigràfic, es data aquest mil·liari en l'època de Julià, entre els anys 360 i 363 dC. Es relaciona aquest mil·liari amb la senyalització de la Via Augusta al sud de la *mansio* de *Antistiana*.

Martorell (Barcelona) 350-353 dC

L'any 1975 es varen descobrir dos fragments que formaven part d'un mateix mil·liari a l'ermita de Sta. Margarida de Martorell. Les excavacions que donaren lloc a aquesta troballa, van posar al descobert unes estructures d'època romana que hom ha relacionat amb la possible localització de la *mansio Ad Fines*. Aquest mil·liari està datat amb total seguretat, segons Lostal Pros, durant el govern de Magnenci entre els anys 350 i 353 durant l'enfrontament que va mantenir amb Constanci II. Pel que fa a la relació d'aquest mil·liari amb la xarxa viària romana, pertany amb gairebé total seguretat a la senyalització de la Via Augusta per la *mansio* d'*Ad Fines*, ubicada a les rodalies de Martorell potser en el terrenys de l'ermita de Sta. Margarida. IRC I 164

Morell (Tarragona) 253-256 dC

Descobert a la dècada dels anys 70, aquest mil·liari es situava a la població de Morell, a la província de Tarragona. Tot i la seva fragmentació, va ser restaurat al Museu de Tarragona, fet que va permetre extreure el seu contingut epigràfic que el data per omissió, entre els anys 253 i 256 dC, durant el govern de Valeri i Galiè. Pel que fa a la relació del mil·liari amb la xarxa viària, el podem vincular a l'itinerari n°I, que es dirigia cap al nord-oest de la península.

Palau Sacosta (Girona) 31-32 dC (293-305 dC/306-307 dC) // 360-363 dC (379-395 dC)

A la localitat de Palau-Sacosta, al sud de la ciutat de Girona es van localitzar dos mil·liaris, els dos havien estat reutilitzats en diferents moments de l'època romana amb la mateixa funció. El resultat d'aquest reutilitzament va ser l'obtenció de dos mil·liaris amb cinc inscripcions que permeten situar-los en cinc moments cronològics diferents. Lostal Pros utilitza entrades diferents per a cadascuna de les inscripcions, tal i com farem també en aquest treball.

La primera inscripció pertany a l'època del govern de Tiberi, entre els anys 31 i 32 dC que coincideixen amb el cinquè consolat d'aquest emperador.

La segona inscripció del primer mil·liari correspon, probablement al govern de Galeri, un dels quatre Cèsars de la Tetrarquia, durant els anys 293 i 305 dC.

Finalment, la tercera inscripció d'aquest mil·liari correspon al govern d'un dels dos Constantins, per tant es podria datar, o bé entre els anys 306 i 307 dC, si es referís a Constantí I, o entre els anys 317 i 337 dC si es relacionés amb Constantí II.

Pel que fa al segon mil·liari, es pot dir que la primera de les inscripcions que s'hi varen realitzar correspon al govern de Julià, entre els anys 360 i 363, just després de la mort de Constanci II.

La segona de les inscripcions que es troben en aquest mil·liari, segons Lostal Pro es va realitzar durant el govern de Teodosi, entre els anys 379 i 395, anys del seu govern.

Totes aquestes inscripcions es relacionen amb el pas de la Via Augusta per les proximitats de la *mansio* de *Gerunda*. El llarg marc cronològic que dibuixen, des de l'any 30 fins a finals del s.IV dC, mostren la llarga permanència de l'ús de la Via en aquest punt.

Pineda, La. Vilaseca-Salou (Tarragona)

Mil·liari desaparegut del que només es tenen notícies a través d'una carta dirigida a l'arquebisbe don Antonio Agustín, al s.XVI. La manca d'una transcripció, així com la seva desaparició ens fan impossible poder proposar una datació, i únicament es pot vincular al traçat de la Via Augusta al seu pas entre les *mansiones* de *Tarraco* i *Oleastrum*.

Pont de Molins (Girona)

Mil·liari recollit a l'obra de Pallí (1985), sense cap més notícia, i sense l'estudi de Lostal Pros, encara que el recull dins del seu treball. És un mil·liari anepígraf reutilitzat en època moderna per indicar l'entrada a la població de Pont de Molins. Segons Pallí (1985), el mil·liari es troba encara *in situ*, i no ha estat mogut del costat del 'Camí de la Calçada'. Sense cronologia atribuïble, podem suposar que es vincularia a la Via Augusta al seu pas per la *mansio* de *Iuncaria*.



Fig 44. Mil·liari de St. Cugat IRC I 213-214. Foto: Lostal Pros 1992 Lam. XXVIII

Sant Cugat del Vallès (Barcelona) 44 dC

Aquest és un mil·liari descobert al Monestir de Sant Cugat del Vallès a la dècada dels anys 30. Formant part d'una construcció baiximperial, lògicament havia estat mogut del seu emplaçament original. Cronològicament, Lostal Pros proposa una cronologia dins del govern de l'emperador Claudi, i intentant precisar al màxim, a l'any 44 dC. Aquest mil·liari es relaciona amb la via secundària que des de *Barcino* es dirigia creuant el Coll Serola cap a *Octavianum*, i cap al pas de la Via Augusta per aquesta zona del Vallès, encara que el fet de ser desplaçat del seu origen fa que qualsevol atribució o relació viària sigui molt especulativa. IRC I 213-214

San Iscle de les Feixes (Barcelona) 286-305 dC

D'origen dubtós, donada la doble atribució en diferents estudis, es creu que en un principi es va localitzar, o bé a la Vall de Canaletes o a la *vil·la* romana de la Masia de Canaletes. L'època d'inscripció del mil·liari es centra en el govern de l'emperador August Maximià, entre els anys 286 i 305 dC. Donat el seu estat de conservació, amb marques de forats en un dels seus extrems fa pensar en una possible reutilització del mil·liari, i per tant, en una manca de referència en relació amb el conjunt viari. Tot i això, aquesta via podria correspondre tant a la Via Augusta en el seu recorregut interior, com a un eix viari que comunicava la zona del Vallès amb el territori d'*Auso*. IRC I 170

Sant Vicenç de Calders (Tarragona)

Es tracta d'un mil·liari anepígraf localitzat al costat de la suposada Via Augusta al seu pas pel terme municipal de Sant Vicenç de Calders. No se li pot atribuir cap cronologia, però òbviament s'hauria de vincular al pas de la Via Augusta per les proximitats de la *mansio Palfurniana*.

Santa Eugènia de Berga (Barcelona)

Descobert a finals del s.XIX, es va trobar a sis 'peus' de profunditat dins del terme municipal de Santa Eugènia de Berga a uns quatre quilòmetres de Vic. No se li pot atribuir cap marc cronològic per la manca d'inscripcions, i únicament el podem vincular amb l'eix que des d'*Auso* es dirigia cap al sud en direcció a *Semproniana*, en el Vallès i cap a *Barcino* a la costa. CIL II Suppl. 6244 / IRC I 174

Santa Eulàlia de Riuprimer (Barcelona) 120-110 aC

El descobriment d'aquest mil·liari ha portat certa controvèrsia entre els investigadors sobretot centrada en la interpretació del mil·liari en la seva posició original o bé desplaçat. Per Lostal Pro, el mil·liari es va trobar *in situ*, a l'interior del casc urbà del poble a uns tres metres de profunditat, en el terreny verge i sense cap més vestigi arqueològic. Aquesta mateixa descripció, fa pensar a Arias (1987) que la situació del mil·liari no podia ser l'original, en primer lloc per la seva localització en el casc urbà, en segon lloc per la manca de vestigis arqueològics (com a mínim alguna resta de la via s'hauria d'haver conservat si el mil·liari es trobava en el seu emplaçament original), i finalment, la seva localització a més de tres metres de profunditat dins del terreny

natural. Per tot això, nosaltres també posem en dubte la catalogació del mil·liari com en la seva posició primerenca. El text epigràfic del mil·liari que ens indica clarament una cronologia republicana, ofereix alguns dubtes d'identificació, ja que apareix un *Manius Sergius* que no apareix en cap font escrita i que per tant deixa obertes moltes portes a diferents interpretacions. Mayer/Rodà (1986) proposen una datació de finals del s.II aC, mentre que Schulten proposa l'any 120 aC i Broughton l'any 110 aC. Aquest mil·liari deuria indicar segurament una de les primeres vies de comunicació d'aquest territori, segurament la via que circulava paral·lela al Congost, i que segons Mayer/Rodà (1986) es caracteritzaria per tenir una funció de caràcter militar. IRC I 175

Santa Eulàlia de Ronçana (Barcelona) s.II-110 aC

Un altre dels mil·liaris republicans d'aquest territori, es va localitzar ja a la segona meitat del s.XIX en aquesta població de la província de Barcelona. La seva situació, col·locat com a protecció de les roderes dels carruatges a l'entrada d'una de les cases del poble, dona clares referències del seu estat de desubicació actual. Tot i estar fragmentat, l'aparició tal i com succeeix en el cas anterior del nom *Manius Sergius*, el situa en el mateix ventall cronològic, és a dir, en època republicana, entre finals del s.II aC i el 110 aC. Pel que fa a la seva funció indicativa, creiem que es trobaria en la mateixa situació que el mil·liari anterior. CIL I 840 / IRC I 181

Sarrià de Ter (Girona)

Es tracta d'un fragment d'un mil·liari localitzat en aquesta població gironina entorn del tercer quart del s.XIX. Molt a prop del punt d'intersecció de les vies d'Olot i de Figueres, on s'ajunten per creuar el riu Ter cap a Girona passant pel 'Pont Major'. La datació d'aquest mil·liari es concentra en l'any 238 dC, durant el govern de Maximí o Màxim, amb molta seguretat segons Lostal Pros. La funció d'aquest mil·liari es relaciona amb total seguretat amb la Via Augusta al seu pas per la entrada nord de la ciutat de *Gerunda*. CIL II Suppl. 6243

Subirats (Barcelona)

És un mil·liari descobert l'any 1973 a l'església del castell de Subirats, reutilitzat com un sarcòfag en un moment indeterminat. A través de l'anàlisi del text epigràfic s'ha datat entorn dels anys 250 i 251 dC, durant el govern de Deci. Aquest mil·liari, tot i

considerar-se fora del seu emplaçament original, es vincula a la senyalització de la Via Augusta en el seu traçat per la costa. IRC I 167

Tarragona (Tarragona)

Descobert a l'últim quart del segle XIX a la Plaça de Toros de la Ciutat de Tarragona, aquest mil·liari que es situaria a les afores de l'antiga ciutat romana, al peu de la Via Augusta. Segons s'ha pogut extreure del seu text, aquest mil·liari correspondria a un mil·liari d'època d'August, datat entre els anys 23 i 6 aC, anys del seu consolat número onze. CIL II Suppl. 6240

Tona (Barcelona)

A la població de Tona han aparegut dos mil·liaris en contextos molt diferents. El primer d'ells, descobert als anys 50, es va localitzar en la seva localització original, segons E. Junyent, al costat de la via romana fossilitzada en el 'Camí Reial'. És un mil·liari que es pot datar en època republicana i que manté, com en els mil·liaris localitzats a Sta. Eulàlia de Riuprimer i a Sta. Eulàlia de Ronçana, el nom de *Manius Sergius*. Tal i com succeeix en els casos anteriorment anomenats, el mil·liari devia senyalitzar el pas de la via que comunicava el nucli d'*Auso* amb el territori del Vallès Oriental. IRC I 211-212



Fig 45. Mil·liari de Tona IRC I 211-212. Foto: Lostal Pros 1992 Lam. III

El segon dels mil·liaris, descobert el 1980, ens ha arribat als nostres temps de forma fragmentada, formant part de l'altar de la capella de Sant Miquel de Vilageliu, al terme municipal de Tona. El fragment conservat no ens permet poder establir cap datació aproximada, i únicament podem destacar la seva possible vinculació amb la mateixa via que el primer mil·liari. IRC I 177

Vendrell, El. (Tarragona)

A dos quilòmetres aproximadament de la població de El Vendrell, es va localitzar el 1947 un mil·liari adossat a la paret d'un camí molt proper a la carretera que unia aquesta població i Tarragona. Amb la superfície molt erosionada i malmesa, ha estat impossible determinar si en algun moment s'hi va inscriure cap text, i per tant, no és possible proposar cap datació per a aquest mil·liari. Podem dir, això sí, que creiem que aquest mil·liari es vincularia amb el pas de la Via Augusta en direcció a *Tarraco*.

Vilafortuny. Cambrils (Tarragona)

Descobert ja a mitjans del segle XIX, només ens ha arribat conservada la notícia del seu descobriment així com una transcripció no del tot correcta del seu text. Tot i això, Lostal Pros ens proposa una cronologia centrada en l'any 250 dC, quan Deci esgota el segon consolat. L'adscripció d'aquest mil·liari amb la Via Augusta sembla força clar, reforçat per la semblança de les 180 milles que hi apareixen escrites amb la distància que el separa del *Summum Pyrenaeum*. CIL II 4953

Vilassar de Mar (Barcelona)

Aquest mil·liari es va localitzar el 1954 al municipi de Vilassar de Mar, justament al límit amb els termes municipals de Vilassar de Munt i de Cabrera de Mar. La seva localització, a uns vuitanta centímetres de profunditat, i justament en un dels marges elevats d'un camí de terra de llarga tradició local, han fet pensar en la possibilitat que es trobés *in situ*. Segons Lostal Pros, se li pot atribuir una cronologia d'època d'August, encara que manquen elements de datació segura en el text epigràfic, s'argumenten motius paleogràfics i epigràfics per establir aquesta relació, i fins i tot, proposar una datació entre els anys 8 i 7 aC. És molt segura la seva relació amb la Via Augusta en el seu ramal litoral, que unia i comunicava les poblacions de *Blandae*, *Iluro*, *Baetulo* i *Barcino*. IRC I 183



Fig 46. Mil·liari de Vilassar IRC I 183. Foto: Lostal Pros 1992 Lam V.

Vinaixa (Lleida)

Conegut ja des del segle XVI, es va descobrir en el trajecte que unia les ciutats de Tarraco i Ilerda en el territori situat entre les poblacions de Vinaixa i Les Borjes Blanques. Es pot datar dins del període de govern de Nerva, més concretament entre els anys 97 i 98 dC, quan rep el títol de Germànic. Pel que fa a la seva relació amb la xarxa viària, creiem amb molta seguretat la seva relació amb l'eix que unia *Tarraco* i *Ilerda*. IRC II 95

3.1.2. L'estudi de les *mansiones*.

La localització de les *mansiones* que s'han anomenat en l'apartat anterior, ha esdevingut clau en la major part dels estudis que han tractat la morfologia viària de cadascun dels territoris de l'Imperi Romà³⁵. Degut a la seva importància, la localització és un dels punts més difícils i, generalment més discutits, de la bibliografia que tracta sobre la reconstrucció dels traçats de les antigues vies de comunicació. La possibilitat de localitzacions que ofereixen les indicacions dels *itineraria* és molt important donat que aquestes fonts únicament indiquen distàncies de separació entre cadascuna de les *mansiones*. També el fet d'estar sempre recollides en xifres senceres i la multiplicitat de recorreguts probables de la via, fa que el ball de distàncies sigui important, i que en molts casos, el marge territorial on poder situar una *mansio* sigui molt gran³⁶. Dins d'aquestes i altres dificultats de localització de les *mansiones*, en el nostre territori, tenim, no obstant algunes d'aquestes parades força ben documentades, sobretot perquè no es refereixen a petits edificis situats al costat de la via (*mutationes*), sinó a grans *civitas* que han fet fàcil la seva localització. Aquest pot ser el cas de *Gerunda*, òbviament situada a l'actual casc antic de la ciutat de Girona, *Barcino*, situada a Barcelona, i també els casos de *Tarraco* (Tarragona), *Ilerda* (Lleida) o *Dertosa* (Tortosa). Exceptuant aquests casos, la major part de parades no han pogut ser localitzades. Només algunes propostes estan avalades per la localització d'estructures més o menys àmplies en terrenys molt propers al suposat pas de la via que les han fet candidates a possibles *mansiones* o *mutationes*³⁷. En la resta dels casos, les localitzacions s'han fet únicament en base al traçat hipotètic de la via, així com amb la localització de més o menys restes d'origen romà en determinats indrets atribuïbles a aquesta funció i ubicades aproximadament en llocs propers segons les distàncies indicades als itineraris antics³⁸.

³⁵ Clars exemples poden ser els estudis de Dupré (1983), Vion (1989, 1995), Magallón (1986) o Chevalier (1997), on recorren entre d'altres estudis a la localització i situació de *mansiones* per proposar rutes viàries.

³⁶ En el cas del nostre territori, poden ser força indicatiu les discussions sobre la localització de les *mansiones* en el territori del Vallès o del Penedès, ja que la multiplicitat de propostes del recorregut de la via han provocat al mateix temps, que les propostes de localització de les *mansiones* siguin diverses i allunyades entre sí.

³⁷ Aquest pot ser el cas de les estructures localitzades al Coll de Panissars (Busquets/Palahí 2000) o d'una gran habitació rectangular localitzada per fotografia aèria molt a prop de *Iuncaria* (Nolla/Casas, 1984, 58-59/70).

³⁸ Totes les obres que estudien el pas de la Via Augusta pel nostre territori, utilitzen aquest sistema d'interpretació de *mansiones*, en llocs aproximats depenent de les distàncies indicades pels itineraris antics, com a únic mitjà per aconseguir una localització. En el nostre treball, malauradament també ens hem vist obligats a

En la historiografia viària del món romà, s'han efectuat diverses aportacions a l'estudi de les *mansiones*, tant des del punt de vista de les fonts clàssiques³⁹ com de l'arqueologia⁴⁰. En aquest últim apartat, la descoberta i excavació de diverses *mansiones* ben documentades han millorat els coneixements sobre la morfologia, la funció i les característiques d'aquestes parades, sobretot a la part oriental de l'Imperi. A més, les aportacions de les fonts i dels itineraris també han contribuït a la diferenciació de les diferents *mansiones* segons la seva categoria o funció dins de la via en la que es situaven. Ara bé, dins les fonts clàssiques podem trobar diferents categories com *deuersorium*, *hospitum*, *metatum*, *mutationum*, *palatium*, *popina*, *praetorium*, entre d'altres, que podien indicar al viatger llocs on aturar-se, descansar, o donar de beure i menjar als animals que el transportaven. Com és lògic, no tots indicaven estructures domèstiques de la mateixa mida o categoria⁴¹. De totes elles però, els termes més utilitzats en la nostra bibliografia i que representaven les principals categories de *mansiones* que es trobaven en el nostre territori després de la reorganització feta per August del *Cursus Publicus*⁴² són tres: *mutatio*, *mansio* i *civita*. La primera representaria un punt d'aturada i de refresc dels animals de transport; la *mansio*, un centre d'aturada més còmode que no pas l'anterior, on es podia fer nit, i que en alguns casos demostrats per l'arqueologia podien disposar de zones termals, i botigues a les rodalies que aprofitarien el continu pas i aturada de viatgers. Finalment, la *civitas*, amb les mateixes característiques que una *mansio* però situada dins d'una ciutat. Segons Busquest/Palahí (2000, 120-121), aquesta era la localització preferida per situar una *mansio*, dins d'una ciutat, però quan això no era possible, s'escollia una posició propera a llocs fortificats, a encreuaments importants de camins, o centres de comerç. També s'escollien per a la situació d'aquests punts d'aturada aquells passos de muntanya o guals de rius que per la seva situació geogràfica s'erigien com punts de pas obligats.

recórrer a aquest sistema i, com es veurà més endavant, moltes de les localitzacions de parades són hipòtesis més o menys contrastades amb notícies arqueològiques.

³⁹ Destaquem l'estudi d'Uggeri (1995), on tracta sobre les diferents terminologies que reben les parades en el món romà tardo-antic, així com l'obra de Chevalier (1997)

⁴⁰ Estudis recents com el de Mezzolani (1992) o Desbordes (1994), o més antics com els de Kleberg (1957) o Boyer/Février (1958), han aportat progressivament informació sobre les *mansiones* descobertes, i les seves característiques.

⁴¹ Aquestes i altres denominacions estan recollides en l'obra d'Uggeri (1995).

⁴² Aquestes tres categories apareixen en l'itinerari Burdigalense, que tot i no cap dels seus trams transcorre pel nostre territori d'estudi, ens poden donar una mostra de la importància d'aquesta diferenciació. Pel que fa al *cursus publicus* remodelat durant el govern d'August, un ampli estudi va ser realitzat per Kolb (2001), així com també es pot trobar una breu ressenya en l'article de Busquets i Palahí (2000) on se'ns ofereixen referències bibliogràfiques sobre la seva presència en les fonts clàssiques i la seva descripció.



Fig 47. Mapa de Catalunya amb la localització dels itineraris principals i les *mansiones* recollides.

Mansiones

L'estudi de la xarxa viària al territori que estudiem no es podria entendre sense una correcta interpretació i localització el més aproximada possible de les *mansiones* que apareixen en els documents clàssics. Seguidament farem una petita descripció de cadascuna de les *mansiones* que apareixen en les fonts i la seva possible localització, així com els principals arguments utilitzats per situar-les en el territori català (fig. 49). Hem de recordar que en la major part dels casos, actualment encara no s'han pogut localitzar estructures suficientment clares com per poder atribuir-les a una *mansio*, és per això que la localització que apareix en els mapes següents (representada amb un punt vermell) només s'ha d'entendre com a una possibilitat, mostrada com a indicació d'on es trobaria un punt d'aturada relacionat amb el territori i la via, molt més coneguts que no pas aquestes *mansiones*.

Summum Pyrenaeum

Aquesta *mansio* representa la primera aturada en el camí que transcorria per la Península Ibèrica i que provinent de la Gàl·lia creuava els Pirineus Orientals per un dels passos més accessibles. Segons les fonts antigues⁴³, aquesta *mansio* es situava molt a prop del límit entre dues províncies, la Gàl·lia i la Tarraconense. Des d'antic han sorgit diverses propostes sobre la seva localització depenent de la ubicació que s'interpretava com el pas principal de la via que travessava els Pirineus (Via Augusta)⁴⁴. Actualment sembla que aquesta *mansio* s'hauria de localitzar al Coll de Panissars, pas molt proper al Coll del Pertús però testimoniats com a un dels passos principals tant en època antiga com en època medieval⁴⁵. La localització d'unes restes romanes identificades com els Trofeus de Pompeu a la dècada del 1980 (Castellvi, 1991; 1997; 2008) en aquest indret és un dels punts principals per defensar aquesta teoria, juntament amb la localització de diversos jaciments d'època republicana a les seves rodalies.

La situació de la *mansio* ha estat ubicada en les immediacions d'aquest monument (Trofeus de Pompeu), segurament uns metres més propera a la Península Ibèrica, on durant la primera meitat de la dècada de 1990 es va localitzar un camí empedrat conegut com el 'Camí de Panissars' i un seguit d'estructures assentades en una petita plana resguardada dels forts vents d'aquesta zona (Busquets/Palahí 2000) (fig. 50).

⁴³ Sobre l'aparició de *Summum Pyrenaeum* a les fonts clàssiques vegeu l'apartat anterior dedicat a les fonts clàssiques (3.1.1.1). Breument podem recordar que els principals autors que en fan referència són Estrabó (III, 4, 9), que fa referència a la via que comunicava Itàlia i la Hispania Ulterior, o Dió Cassi (*HR*, XLI, 24, 1-3), Salusti (*HR*, III,89) o Plini (*HN*, VII, 26, 96) que fan referència als famosos Trofeus de Pompeu que va erigir als Pirineus, i fins i tot el mateix Estrabó (IV, 1, 3) menciona com a punt de frontera entre la Gàl·lia i Iberia aquest monument.

⁴⁴ Sobre la historiografia referida a l'estudi del pas de la Via Augusta pels Pirineus, i la situació de la primera de les *mansiones* del nostre territori, recomanem la lectura d'aquest apartat en l'obra de Nolla i Casas (1984, 55-56), on es fa una bona recensió dels principals treballs que han aparegut sobre aquesta problemàtica des del segle XVII amb els estudis de Pujades i de Marca, fins a l'actualitat.

⁴⁵ Els últims estudis realitzats sobre els jaciments localitzats al pas del Coll de Panissars, fets per Busquets/Palahí (2000) no fan més que reforçar la teoria de Castellvi (1991; 1997; 2008), on se'ns intenta demostrar la importància antiga d'aquest pas, així com el significat i la funció de les diverses restes que s'hi troben a la frontera entre els estat francès i espanyol, que s'han catalogat com els Trofeus de Pompeu. Entre les restes excavades per Busquets/Palahí (2000) es pot destacar la localització d'unes estructures en una plana arcerada dels forts vents vinculada a un camí empedrat que s'han interpretat com la localització exacta de la *mansio*. Pel que fa a l'ús d'aquestes vies pirinenques des de la protohistòria fins a l'Edat Mitjana, existeixen diverses propostes sobre els passos més comuns. Creiem que el doble pas Panissars-Pertús degué ser molt utilitzat, com ho demostren la localització dels Trofeus de Pompeu a Panissars, o de fortificacions com La Clusa, o el castell de Bellaguarda.



Fig 48. Planta de les restes documentades al camí de Panissars identificades com part de la *mansio Summum Pyrenaeum* (Busquets/Palahí 2000).

Aquestes estructures, compostes per una gran nau de 8 x 14 metres, juntament amb altres estructures i part del que serien unes termes modestes (s'ha localitzat part del *praefurnium* i de l'*hipocaust*), datables en la seva primera fase en un moment indeterminat del govern d'August, i amb continuació fins més enllà del s.IV dC (Busquets/Palahí, 2000), han fet pensar que ens trobaríem davant de la part dels estables, el servei i la part calenta de les termes de la *mansio*⁴⁶. La resta de les estances, quedarien de moment sense descobrir, puix que les excavacions no van acabar d'estudiar tot el terreny, sinó una part propera a la via empedrada que passa a prop, i a més, l'estat de conservació de moltes estructures està molt malmesa o destruïda. A més, la seva localització, “*enmig d'un bosc d'alzines, en una petita plataforma que puja suaument vers el nord. Al sud se situa l'actual camí de Panissars i a migdia d'aquest el pendent del turó augmenta abruptament, immediatament per darrera de la Via Augusta*” (Busquets/Palahí 2000, 115) sembla indicar un lloc òptim per a la situació d'una parada, molt més arrecerada dels forts vents que bufen a la carena, on es troben els Trofeus de Pompeu, i on també s'hi ha proposat la localització de la *mansio* (Castellvi 1997, 56-57).

⁴⁶ Busquets/Palahí (2000, 121-123). “*Però el tipus de materials recuperats semblen desmentir que ens trobem davant de la pars rustica d'una simple vil·la. Per una banda la gran abundància de ceràmiques fines, i... per l'altra, la gran quantitat de moneda recuperada, inusual en una vil·la normal,... sembla indicar que ens trobem davant d'un edifici molt freqüentat per viatgers*”.

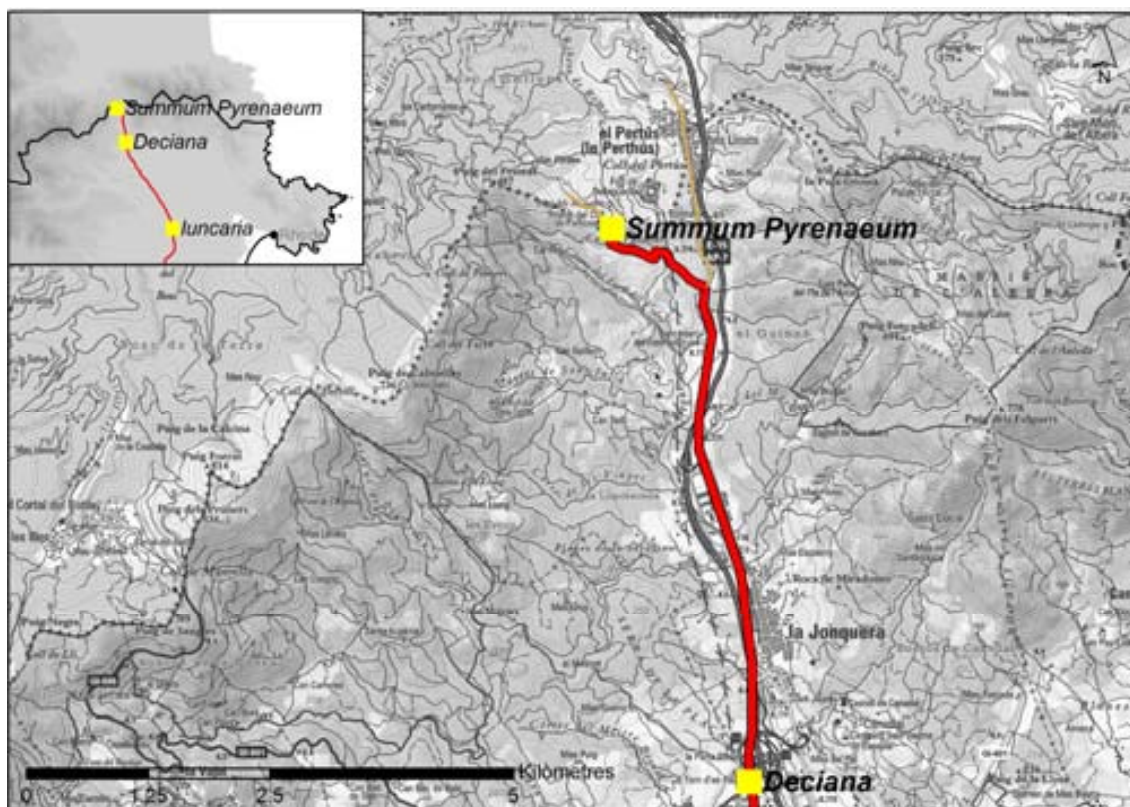


Fig 49. Localització de la *mansio Summum Pyrenaeum* al pas de Panissars.

Deciana

Aquesta *mansio* només apareix en els documents més moderns⁴⁷, fet que fa suposar una cronologia tardana per a aquesta parada. Tot i que Pallí (1985) ho atribueix a la manca de necessitat de nombrar-la donada la seva proximitat a la *mansio* anterior, únicament 4 milles (6 kms) quan la mitjana està entorn de les 17 milles. També és possible que el canvi vingui donat per circumstàncies econòmiques, polítiques, o fins i tot per una variació parcial del traçat de la via, que fes més aconsellable una aturada a pocs quilòmetres del pas pels Pirineus. La dificultat del pas de muntanya, on es deuria reduir considerablement la velocitat de circulació també afavoriria la creació de *mansiones* en ubicacions entremetges (Macchi 2000), malgrat que a les rutes muntanyenques d'Itàlia els *Itineraria* acostumen a documentar *mansiones* amb intervals més amplis que no pas a les rutes més planeres (Laurence 1998).

⁴⁷ Aquesta *mansio* únicament la trobem referenciada a l'Anònim de Ràvena, i a la Tabula de Peutinger, com es pot observar en l'apartat anterior (3.1.1.2), alhora que en tenim referències per Ptolomeu (*Geog.* II, 6, 72), que en el segle II dC en fa una referència com *Dékiana*.

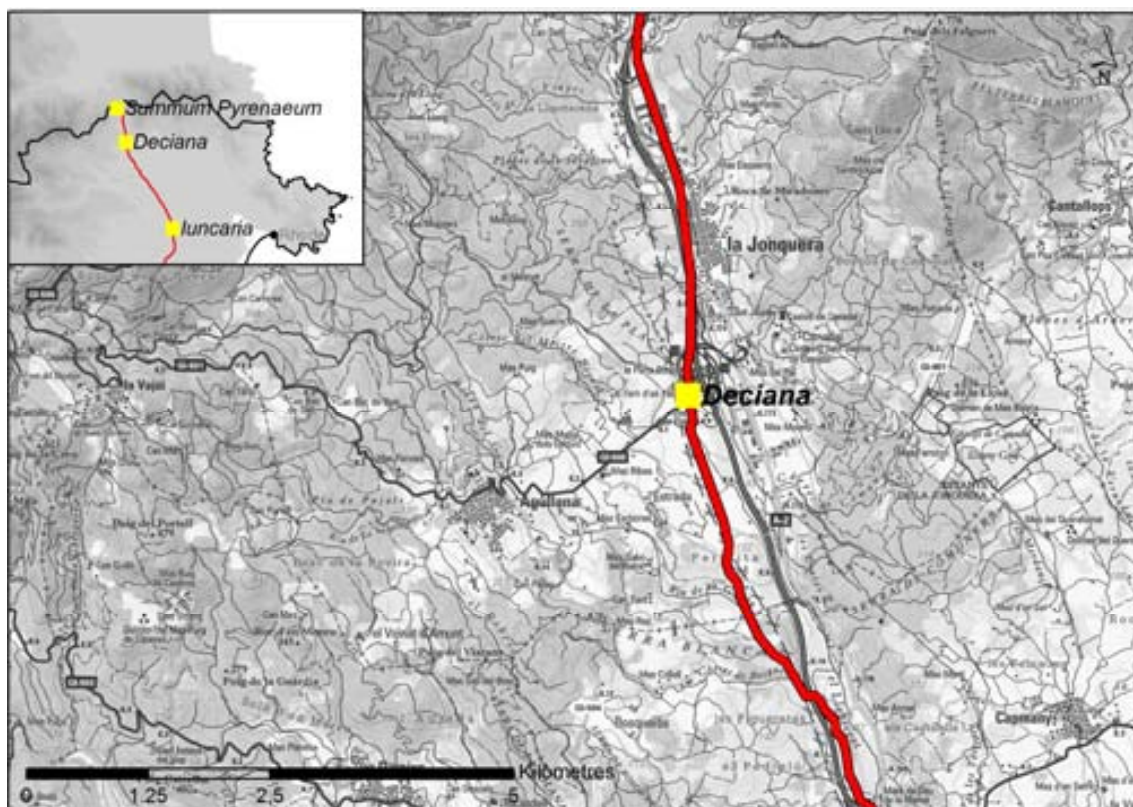


Fig 50. Mapa amb la localització de la *mansio Deciana*.

La seva situació es localitza a les proximitats de l'actual ciutat de La Jonquera, encara que també s'han proposat altres localitzacions com Agullana o Bàscara⁴⁸. L'establiment de la *mansio Deciana* podria estar indicant un canvi en el trajecte que travessava els Pirineus. D'aquesta manera seria possible interpretar un augment del trànsit pel Coll del Pertús que obligués a l'establiment d'un lloc de posta en el seu camí vers *Iuncaria* (Figueres) on conflueixen les dues vies que creuaven els Pirineus (Panissars i Pertús). Mayer et al. (1997, 128) proposen la hipòtesi de la seva localització a Els Palaus, molt a prop del poble d'Estrada, i a pocs metres al sud de la Jonquera. Segons els càlculs de distàncies d'aquest projecte, aquesta *mansio* efectivament s'hauria de localitzar a molt poca distància d'aquest indret, també a les rodalies del jaciment del Palaus. S'ha de recordar que malauradament aquesta encara no pot ser una localització concreta, sinó únicament una proposta entenent que segurament la seva localització es deuria trobar dins d'aquest marc geogràfic que es mostra. Finalment, en relació a la seva situació també s'han d'incloure les propostes, encara que actualment pràcticament

⁴⁸ Per tenir més informació sobre les possibles localitzacions d'aquesta *mansio*, tot i ser més antigues i creiem que no tan encertades vegeu l'apartat que dedica Pallí a aquesta *mansio* (Pallí 1985, 149).

descartades, dels historiadors com Marca, Botet i Sisó, o Heras de Puig entre d'altres, que la situen als voltants de la Jonquera.

Pel que fa al seu topònim, tal i com apunten la majoria d'autors⁴⁹, la terminació '-*anum*' fa referència a la propietat, al *fundus*, d'un personatge anomenat *Decius*. És a dir, que segurament aquesta *mansio* va rebre el nom per la seva localització dins o molt a prop d'una important propietat, suficientment coneguda o amb prou prestigi com per derivar en nom de la parada.

Iuncaria

Iuncaria és la següent *mansio* que apareix des dels documents més antics a 16 milles (24 kms) de *Summum Pyrenaeum* o a 12 (18 kms) de *Deciana*⁵⁰. Seguint aquests documents s'han proposat dues possibles localitzacions per la *mansio*. La primera, gairebé descartada a l'actualitat, es trobaria situada dins el mateix casc antic de la població de Figueres⁵¹. Malauradament les dades arqueològiques actuals no permeten documentar una ocupació urbana anterior a l'Edat Mitjana (Nolla/Casas 1984, 58). La segona proposta situa aquesta *mansio* al nord-est de la ciutat actual de Figueres al veïnat de l'Aigüeta (Nolla/Casas 1984, 58; Mayer et al. 1997, 128), sobretot documentat gràcies a la troballa de materials d'època romana i pre-romana⁵². Resulta molt interessant el desplaçament del topònim de la *mansio* amb la ciutat que hem anomenat anteriorment, La Jonquera (Pallí 1985, 150). Aquest topònim ja ens apareix en Estrabó (III, 4, 9) que descriu l'itinerari de la via que a través dels Pirineus comunicava Roma amb la Hispania Ulterior, passant per *Jongkárion Pedion*, i en Ptolomeu (II, 6, 72) que la cita amb el nom de *Jongkárion* (Pallí 1985, 150).

⁴⁹ En relació amb els topònims acabats en '-*anum*' la major part dels autors que estudien les *mansiones* en el nostre territori sempre ho vinculen a una propietat, *fundus* o *praetorio* del nom que figura en el topònim. Així ho trobem per exemple en l'estudi de Pallí (1985, 149-150), de Nolla i Casas (1984, 55-60), o de Mayer et al. (1997, 128).

⁵⁰ Apareix ja en els Vasos de Vicarel·lo i es creu que el seu funcionament es deuria remontar ja a principis del s.I dC. Pallí fa notar la seva aparició a l'obra de Ptolomeu (Geog. II, 6, 72) citada com *Jongkaria*, alhora que també apareix com *Jongkarion Pedion* en l'obra d'Estrabó.

⁵¹ A prop del casc antic de la ciutat, al carrer Tapis, es va localitzar un necròpolis tardo-antiga datable entorn del s.IV dC. Aquesta és la referència arqueològica més antiga que s'ha pogut documentar a la zona, ja que el casc antic, sembla tenir un origen marcadament medieval, i les fonts que en fan referència es poden datar entorn del s.X (Nolla/Casas 1984, 58).

⁵² El 'vas de l'Aigüeta' amb una cronologia dels s.V-IV aC és l'element més antic, encara que va aparèixer desvinculat dels contextos romans. Encara que s'han documentat diverses troballes ja des del s.XIX, com estructures, fragments d'àmfores, monedes dels primers emperadors, un relleu de bronze, així com ceràmica tant comuna com fina (Nolla/Casas 1984, 58).

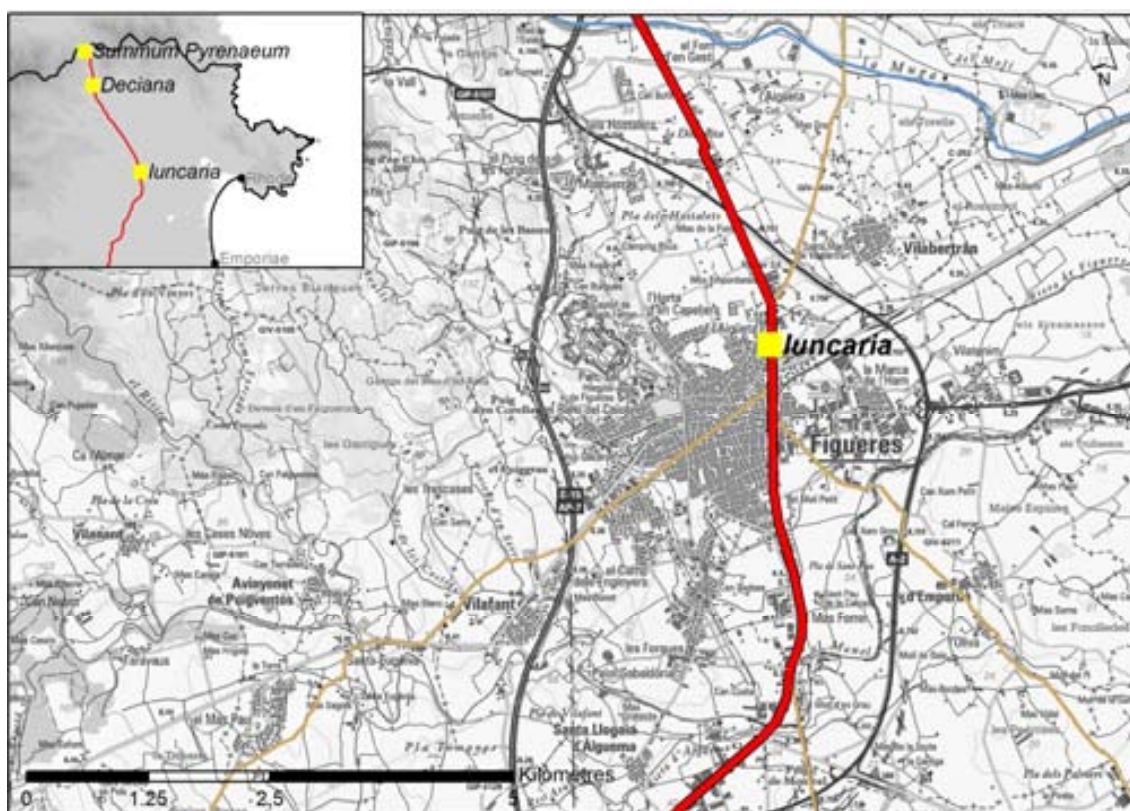


Fig 51. Mapa amb la localització de la *mansio Iuncaria*.

És interessant observar com aquesta *mansio* se situava a poca distància d'un important nus de comunicacions terrestres, on conflüen les vies que es dirigien cap a Empúries [Via 13] i cap a Besalú i el Ripollès [Via 12] amb el traçat principal de la Via Augusta. D'aquesta manera, es podria interpretar en part, la gran importància d'aquesta *mansio* com a lloc d'aturada abans d'emprendre diversos camins, és a dir, que generalment, tot aquell viatger que es dirigís tant a Empúries, com cap als Pirineus centrals o cap al sud de la Península, trobava en *Iuncaria* un punt d'aturada òptim. Aquesta *mansio* deuria haver funcionat des de la fi de la República fins al Baix Imperi donada la seva pervivència en tots els itineraris recollits, i la informació aportada per l'estudi de material recuperat en superfície a la zona de l'Aigüeta (Mayer et al. 1997, 128).

Cinniana

A una distància de 15 milles (22 kms) respecte de *Iuncaria* es localitzava segons els documents més antics conservats (els Vasos de Vicarel·lo), la *mansio* de *Cinniana*. Aquest

topònim s'ha conservat en la riera de Cinyana, afluent del riu Ter amb naixement a la comarca del Pla de l'Estany, i en una altra riera molt propera situada al sud d'Empúries, fet que ha fet pensar que aquest topònim podia fer referència al nom d'un gran propietari de la comarca. La seva localització s'ha situat generalment en les rodalies de Cervià de Ter, de Cistella o de Viladasens⁵³. Mayer et al. (1997, 129) la situen a La Plana, un territori situat entre les poblacions abans nomenades de Cervià de Ter i Viladasens. Nolla /Casas (1984, 58-59) aporten alguns elements per justificar la situació de la *mansio* a la zona de La Plana. Entre els seus arguments trobem una possible localització d'estructures que encaixarien aproximadament amb la mida d'una *mansio*. Segons els autors, l'edifici és de mides massa grans per considerar-se una vil·la i massa reduïdes per considerar-se un campament (fig. 56)⁵⁴. En aquest treball però, donat que es tendeix a acceptar que l'itinerari principal de la via transcorria per Bàscara, i no pas per St. Mori, sembla més probable que, seguint els càlculs de distàncies realitzats, la seva situació es localitzi en uns terrenys indeterminats entre la riera de Cinyana i la població de Vilafreser, potser molt a prop del Turó de Felines⁵⁵. Tot i això, Tanmateix sembla molt difícil encara poder determinar amb exactitud en quin d'aquests emplaçaments propers a la riera es podria haver situat la *mansio* ja que en diversos indrets s'han localitzat materials i estructures d'època romana, amb un marc cronològic força ampli com és entre el s.II aC i el VI-VII dC.

⁵³ Pallí ens comenta en la seva obra 'La Via Augusta' (Pallí 1985, 150-151) les diferents possibilitats de localització depenent del traçat de la Via Augusta, ja que el pas per Bàscara o per Sant Miquel de Fluvià són força diferents i les distàncies varien ostensiblement. Tot i així, per a Pallí la localització més encertada és a prop de Viladasens, zona propera a Raset on també la situen Mayer et al. (1997, 129), o Nolla i Casas (1984, 58-60).

⁵⁴ Nolla i Casas (1984, 58-59) en fan una ressenya a la seva obra 'Carta Arqueològica de les comarques gironines', on esmenten les principals propostes de localització de la *mansio*, tant a Sant Esteve de Guialbes, com a Viladaset o a Raset, així com les notícies sobre descobriments arqueològics que les poden justificar parcialment i els principals defensors de cadascuna d'elles.

⁵⁵ El treball de Fiz (2008), analitzant amb tècniques SIG les rutes òptimes de la Via Augusta entre els Pirineus i *Gerunda* també en situa la seva localització a les rodalies d'aquesta riera i també aproximadament en aquests terrenys.

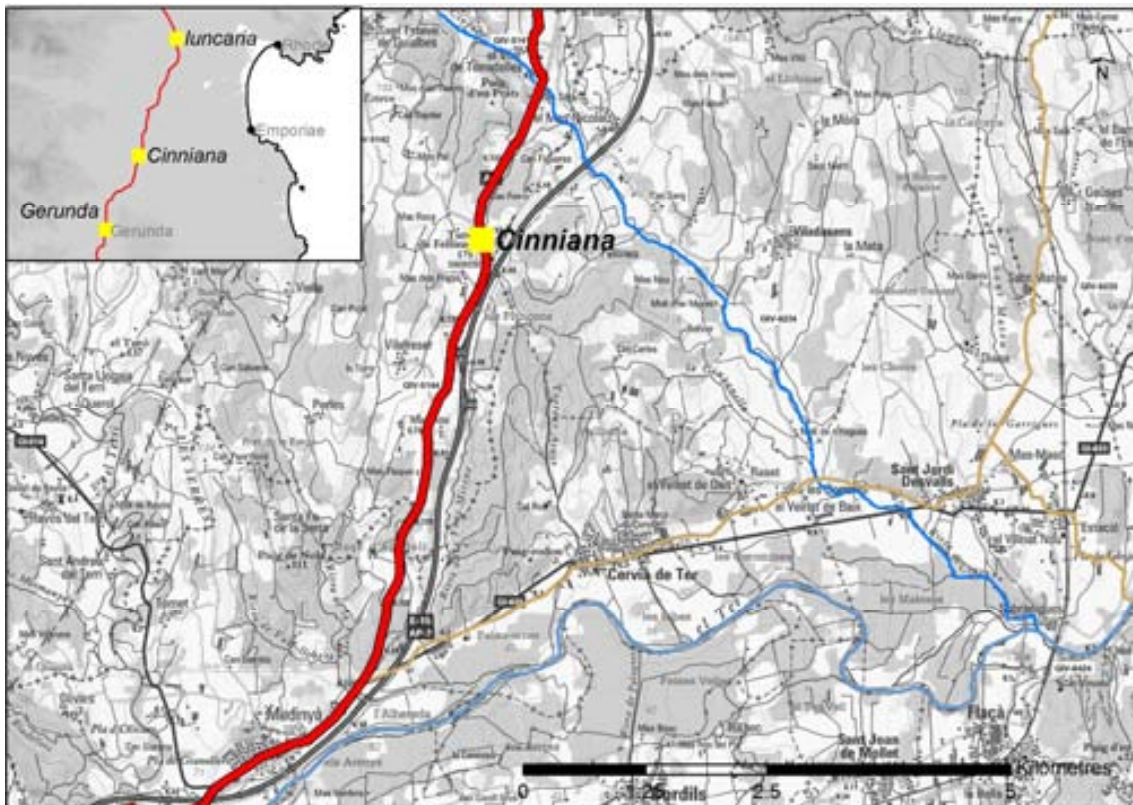


Fig 52. Mapa amb la localització de la *mansio Cinniana* i de la riera Cinyana que desemboca al riu Ter.

Pel que fa al seu topònim, coincideix amb el cas de la *mansio Deciana*, sent una referència segurament a un *fundus* o *praedium*, d'un propietari anomenat segurament, *Cinnius*. Altres propostes apareixen a l'obra de Pallí (1985, 150) que proposa com a propietari d'aquest possible *fundus* l'antropònim de *Cinnius*, nom propi d'una família senatorial itàlica amb fortes connexions a la Península Ibèrica, fins i tot amb residència a la Colònia Augusta de *Barcino*. Segons Pallí (1985, 150-151), el topònim de *Cinnius*, també és conegut a la península Ibèrica, on entorn del 79 aC L. *Corneli Cinna*, va fundar una ciutat amb el seu nom, *Cinna*, que podem trobar a l'obra de Ptolomeu. Finalment, també s'ha de recollir la proposta d'Amich i Casas, segons la qual és possible que la Tabula de Peutinger reflecteixi un antropònim totalment diferent de *Cinniana* (Amich/Casas, 1998). Aquest nou antropònim vindria documentat per una nova lectura d'aquest itinerari, on s'hauria errat en la lectura tradicional, confonent *Cinniana* per *Cerniana*. D'aquesta manera, estaríem davant d'una modificació de *mansiones* del *fundus* de *Cinnius* al *fundus* de *Cervius*. Amb aquesta argumentació, també es poden justificar alguns topònims locals com Cervià de Ter, que ja en documents del s.X, XI i XII apareix com *Cerviano*. Finalment, recollint les teories dels autors, aquest canvi de topònim, podria

reflectir, o bé un canvi de ruta, o un canvi de localització de *mansio* dins del mateix trajecte.



Fig 53. Fotografia aèria amb les restes documentades a La Plana (Nolla/Casas 1984).

L'únic element discordant són les distàncies, ja que apareixen escrites les mateixes tant en els itineraris antics, on apareix *Cinniana*, com en la Tabula de Peutinger, fet que és possible atribuir a un error dels copistes que van donar per vàlida la distància de les fonts antigues sense considerar aquest canvi de localització. Dir per acabar amb aquest comentari sobre la dualitat de *mansiones*, que la teoria que aporten els autors és que el més probable sigui una variació de l'itinerari seguint un trajecte més rectilini, i per tant allunyant-se del *fundus* original per situar una *mansio* en un altre *fundus* situat a prop de la nova via. En el nostre treball però, tot i reflectir aquest doble pas per les terres gironines, mantenim únicament un traçat per a la Via Augusta, i per tant, únicament situem la *mansio* de *Cinniana*, esperant que properes revisions tant dels textos clàssics com de l'arqueologia aportin més llum sobre aquesta problemàtica.

Gerunda

La localització de la *mansio* de *Gerunda* no ha comportat gaires discussions dins de la historiografia que ha tractat aquest tema. Tothom accepta la seva localització dins el casc antic de l'actual capital de la província catalana⁵⁶. Aquesta *mansio* es trobava segons els documents antics a 12 milles (18 kms) de *Cinniana* i a 12 de la *mansio* d'*Aquae Voconiae*. Degut al seu caràcter urbà, i a la seguretat d'ubicació que d'aquest fet se'n deriva, aquesta *mansio* resulta d'una gran importància alhora d'establir tant el traçat de la via com de les *mansiones* més properes. Així, aquesta *mansio*, juntament amb les de *Barcino* i *Tarraco*, és considerada pels investigadors⁵⁷ com una *mansio* correctament localitzada, i que es pot utilitzar amb seguretat per establir i situar la resta de *mansiones* tenint en compte les distàncies que ens indiquen els documents estudiats.

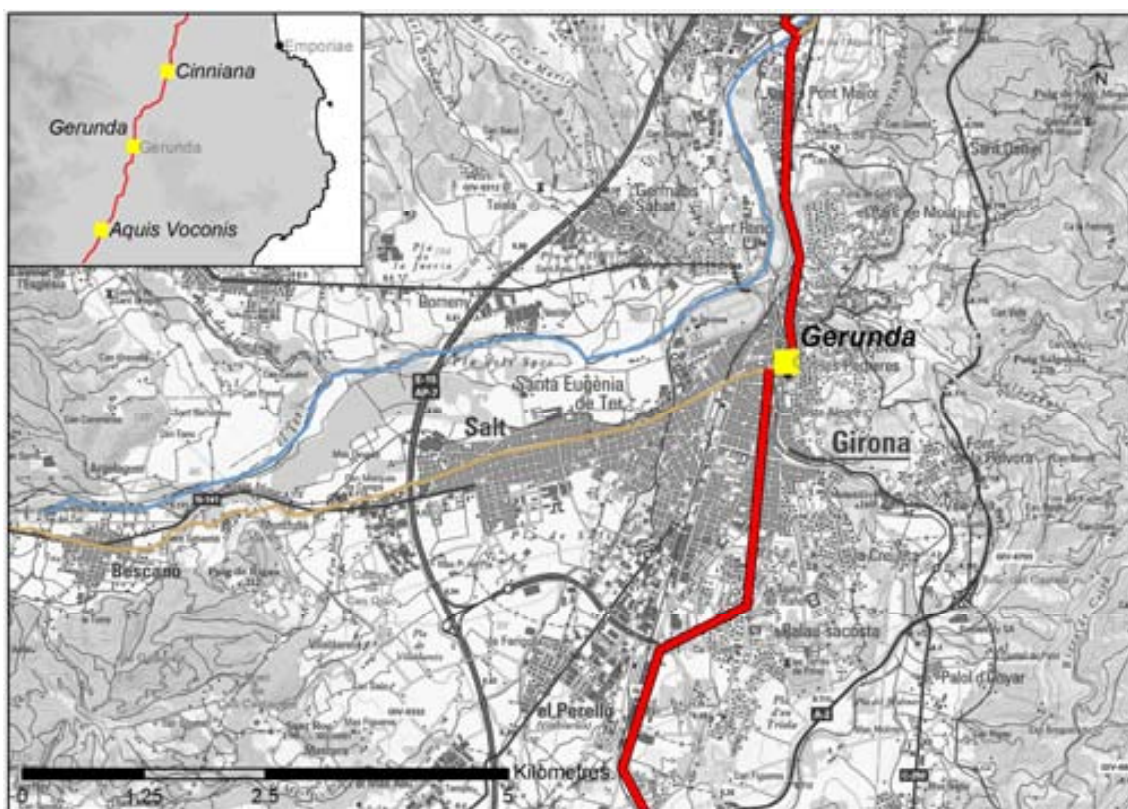


Fig 54. Mapa amb la localització de la *mansio* Gerunda.

⁵⁶ Des dels historiadors del s.XVII fins als últims treballs situen aquesta mansio a l'interior del casc antic d'aquesta ciutat. Els estudis realitzats per erudits com el Dr. Oliva o Serra Ràfols, juntament amb estudis més actuals com els efectuats per Nolla (1987), ens han aportat molta informació sobre l'origen, i evolució històrica d'aquesta ciutat.

⁵⁷ Tots els investigadors que han tractat el pas de la Via Augusta per la ciutat de Girona han situat la *mansio* en aquest punt. Tant Nolla/Casas (1984, 63), com Pallí (1985, 135), o Mayer et al. (1997, 118), entre d'altres en fan esment, tant de la *mansio* com de la seva ubicació dins de la part antiga de la ciutat.

L'antiguitat documentada arqueològicament d'aquesta ciutat és indubtable des d'època preromana (Nolla 2006, 45-46). La *mansio* deuria agafar ja el nom de la ciutat, construïda entorn del primer terç del s. I aC amb la clara funció de dominar i controlar el territori, millor pas entre les comarques de l'Empordà i la Selva i territori aixecat en armes a favor de Sertori i la via que el creuava (Nolla/Casas 1984, 60). La Via Augusta va ser utilitzada com a *Cardo Maximus*, fossilitzat fins als nostres dies en l'actual carrer de La Força i la plaça de la Catedral (Nolla 2006, 47). Més restes romanes que ens indiquin el seu recorregut per l'interior de la ciutat són la porta nord, coneguda com 'Sobreportes', conservada encara en perfecte estat, o una necròpolis tardoantiga localitzada en el subsòl de la ciutat on deuria passar la mateixa via. Per tant, sembla que no hi ha cap dubte sobre el pas de la Via Augusta per aquesta ciutat ni de l'existència ni de la localització d'aquesta *mansio* a la ciutat romana de *Gerunda*. Tant Ptolomeu (II, 6, 69) com Plini (III, 23) es fan ressò de l'existència d'aquesta ciutat en els seus escrits. A més, altres elements com els diversos mil·liaris localitzats a les seves rodalies encara reforcen més el paper de *Gerunda* com a pas obligat de la via.

Aquae Voconiae

A 12 milles (18 kms) de la *mansio* de *Gerunda*, segons tots els documents estudiats es trobava la *mansio* d'*Aquae Voconiae*. La localització actual d'aquesta *mansio* es proposa als voltants de la ciutat de Caldes de Malavella⁵⁸, famosa pels seus banys termals, explotats ja en època romana. La situació exacta no ens és coneguda, ja que l'arqueologia no ha pogut descobrir encara, cap resta arqueològica vinculable a la *mansio*. La historiografia que tradicionalment ha tractat el tema de la ubicació d'aquesta *mansio* es pot dividir en dos grans grups. Per una banda, existeix la hipòtesi que considera que la ubicació de la *mansio* es podria localitzar directament dins de l'actual nucli de Caldes⁵⁹, a prop del conjunt termal. De l'altra banda, es considera que la *mansio* s'hauria de situar a una certa distància del nucli actual. Aquesta interpretació ve donada per l'estudi gramatical que es fa dels noms de les *mansiones* en els itineraris antics. Aquests estudis

⁵⁸ La seva localització a la zona de Caldes de Malavella s'ha vingut descrivint des dels primers estudis sobre aquesta *mansio* (Nolla/Casas 1984, 60), tant per les distàncies dels antics itineraris, com per l'existència del conjunt termal. Els descobriments d'estructures romanes vinculades als banys d'aigua calenta no van fer més que refermar la seva relació amb la situació de la *mansio*.

⁵⁹ En són defensors d'aquesta proposta, Nolla i Casas (1984, 60), i Pallí (1985, 151) entre d'altres, que consideren la localitat de Caldes de Malavella com la situació exacte de la *mansio*.

posen de rellevància que aquesta *mansio* apareix escrita en ablatiu, i no en acusatiu com apareixen la majoria d'elles⁶⁰. D'aquesta petita variació gramatical, s'entén que la *mansio* no es trobava 'a' la població, sinó 'a prop de'. D'aquesta manera podem trobar autors com Pallí (1985) que la situen exactament en aquesta població, mentre que d'altres com Arias, o Mayer et al. (1997, 130), la situen a les seves rodalies, potser a l'oest de Caldes, argumentant elements arqueològics, geogràfics i topogràfics⁶¹. La situació proposada es troba a uns 4 quilòmetres de la ciutat actual, a un nucli d'habitants anomenat Franciac, molt a prop d'una via empedrada per on se suposa que deuria passar l'antiga Via Augusta (Mayer et al. 1997, 130). En aquest treball, i analitzant la distància que deuria separar aquesta *mansio* de *Gerunda*, s'ha proposat la localització aproximada d'aquesta *mansio* uns dos kilòmetres més al sud de l'actual població de Franciac, a les rodalies de l'actual camp de Golf i a les proximitats de Can Boada i de Can Belladona.

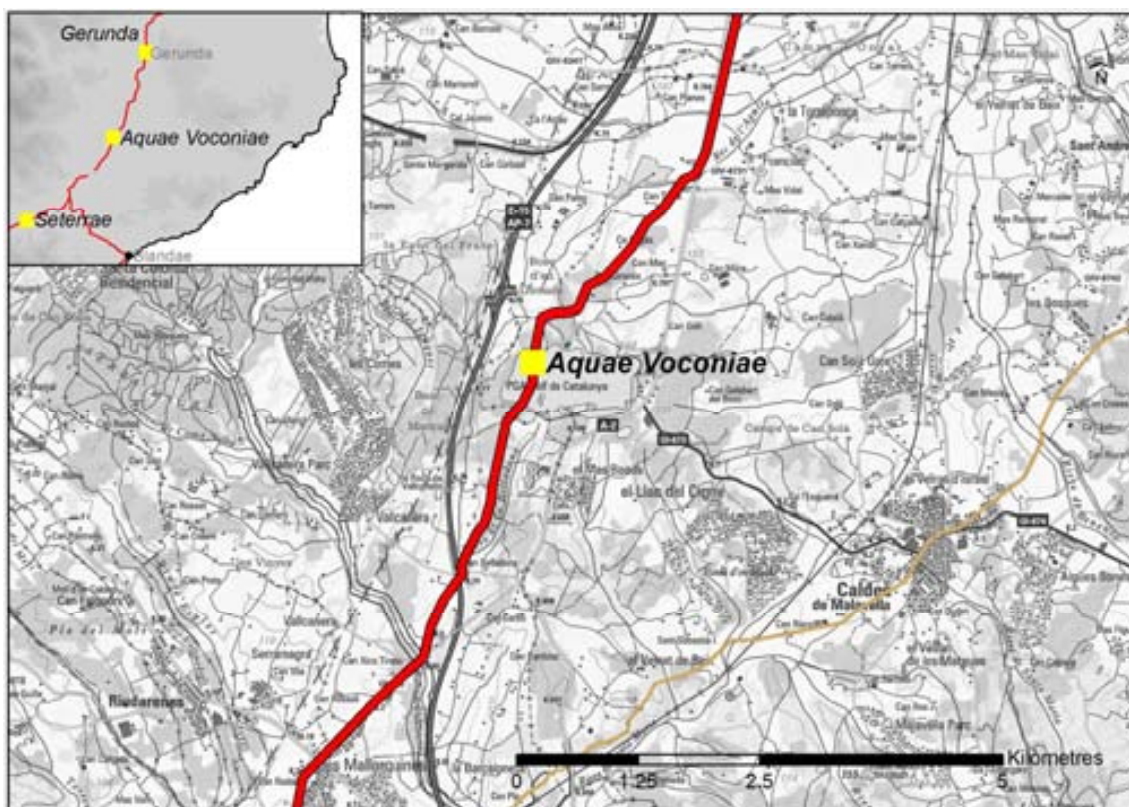


Fig 55. Mapa amb la localització de la *mansio Aquae Voconiae*.

⁶⁰ Un dels primers en apuntar aquesta proposta fou Arias (1987), on dóna molt de valor als casos gramaticals en els que es troben escrites les *mansiones* en els diferents itineraris. Posteriorment, Mayer et al. (1997, 130-131) situen la *mansio* a les rodalies de la població, seguint per tant amb aquesta teoria sobre els casos gramaticals.

⁶¹ Mayer et al. (1997, 130) diuen que: "...la voie augustéenne ne passerait pas par la ville mais ne ferait que la longer. La découverte puis la fouille d'une importante nécropole tardo-romaine, rue de Sant Esteve, assez loin de l'endroit où l'on suppose l'existence du noyau urbain, laisse à penser que celle-ci s'étendait entre la ville et la via Augusta. À Franciac, à 4 km au nord-est de Caldes de Malavella..."

Un altre element a tenir en compte és l'antropònim que apareix en aquesta *mansio*, *Voconiae*, en referència com en casos anteriors a un *fundus* o *praedium* de la gens *Voconia*. Segons Pallí (1985, 152) aquest antropònim es podria vincular a altres topònims de la Gàl·lia Narbonense, on existeix també una *mansio* anomenada *Forum Voconi*, entre *Massalia* i *Nicasa*. Així mateix, també es podria relacionar amb el *nomen Voconius* (Mayer et al. 1997, 130) que apareix documentat a *Tarraco* (RIT: 356; 384) i a Sagunt (Beltran, F. 1980, 47-48, 63 i 214).

Seterrae

Segons els itineraris, la *mansio* de *Seterrae* es trobava a unes 15 milles (22 kms) respecte a *Aquae Voconiae*. La seva situació no ha estat localitzada, fet que ha permès l'aparició d'una gran quantitat de propostes. Una de les que més importància ha tingut al llarg dels anys és la que la situa a l'actual població d'Hostalric (Nolla/Casas 1984, 60; Pallí 1985, 152; Estrada 1997, 153) encara que també s'ha proposat una situació més avançada com La Batllòria segons Mayer et al. (1997, 131). A part d'aquestes dues propostes, també n'han aparegut d'altres com Breda, Sant Celoni, o Gualba de Baix, encara que actualment estan força descartades. És per aquests motius, tant la manca d'indicis arqueològics com les diverses propostes que s'han fet sobre el seu emplaçament, que fan d'aquesta *mansio* una de les localitzacions més dubtoses.

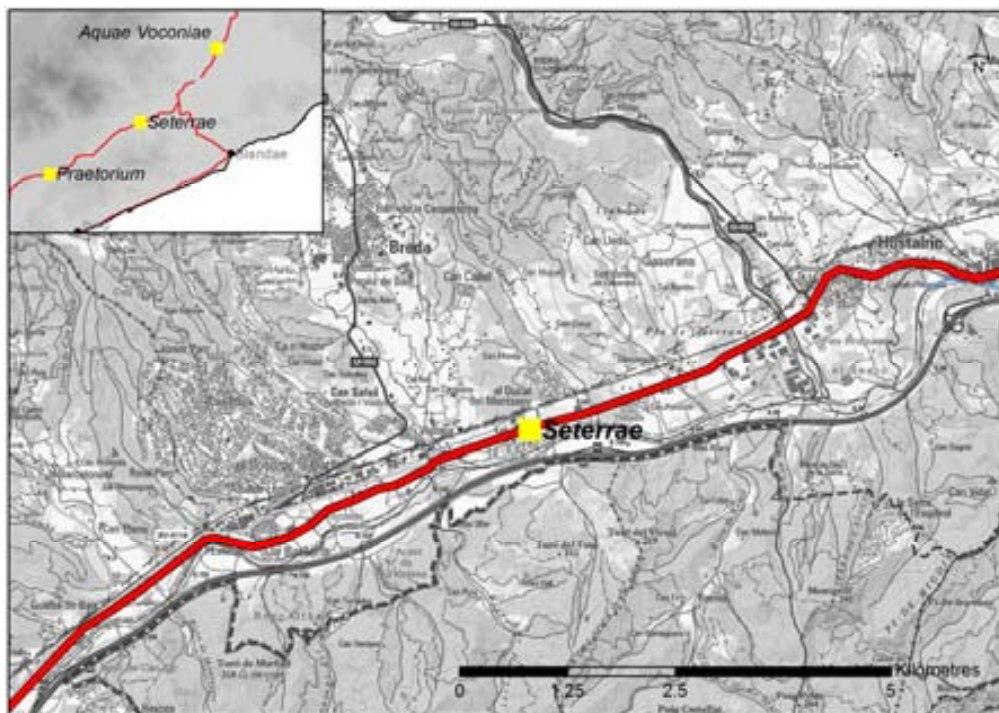


Fig 56. Mapa amb la localització de la *mansio Seterrae*.

Amb la manca de dades arqueològiques, sembla que l'antiguitat d'aquest enclavament podria venir determinat, com en d'altres casos com la *mansio* de *Iuncaria*, per l'aparició del seu topònim en les fonts antigues, com és el cas d'Estrabó (III, 4, 9) que anomena *Bettéroom*, topònim força vinculat a *Setterron*, i que donada la descripció que en fa aquest autor, es considera que s'està referint a la mateixa *Seterrae*. En aquest treball, i analitzant el còmput de milles dels itineraris es proposa una possible ubicació de la *mansio* justament entre les localitats d'Hostalric i la Batllòria. En una situació a tocar del riu Tordera, aquesta situació podria correspondre aproximadament amb els voltants del Ducat del Montseny.

Praetorium

Les fonts antigues la situen a 15 milles (22 kms) al sud de la *mansio* de *Seterrae*. La seva localització ha generat, com en d'altres casos, una gran quantitat de propostes. Aquesta *mansio* s'ha situat tradicionalment a la població de La Roca del Vallès⁶². Segons l'obra de Castellvi (1997, 131), es podria precisar una mica més i situar-la a Can Messeguer. Pallí (1985, 153), en canvi, la situa a la població de Llinars del Vallès, abans d'arribar a Cardedeu, a poca distància abans d'on proposa la bifurcació de la Via Augusta en dos ramals, un que continuava la ruta de l'interior, i l'altre que es dirigia cap a *Barcino*. Tot i així, la seva localització és encara molt dubtosa, ja que ni a les rodalies de Llinars ni de la Roca del Vallès s'han localitzat restes arqueològiques de suficient entitat com per relacionar-les amb la *mansio* romana. En aquest treball, s'ha considerat més apropiada la localització entre Llinars i Cardedeu, en uns terrenys més propers al suposat pas de la via, i on la concordança amb les distàncies de les *mansiones* precedents i posteriors és més acurada. Una de les característiques més interessants d'aquesta *mansio*, recau en el fet que sembla substituir a la *mansio* de *Semproniana*. Sembla que la parada en aquest indret es considera més adequada que en la següent *mansio*, fet demostrat per l'aparició de *Praetorium* en tots els itineraris conservats excepte en el vas I de Vicarel·lo. Es podria pensar, observant aquesta evolució, que un cop reorganitzada la xarxa viària

⁶² Carreras Candi (1895, 8-9) la situava en aquesta població, suposant aquest últim autor que els basaments del Castell de la Roca són d'època romana, indicant d'aquesta manera l'origen d'aquest enclavament en un campament militar o una seu d'un pretor. També Mayer et al. (1997, 131), la situen en aquest terme municipal encara que situat en el seu límit septentrional. Tot i això, Pallí (1985, 153) ens recorda que aquest topònim també podria fer referència a un centre d'esbarjo o una casa de camp, com ho utilitzen els autors antics Suetoni i Juvenal, alhora que no concordarien ni en les distàncies amb les altres *mansiones* ni en el recorregut més probable de la via.

en època del govern d'August, i oberta la via marítima que sembla que es bifurcava a poca distància d'aquest punt, fos més òptima l'aturada dels viatgers abans de la bifurcació. Donada la poca diferència de distàncies entre aquesta *mansio* i la següent, juntament amb el canvi entre ambdues en els Vasos Apol·linars podem considerar a aquesta com la *mansio* més antiga, ja que apareix en els tres dels quatre vasos, considerats més antics.

El topònim que recull aquesta *mansio* sembla derivar-se de la tipologia d'hàbitat on es devia trobar, potser hereu d'un antic assentament militar. Fins i tot, s'ha proposat que *Praetorium* sigui un terme abreujat que es referís al terme *Praetorium et Semproniana*, havent-se quedat reduït finalment en aquest últim i en clara vinculació amb la *mansio* anterior i a un assentament de militars (Mayer et al 1997, 131).

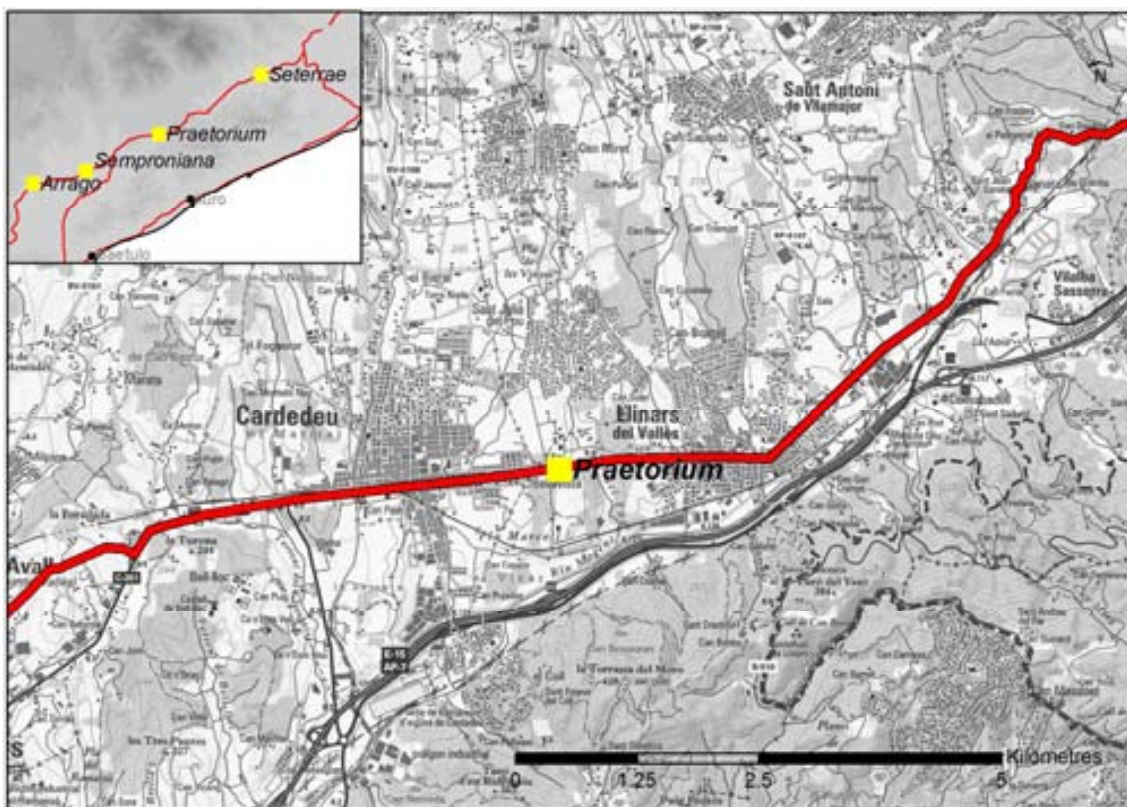


Fig 57. Mapa amb la localització de la *mansio Praetorio*.

Semproniana

Aquesta *mansio* únicament apareix en un dels quatre vasos de Vicarel·lo, a una distància de 25 milles (37 kms) de la *mansio* de *Seterrae*. Tradicionalment s'ha situat a la

ciutat de Granollers o a les seves rodalies, encara que algunes de les poblacions del seu voltant també han estat proposades, com La Roca o entre Montmeló i Vilanova de la Roca⁶³. Un fet molt significatiu alhora de situar aquesta *mansio* seguint les distàncies que ens proposen les fonts, és que podem observar en els Vasos de Vicarel·lo una errada en el còmput de les distàncies. Si observem la distància entre la *mansio* de *Seterrae* i *d'Arragone* en els tres vasos en que no apareix *Semproniana*, la distància resultant és de 32 *m.p.* ($Seterrae/15/Praetorium/17/Arragone = 32$), mentre que en el Vas de Vicarel·lo I la distància entre aquestes dues *mansiones*, passant per *Semproniana* és de 34 *m.p.* ($Seterrae/25/Semproniana/9/Arragone = 34$). Aquesta diferència de distàncies, 2 *m.p.*, aproximadament 3 km., és un problema afegit alhora de poder situar correctament aquesta *mansio*, ja que es podria considerar que totes les altres fonts, que ofereixen un recorregut de 32 *m.p.*, es deurién aproximar més a la realitat romana, o bé que aquesta diferència indicaria una lleu desviació del recorregut. Segons l'anàlisi de l'itinerari de la via, així com del còmput de milles, en aquest treball es proposa una possible ubicació d'aquesta *mansio* en una localització situada molt a prop de la població de Lliça de Munt. Aquesta proposta es recolça en la interpretació d'un traçat per a la via situat molt més cap a l'interior del que se suposa si s'ubica aquesta *mansio* a les rodalies de Montmeló (Mayer et al. 1997, 132). Sembla difícil de justificar el pas de la via per aquests territoris si es té present que la següent *mansio* d'aquest itinerari es localitzaria a les rodalies de la població de Sabadell, fet que obligaria a la via a donar un gir força important, mentre que si s'estableix un traçat més o menys rectilini entre les ubicacions de la Batllòria i de Sabadell, el camí més òptim sembla traçar-se per Lliçà.

Com molt bé apunta Pallí (1985, 153), el fet que aquesta *mansio* apareixi únicament en un dels vasos apol·linars en substitució de la *mansio* de *Praetorium*, no te perquè indicar una variant en aquest itinerari, sinó podria indicar una variació en la localització de les *mansiones* d'aquesta zona, però sempre seguint en el mateix itinerari. Seria possible que la funció original de *Praetorium*, vinculada a algun tipus d'assentament militar quedés totalment en desús i amb el temps la *mansio* variés a favor d'un assentament nou vinculat a una propietat privada. Mayer et al. (1997, 131) proposen per a la seva

⁶³ Pallí (1985) comenta la possibilitat de situació d'aquestes altres poblacions, encara que no ens indica de qui provenen. En aquest treball s'ha considerat més apropiada la proposta de Mayer et al. (1997, 132). Encara que també seria probable una situació de la *mansio* en un territori més proper a l'actual localitat de Granollers, com proposen Pallí (1985, 153) o Estrada (1997, 154).

localització un indret situat al sud-est de la població de Granollers, justament on conflueixen els rius Congost i Besòs.

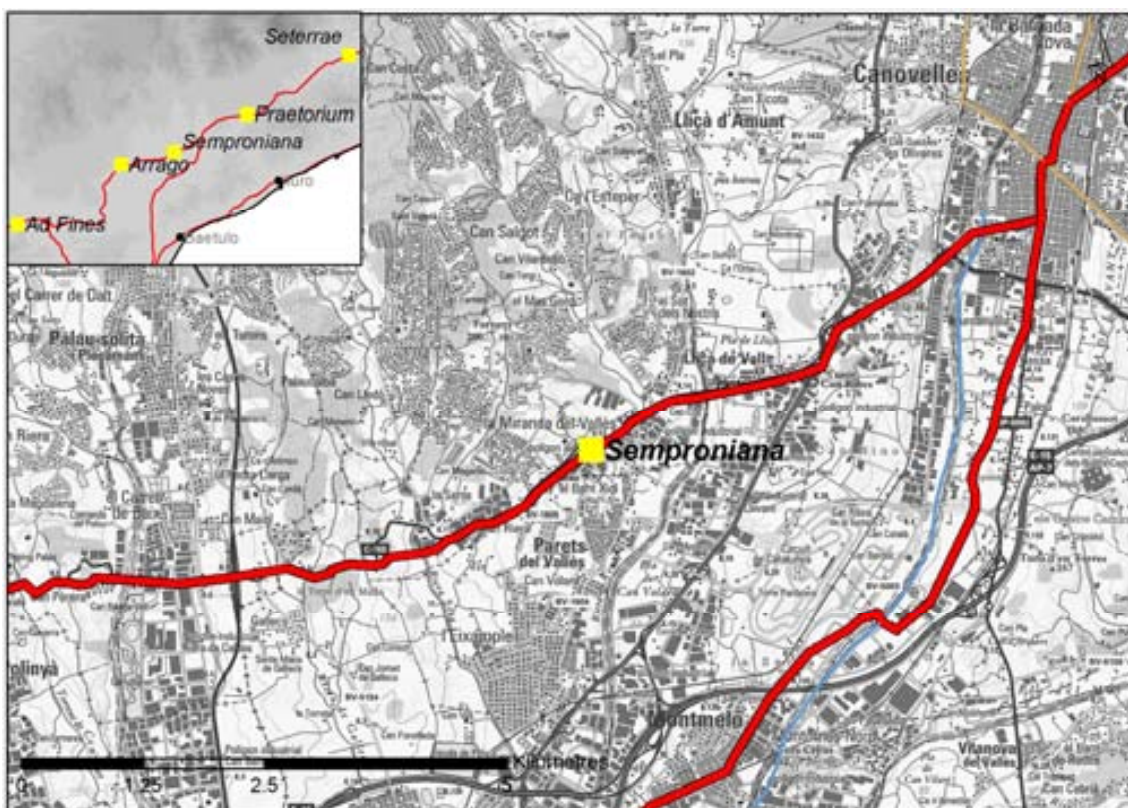


Fig 58. Mapa amb la localització de la *mansio Semproniana*.

Pel que fa al seu topònim i com ja succeeix en d'altres *mansiones*, la terminació en '-ana' fa suposar que l'antropònim fa referència a que la *mansio* era un *fundus o praedium* d'un personatge anomenat *Sempronius*. Malauradament encara no s'ha pogut establir cap relació amb algun personatge a qui podria pertànyer aquesta propietat.

Arrago

La *mansio* d'*Arrago* apareix en els documents situada a una distància de 17 milles respecte de la *mansio* anterior, en aquest cas *Praetorium*, i únicament en el cas del primer vas de Vicarel·lo a una distància de 9 m.p. respecte de la *mansio Semproniana*⁶⁴. Tradicionalment (Pallí, 1985, 153-154) s'ha situat a les rodalies de l'ermita de Nostra

⁶⁴ Recordem que en el cas del Vas de Vicarel·lo I, ens trobem davant d'un possible error de distàncies, on en el cas d'aquest vas, la *mansio* es trobaria a dues m.p. respecte dels altres itineraris (veure el cas explicat en la *mansio* de *Semproniana*).

Senyora de la Salut a Sabadell, on s'han localitzat diverses restes d'època iberoromana.⁶⁵ A més, el topònim d'Arrahona ja el trobem en textos dels segles X i XI dC al voltant de l'església de la Salut, i que ha perdurat en el topònim de la capella de Sant Nicolau d'Arraona. Tot i així, també s'ha proposat per aquesta *mansio* la seva localització al casc antic de Sabadell⁶⁶, però és una teoria més improbable donades totes les dades que apunten cap al santuari de la Salut.

L'origen del seu topònim es suposa ibèric, i es troba recollit al llarg de la geografia septentrional de la península. Com recorda Pallí (1985, 153-154), seguint l'obra de Menéndez Pidal (1952, 18-19) aquest topònim el trobem també en el nom de la Comunitat Autònoma d'Aragó, o en un poble a la província de Lleida anomenat Arrahós.

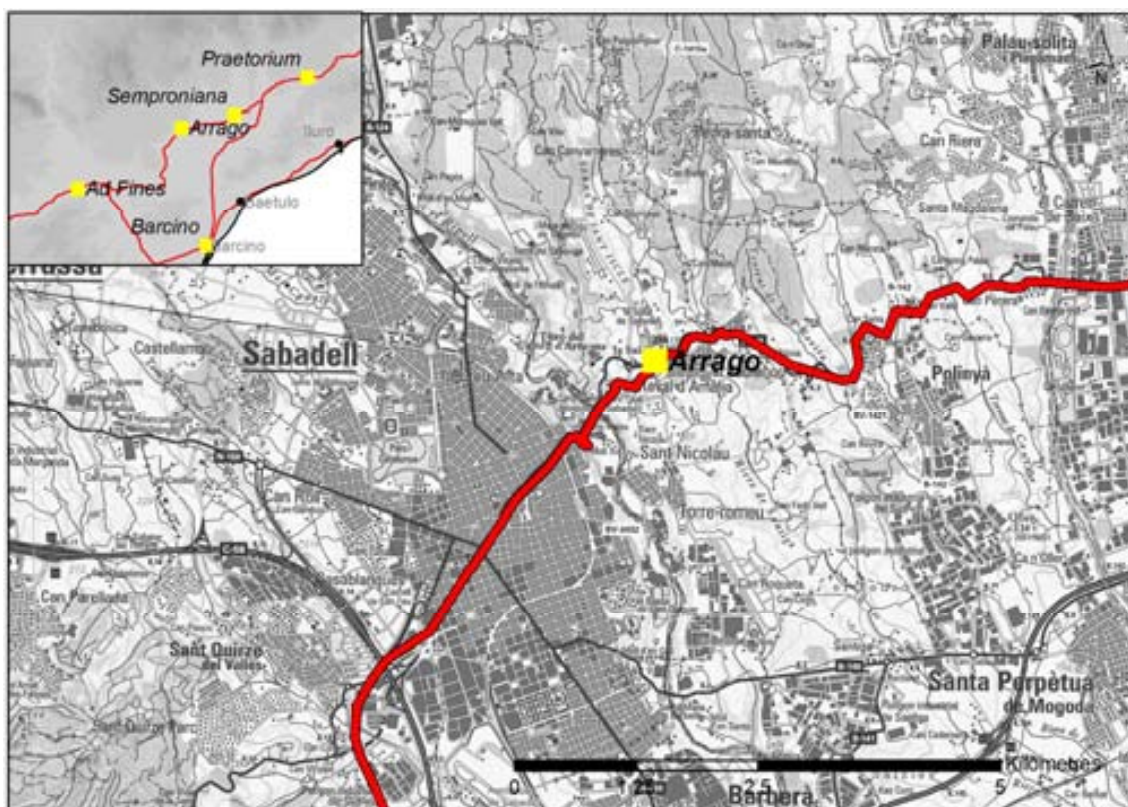


Fig 59. Mapa amb la localització de la *mansio* d'Arrago.

⁶⁵ Especialment destacades són les restes localitzades i excavades d'una vil·la, d'un forn d'àmfores i un camp de dolies ja des de principis del segle XX.

⁶⁶ Aquesta proposta fou realitzada per Mas i Gomis (1947).

Barcenone

Aquesta *mansio* es troba situada sens dubte a l'actual ciutat de Barcelona. Segons l'Itinerari d'Antoní es trobaria situada a 67 milles (99 kms) de *Gerunda* o 20 milles (30 kms) de *Praetorio*. El fet d'aparèixer en l'Itinerari d'Antoní, i de ser absent en els vasos de Vicarel·lo ens dóna motius per interpretar una dualitat de recorreguts de la Via Augusta, o de l'Itinerari que des dels Pirineus travessava la nostra geografia, així com per assenyalar l'antiguitat de la via de l'interior respecte d'una via que es desviaria cap a la costa. Per tant, aquesta *mansio* representaria una parada posterior d'una via més moderna, un cop s'hagués diversificat el possible traçat del camí antic (de l'interior), en diversos itineraris. A part de l'eix de l'interior, en aquesta època ja deuriem estar en funcionament d'una banda, la via que per la costa vinculava poblacions com *Blandae*, *Iluro*, *Baetulo* i finalment Barcelona. I per l'altra, un traçat que des de l'alçada de Granollers es desviaria per la vall del riu Besòs (antic riu *Baetulo*), cap a Barcelona. Per tant, aquesta *mansio* se situava, així com també succeïa amb la colònia de *Barcino*, en un centre de comunicacions important que deuria rebre una part molt important del trànsit terrestre que creuava aquests territoris. La cronologia d'aquesta variació de recorreguts s'hauria de relacionar, per tant, amb la fundació de la *Colonia Iulia Augusta Faventia Paterna Barcino*, entorn de l'any 10 aC.

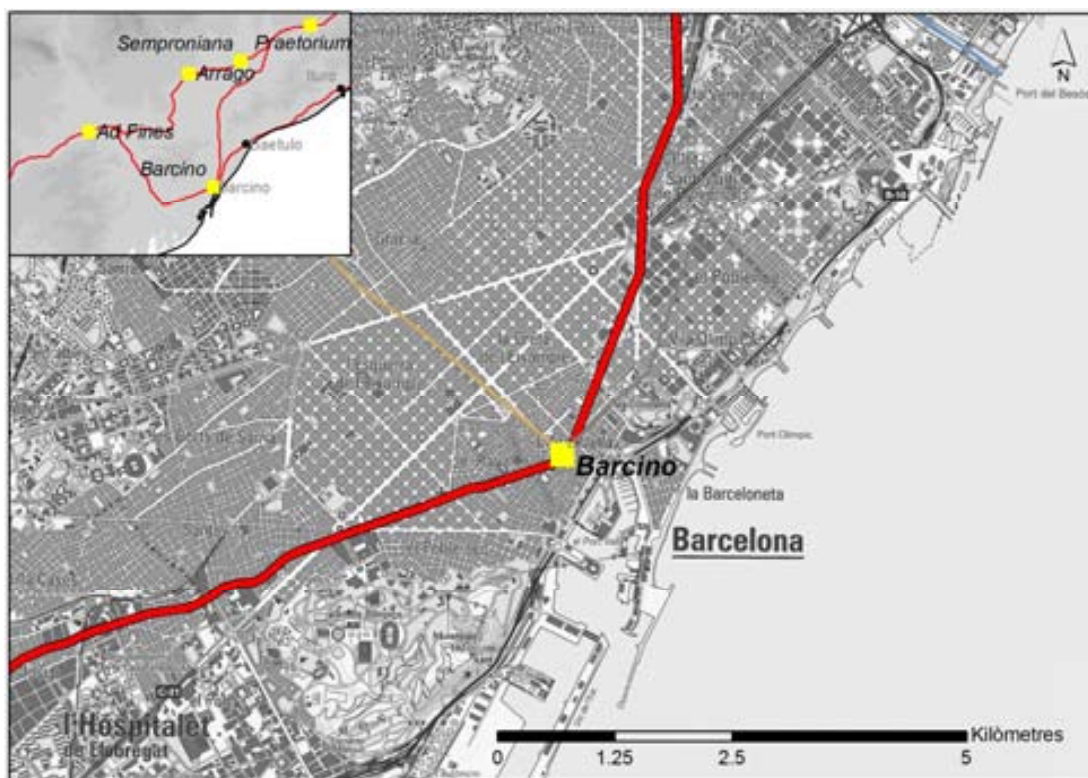


Fig 60. Mapa amb la localització de *Barcino*.

Si bé la localització de la *mansio* se situa amb gairebé total seguretat a l'interior de la ciutat romana, sobre el recorregut de la via a la qual donava servei a provocat certes divergències. Podem trobar una proposta que situa el pas de la via romana dins del mateixa ciutat, mentre que també es creu possible que la via no passés directament per l'interior de la ciutat, sinó que el seu recorregut es desenvolupés per les seves rodalies i es comunicés amb aquesta ciutat a través d'un *diverticulum*.⁶⁷ Les diferències entre ambdós recorreguts resultarien mínimes pel que fa als itineraris, en canvi s'ajustarien perfectament a la distància que apareix reflectida dins el mil·liari de Sant Cugat del Vallès.

Ad Fines

Amb aquest topònim apareix als itineraris la següent *mansio* d'aturada en aquest territori. Es situa a 20 m.p. (30 kms) de distància al sud de la *mansio Arragone*, i a 13 d'*Antistiana*, situada més al sud. Per a la seva localització s'han anat proposant diverses possibilitats com les poblacions de Gelida, Sant Sadurní d'Anoia, Martorell, etc... Però actualment està molt acceptada la proposta que situa aquesta *mansio* a la localitat de Martorell. Un dels elements que més força dona a aquesta proposta és la coincidència del topònim *Fines*⁶⁸ amb la consideració del riu (*Rubricatum*) Llobregat com a límit territorial, primer entre laietans i lacetans i cosetans (Estrada 1997, 154), posteriorment representaria el límit de la *pertica* de la colònia de Barcino (Mayer et al 1997, 133) i probablement el límit també del territori de *Tarraco* (Gurt/Rodà 2005, 159). Aquesta identificació del riu com a element divisor natural està recolzada per la localització d'un

⁶⁷ Sobre el recorregut de la via a les rodalies de *Barcenone*, es pot veure l'apartat dedicat a les vies en aquest mateix treball. Però podem apuntar que mentre encara es proposa el pas de les vies romanes per l'interior de la colònia de *Barcino* (Mayer/Rodà, 1997, 119), també hi ha una altra proposta de recorregut que suggereix el pas de les principals vies romanes per les rodalies de la ciutat, coincidint amb l'actual carrer Travessera de Gràcia, connectant aquest eix amb la ciutat mitjançant un *diveticulum* (Arias 1987). Amb aquesta proposta, es valida el còmput de distàncies que apareix en el mil·liari de Sant Cugat del Vallès. També es dona valor al cas gramatical en el que es troba la *mansio* en l'Itinerari d'Antoní (acusatiu), i que podria fer referència a la situació de la *mansio* lleugerament allunyada de la via contraposat a l'us de l'ablatiu o locatiu que indicaria una situació justament al costat d'un eix viari (Arias 1987, 87).

⁶⁸ El topònim *Fines*, també s'ha trobat en cinc ocasions en d'altres parts de l'Imperi fent referència sempre a punts divisoris del territori (Pallí, 1985, 155) fet que ens indica una de les localitzacions repetides dins de les situacions de les *mansiones*, és a dir, que es considerava prou oportú situar un lloc d'aturada en les fronteres territorials de colònies romanes, com per exemple *Summum Pyrenaeum*.

arc de caràcter territorial sobre l'anomenat Pont del Diable de Martorell⁶⁹, que serviria com a element identificador i propagandístic. La importància d'aquest riu, l'antic *flumen Rubricatum*, com a element destacat del territori també ho trobem en la gran quantitat de restes arqueològiques que al llarg dels anys s'han anat descobrint en les seves riberes, fet que juntament amb la possible localització d'embarcadors (Izquierdo 2000, 13-21) dona una clara mostra de la importància i vitalitat d'aquest riu.

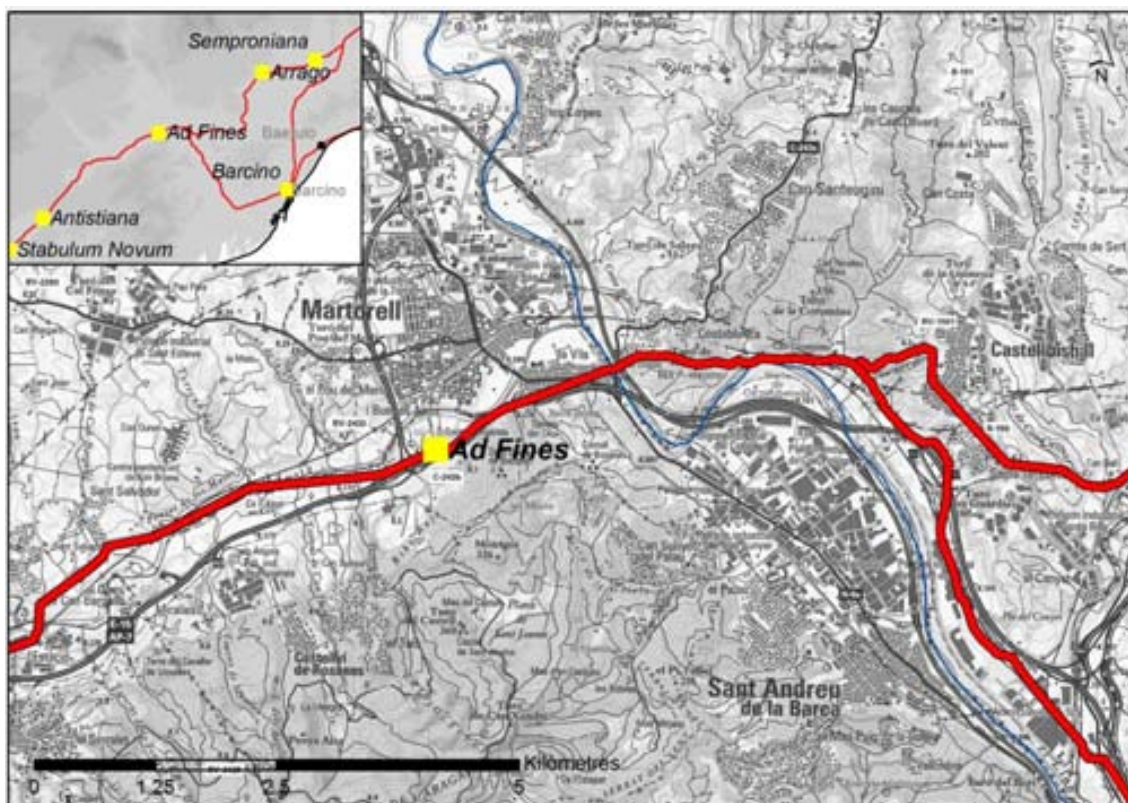


Fig 61. Mapa amb la localització d'Ad Fines.

La localització d'una necròpolis tardo-antiga vinculada a una important via a les afores de la ciutat, així com el descobriment d'un mil·liari d'època de Magnenci (IRC I, 164) en el mateix lloc, han empès a proposar la situació de la *mansio* d'Ad Fines, als voltants de l'església de Santa Margarida, que es troba a poca distància al sud de la ciutat de Martorell (Mayer et al 1997, 133). A les rodalies d'aquest indret confluirien els dos ramals de la Via Augusta, el considerat més antic que recorreria les terres de l'interior, i un de més modern, projectat per August, que es desviaria cap a la costa a l'alçada

⁶⁹ El pont del Diable actual fou construït entorn de l'any 1283 sobre els basaments d'un pont d'origen romà. La localització d'unes marques en aquests basaments han dut a identificar a les legions *IV Macedonia*, *VI Victrix* i *X Gemina* com les constructores del pont, així com també està documentada la seva participació en la construcció de les colònies de *Caesaraugusta* i *Barcino* (Fabre et al. 1984; Gurt/Rodà 2005).

d'Hostalric, i passaria per les ciutats de *Blandae*, *Iluro*, *Baetulo* i *Barcino* abans de tornar a trobar-se amb l'altre ramal.

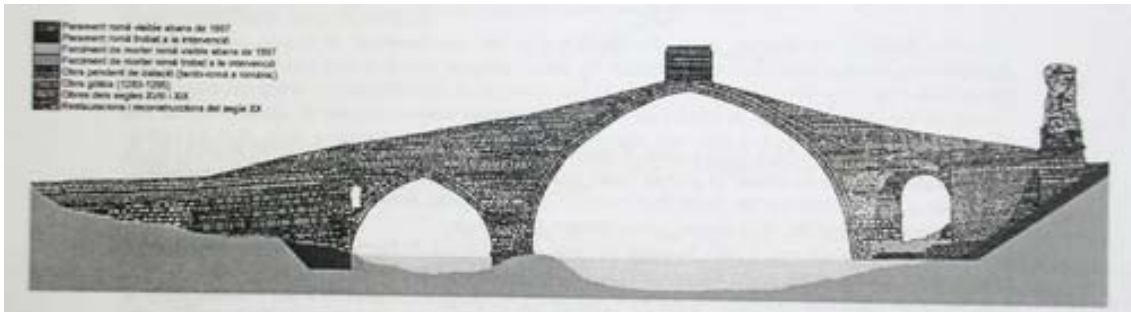


Fig 62. Alçat del Pont del diable (Izquierdo 2000).

Antistiana

Aquesta *mansio* apareix en totes les fonts antigues. Es creu que estaria situada, segons els documents estudiats, entre la Ràpita i els Monjos, 13 milles (19 kms) després d'*Ad Fines*, la *mansio* anterior. La localització d'aquesta *mansio* ha estat sempre molt complicada donada la manca d'elements de referència per situar, tant la *mansio* com la via en època romana en aquests territoris. D'aquesta manera, depenent del camí que es proposava per creuar el Penedès la situació de la *mansio* variava de forma significativa. Diverses han estat, per aquest motiu les localitzacions de la *mansio*, Vilafranca del Penedès, Banyeres, La Granada, Sant Cugat Sescarrigues, etc... (Pallí 1985, 155). Sembla que la localització entre La Ràpita i els Monjos, és un dels punts més probables donades les contínues notícies arqueològiques que si han anat esdevenint (Arrayàs 1999, 260). Una de les últimes propostes per a la seva localització la trobem en la descripció que en fan Mayer et al. (1997, 133-134), precisament en aquest mateix indret. En el còmput de milles d'aquest treball, també es coincideix a proposar una localització força propera a aquest enclavament.

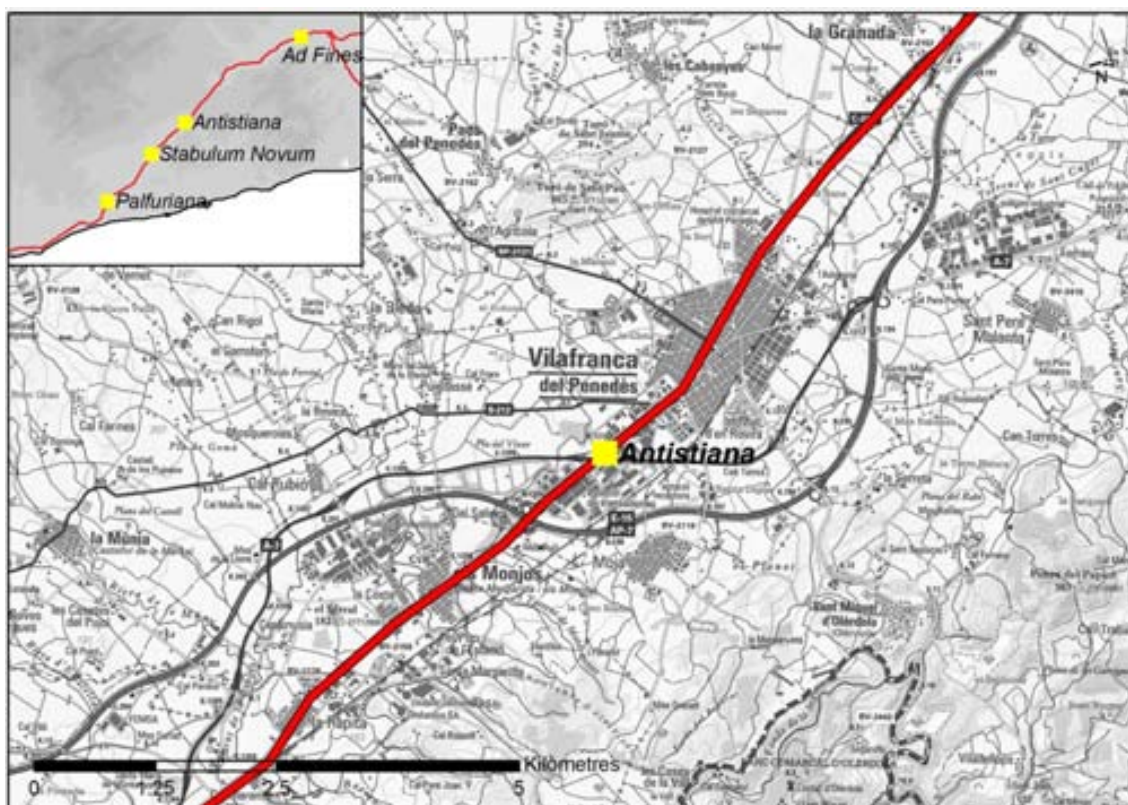


Fig 63. Mapa amb la localització de la *mansio Antistiana*.

Pel que fa al topònim de la *mansio*, sembla correspondre, com ja hem vist anteriorment, a un antropònim amb la desinència ‘-ana’ que podria fer referència a un *fundus* o *praeidus* propietat d’un personatge anomenat *Antistus* o *Antistianus*, que es podria vincular amb el gentilici d’una important família senatorial vinculada a Hispània, i que ens apareix a les fonts. Autors com *Velleius Paterculus* (II, 90), *Plutarc* (*Caes.* 5) o *Suetoni* (*Caes.* 7) en fan referència a les seves obres. D’on sabem que els *Antistii* es van relacionar de forma intensa amb els territoris hispànics, fins al punt de que *Caius Antistius Vetus* fou *pro praetor Hispanias Ulterioris* l’any 69-68 (Arrayàs, 1999, 261). Tot i les reserves que comporta la identificació d’un antropònim amb els segells amfòrics, es interessant observar com a no gaire distància d’aquests territoris, a Sant Boi de Llobregat, s’identificà la marca ‘ANT’ als segells amfòrics de Dr 2-4 que es podria relacionar amb aquest antropònim, i que en situaria un marc cronològic cap a finals del s. I dC (López Mullor 1998, 234). També s’ha localitzat aquest segell en el derelicte de Sud Lavezzi3 (França) en una cronologia més primerenca (1-15 dC) (Pascual 1991).

Stabulum Novum

La *mansio* de *Stabulum Novum* només apareix en un dels Itineraris d'Antoní, fet que fa pensar que aquesta *mansio* representaria una nova parada dins del recorregut tradicional que havia existit fins a aquells moments. Aquesta *mansio* es trobava a 51 m.p. (75,5 kms) de *Barcino* i a 24 (35,5 kms) de *Tarraco* i representaria segons l'Itinerari d'Antoní núm I de la numeració de Wesseling, l'únic punt d'aturada entre aquestes dues ciutats. El fet de no aparèixer en cap altre font, i d'incloure en el seu topònim la paraula 'Novum' ha fet pensar que la *mansio* podria respondre a la necessitat de realitzar una parada enmig de les anteriors *mansiones*. També s'ha proposat que aquesta nova aparició d'una *mansio* respongui a una petita variació en el traçat de la via que la portaria per terrenys més propers a la costa, i més allunyats de la tradicional via que circulava per les terres de l'interior (Giró 1950; Tovar 1989). La importància de la interpretació d'aquesta nova *mansio* i la situació del recorregut de la via radica principalment en la seva posterior localització, ja que òbviament si es varia el recorregut del traçat viari també s'ha de variar la possible situació del punt d'aturada. D'aquesta manera, es poden interpretar diverses localitzacions per a aquesta *mansio*, com el Vendrell, o La Gornal i l'Arboç per a un itinerari semblant a l'antic (únicament variant la situació de la *mansio* dins de mateix eix viari) o Cubelles o Cunit si pensem que el canvi de nom també podria comportar un canvi de localització de la via⁷⁰. En aquest projecte s'ha decidit que l'aparició d'aquesta *mansio* no és un indicatiu suficient per interpretar un canvi en el traçat de la via. És per això que se segueix l'itinerari interior que ja s'ha documentat a partir de la situació de la resta de *mansiones*. La seva situació segons els càlculs d'aquest projecte es trobaria entre les poblacions de la Ràpita i l'Arboç.

El seu topònim '*stabulum novum*' fa referència clara a una *statio* de nova creació. Els motius per al canvi d'aturada, no ens són tan clars, encara que segur té relació amb la *mansio* anterior, *Antistiana*, situada únicament a 5 m.p. de distància.

⁷⁰ Arias (1987), Pallí (1985, 156) o Mayer et al. (1997, 134) consideren que aquesta *mansio* es situaria en el mateix traçat de la via antiga, i per tant seguint el còmput de distàncies situen la *mansio* en aquestes rodalies. Segons Pallí (1985, 156), la seva situació exacta seria al Solar Roig, molt a prop de l'Arboç. Altres investigadors, com Giró (1950), Pallarés (1975) o Tovar (1989) consideren un traçat diferent per a la via, més proper a la costa, i per tant situen la *mansio* en altres indrets, com per exemple a Sitges (Giró, 1950).

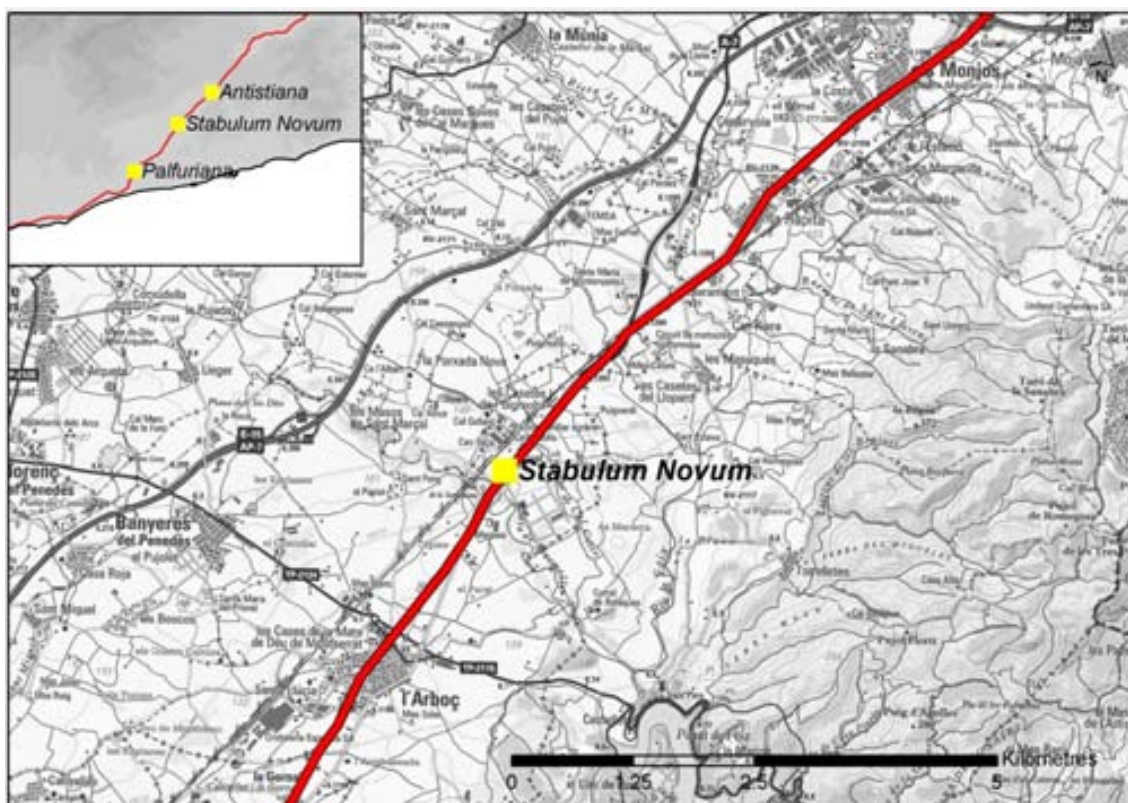


Fig 64. Mapa amb la situació de la *mansio Stabulum Novum*.

Palfuriana

A 13 m.p. (19 kms) al sud d'Antistiana es trobava situada la següent *mansio* segons els Vasos de Vicarel·lo, la *mansio* de *Palfuriana*⁷¹. S'ha situat tradicionalment en un territori comprès entre la ciutat de El Vendrell i la costa. Segons Mayer et al. (1997, 134), la situació d'aquesta *mansio* es trobaria entre les actuals poblacions de El Vendrell, Sant Vicenç de Calders o en un indret molt proper a Coma-ruga anomenat l'Hostal del Garrofer. A les rodalies d'aquesta zona, s'han documentat durant aquests últims anys un seguit d'elements d'època romana d'entitat significativa⁷², així com la conservació d'un camí empedrat conegut com el 'Camí de França', possiblement d'època romana, així com el topònim de 'Camí Fondo', a una distància més cap al sud, entre Altafulla i Torredembarra, indicant el pas d'un camí antic, potser romà, per aquestes terres. El

⁷¹ Els diferents itineraris antics on apareix aquesta *mansio* i que inclouen les distàncies que les separaven de les *mansiones* precedents i següents, mostren una diversitat de distàncies força important. Únicament en dos vasos de Vicarel·lo la distància que apareix concorda (13 m.p.), mentre que en els altres dos apareix la distància de 16 m.p. Finalment, a l'itinerari d'Antoní, s'assenyala una distància de 13 m.p., coincidint per tant amb una de les dues distàncies que ens ofereixen els Vasos Apol·linaris. (Pallí, 1985, 68-75)

⁷² Els principals elements arqueològics que es poden vincular a l'existència d'una via romana en aquesta zona han estat dos mil·lars, un a El Vendrell i a Sant Vicenç de Calders, així com un seguit de vil·les d'època romana republicana i imperial (Pallí 1985, 156-157).

càlcul de distàncies amb la *mansio* precedent i posterior en fan situar aproximadament aquesta *mansio* a la sortida de la població del Vendrell.

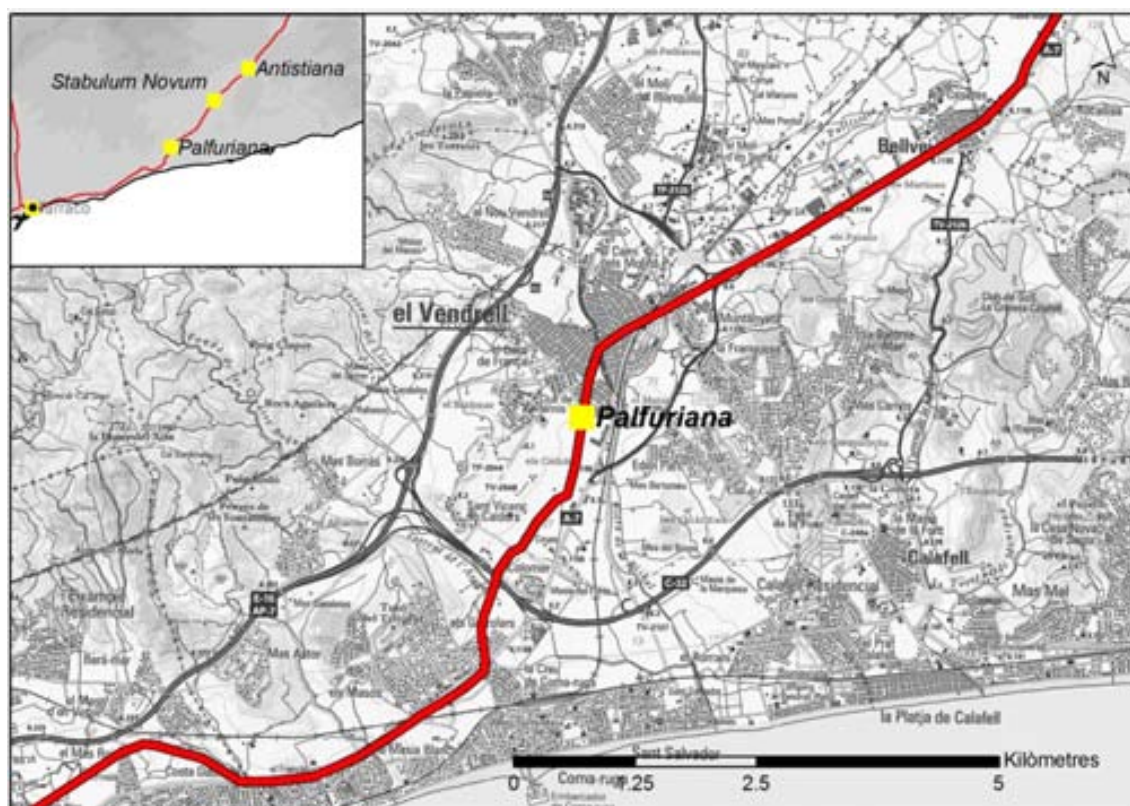


Fig 65. Mapa amb la localització de Palfuriana.

Pel que fa al seu topònim, i tal i com passa amb altres *mansiones*, aquesta fa referència al *fundus o praediis* propietat de *Palfurius*, nomen conegut a la Península Ibèrica arran de la seva localització en algunes inscripcions llatines. Alguns estudis han relacionat aquest *Palfurius* amb el *Marc Palfurius Sura* que apareix citat tant per Suetoni (*Domit.* 13) com per Juvenal (*Sat.* IV,53)⁷³.

Tarraco

Una de les *mansiones* amb una localització més segura, juntament amb *Gerunda*, *Barcino* o *Ilerda*. La seva situació es trobava a 16 m.p. (24 kms) al sud de *Palfuriana*, segons les fonts antigues. La seva antiguitat i la seva importància al llarg de tota la

⁷³ Segons Pallí (1985, 157), aquest antropònim de *Palfurius* va fer pensar a Cortés López (1836) que podria estar vinculat amb Marc Palfuri Sula, anomenat a les fonts, fet que va impulsar a J. Pons a creure en una possible vinculació entre la *gens Palfuria* amb *Luci Licini Sura*, senador i tres vegades consol a qui se li atribueix la construcció de l'Arc de Berà.

història des de l'arribada dels romans a la península va fer que aparegués en tots els itineraris i en totes les rutes, alhora que trobem referències a aquesta *civitas* en nombroses fonts clàssiques. La importància que va arribar a ostentar aquest nucli queda demostrada també per haver estat designada com la capital de la *Hispania Citerior* i del *Conventus Tarraconensis*, i per haver-se convertit en un nus de comunicacions importantíssim, des d'on es capitalitzava la major part de l'arribada de vaixells de transport envers aquests territoris, i des d'on partien les principals vies de comunicació terrestres d'aquesta zona, en direcció a la Bètica, al nord-oest peninsular i cap a la Gàl·lia. Pel que fa al coneixement arqueològic de la *Tàrraco* romana i pre-romana, cada vegada es va avançant més en el seu coneixement arqueològic (Macías et al. 2007).

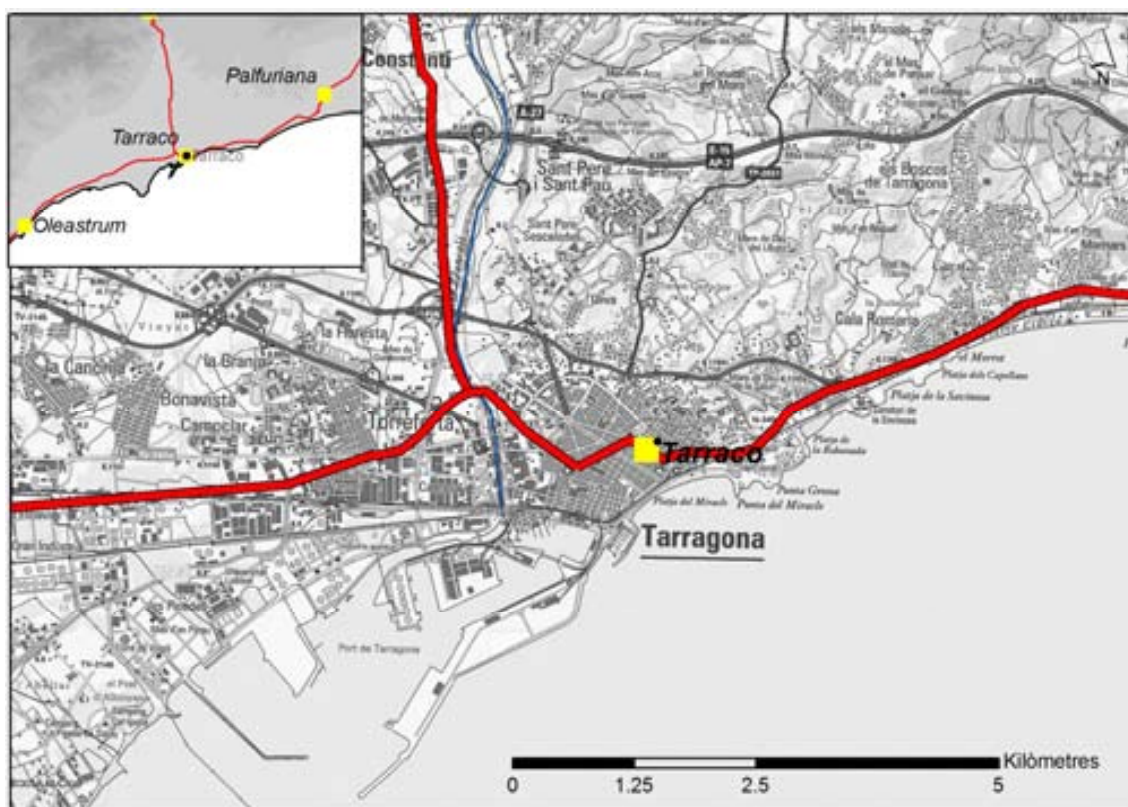


Fig 66. Mapa amb la localització de la *mansio* de Tarraco.

Oleastrum

Oleastrum era la següent *mansio* que es trobava situada a 21 milles (31 kms) de Tarraco. La seva localització actual es trobaria a les rodalies de la població de l'Hospitalet de l'Infant, molt a prop del riu Llastres, en clara referència a l'antic nom de la *mansio*. Aquesta *mansio* només apareix en l'itinerari d'Antoní, fet per al que se li suposa una

cronologia més moderna que a la major part de les *mansiones* d'aquest territori. D'aquesta manera, aquesta *mansio* hauria esdevingut un punt d'aturada important en un moment molt més avançat a la creació de la via, potser substituint la *mansio Sub Salto* que apareix en els Vasos Apol·linars, però que en aquest itinerari no hi apareix. En aquest cas, com succeeix en algun altre punt dels itineraris antics, la substitució d'una *mansio* per una altra, suscita moltes propostes diferents depenent de les cronologies dels itineraris en els que apareixen i en els que són substituïdes, depenent també dels esdeveniments històrics que s'han pogut constatar en aquella zona, o si s'han pogut identificar diferents traçats d'una mateixa via en aquell indret. En aquest cas, la substitució de la *mansio* podria estar relacionada amb la proximitat entre els dos punts d'aturada, de manera que no fos necessari recopilar en un mateix itinerari les dues *mansiones*. Tanmateix, també podria estar indicant una petita variació del traçat de la via (segurament la proposta menys plausible) o indicar el final d'ús d'una *mansio* en favor de l'altra. Els principals elements que han fet situar aquesta *mansio* en aquest indret han estat, en primer lloc, el còmput de distàncies entre la *mansio* anterior i la següent, alhora que també s'ha tingut en compte la situació geogràfica, i la localització de ceràmiques d'època romana en superfície així com la troballa d'un pont considerat d'època romana⁷⁴. Un altre element que fa pensar en la possible ubicació d'una *mansio* en aquest indret és la probable continuació de la seva funció en època medieval, en forma d'hospital al costat d'una via important, com queda reflectit en el topònim de la població, L'Hospitalet de l'Infant (Fort i Cogull 1970; 1974).

Finalment, també podem considerar la importància del topònim d'aquesta *mansio*, que sens dubte fa referència a una zona productiva d'oli, provinent del terme llatí '*oleaster*', 'ullatre' en català. També en relació amb aquest topònim podem trobar com Estrabó en fa referència en la seva obra (Str. III, 4,6), quan parla de la ciutat d'*Oleastron* i la situa a prop del riu Ebre.

⁷⁴ A les rodalies d'aquest indret s'han anat descobrint diverses estructures i elements arqueològics susceptibles de relacionar-se amb una *mansio*. Molt a prop del terme municipal de L'Hospitalet de l'Infant, '*s'han trobat vestigis d'estructures d'habitació d'època romana*' (Arrayás 1999, 264). Tanmateix, al terme municipal de Mont-Roig es va '*localitzar un jaciment d'època romana, de natura i cronologia imprecises, que s'ha relacionat hipotèticament amb una mansio.*' (Arrayás 1999, 264), i que se li va atribuir el topònim de '*Oleastrum*'.

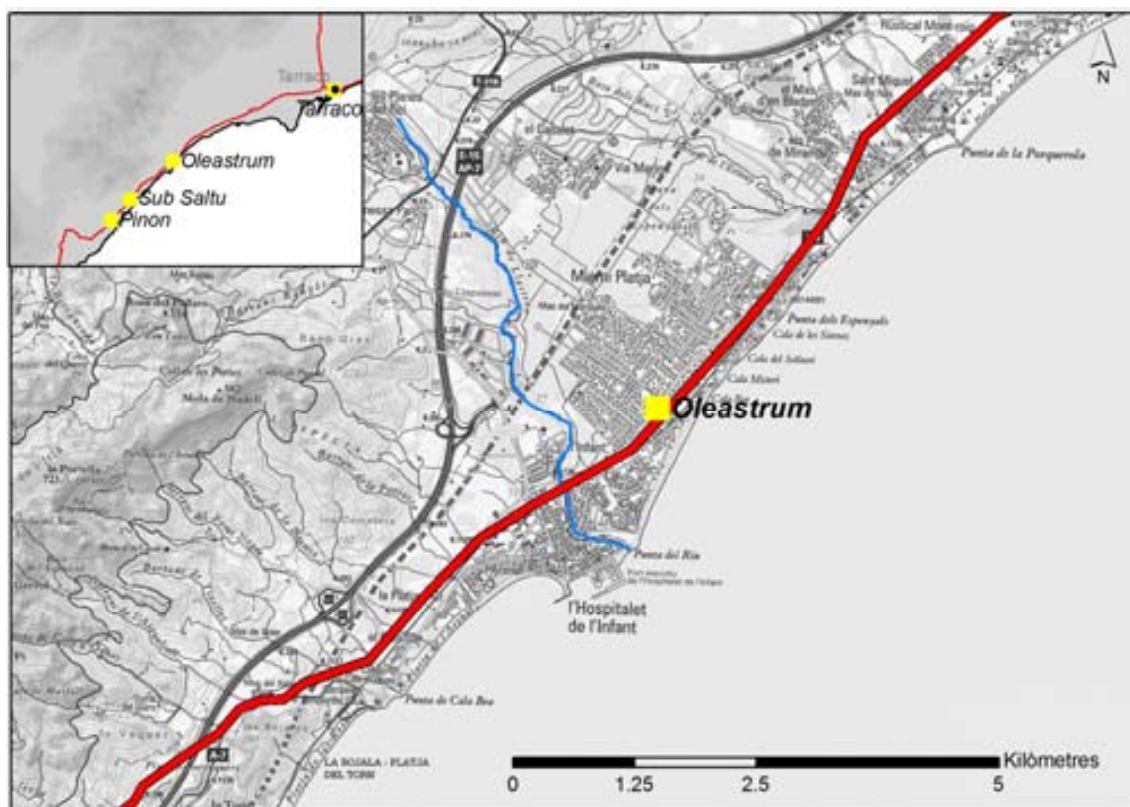
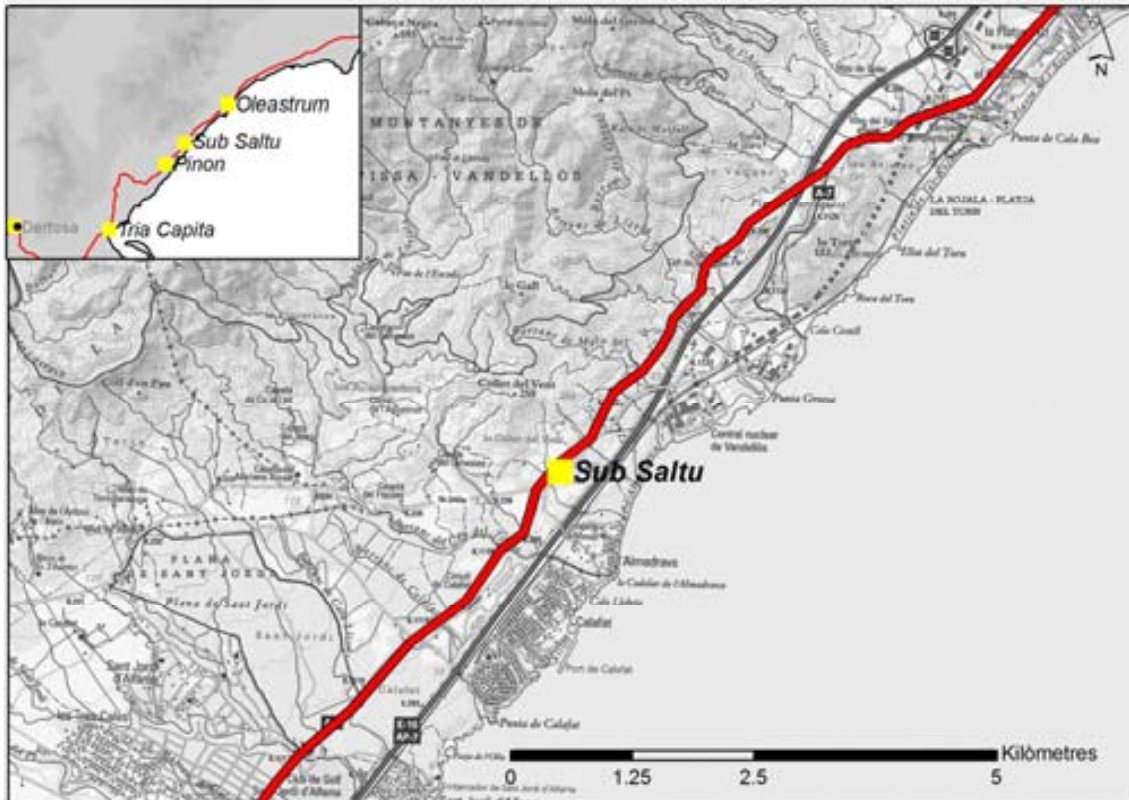


Fig 67. Mapa amb la localització d'Oleastrum i del riu Llastres.

Sub Saltu

Aquesta es podria considerar la *mansio* més primitiva d'aquest territori. Apareix documentada en els vasos de Vicarel·lo i en l'Anònim de Ravenna, com l'estació d'aturada situada a 25 milles (37 kms) de la *mansio* de Tarraco i, per tant a 4 m.p. (6 kms) d'Oleastrum. La zona de l'Almadrava s'ha considerat com la localització més acurada, a l'inici de la vessant nord del Coll de Balaguer (Mayer et al. 1997, 139). Segons Pallí (1985, 159), la seva situació es trobaria “*en un punto en que la cadena montañosa llega al mar y la vía aprovecha este collado para franquearla*”. En el nostre estudi de les milles que separaven cadascuna de les *mansiones*, s'ha situat *Sub Saltu* just davant de la platja de l'Almadrava, poca distància abans d'arribar a Calafat i a St. Jordi d'Alfama.

En relació a les seves característiques toponímiques, es pot apuntar que en llengua llatina, *Saltus* pot significar o bé una regió de boscos y turons, o bé una gorja, un pas de muntanya o un pas a través d'un bosc, descripció molt propera a la que es trobaria si estigués situada en aquest indret.

Fig 68. Mapa amb la ubicació de *Sub Saltu*.

De la mateixa manera que en el cas de la *mansio* anterior, en aquesta *mansio* s'han conservat en els topònims actuals referències a Hospitals que, a l'Edat Mitjana possiblement varen continuar amb la funció de permetre als viatgers d'aquesta via aturar-se i descansar en un edifici proper a la via⁷⁵.

Pinon

És una *mansio* únicament recollida en els itineraris més moderns. No apareix ni als vasos de Vicarel·lo ni a l'Itinerari Antoní. El fet de només aparèixer en l'Anònim de Ravenna ha impossibilitat la seva situació aproximada⁷⁶, ja que aquest itinerari no incloïa en la seva representació les distàncies entre les diferents aturades, que únicament permet situar la *mansio* en un espai molt ampli entre *Sub Saltum* i *Tria Capita*. Tot i això, Mayer et al. (1997, 139) proposen la situació a l'Ametlla de Mar, on es va localitzar el

⁷⁵ D'aquests topònims, Hospitals així com del pas de viatgers pel Coll de Balaguer durant l'Edat Mitjana se n'ocupà sobradament Fort i Cogull (1970; 1974).

⁷⁶ De tots els itineraris conservats que fan referència en alguna de les seves parts al territori que s'han recollit en aquest projecte únicament apareix en l'Anònim de Ravenna, com a document més destacat, i en la Geografia de Guido, que no s'ha ressenyat en aquest treball per la clara influència que rebé alhora de la seva transcripció dels documents ja tractats, i per no oferir cap variació significativa dels traçats ni de les *mansiones* que ens assenyalen els altres itineraris, així com per no incloure les distàncies entre les diferents *mansiones*.

mil·liari de Sant Jordi d'Alfama, i a les rodalies de la zona s'hi troba el Barranc del Pi, en clara relació amb el topònim llatí (*Pinum* = Pi), encara que cap d'aquests arguments pugui ser suficient per justificar la seva localització en aquest indret, el pas de la via per aquest punt sí sembla força escaient.

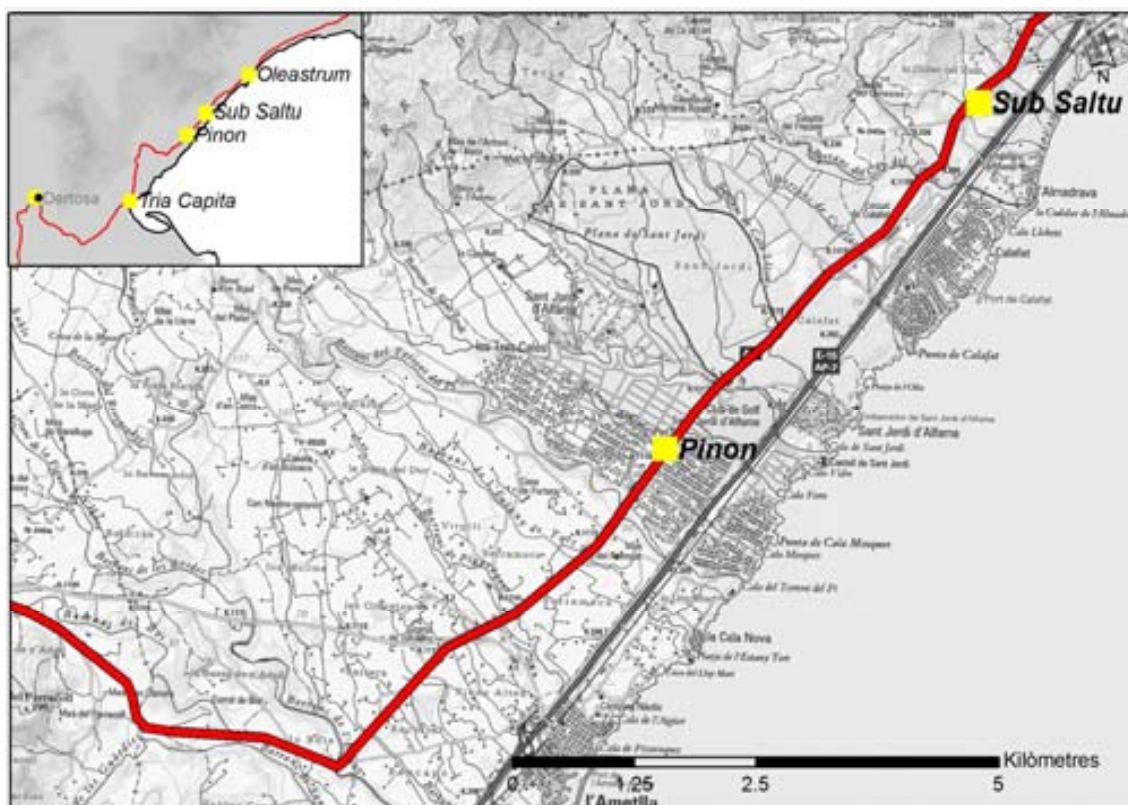
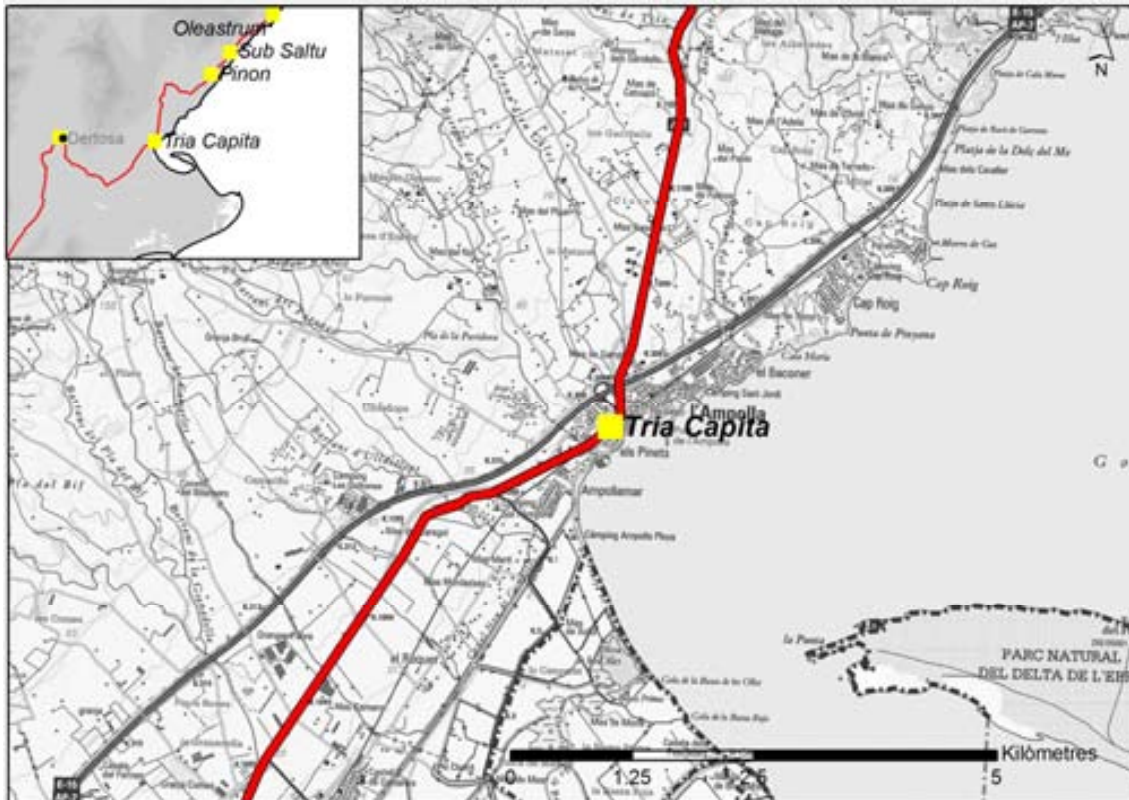


Fig 69. Mapa amb la localització de la *mansio Pinon*.

Tria Capita

A 17 milles (25 kms) de distància respecte de la *mansio* de *Sub Saltu*, aquesta *mansio* només apareix en un dels quatre vasos de Vicarel·lo, i als documents que foren redactats amb posterioritat a aquests. L'opinió més acceptada és la localització d'aquesta *mansio* a la població de l'Ampolla, sobretot pensada per la situació geogràfica d'aquest paratge, que representa l'inici de la desembocadura del riu Ebre. Segons el còmput total de milles, aquesta *mansio* s'hauria de situar aproximadament just després de la població de l'Ampolla, potser dins els terrenys coneguts com el Pinets.

Fig 70. Mapa amb la situació de *Tria Capita*.

La relació que s'estableix entre aquest accident geogràfic (la desembocadura del riu) i el terme *capita* ja la trobem en la referència literària a les paraules de Cèsar quan parlà de la desembocadura del riu Rin descrivint-lo amb aquestes paraules:

“Al seu torn el Rin neix al territori dels leponcis, que habiten als Alps, dels helvecis, dels sèquans, dels mediomàtrics, dels tribocs i dels trèvers i, ja prop l'Oceà, es parteix en diversos braços tot formant moltes illes grans, bona part de les quals són habitades per pobles fers i bàrbars, als quals pertanyen uns que hom diu que es mantenen de peix i ous d'ocell, i a través de moltes boques es fica mar endins [multisque capitibus in Oceanum influit]”. (Caes. Gal., 4, 10).

Amb aquestes paraules es pot endevinar que si bé el riu Rin es caracteritzava per tenir moltes sortides en el seu delta, l'Ebre en la seva desembocadura en el Mar Mediterrani en tenia tres: “*Tria Capita*”.

Dertosa

Aquesta *mansio* representa l'última parada possible en terres catalanes que podien realitzar els viatgers quan es dirigien cap als territoris més meridionals de la península ibèrica. La localització d'aquesta *mansio* sembla força segura, i en aquests anys d'investigacions no han sorgit més localitzacions que la que situa aquesta *mansio* a la ciutat de Tortosa. Es creu que la via deuria travessar el riu Ebre per aquests paratges, utilitzant un pont de fusta o barques. La importància d'aquesta ciutat com a nus de comunicacions sembla indubtable a la llum de les descobertes arqueològiques i del seu context geogràfic. És per això que situar un punt d'aturada d'una via important en una ciutat com aquesta, pas terrestre obligat del riu Ebre, i nus amb les comunicacions fluvials i marítimes, seria indispensable. Com succeeix amb la resta de *mansiones* que coincideixen clarament amb ciutats d'època romana, la seva identificació i localització general sembla ser segura, i representa un element indispensable alhora de situar les *mansiones* més properes.

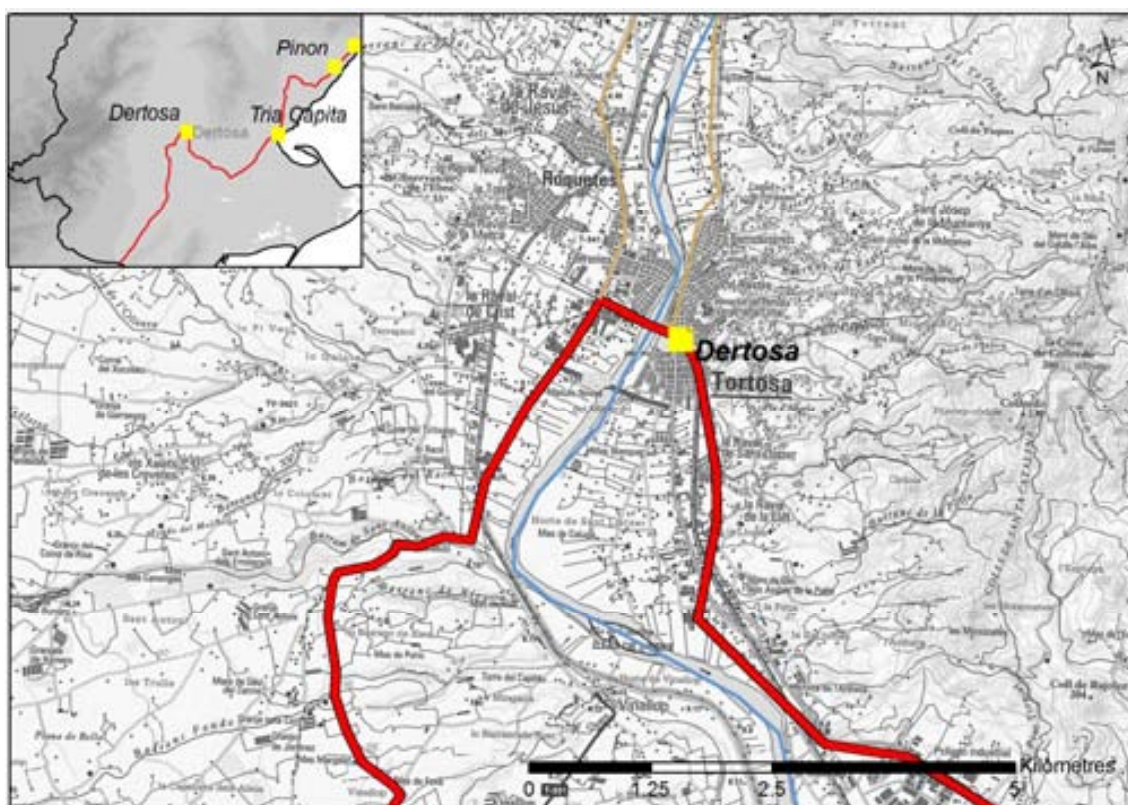


Fig 71. Mapa amb la localització de la *mansio* Dertosa.

Septimum Decimum

Aquesta *mansio* apareix recollida a l'Itinerari d'Antoní XXXII, i ens ajuda a reconstruir el traçat que devia seguir la via que des dels Pirineus es dirigia cap a *Caesaraugusta*, i cap al nord peninsular en el seu tram a partir de *Tarraco*⁷⁷. Pallí (1985, 161) la tracta breument per ser un recorregut allunyat del seu objecte d'estudi, però ha estat estudiada per historiadors com Sanahuja (1892). Segons aquest itinerari, la *mansio* es trobaria a 13 m.p. (19 kms) de la ciutat de *Tarraco*. Seguint aquest còmput de distàncies, la *mansio* es trobaria a prop Vilaverd, per on passa el riu Francolí. Carrillo Murcia (1951) va proposar una localització diferent de les dues *mansiones* que es trobaven en el camí entre *Tarraco* i *Ilerda*, proposant per tant, una ruta diferent. Per a aquest autor, aquesta *mansio* s'havia de localitzar a la població de Vimbodí, una població situada uns quants quilòmetres més propera a *Ilerda*, a la riba del riu Francolí.

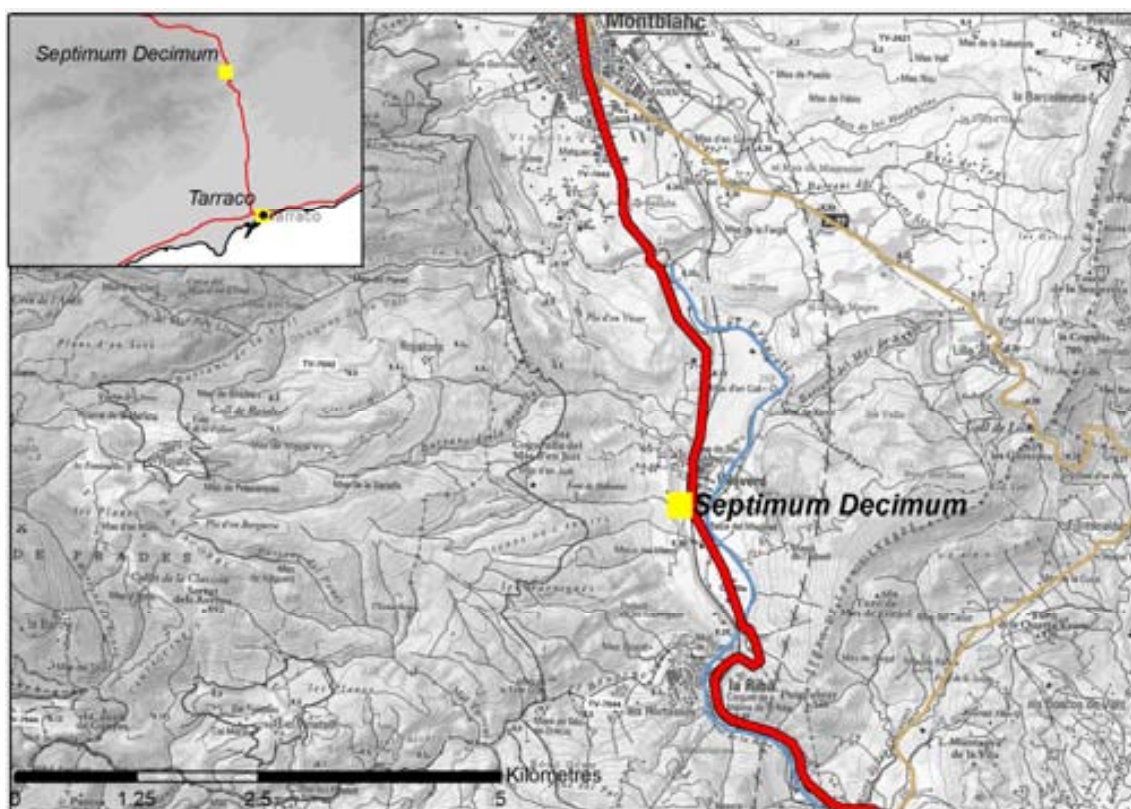


Fig 72. Mapa amb la localització de *Septimum Decimum* just a la sortida del pas de la Riba.

⁷⁷ Les properes *mansiones* ja fan referència únicament a la via terrestre que comunicava Roma amb els territoris del nord-oest peninsular. Coneguda a l'Itinerari d'Antoní com a *Via de Italia in Hispanias*, apareix en alguns mil·liaris com a *Via Augusta* (Gurt/Rodà 2005) i també és coneguda com *Via Aurelia*.

La situació d'aquesta *mansio*, a les rodalies del pas muntanyós de la Riba representaria un enclavament estratègic en el recorregut de la via. Així aquest punt d'avituallament es situaria en un indret que aprofitaria el pas del riu Francolí per a creuar la Serra de les Guixeres.

Ad Novas

La següent *mansio* que es podia trobar en l'Itinerari d'Antoní cap a *Caesaraugusta* era la nomenada *Ad Novas*. Situada a 18 milles (27 kms) de *Septimum Decimum* i a 12 (18) d'*Ilerda*. Segons la proposta de Sanahuja (1892), aquesta parada es trobaria a la població de Vinaixa, població que es troba situada a la distància aproximada que marquen els itineraris entre les dues *mansiones*. Segons la proposta de Carrillo Murcia (1951), aquest enclavament es localitzaria a La Floresta. A favor de la proposta que situa aquesta *mansio* a la localitat de Vinaixa, es pot argumentar la troballa de dos mil·liaris.

Aquesta *mansio* probablement ja ens apareix citada a l'obra de Titus Livi (XXII, 21, 6), amb el nom de *Ad Novam Classem* quan l'autor descriu la via que es dirigia cap a l'interior de la península.

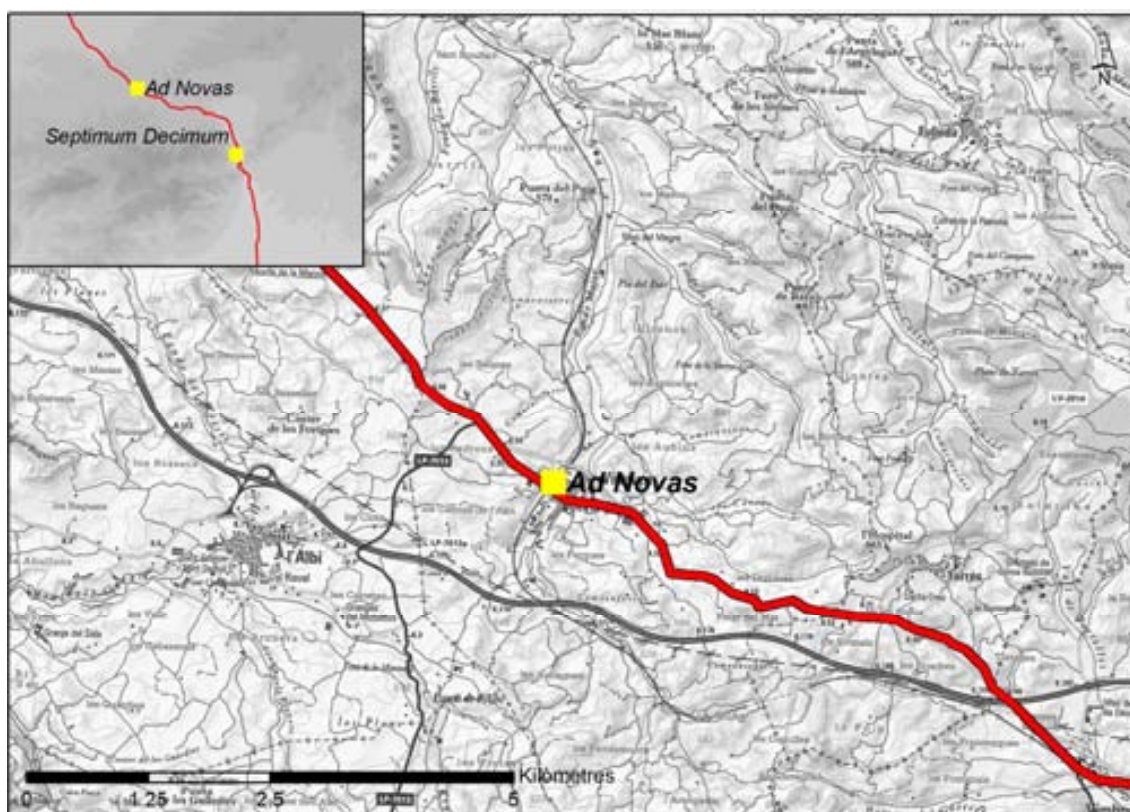


Fig 73. Mapa amb la ubicació d'*Ad Novas*.

Ilerda

La localització d'aquesta *mansio* també es pot considerar segura, ja que l'evolució històrica d'aquesta ciutat està demostrada per les restes arqueològiques trobades *in situ*, que mostren una evolució contínua des d'èpoques pre-romanes fins a l'actualitat. A l'Itinerari d'Antoní existeix una important variació en les distàncies que separaven aquesta mansio de Tarraco, doncs es trobava a 62 milles (91 kms) segons l'Itinerari I i 48 (71 kms) segons el XXXII. Això ha comportat divisions en les interpretacions de la de les vies que comunicaven aquestes dues ciutats i que es dirigien cap a les terres de l'interior i del nord peninsular, passant per *Mendiculea* i *Caesaraugusta*, vèrtex de les comunicacions antigues del territori mig del riu Ebre. El fet d'aparèixer també en uns dels Itineraris d'Antoní separada de Barcelona ha fet pensar en la possible existència d'una via que des d'*Ad Fines* es dirigiria directament cap a *Ilerda*, evitant passar per *Tarraco*.

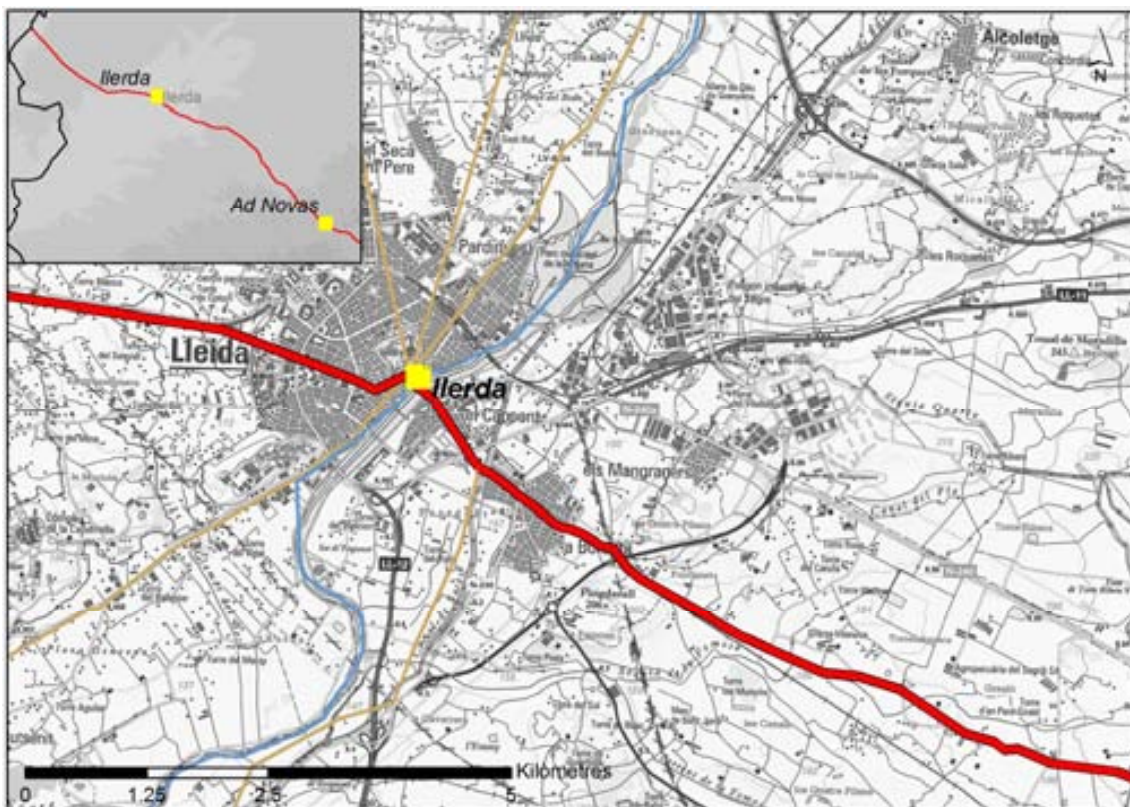
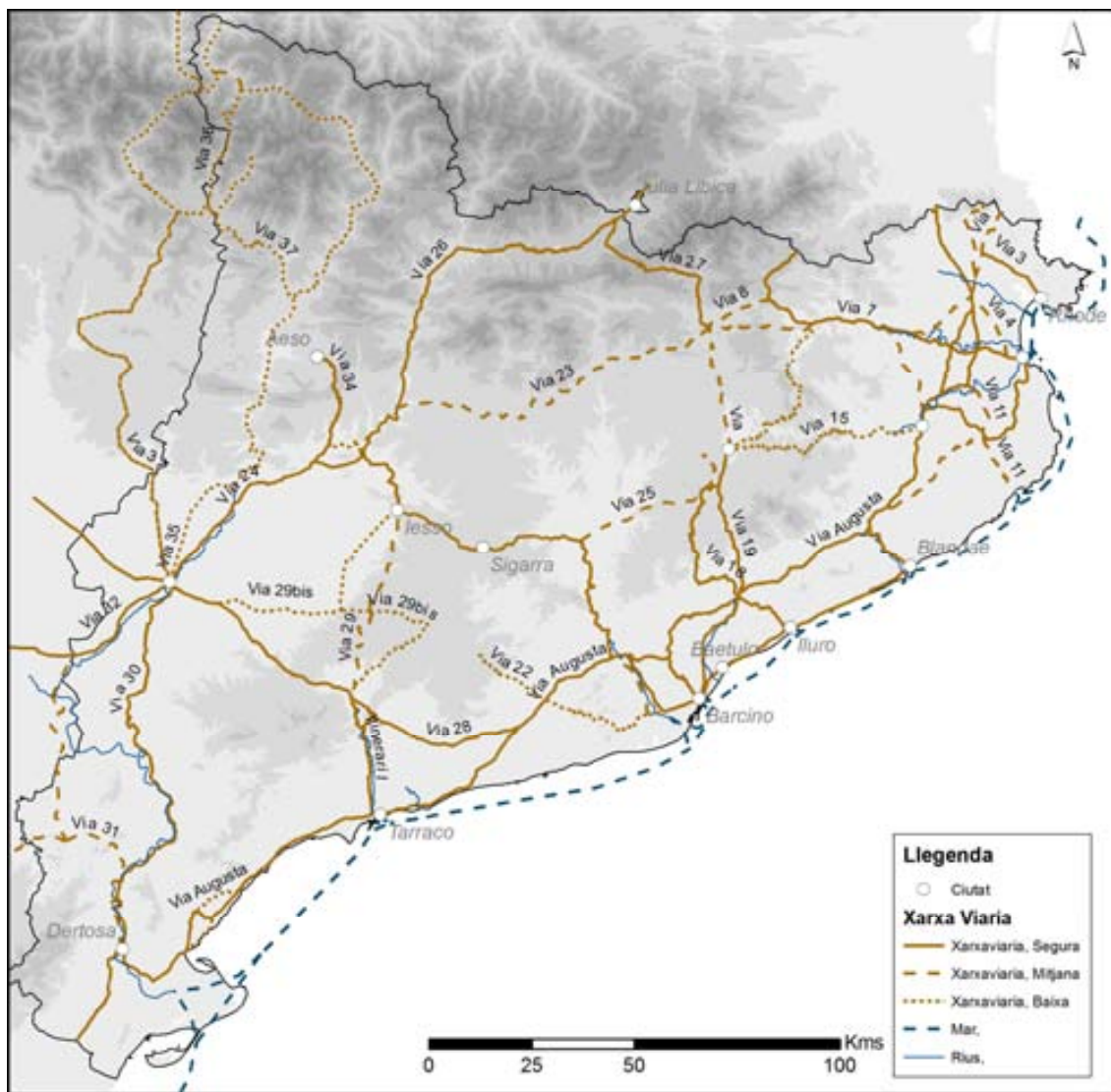


Fig 74. Mapa amb la localització d'Ilerda.

Fig 75. Llegendes dels mapes:

Llegenda	
TIPOLOGIA	
○ Ciutat	● Embarcador
■ Mansio	● Població
● Mil·liari	● Topònim
● Via	● Bòbila
● Establiment Rural	● Forn
● Jaciment	● Poblal
■ Pont	● Cantera/Mina
● Necròpoli	● Termes
● Via	● Prehistòria
■ Monument	● Torre
	● Sitges

Fig 76. Mapa de Vies principals i secundàries:



3.1.3. Vies Principals'

El territori català va representar per la seva ubicació geogràfica dins de la península ibèrica i de l'Imperi Romà un dels punts d'entrada més accessibles per a les comunicacions terrestres entre la Gàl·lia i l'Hispania. A més l'emplaçament d'una de les capitals provincials, la colònia *Tarraco*, a les nostres costes també influí en la fixació de trajectes importants en la nostra geografia. D'aquesta manera, i gràcies a les fonts antigues i als *Itineraria*, hem pogut identificar com a vies principals dos grans eixos de comunicació. Aquests coincidien inicialment en un ampli trajecte en el que entrant pels Pirineus, es dirigien seguint la Depressió Pre-litoral cap a Tarragona. Seria a partir d'aquest enclavament que es pot diferenciar entre els dos recorreguts, ja que mentre un es dirigia cap a *Caesaraugusta* passant per *Ilerda*, l'altre continuava paral·lel a la costa passant per *Dertosa* cap a *Gades*.



Fig 77. Mapa d'Europa Occidental amb la ubicació dels dos Itineraris que recorrien Catalunya en època romana.

El primer gran eix documentat en el territori català correspon a la via coneguda tradicionalment com '*Via Augusta*'. Malgrat la continua identificació d'aquest topònim amb la via que des dels Pirineus, passant per Tarragona es dirigia cap a Tortosa i el sud peninsular, es documenten mil·liaris que fan referència a la '*Via Augusta*' en ambdues vies principals que recorren en nostre territori. Així, aquesta nomenclatura es troba en mil·liaris de l'eix que circulava per l'entorn de Girona (p.e. HAEp, 279), per la via que circulava més propera a la costa (p.e. IRC I, 183), pel tram de via que comunicava *Tarraco* i *Dertosa* (p.e. CIL II, 4952) i, fins i tot, a la que des de *Tarraco* es dirigia cap a *Caesaraugusta* i el nord-est (p.e. CIL II, 4920). Aquesta multiplicitat en l'ús del nom de *Via Augusta* respon a la política d'ordenació territorial que endegà Augustus en aquests territoris i que afectaren molt sensiblement a la gestió de les infraestructures (Gurt/Rodà 2005). Tot i així, i degut a la forta implantació d'aquesta nomenclatura, aquest treball continuarà anomenant '*Via Augusta*' a l'eix que transcorria paral·lel a la costa. El segon gran eix documentat en aquest treball, correspon a una via que partint de Tarragona, es dirigia cap a les terres de ponent passant per Lleida i Saragossa. Conegut gràcies a l'Itinerari d'Antoní de qui rep nom, s'ha anomenat tradicionalment com la via "*De Italia in Hispanias a Mediolano...*", o Itinerari d'Antoní I. El seu traçat en territori català també es documenta gràcies a la troballa d'alguns mil·liaris, així com la suposada identificació de dues *mansiones*.

Aquests dos grans itineraris es podrien considerar en part, hereus dels antics traçats que ja des d'època pre-romana creuaven aquest territori. D'aquests antics traçats, potser el que destaca per importància, per longitud i per haver quedat recollit a les fonts clàssiques és el Camí d'Heracles. Un eix que segons les fonts entrava a la península pels Pirineus Orientals i es dirigia cap al sud⁷⁸ seguint aproximadament la costa. Intentar recompondre aquest itinerari resulta d'una dificultat molt elevada degut principalment a que les dades que ens ofereixen les fonts antigues són extremadament vagues⁷⁹. És degut a aquestes poques referències, com el pas pel *campus Iuncarius*, *Seterrae*, *Tarraco* i *Dertosa* que es considera aquest traçat com el precedent del que serà la *Via Augusta*.

⁷⁸ Rebé aquest nom segons sembla, per ser el recorregut que va fer l'heroi Herakles amb els bous robats de Gerió. Autors com Timeu de Sicília (*De mirab. Ausc.*, 85) al s.III aC, Polibi (III, 39) i Estrabó (III, 4, 9) en fan referència a les seves obres.

⁷⁹ Fins a l'actualitat no s'ha localitzat cap tipus de infraestructura viària ni dada arqueològica relacionable directament amb la *Via Heraklea*. Únicament les suposicions del seu traçat, al seu pas per alguns territoris han fet suposar-la com a antecessora del traçat que utilitzarà la *Via Augusta*.

Posteriorment, els llocs de posta d'aquesta via apareixeran recollits en els Vasos de Vicarel·lo (CIL XI, 3281, 3282, 3283, 3284), en l'Anònim de Ravenna i en l'Itinerari d'Antoní.

Potser un dels primers eixos que es degueren construir en aquests territoris nordorientals de Catalunya degué ser una continuació de la Via Domitia⁸⁰. Aquesta via, que rep el nom del magistrat de Narbona, *Cn. Domitius Abenobarbus*, que en finançà la seva construcció, representava sobretot un eix que comunicava els territoris de la Gàl·lia Narbonesa amb la capital de l'Imperi. Es creu possible que en algun moment la via no s'aturaria a la frontera natural dels Pirineus, sinó que creuant-los es dirigiria, com a mínim fins a la colònia grega d'Empúries (Hurtado 1987, 392-394), donat que en aquests moments del s.III aC aquest enclavament ja resultava de gran importància estratègica, tant en temes militars com econòmics.

La 'Via Augusta'

La primera via que s'ha catalogat com a una via principal és l'anomenat Itinerari d'Antoní número II, anomenat en aquest mateix document com "*De Italia in Hispanias ab Arelato Narbone inde Tarracone Karthagine Spartaria Castulone*". Però és més coneguda com a 'Via Augusta' després de la reforma del seu traçat duta a terme per l'emperador August. Una de les principals característiques d'aquesta via és, com es veurà més endavant la bifurcació en dos ramals que s'esdevingué després de les reformes d'August. D'aquesta manera, a la via més antiga que recorria, paral·lela a la costa, els territoris de l'interior (en un traçat semblant a l'actual autopista AP-7), s'hi va agregar la possibilitat de desviar-se cap a les poblacions de la costa central catalana, facilitant d'aquesta manera la comunicació de nuclis fundats entorn del s.I aC, com *Iluro* o *Baetulo* (Guitart 1994) i la colònia augusta *Barcino* amb un eix de gran importància política i econòmica. La tradició i l'ús d'aquesta via (o d'un traçat similar) ja es pot documentar des d'èpoques molt antigues, com ho demostren les diferents informacions que en fan referència (Timeu de Sicília *De mirab. Ausc.*,85; Pol. III, 39) com el Camí d'Heracles, els

⁸⁰ En aquest treball s'ha considerat que aquesta via de comunicació podria correspondre en part al traçat de la Via Augusta i parcialment també a un dels diversos eixos de comunicació que creuaven els Pirineus Orientals en direcció a Empúries i que s'han recollit en aquest treball. El reduït recorregut que hauria tingut aquesta via en el territori català, així com les poques dades arqueològiques i documentals sobre l'adscripció d'una via amb la via Domitia han esdevingut uns factors claus per descartar la seva incorporació al conjunt de vies principals.

Vasos Apol·linars o l'Itinerari d'Antoni ja en èpoques de ple assentament romà en el territori.

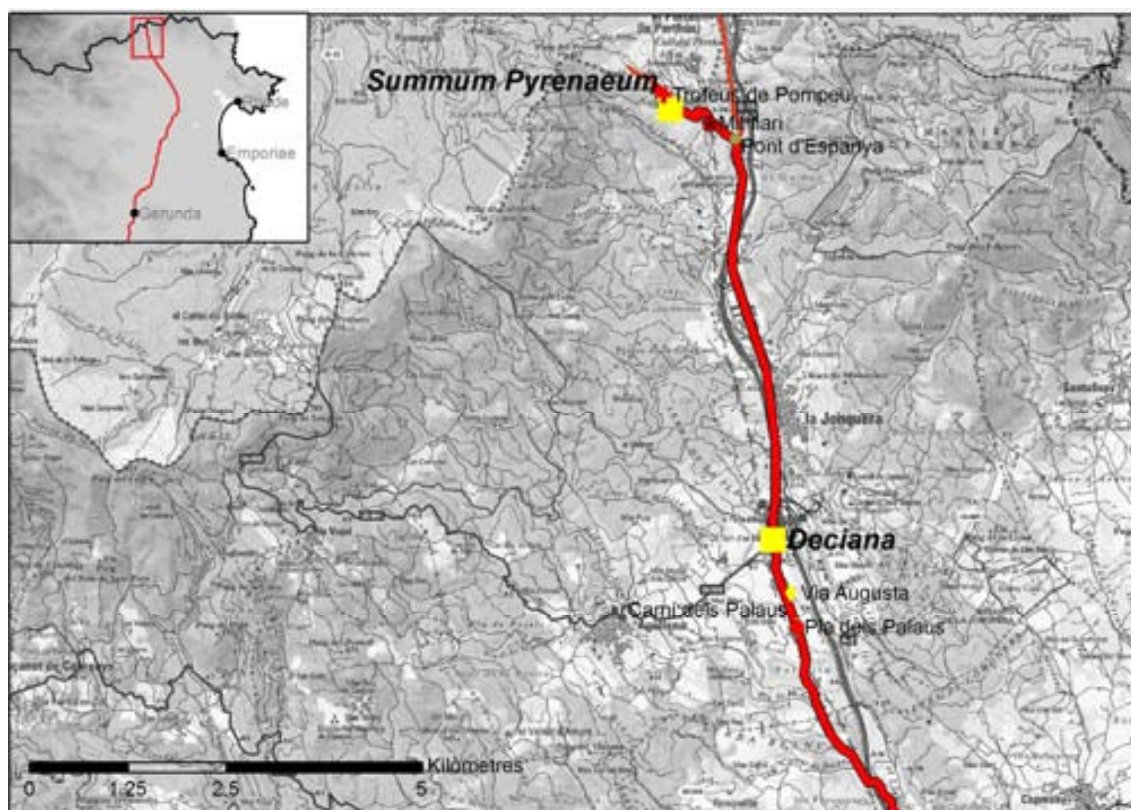


Fig 78. Mapa amb el primer tram del recorregut de la Via Augusta.

El traçat, l'evolució i l'ús d'aquesta via ja va ser estudiat per Pallí (1985, 133-179), i posteriorment ha rebut nous estudis a mitjans del 90, donant com a resultat la cooperació de diferents autors en l'obra de Castellvi *et al.* (1997, 113-182). L'entrada de la Via Augusta a la península ha comportat des dels inicis de la recerca viària un gran volum de propostes. Actualment els estudiosos coincideixen a situar el seu origen pel Pas de Panissars⁸¹ (fig. 78), on a la dècada dels 80 es van localitzar unes estructures

⁸¹ Els diferents colls que es localitzen arreu dels Pirineus orientals han estat susceptibles de representar el pas principal de la Via. Així, el pas del Pertús és un dels que més propostes ha rebut amb Pallí (1985, 133) que dona com a segur el Pas del Pertús, com a punt d'entrada a la Península Ibèrica d'aquesta via, o Casas (1981, 194), que també utilitza el recorregut de l'actual N-II com a tram fossilitzat de la via antiga, finalment Dupré (1990) també considera que les condicions geogràfiques del Pertús són suficientment bones com per garantir la circulació viària durant totes les estacions de l'any. Arias (1987), en canvi considera que el pas principal durant l'Antiguitat va ser el Coll del Portell situat en un punt més occidental que el coll del Pertús. Altres interpretacions han arribat a situar el pas principal per passos més propers a la costa, com Portbou (Pella i Forgàs 1883), o també s'ha situat al Coll de Banyuls (Barruol 1969). El Coll de la Massana també ha estat proposat (Golobardes 1947). Finalment, el descobriment d'uniques estructures significatives de representar els *Trophaea Pompeii* semblen indicar que el pas principal es situaria al Coll de Panissars (Castellvi 1990; Castellvi *et al.* 1997; Castellvi *et al.* 2008).

identificables possiblement com els ‘Trofeus de Pompeu’⁸², i que molt recentment han estat objecte d’una nova publicació (Castellví et al. 2008). El doble pas del Pirineus per Panissars i per Pertús, separats únicament per 1,25 km. ha fet pensar a alguns historiadors (Mayer/Rodà 1997,118) en un doble pas que es bifurcaria a un parell de quilòmetres dels passos, a la confluència del riu Rom i de la Freixa, i s’uniria a molt poca distància, a gairebé una milla on es localitza l’anomenat Pont d’Espanya (fig. 78). És precisament al Pas de Panissars, que es creu més utilitzat durant l’Antiguitat i l’Edat Mitja (Nolla/Casas 1984, 62-63) on s’ha ubicat la *mansio* de *Summum Pyrenaeum*, primera de les *mansiones* que indicaven el camí per creuar les nostres terres⁸³.

El traçat que seguiria aquesta via per creuar els Pirineus i arribar fins a la plana de l’Empordà és en alguns casos dubtós, però la localització de la *mansio Deciana* al sud de l’actual Jonquera ens delimita un itinerari força semblant a l’actual N-II. El descens des del Coll de Panissars es realitzaria pel conegut com ‘camí de França’ on es documentà arqueològicament part d’una via d’origen romà. En aquest traçat, molt a prop de l’ermita de Sta. Maria de Panissars, es localitzaren les restes de la possible *mansio Summum Pyrenaeum*, (Busquets/Palahí, 2000). Degut a les recents obres per a la construcció de la línia del tren d’alta velocitat (AVE) s’ha documentat en aquest punt un mil·liari que encara reforçaria més aquesta identificació de la Via Augusta amb aquest traçat⁸⁴. La via continuaria doncs fins creuar el Pont d’Espanya on es trobaria amb l’altre ramal de la via que procedia del Coll de Pertús (Mayer/Rodà 1997, 118). Pallí (1985, 133) proposa un recorregut de la Via que seguiria el curs del riu Llobregat per la seva vessant oriental entre la Jonquera i el terme municipal d’Agullana (fig. 78), on s’ha conservat el topònim d’Estrada⁸⁵. Seria als territoris situats entre aquesta població i la

⁸² Aquests trofeus foren erigits per Pompeu com a símbol de les victòries que havia aconseguit sobre els pobles gals i ibèrics, situats en el punt considerat de frontera entre les Províncies de la *Gal·lia* i *Hispania*, entorn de l’any 70 aC. Apareixen citats a les fonts antigues que els utilitzen com a identificatiu de la frontera i com a punt de referència per establir distàncies amb d’altres punts de l’Imperi. Les estructures i els resultats de les excavacions estan resumits en l’annex 1 d’aquest treball.

⁸³ La localització, situació i significació de les diferents *mansiones* han estat estudiades i descrites en l’apartat 3.6. Les *mansiones*.

⁸⁴ Malauradament no hem pogut accedir a la documentació epigràfica sobre aquest nou mil·liari, únicament documentat a partir de la conferència de Rodà, I i Nolla, J. M. (2008) “*Novedades en el tramo N de la Vía Augusta*”. *Aspectos de la red viaria hispano-romana. Simposio Internacional de Mérida* (13 y 14 de noviembre, 2008).

⁸⁵ L’estudi dels topònims per relacionar-los amb el pas d’una via antiga ja ha estat realitzat diverses vegades en els territoris que comprenen el nostre estudi. D’aquesta manera, Pallí (1985), Nolla i Casas (1984), o Mayer/Rodà (1997) recorren contínuament a diversos topònims com a indicadors, més o menys segurs del pas de la via. En aquest cas, el topònim Estrada, es creu que derivaria del topònim ‘*Strata*’, que en època medieval feia referència a un camí empedrat d’origen antic.

Jonquera on es podria localitzar la *mansio* de *Deciana*. Poc més d'un kilòmetre més endavant s'han localitzat un conjunt de restes arqueològiques identificades amb una vil·la (Vil·la del Pla de Palaus) així com fragments d'una via romana de cinc metres d'ample, identificable potser amb la Via Augusta, o amb un *diverticulum* que sorgís d'aquesta.

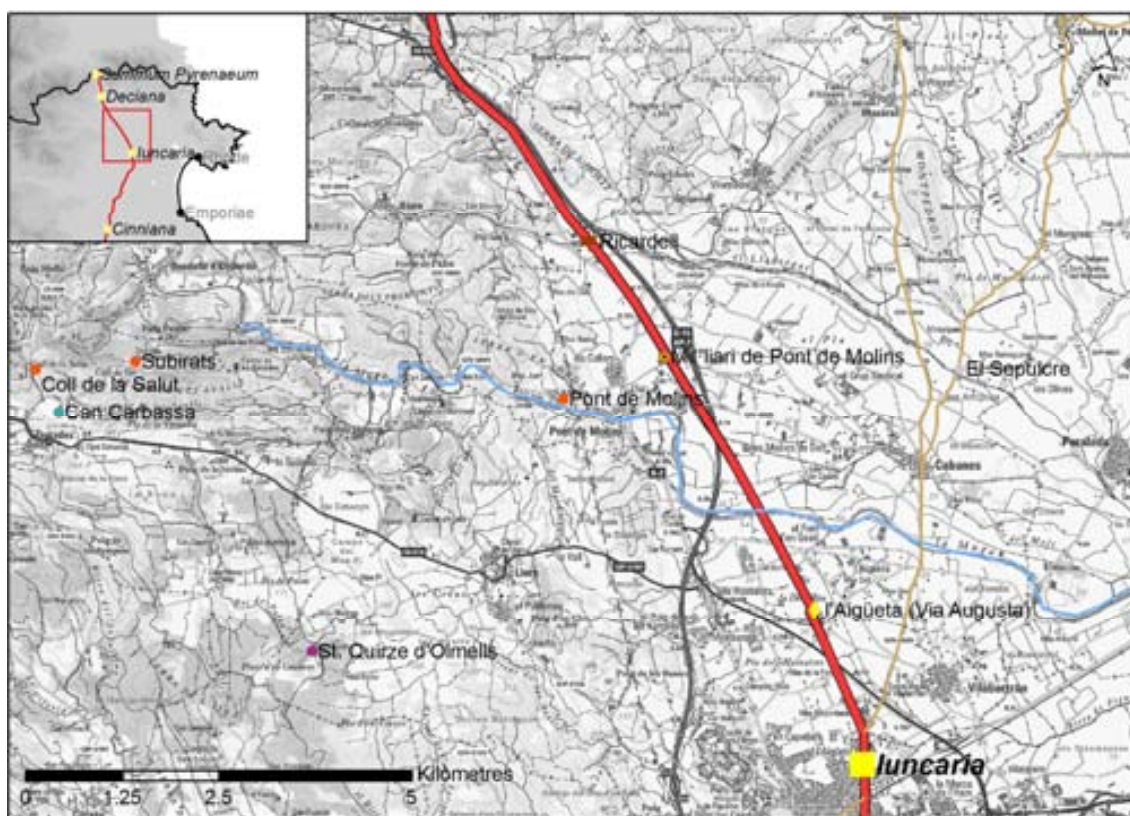


Fig 79. Mapa amb el traçat de la via Augusta

Aquesta via seguiria probablement el riu Llobregat fins a la confluència d'aquest amb el riu Ricardell, on Pallí (1985, 133) apunta la localització d'uns basaments de pont datats en una època antiga indeterminada⁸⁶. Un cop superat el riu Ricardell, podem trobar un eix totalment rectilini que es comunicaria amb el Camí de la Calçada (fig. 79), tram en el que es va localitzar un empedrat possiblement romà. Aquest eix rectilini arriba fins al veïnat de l'Aigüeta, situat al nord de la ciutat de Figueres, on s'han excavat estructures d'època romana relacionables possiblement amb la *mansio Iuncaria* (Nolla/Casas 1984, 87).

⁸⁶ Pallí (1985, 133): 'El camino seguía luego hasta atravesar el río Ricardell, donde a unos 50 metros al oeste del actual puente se conservan restos, principalmente en la orilla sur, de un antiguo puente'.

El tram de via que unia aquesta *mansio* amb la següent, *Gerunda*, ha tingut diverses propostes⁸⁷. La proposta més versemblant, ja va ser proposada per Nolla/Casas, (1997, 143-148), així com també per Pallí (1985, 133-134). La via entre aquestes dues *mansiones* devia seguir aproximadament el traçat de l'actual A-2, únicament amb algunes excepcions documentades en vies secundàries molt properes igualment d'aquest eix actual. Un d'aquests exemples és la localització d'un tram d'un quilòmetre de llargària a la sortida de l'actual població de Bàscara, així com el basament d'un pont datat d'època romana (Nolla/Casas, 1997). Aquesta via, passaria entre les poblacions de Borrassà i Vilamalla, seguint cap al sud, i passant molt a prop de l'assentament ibèric i la bòbila de Mas Castellar (Pontós), el camp de sitges de l'Olivet d'en Requesens i els camps de sitges propers a Garrigà. La via seguiria per Bàscara, s'acostaria a la bòbila d'Orrriols, i pocs quilòmetres després es localitzaria la *mansio* de *Cinniana*. Donada la localització incerta d'aquesta *mansio*, i seguint el recompte de milles que ofereixen els itineraris clàssics, sembla que es podria vincular la situació de la *mansio* amb l'existència de la riera de Cinyana, que creua aquest territori a poca distància. Posteriorment la via aniria en direcció a Medinyà⁸⁸, continuaria per les proximitats de Sant Julià de Ramis, i per Sarrià de Ter, on es troba la vil·la del Pla de l'Horta i la pedrera del Domeny. Posteriorment entraria a Girona per l'actual carrer de la Força, fossilització del *Decumanus Maximus* romà.

⁸⁷ El camí que recorre la via entre les *mansiones* de *Iuncaria* i *Gerunda* és un dels punts amb unes propostes més diferenciades. Per una banda tenim la proposta de Rodà/Mayer (1997, 118), que proposen un itinerari més semblant a l'actual camí del tren, que es caracteritza per tenir uns canvis de nivell més suaus i per un recorregut lleugerament més llarg i proper a la ciutat d'Empúries. Aquest camí, tot i aprofitar la planura dels aiguamolls de l'Empordà, es caracteritza per donar una volta considerable, amb una distància total força més elevada que l'itinerari proposat per Nolla/Casas (1997), que proposen un recorregut més rectilini, unint les *mansiones* de *Iuncaria* i *Gerunda* amb les restes del pont de Bàscara i el mil·liari de Medinyà. Aquest itinerari donaria com a resultat un camí més recte, com ja s'ha comentat, però que tindria com a inconvenient l'obligació de superar canvis de nivell més pronunciats que la proposta de Mayer/Rodà (1997). En la proposta d'aquest treball de la xarxa viària s'ha decidit incorporar les dues propostes entenent que és molt possible la seva coexistència o la també probable substitució d'una per l'altra en el nivell d'importància, malgrat que s'ha identificat com a Via Augusta el traçat més rectilini.

⁸⁸ En aquesta població es va localitzar l'any 1988 un mil·liari relacionat morfològicament amb els trobats a Sarrià de Ter i Palau Sacosta. Fruit de l'estudi de la situació d'aquests elements juntament amb l'estudi morfològic-geogràfic del terreny ha permès a Fiz d'elaborar una proposta de traçat mitjançant GIS que reforça el traçat interior de la Via Augusta, passant per Bàscara i per Medinyà (Fiz 2008).

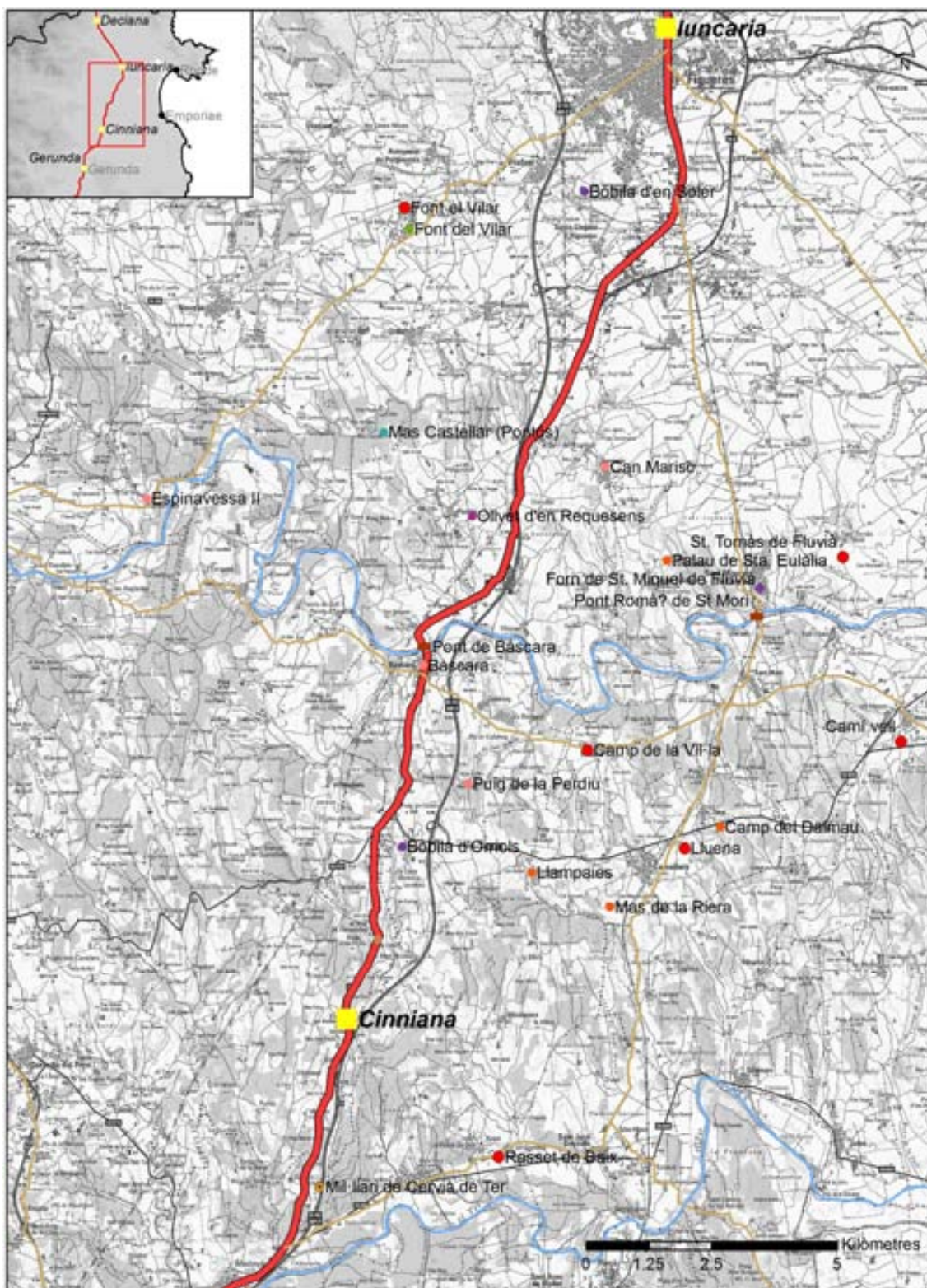


Fig 80. Mapa amb el recorregut de la Via Augusta.

També s'ha proposat que la via descrivís un itinerari més proper a la costa, seguint les poblacions de Sant Miquel de Fluvià, Sant Mori i Cervià de Ter (Mayer/Rodà 1997, 118). És molt probable que les dues vies proposades haguessin estat

utilitzades en època romana, potser de manera coetània o potser en diferents moments cronològics, però ambdues propostes compten amb elements que demostren una utilització antiga de la via (fig. 80)⁸⁹.

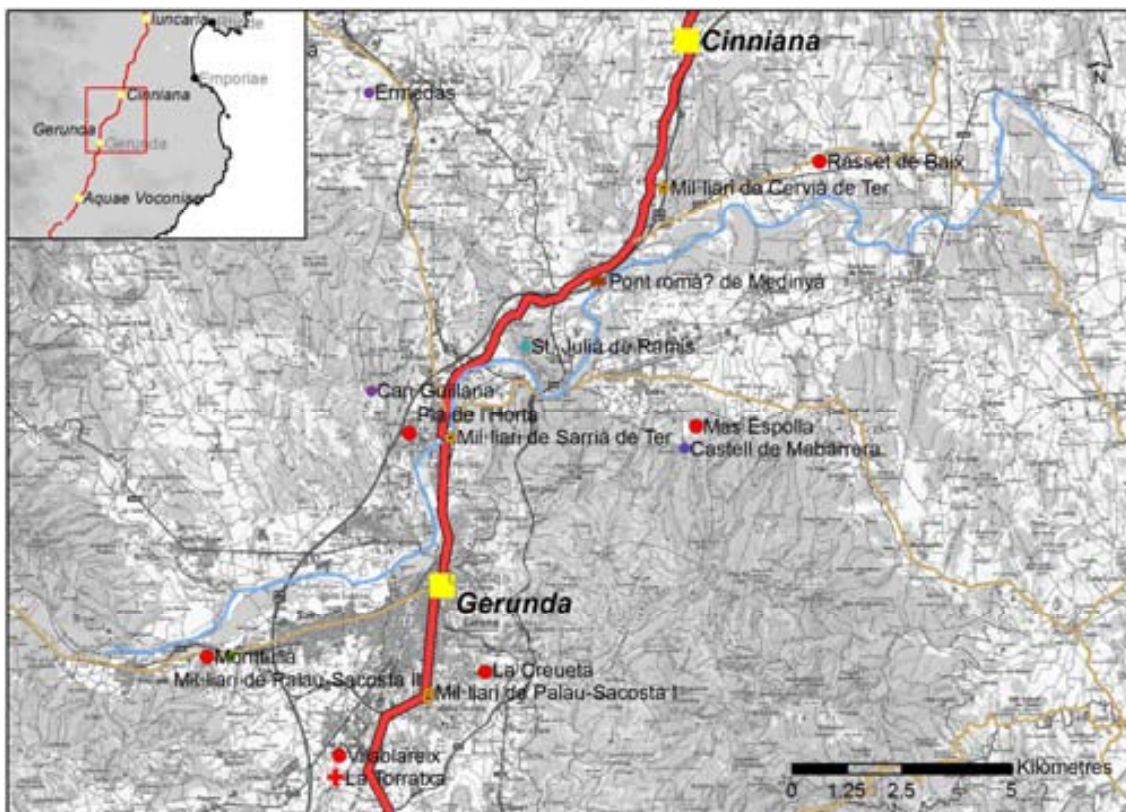


Fig 81. Mapa amb el recorregut de la Via Augusta al seu pas per Gerunda.

A la sortida de l'antiga ciutat romana de *Gerunda*, la via es dirigia cap al sud en direcció a *Aquae Voconiae*, la següent *mansio* que apareix en els itineraris antics, localitzada segurament a les rodalies de l'actual ciutat de Caldes de Malavella. El traçat d'aquest tram de la via passaria per la sortida de la ciutat de *Gerunda* pel desaparegut Portal de la Placeta del Correu Vell, i es dirigiria per la vessant occidental del riu Onyar en direcció a la població de Palau-Sacosta, per l'actual carrer de la Rutlla (Borrell et alii. 2005, 69). El pas de la via per la població de Palau-Sacosta sembla corroborat per la troballa de dos mil·liaris, datats en diferents moments del s.IV dC, que es poden relacionar amb la construcció i manteniment de la Via Augusta. La via seguiria cap al sud fins a la població de Fornells de la Selva, passant a poca distància del monument

⁸⁹ Aquest traçat ha estat recollit en aquest treball com una via secundària que unia *Iuncaria* amb Medinyà [Via 12].

funerari de la Torratxa, la vil·la de Vilablareix, i posteriorment rodejaria el riu Onyar a Palçada de Riudellots de la Selva⁹⁰.

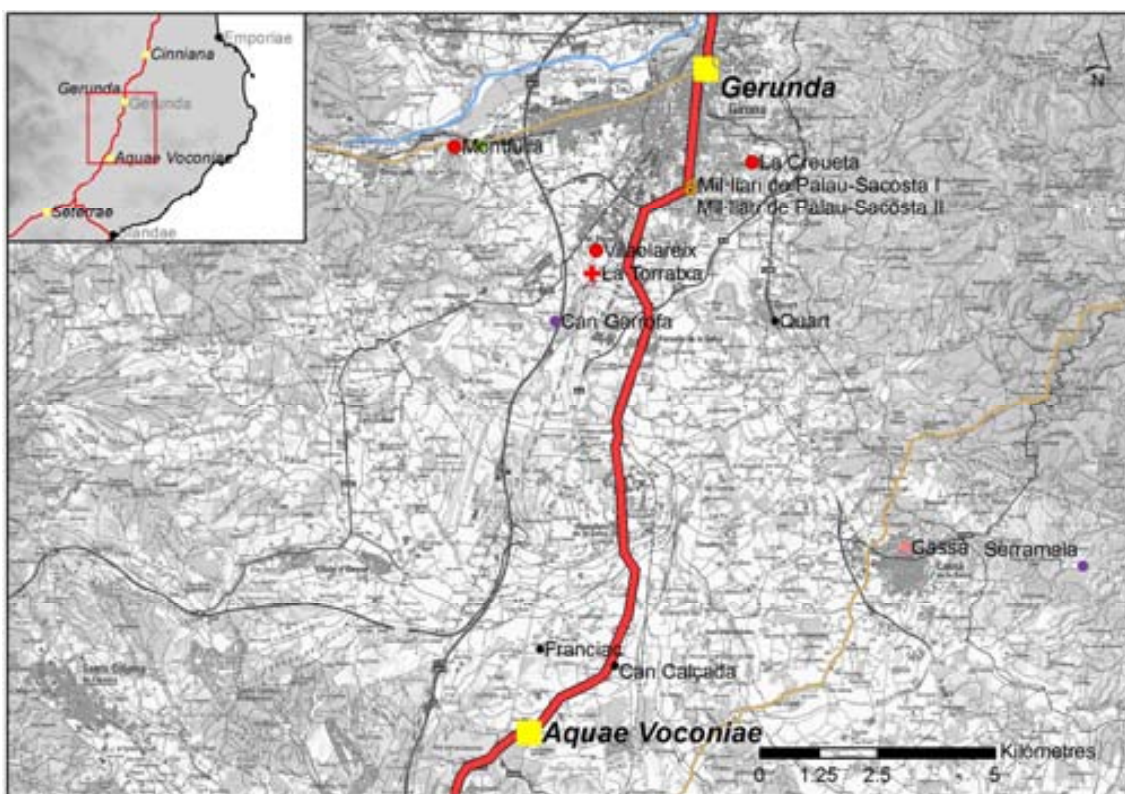


Fig 82. Mapa amb el recorregut de la Via Augusta entre Girona i Aquae Voconiae.

Des d'aquesta població la via es dirigiria cap a les rodalies de Caldes de Malavella⁹¹, passant molt a prop de Can Calçada, possible fossilització d'un topònim que feia referència a una via empedrada o una via suficientment important (Borrell et alii. 2005, 27). La Via Augusta es localitzaria segurament a les rodalies de l'actual carretera A-2, on encara actualment s'han pogut anar reconstruint alguns petits trams del traçat del Camí Ral d'època medieval, que discorria pels mateixos paratges que la carretera actual encara que adaptant-se a la topografia de la zona (Borrell et al. 2005, 80-94). En aquest recorregut la via passaria per les rodalies de les poblacions de Fornells, Riudellots i Franciac, a les rodalies d'on s'ha proposat la localització de la *mansio d'Aquae*

⁹⁰ És possible que el topònim d'aquesta població faci referència al continu fangueig que es deuria trobar a prop de la via situada tant propera al riu Onyar, i que en aquesta zona podria aprofitar per creuar diverses vegades (Borrell et al. 2005, 27).

⁹¹ Com s'ha apuntat en diversos treballs, el terme que fa referència a aquesta *mansio* en els antics itineraris que ens han arribat es troba citat en ablatiu o acusatiu, sent un possible indicador de la llunyania entre la *mansio* i la via a la que dona servei, o entre la *mansio* i el nucli urbà que li dona nom. Per tant, s'ha cregut oportú situar el seu recorregut a una distància aproximada de 3 quilòmetres de l'actual Caldes, molt a prop de la ubicació de l'actual carretera N-II, i on es creu actualment que es trobaria la *mansio* (Arias 1968; Mayer et al. 1997, 130).

Voconiae (Mayer et al. 1997, 130). Aquest topònim s'ha relacionat amb el pas de la via que es dirigia cap a la terra dels francs, coneguda com '*stratae franciscae*' o amb els antropònims '*Francus*', '*Francius*' o '*Francilius*'⁹². Segons les distàncies que marquen les fonts antigues, sembla molt possible que la *mansio* s'ubiqués a les rodalies d'aquesta població, potser uns metres més al sud. També sembla versemblant, tal i com proposa Arias (1987), que els topònims que apareixen reflectits a les fonts antigues fessin referència a un terme en acusatiu, fent referència potser a l'existència de la *mansio* lleugerament allunyada de la via i unida a aquesta mitjançant un *diverticulum*. En aquest cas, seria probable que la *mansio* es localitzés a les rodalies de l'actual ciutat de Caldes de Malavella, jaciment àmpliament documentat per les seves restes arqueològiques entre les que destaquen unes impressionants termes. Aquesta existència d'un *diverticulum* que comunicaria aquesta *mansio* i la via ja s'ha documentat en diversos casos, tant dins del nostre territori com d'arreu de l'Imperi Romà⁹³.

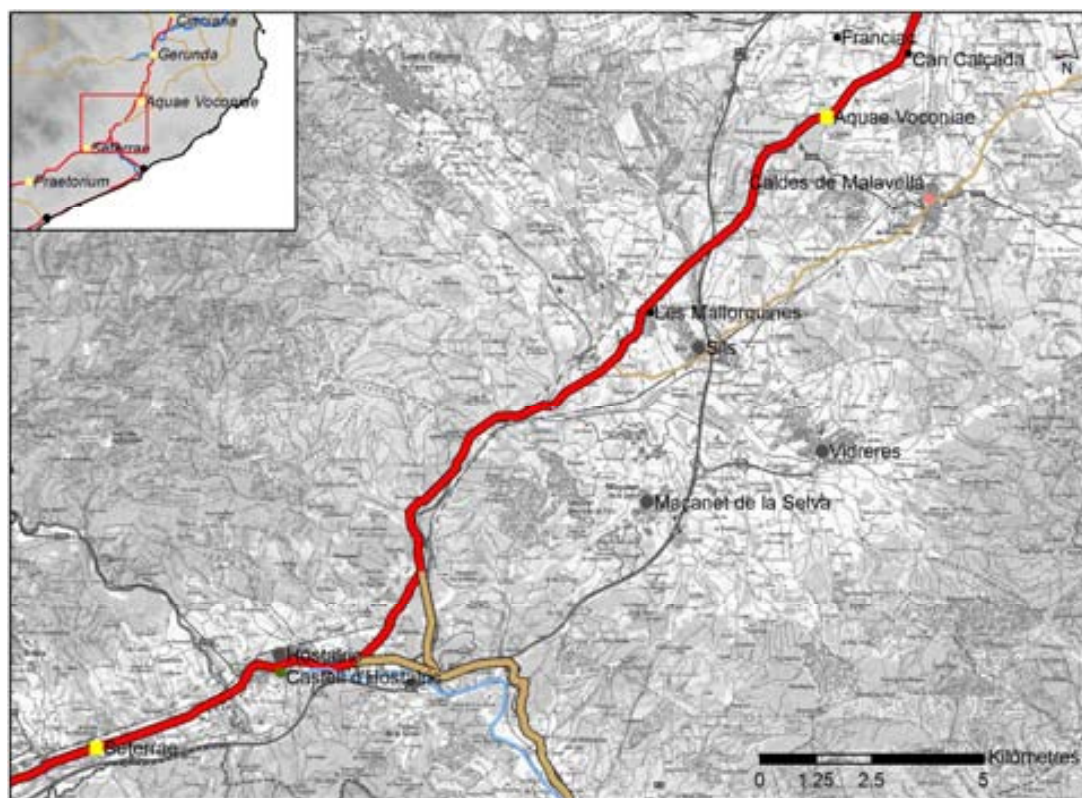


Fig 83. Mapa amb la localització de la Via Augusta entre *Aquae Voconiae* i *Seterrae*.

⁹² La relació toponímica entre el poble de Franciac i les '*stratae franciscae*' té el suport de l'aparició del nom d'aquesta població únicament a partir dels textos medievals a partir del s.XI dC, en relació amb el camí ral barcelonès. Alhora també s'ha proposat un origen més antic per aquest topònim en relació amb un antropònim com '*Francus*', '*Francius*' o '*Francilius*', que etimològicament semblen tenir més coherència però que ofereixen el dubte de la manca d'informació anterior (Borrell et alii, 2005, 28).

⁹³ Dins el nostre territori, un cas força clar és el localitzat al territori de *Iulia Libica* (Llívia), on es creu que la via principal transcorria allunyada de la *civitas*, i on existia un petit camí, un '*diverticulum*', que unia la ciutat i la via (Padró 1982).

La via que partia de la *mansio* d'*Aquae Voconiae*, es dirigia en una direcció paral·lela a la costa en direcció NE-SO, seguint durant els seus primers kilòmetres l'actual carretera de Madrid a França A-2 fins a les proximitats de la Llacuna de Sils, on es desviava lleugerament per evitar pel nord la llacuna, dessecada des del s.XVIII. El pas per la llacuna de Sils presenta força problemàtiques, sobretot per la notícia d'Heras de Puig (1882) sobre l'existència d'un tram de via empedrat que es trobaria dins l'actual llac i que es podria relacionar possiblement amb el pas de la Via Augusta: "*Y es cierto, que antiguamente el camino Real de Gerona a Barcelona passava por medio del suelo que hoy ocupa esta laguna,... fué más de ocho varas de camino empedrado con losas, ó piedras muy grandes, ancho más de dos varas?*". Amb aquesta desviació de l'actual carretera A-2⁹⁴, la via passava pel bosc de la Belladona, creuant la població de Les Mallorquines⁹⁵ (fig. 83).

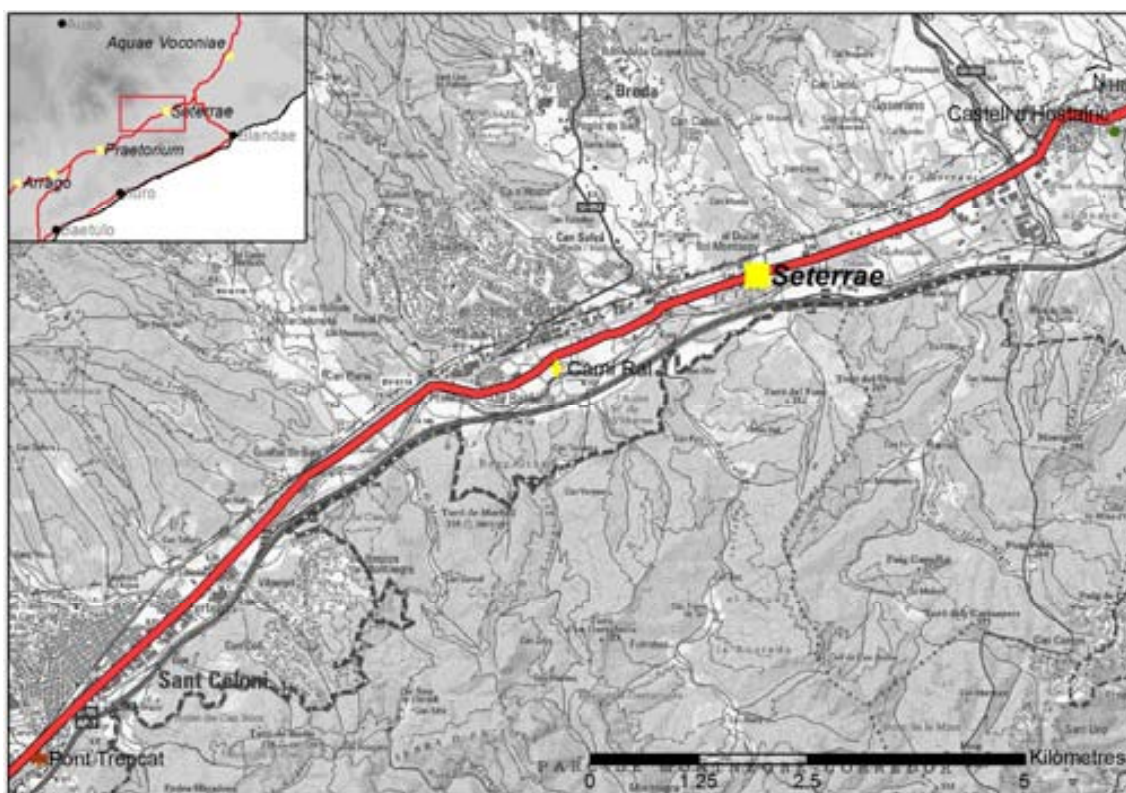


Fig 85. Mapa amb la localització de la Via Augusta al seu pas per Hostalric i Sant Celoni.

⁹⁴ Cal tenir en compte que tant la A-2 com l'autopista A-7, com la via del tren actualment transcorren per paratges dessecats de l'antiga llacuna, però que molt probablement tota aquesta zona es trobaria impossibilitada al trànsit fins al s.XVIII.

⁹⁵ Mayer/Rodà (1997,118) li atribueixen una gran tradició viària con a nus de comunicacions. Interpretació amb la que també coincideix Llinàs (1989), que ens ofereix una possible interpretació del recorregut que tindria la via evitant per l'oest la llacuna i passant abans per Quatre camins. Aquest topònim és molt interessant, ja que permet interpretar en aquest punt un possible nus viari des d'on partiria també el ramal de la via que es dirigia cap a la costa creuant els territoris de la costa central catalana (Arias 1968).

Des d'aquest punt, la via es dirigia continuant per la riera de Santa Coloma cap a la població de Cambrerol, des d'on es dirigia cap a la vessant nord del Tordera per arribar a Hostalric. Seria a les rodalies d'aquesta població que la via es dirigiria cap a la bifurcació de l'eix en dos ramals, un seguint una ruta per l'interior pel Vallès, i una altra unint les poblacions de la costa central catalana. Donada la segura major antiguitat del ramal interior respecte del costaner, es descriurà en primer lloc la ruta que travessava el Vallès en direcció a Martorell, i que ja apareix representada en els itineraris més antics.

Un cop travessada aquesta bifurcació la via es dirigia cap al Vallès seguint la vall de la Tordera, on es localitza encara s'ha mantingut el topònim del Camí Ral, en un camí secundari que podria correspondre també al pas de la Via Augusta. En aquest trajecte que segueix el riu Tordera, la via creuava les actuals poblacions de la Batllòria, Gualba de Baix i Sant Celoni (fig. 85), on encara avui podem trobar les restes del Pont Trencat, un pont construït en època medieval però que possiblement es va situar no gaire lluny de l'antiga ubicació d'un pont més antic, segurament d'època romana⁹⁶.



Fig 85. Imatge del Pont Trencat abans de la seva remodelació. (foto: J. Salvany 1912)

⁹⁶ El Pont Trencat que podem observar a l'actualitat, correspon a la restauració de fa molt pocs anys de l'estructura gòtica del pont destruït durant la Guerra del Francès. Aquesta estructura estava composta per dos arcs de grans dimensions fonamentats en basaments d'una estructura anterior, presumiblement romana (Vila/Pastor 2000; Borrell et alii. 2005, 135).

És en aquests indrets on trobaríem segurament la *mansio* de *Seterrae*. Mayer et al. (1997, 131) la situen aproximadament entre Maçanes i Sant Celoni, possiblement a les rodalies d'Hostalric però, com succeeix en moltes ocasions, sense cap confirmació arqueològica irrefutable. Segons els càlculs realitzats en aquest projecte, és possible que el lloc més encertat per a la seva situació sembla es podria trobar en un punt entre Hostalric i La Batllòria⁹⁷.

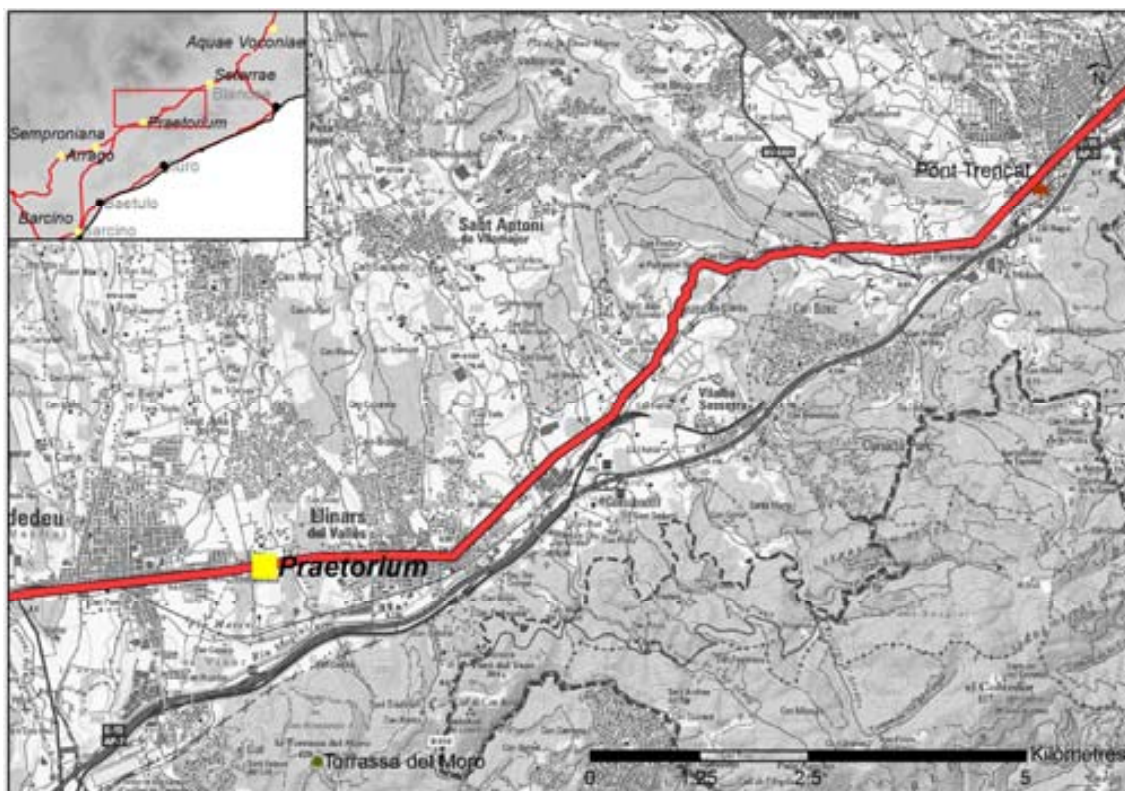


Fig 86. Mapa amb la localització de la Via Augusta al seu pas de Llinars.

Un cop passat aquest nucli, la via seguia el riu Tordera fins a Sant Celoni on segurament es desviava per seguir un itinerari més proper a l'actual via ferroviària, que no deixarà fins arribar a Llinars del Vallès, on segurament se situaria la *mansio* de *Praetorio*⁹⁸. Als voltants del pas de la via per Llinars, es localitza la Torrassa del Moro,

⁹⁷ Com s'ha comentat anteriorment, el pas de la via per aquests paratges ha estat corroborat per la localització dels basaments d'un pont (Pont Trencat) que serviria per creuar el riu Tordera a l'alçada de Sant Celoni. La manca d'indicis arqueològics que indiquin on es podia ubicar aquesta *mansio* ha provocat moltes propostes diverses, des de la Batllòria (Mayer et al. 1997, 131), fins a Hostalric (Pallí 1985, 135) o Sant Celoni (Estrada 1969).

⁹⁸ Pallí (1985, 137-138) i Estrada (1997, 153) tendeixen a situar la *mansio* de *Praetorio* a l'actual ciutat de Llinars del Vallès, allunyant-se ambdós de la proposta realitzada per Mayer et al. (1997, 131) de situar-la en un enclavament lleugerament més allunyat d'aquest nucli, en el terme municipal de La Roca del Vallès. Per donar validesa a la teoria de Llinars, Estrada aporta informació d'un jaciment de gran importància localitzat en una masia d'aquesta població on es va trobar un extens jaciment datat entorn del s.II aC. Tot i així, el ball de

enclavament de control de territori estratègicament localitzat per vigilar el pas d'aquesta via i el territori per al qual travessa (fig. 87).



Fig 87. Imatge de la Torrassa del Moro (foto: R. Ballo).

Sortint d'aquest nucli, la via creuava l'actual ciutat de Cardedeu, i seguiria aproximadament la depressió del Torrent de Foguerat fins quedar fossilitzada en el Camí Vell de Granollers, reproduint en tot aquest traçat, un itinerari paral·lel al riu Mogent i creuant alguns dels torrents que ocasionalment li aporten aigua. La via en aquest moment, es creu que entraria a la ciutat actual de Granollers pel seu extrem nord-oriental, pel veïnat de Bellavista i és possible que creués el casc antic en direcció sud⁹⁹. La via en aquest moment es dirigiria cap a la ciutat vallesana de Sabadell, possiblement seguint la carretera actual que uneix aquestes dues poblacions creuant Lliçà de Vall. Seria a les rodalies d'aquesta població on seria possible que es localitzés la següent *mansio* recollida als antics *Itineraria, Semproniana*¹⁰⁰.

distàncies de les fonts antigues, entre les 15 i 16 m.p., fa molt difícil la seva localització exacta. Tot i així, la situació a la Roca del Vallès sembla que indicaria una ruta de la via en direcció a Barcino, que s'allunya de l'itinerari interior que se suposa recorria la via. Sembla però més probable que per les proximitats de la Roca es localitzés el pas de la via que comunicava la regions *d'Auso* i la costa del Maresme, i creuada per la Via Augusta.

⁹⁹ Sobre el possible traçat de la via per la ciutat de Granollers i per les seves rodalies, encara manquen estudis arqueològics aprofundits sobre aquest tema. Tot i així, l'obra encapçalada per Uscatescu (2005), sobre les últimes intervencions efectuades en aquest nucli urbà comencen a aportar nova llum sobre els vestigis romans de Granollers. Igualment, les aportacions de Estrada (1987; 1993; 1997) durant tots aquests anys també ajuden a traçar una perspectiva de les comunicacions romanes en aquests paratges.

¹⁰⁰ Aquesta possible localització és la que s'apunta a l'obra de Castellvi (1997), encara que és possible que es trobés a les rodalies de la mateixa ciutat de Granollers (Pallí 1985; Estrada 1997).

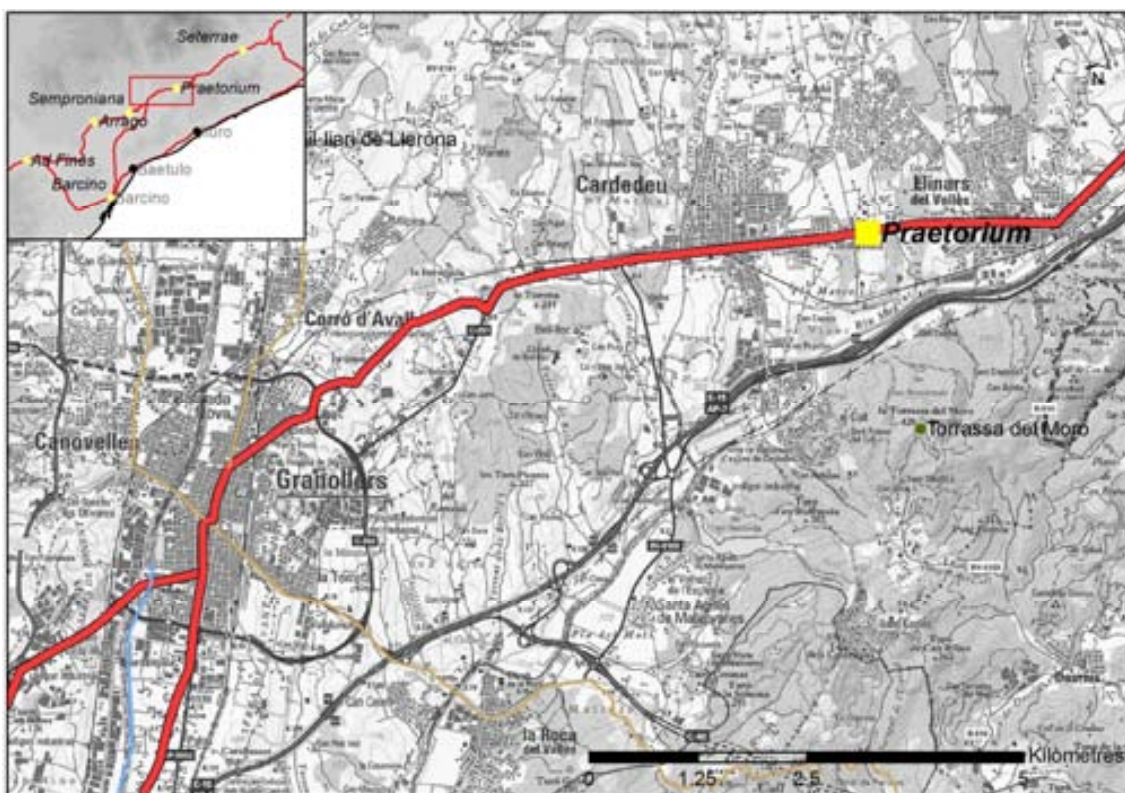


Fig 88. Mapa amb la localització de la Via Augusta al seu pas per Granollers.

Tot i aquest possible recorregut, també s'ha considerat que la via podria seguir un itinerari més o menys rectilini seguint en direcció sud fins creuar el riu Congost a les rodalies de Montmeló, i a molt poca distància ja havent girat cap a l'oest, trobaríem la localització suposada de la *mansio Semproniana*, concretament entre els rius Besòs i Tenes segons Mayer et al. (1997,132)¹⁰¹. Tant si la via seguia un itinerari o l'altre, ambdues s'unirien al camí ral de Sabadell, que es seguiria fins entrar a les rodalies del poble de Polinyà. Des d'aquest nucli, la via es dirigiria seguint la Carretera de Sabadell cap a Granollers (C-155) en direcció a l'ermita de Nostra Senyora de la Salut, on s'ha ubicat tradicionalment la *mansio d'Arrago*¹⁰². Durant aquest trajecte, la via aniria flanquejada per

¹⁰¹ La descripció que fan aquests autors del traçat de la via per aquest punt és força interessant, ja que el situen lleugerament allunyat de la ciutat actual de Granollers, però a la que li conferixen en època antiga una important funció de centre econòmic i comercial, format per rics assentaments localitzats sobre la via del Congost on s'encreua amb el riu Besòs (Mayer/Rodà, 1997, 119). D'aquesta manera, segons Mayer/Rodà, l'actual ciutat de Granollers reflectiria les reminiscències antigues de mercat i centre econòmic d'una forma gairebé semblant.

¹⁰² Tot i aquesta localització tradicional, manquen proves definitives per a la localització exacta d'aquesta *mansio*. La principal proposta és la que s'ha recollit en aquest treball, reforçada per la localització de la capella de Sant Feliu d'Arraona, amb una clara referència toponímica, però tanmateix també s'ha proposat com a localització d'aquesta *mansio* el centre mateix del casc antic d'aquest poble. Tot i així, es creu amb molta insistència que la Via Augusta creuava d'alguna manera aquest nucli vallesà.

l'existència d'un nombre significatiu de vil·les i establiments rurals, com els de la Serra de Can Valls, Can Morata, Can Alzina o la vil·la de la Salut.

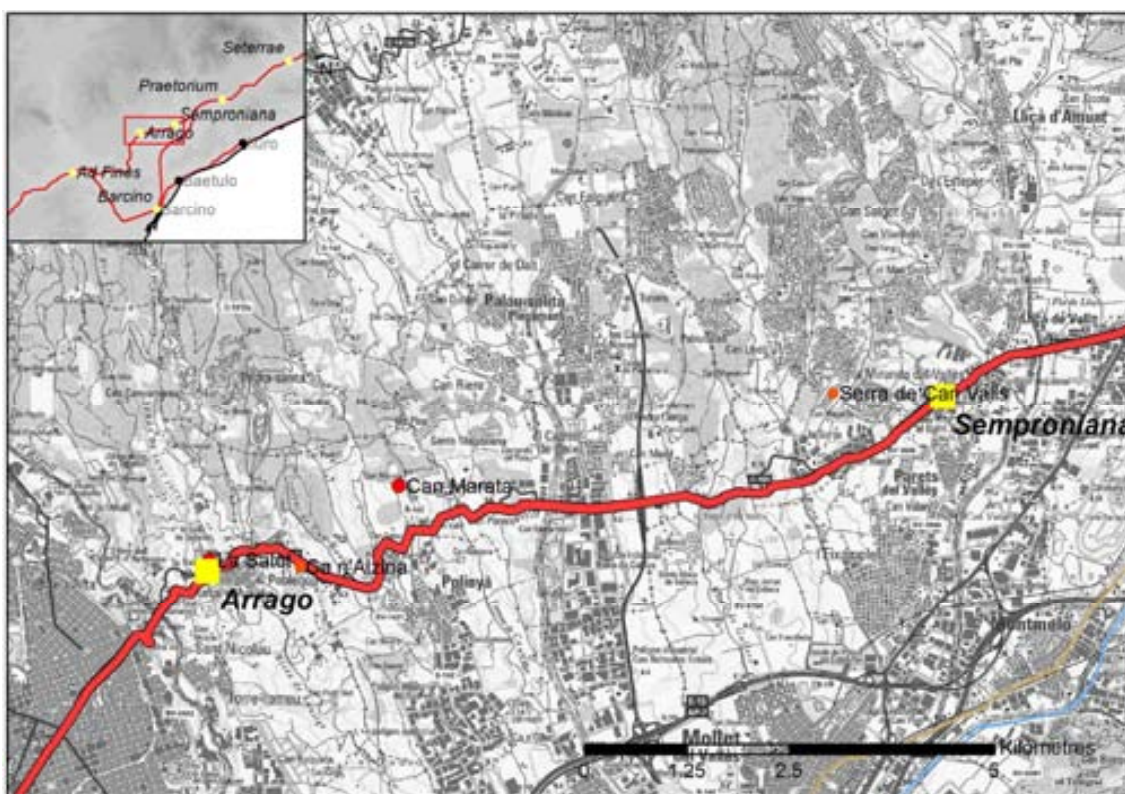


Fig 89. Mapa amb el traçat de la via entre *Semproniana* i *Arrago*.

El trajecte entre la *mansio* d'*Arrago* i la següent, *Ad Fines*, es configura com un eix que uniria poblacions com Sant Quirze, Rubí, Valldoreix i Castellbisbal (fig. 90). En aquest recorregut, la via creuava la població de Sabadell i es dirigia cap a Sant Quirze del Vallès, a les rodalies de la que s'han localitzat també un cert nombre de vil·les com Can Feu o La Bigorra. Posteriorment, s'aproparia a Rubí¹⁰³ on a les seves rodalies encara es conserva el topònim de Font de la Calçada, molt a prop de Can Ametller (Mayer/Rodà 1997, 118). La via es dirigia posteriorment cap al Nord-Est de Valldoreix des d'on realitzant una àmplia corba, enllaçava amb la vall del riu Llobregat¹⁰⁴ i es dirigia cap a Castellbisbal¹⁰⁵, creuant el riu Llobregat (*Rubricatum flumen*) pel Pont del Diable. A

¹⁰³ A la sortida de la població de Rubí es va localitzar en la dècada del 1940 un important jaciment ibero-romà a Can Fatjó (Almagro et alii 1945).

¹⁰⁴ Es creu que en època antiga deuria existir un ramal que connectaria aquest eix amb el territori de l'actual Sant Cugat del Vallès. El recorregut d'aquesta via segurament es desviava a partir de Sabadell en direcció a Sant Cugat, per creuar la plana del Llobregat, on el continuava pel seu marge esquerre fins a arribar a Can Coromines, on empalmava un altre cop amb la Via Augusta (Estrada, 1997, pàg.154.)

¹⁰⁵ En aquest terme municipal s'han descobert i dut a terme les excavacions de diverses vil·les d'època romana, com Can Pedrerol, afectades algunes pel traçat de la via de l'AVE.

molt poca distància de Martorell, a l'ermita de Sta. Margarida és on s'ubicaria la *mansio* d'*Ad Fines*¹⁰⁶.

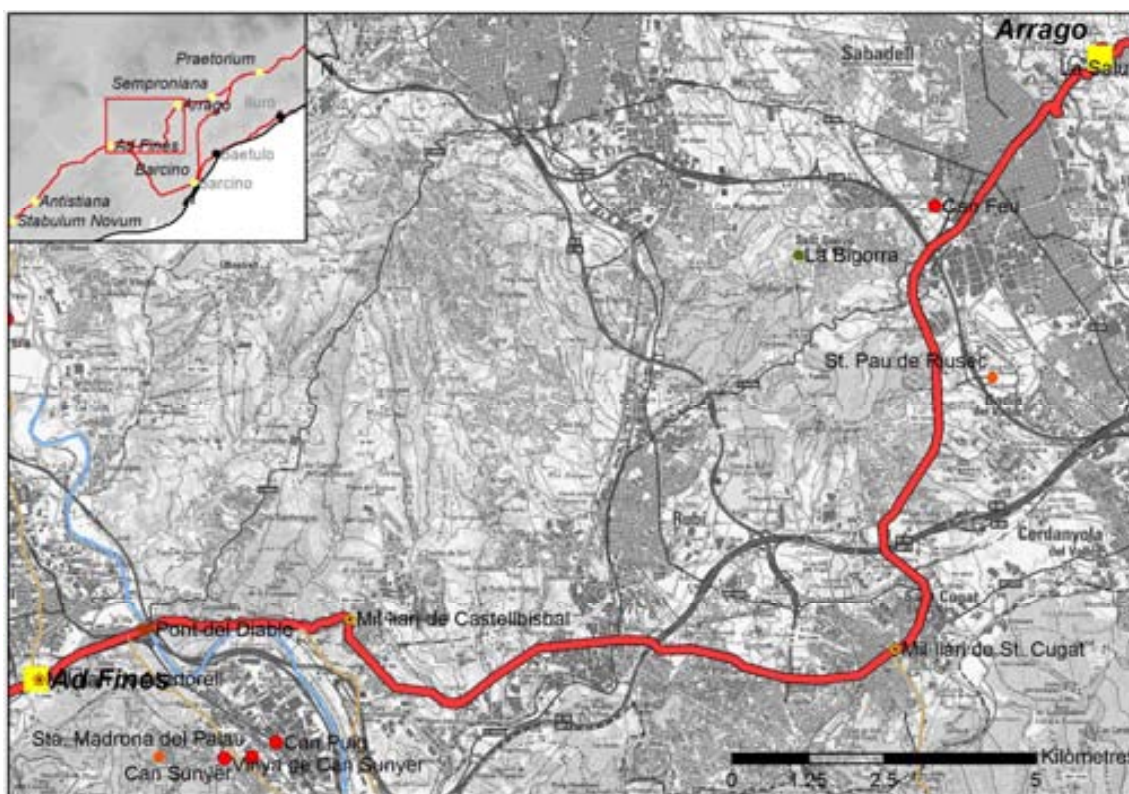


Fig 90. Mapa amb el traçat de la Via Augusta entre *Arrago* i *Ad Fines*.

La identificació de la *mansio Ad Fines* amb Martorell sembla molt estesa¹⁰⁷, Mayer/Rodà (1997, 119) en localitzen allí l'estació viària. Si bé la situació de la *mansio* no es trobaria exactament en l'actual ciutat del Llobregat, és gairebé segur que es localitzaria en un indret molt proper. No hi ha dubtes però, que el traçat de la via havia de discórrer molt a prop d'aquest punt, ja que ha quedat senyalitzat per l'anomenat 'Pont del Diable', infraestructura datada amb seguretat en època d'August¹⁰⁸. Els motius per a fer aquesta localització semblen força fiables, ja des de la vessant aritmètica, com des de

¹⁰⁶ S'ha proposat també un traçat diferent per a aquest trajecte de la via. Aquest nou traçat es caracteritzaria principalment per apropar-se al nucli de Sant Cugat del Vallès, realitzant una corba molt més àmplia. Aquest traçat segurament serviria per enllaçar aquesta via amb la via que unia Barcino amb Sant Cugat, testimoniada per la localització d'un mil·liari al monestir de Sant Cugat.

¹⁰⁷ Tot i així, tant Pallí (1985) com Arias (1987) situen aquesta *mansio* a la població actual de Gelida, lleugerament situada més al sud de Martorell.

¹⁰⁸ La troballa epigràfica en el mateix pont que situa a tres legions romanes durant la construcció del pont, oferint la possibilitat de datar aquesta estructura en època de l'emperador August, han ajudat a refermar la teoria de la construcció d'aquest pont en els últims anys del s.I aC. o en els primers anys del s.I dC. Podem entendre llavors, que la construcció d'aquest pont va ser contemporània a la construcció del ramal litoral de la Via Augusta (Gurt/Rodà 2005).

la vessant geogràfica, com des de la vessant històrico-arqueològica, semblen donar suport a la localització d'*Ad Fines* en el territori de Martorell¹⁰⁹. Ara bé, com afirmen Mayer/Rodà (1997, 119), la ubicació exacta de la *mansio* s'hauria de buscar en terrenys més oberts, amb una major capacitat per suportar el conjunt d'infraestructures d'una *mansio* com la que ens ocupa. Per a aquests autors, una possible localització d'aquesta *mansio* es trobaria a Santa Margarida, on es va trobar un mil·liari d'època de Magnenci (IRC 1: 164) i on s'ha documentat una ocupació important durant el Baix Imperi (fig. 92).

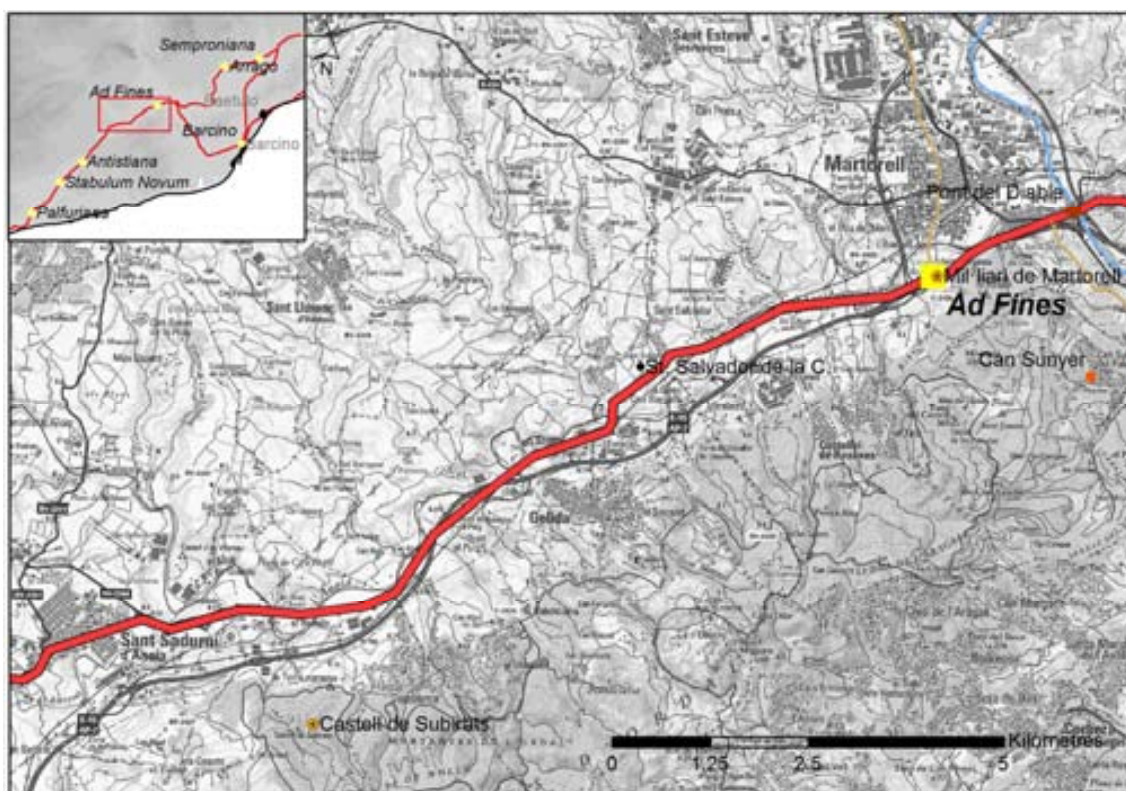


Fig 91. Mapa amb la localització del tram de la Via Augusta després del seu pas per Ad Fines.

La Via Augusta sortia d'aquesta *mansio* en direcció a les rodalies de Gelida¹¹⁰, seguint aproximadament la vall de l'Anoia i la via ferroviària. En aquest trajecte, la via

¹⁰⁹ Tant les distàncies que apareixen en els *itineraria*, com la relació d'aquest enclavament amb el seu territori (Fines/ frontera o límit territorial com seria el riu *Rubricatum*), com pels descobriments arqueològics (sobretot al voltant de l'església de Sta. Margarida), fan pensar en Martorell com un bon territori per trobar la *mansio d'Ad Fines*.

¹¹⁰ És en aquest punt on Pallí situa la *mansio d'Ad Fines* i des d'on ens proposa 3 rutes per creuar el Penedès. La primera i més tradicional la devem a Giró (1950), que la fa passar per Sant Sadurn d'Anoia, la Granada i Vilafranca en direcció a La Ràpita, passant a prop del Monjos fins a l'Arboç, per dirigir-se posteriorment cap a Bellvé i el Vendrell. La segona teoria, catalogada com innovadora, la proposa Mn. A. Margarit, i destaca per representar un trajecte més oriental, més proper a la costa. Aquesta via passaria per les poblacions de Sant Sebastià dels Gorcs, Sant Cugat Sesgarrigues, Sant Pere Molanta i Olèrdola. Finalment, el mateix Pallí proposa

passaria molt a prop de la població de Sant Salvador de la Calçada, topònim significatiu del pas d'una via amb tradició històrica, i també molt a prop de l'antiga cantera de la Rierusa (Gutiérrez 2009).

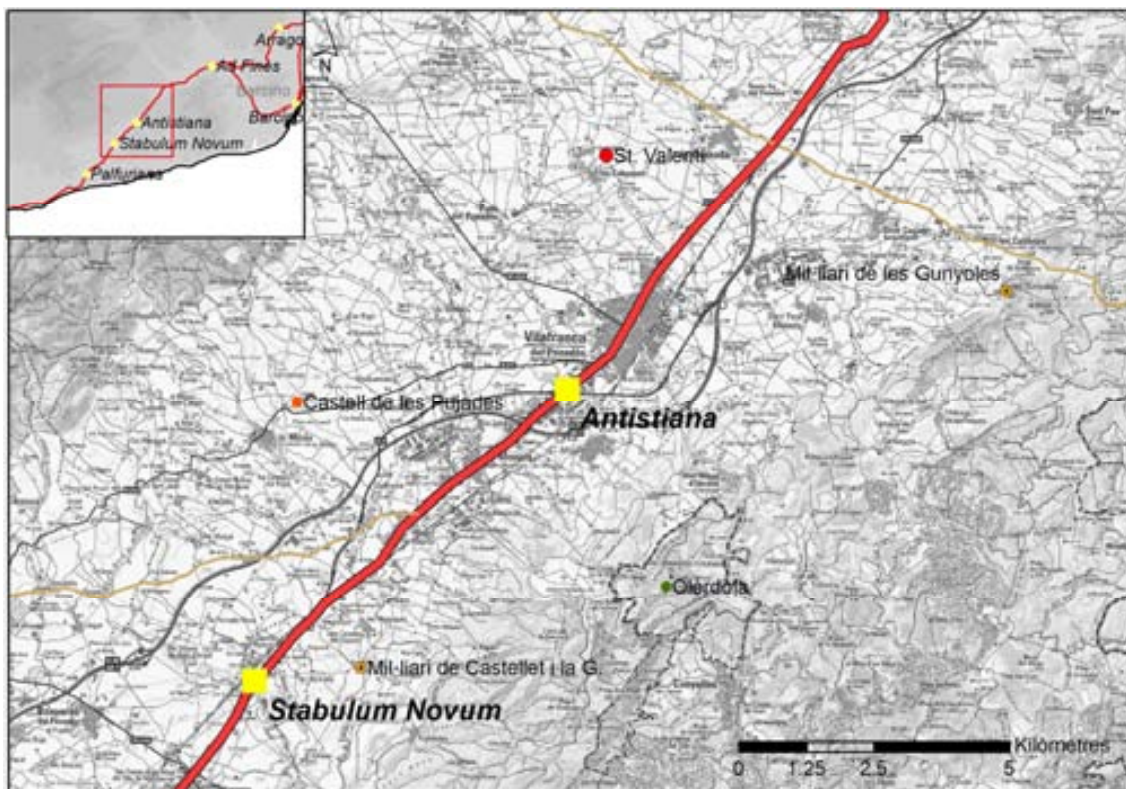


Fig 92. Mapa amb el pas de la Via Augusta pel Penedès.

La via sembla que es dirigiria cap al Penedès passant per Sant Sadurní d'Anoia, població per la que deuria entrar seguint aproximadament la carretera C-243B i a les rodalies de la que es va localitzar un mil·liari reaprofitat com a sarcòfag datat possiblement a mitjans del s. III dC, durant el govern d'Herenni Etrusc (250-251 dC)¹¹¹. Després de creuar aquesta població, la via seguiria probablement el mateix eix, força rectilini fins a arribar a Vilafranca del Penedès¹¹². La via continuaria posteriorment cap a la població dels Monjos i La Ràpita, seguint aproximadament la carretera N-340a, possiblement en el trajecte entre Vilafranca i La Ràpita és on es trobaria la *mansio* d'Antistiana. Tant Mayer/Rodà (1997, 120) com Pallí (1985), proposen que la següent

el seu propi recorregut per a aquesta via, intentant compaginar les dues propostes. D'aquesta última podem destacar que s'apropa més al recorregut 'tradicional' de Giró, però adapta alguns trams seguint els seus propis criteris.

¹¹¹ La troballa es va realitzar concretament al Castell de Subirats, a on arribà després de ser desplaçat doncs estava reaprofitat com un sarcòfag (Lostal Pro 1992)

¹¹² Bohigas et al. (1980) proposen un altre traçat per a la Via Augusta en aquest territori. Segons aquests autors la via sortint de Martorell es desviaria significativament cap al nord, en direcció a

mansio que apareix a les fonts després d'*Ad Fines, Antistiana*, es localitzaria entre les poblacions dels Monjos, i de la Ràpita, un cop passada Vilafranca del Penedès¹¹³ (fig. 92). Segons els càlculs realitzats en aquest treball, aquesta *mansio* s'hauria de localitzar entre les poblacions de Vilafranca i els Monjos. Des d'aquest punt, la via es desviava en direcció a la costa, passant per l'Arboç i el Vendrell. Just abans d'arribar a la població de l'Arboç, es podria situar la *mansio Stabulum Novum*, segurament als voltants de la Llacuneta.

A la sortida de la població de l'Arboç, la via hauria pogut quedar fossilitzada en l'anomenat Camí Xic, que surt d'aquest nucli en direcció sud-oest i que el comunica amb el poble de La Gornal, on s'ha proposat que estaria situat la *mansio* de *Stabulum Novum* (Pallí 1985), tot i que segons els resultats d'aquest treball s'hauria de situar més aviat amb anterioritat a la població de l'Arboç. En aquest punt, la via sortiria de La Gornal en direcció a Bellvei, on tornaria a coincidir amb la A-7, fins a arribar a la població de El Vendrell. Segons Mayer/Rodà (1997, 120), molt a prop d'aquesta ciutat es localitzava la *mansio* de *Palfuriana*, segurament a les rodalies de Sant Vicenç de Calders¹¹⁴ (fig. 93). La morfologia d'aquest camí, que en molts moments, discorre paral·lel a la carretera actual, està descrit per F. Pallí (1985, 142) en la seva obra, on ens diu: '*Al sur de El Vendrell el camino (poss. Camí Ral) corre paralelo a la carretera (A-7). [...] Discurre encajonado entre dos muros de contención y hundido en el terreno. Por término medio tiene una anchura de unos cuatro metros y los muros una altura de dos metros. Existe un tramo en el que se conserva el antiguo pavimento a base de grandes piedras, aunque debido al paso del tiempo están algo desnivelas. Se aprecian roderas de carros a una distancia interna de 1,15 metros y externa de 1,50 metros.*' És possible que la via sortís d'aquesta població seguint l'actual Camí Ral, que deixa la ciutat pel seu vessant meridional. Seguiria aquest camí fins creuar el torrent de l'Aragall, on coincidiria amb el Camí de Coma-ruga a Sant Vicenç de Calders, passant a poca distància d'aquesta població.

¹¹³ En tot aquest territori del Penedès s'han documentat un seguit de vil·les romanes i de topònims que es podrien relacionar amb el pas de la Via Augusta i en la seva influència comercial. Així, les restes arqueològiques de Torre Ramona, Lavern, Les Cases Rojes, Sant Pere de Molanta, El Molí d'en Rovira en podrien ser uns bons exemples (Mayer/Rodà 1997, 120).

¹¹⁴ Segons aquests autors, és possible que la *mansio* es localitzés a uns terrenys anomenats 'Mas Roig', molt propers a Coma-ruga i Sant Vicenç de Calders.

Des d'aquest punt la via segueix pels terrenys propers a la costa, vorejant el Francàs, i passant per Torredembarra i Altafulla, en direcció a Tarragona resseguint un itinerari gairebé exacte a l'actual carretera A-7, que descriu una ruta que uneix elements arqueològics romans tan importants com l'Arc de Barà o la torre funerària anomenada dels Escipions¹¹⁵ (fig. 94).

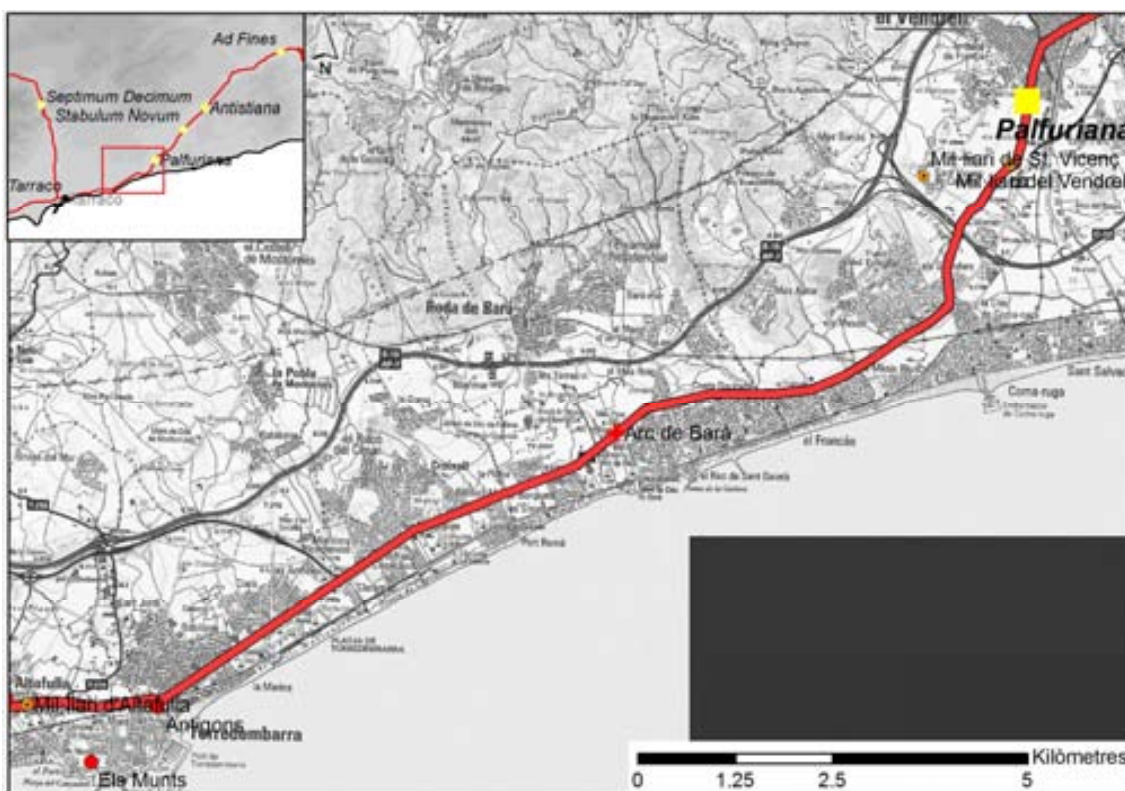


Fig 93. Mapa amb el recorregut de la Via Augusta.

La Via Augusta, seguint aquest itinerari costaner entrava a la colònia de *Tarraco*, segurament per l'actual Camí dels Cossis (Macias et al. 2007), on s'han testimoniat un nombre important de monuments funeraris flanquejant el camí. El traçat interior de la Via per la colònia sembla estar força ben identificat gràcies a les darreres aportacions de l'arqueologia preventiva (Macias et al. 2007).

¹¹⁵ Altres elements arqueològics que es poden vincular per la seva relació geogràfica amb la Via Augusta poden ser algunes pedreres que abastien el territori local (el Mèdol) o la important vil·la dels Munts a Altafulla així com d'altres vil·les o establiments rurals com Els Antigons, les restes d'Altafulla i de Ferran o Mas Rabassa.

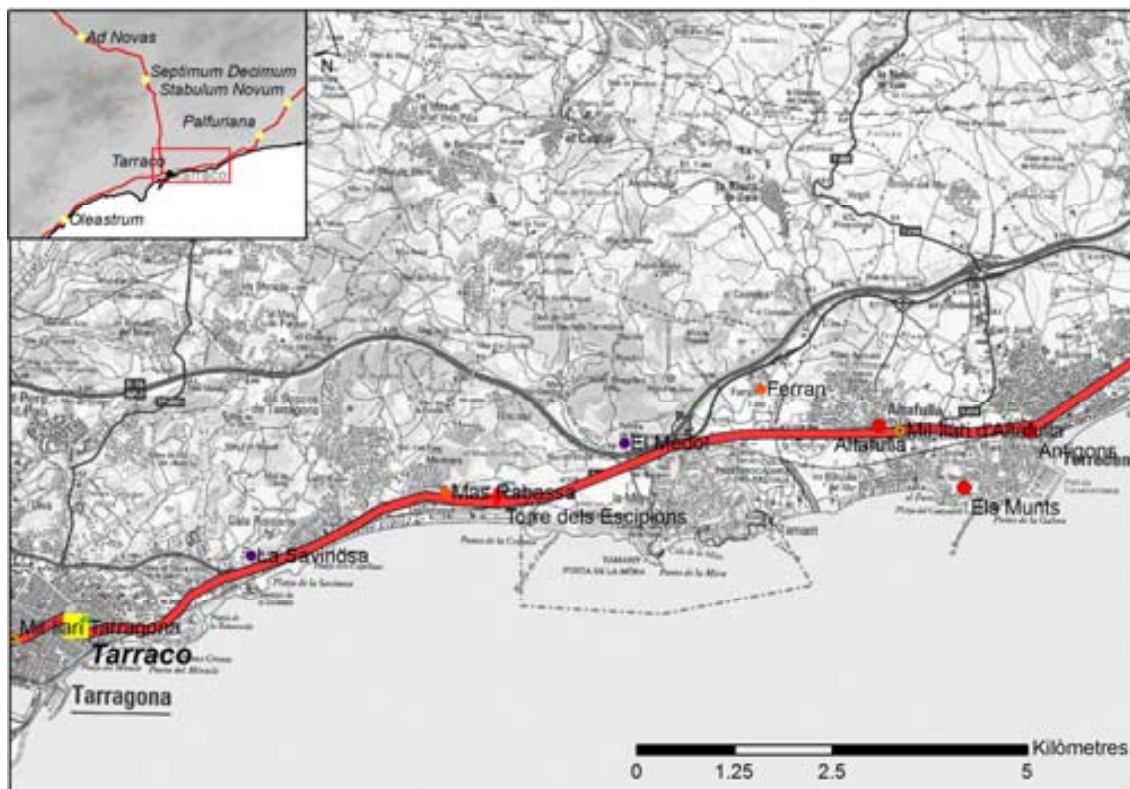


Fig 94. Mapa amb el traçat de la Via Augusta per la costa septentrional de *Tarraco*.



Fig 95. Mapa amb la sortida meridional de *Tarraco* de la Via Augusta.

Un cop la via havia travessat la colònia, l'itinerari es dirigiria cap al sud en direcció a Vilaseca i Cambrils resseguint un eix força rectilini (Massó 1985). També s'ha documentat un petit eix que comunicaria *Tarraco* amb els territoris al voltant de Cambrils seguint un camí més proper al Cap de Salou. En aquest itinerari, Pallí (1985) creu poder veure traces d'una via molt a prop de l'autovia que uneix la població de Salou amb Tarragona¹¹⁶. És probable que la via passés per les rodalies de la població de Vila-Seca, aproximadament pels terrenys més meridionals, seguint un camí paral·lel al conegut com 'Camí del Castell al mas de la Sana', que condueix a la Creueta del Genovès, punt des del que enllaçaria amb el Camí de Cambrils. Aquest camí condueix en direcció sud-oest fins passar al nord del poble de Vilafortuny. Després de deixar aquest nucli, la via deuria continuar la mateixa direcció creuant la Riera de Riudoms en direcció a Cambrils. La via sortiria d'aquesta població en direcció a l'Ebre segurament seguint l'actual N-340, o pels seus voltants i passant a prop dels terrenys de la vil·la romana La Llosa. La Via continuaria pels actuals terrenys on es situa la Carretera N-340, seguint la mateixa orientació en direcció a la desembocadura del riu Llastres, molt a prop de l'Hospitalet de l'Infant. És en aquesta població que Mayer/Rodà (1997, 120) situen la *mansio* d'*Oleastrum*¹¹⁷ (fig. 96).

Des d'aquest punt, seguint l'actual carretera N-340 a la sortida de l'Hospitalet de l'Infant, i paral·lela a la costa, la via s'endinsaria en el Coll de Balaguer on ara trobem part del traçat del GR-92. Sembla que hi ha unanimitat entre els estudis de la via en aquest territori en la localització del seu pas pel Perelló¹¹⁸, sobretot corroborat des de la localització i excavació d'unes restes de via de gran consideració localitzades en aquest territori (Izquierdo 1989; 1997).

¹¹⁶ Pallí (1985, 143): 'A la derecha de la actual autovía en dirección a Salou se ve una profunda fosa de unos dos metros de profundidad, que en fondo mide unos 2,5 metros de ancho. [...] Hay sectores más transitables con una anchura de 3,8 metros, con abundantes piedras, tanto en el camino como en los márgenes.'

¹¹⁷ Un dels principals elements que en fa establir aquesta relació, a part de la correspondència amb les distàncies aparegudes a les fonts, és en el topònim del riu 'Llastres' i la seva possible derivació del topònim llatí '*Oleastrum*'.

¹¹⁸ Ja ho proposa Pallí (1985, 144) al seu recorregut, igualment ho representa així Izquierdo (1989) arran de la descoberta d'un tram empedrat de via, i com també ho fan Mayer/Rodà (1997), seguint per tant la mateixa interpretació.



Fig 96. Mapa amb el traçat de la via entre Cambrils i *Oleastrum*.

Segons els càlculs de distàncies entre *mansiones* realitzats, molt a prop d'aquesta zona es localitzaria la *mansio* de *Sub Saltu*, segurament a molt poca distància de la població de l'Almadrava¹¹⁹. Alhora d'entendre el funcionament de les *statio*s o *mansiones* que van ser utilitzades en el nostre territori cal tenir en compte que amb quasi total seguretat ambdues *mansiones* no funcionarien al mateix temps, sinó que tal i com mostren els *Itineraria*, *Oleastrum* deuria haver substituït amb el pas del temps a *Sub Saltu*¹²⁰. (fig. 98). El traçat d'aquest tram entre el coll de Balaguer i el Perelló es caracteritzava per seguir aproximadament paral·lel a la línia de la costa fins que l'orografia del terreny obliga a realitzar un gir envers l'interior (Perelló). Coincidint parcialment amb el traçat de la moderna A-7, el seu recorregut queda testimoni per les troballes d'un mil·liari molt a prop de la població de Calafat, un altre localitzat a la població de St. Jordi d'Alfama, molt a prop de l'Ametlla de Mar, així com també per la descoberta d'un tram empedrat d'uns 900 metres. S'ha interpretat també que després

¹¹⁹ Sobre la localització d'aquesta *mansio* també coincideixen en aquesta localització Mayer/Rodà (1997).

¹²⁰ Aquesta diferenciació cronològica se sustenta si s'observa la inclusió de *Sub Saltu* (més antiga), als itineraris dels Vasos de Vicarel·lo, mentre que en els documents que reflecteixen els Itineraris d'Antoní nombren a la *mansio* d'*Oleastrum*. Segueixen aquesta proposta cronològica Pallí (1985), així com Mayer/Rodà (1997) entre d'altres.

del seu pas per *Sub Saltu*, la via realitzaria un gir cap a l'interior en un eix més directe cap al pas del Perelló (Mayer/Rodà 1997, 121).



Fig 97. Gravat del Coll de Balaguer (Laborde s.XVIII)

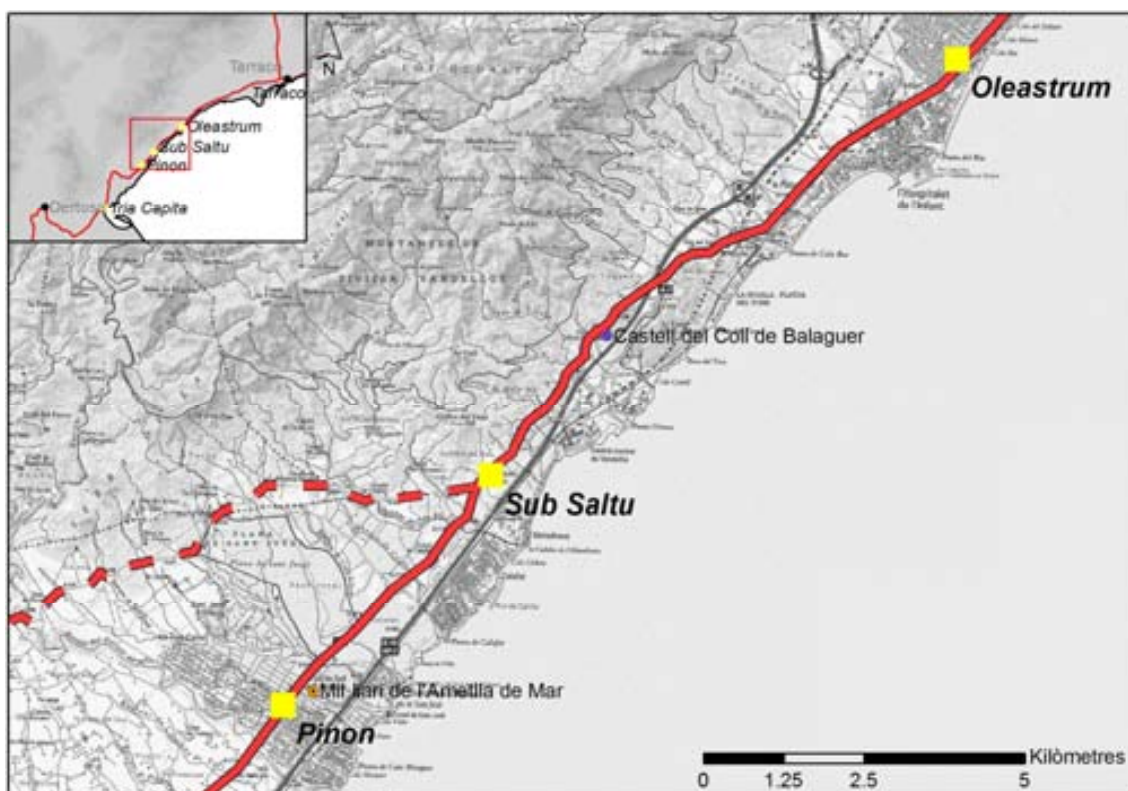


Fig 98. Mapa amb el traçat de la via entre *Oleastrum* i *Pinon*.

El recorregut costaner estaria justificat per la troballa d'un mil·liari a les rodalies de la població de l'Ametlla de Mar, a Sant Jordi d'Alfama (Mayer/Rodà 1997). Sembla

que en aquesta punt, la via es podria bifurcar en dos ramals, un d'ells de caràcter interior, passant pel pas ja comentat i arqueològicament justificat del Perelló (Izquierdo 1989) i un altre ramal més proper a la costa, situant-se a la falda de la Serra de la Mar que discorre paral·lela a la costa d'aquest territori, però suficientment a prop d'aquesta per travessar els continus torrents i barrancs pels llocs més accessibles encara que amb més dificultats de pas, que enllaçaria directament amb la *mansio* de *Tria Capita* a l'Aldea.

En el traçat costaner es creu que es localitzaria la *mansio* *Pinon*, entre les poblacions de St. Jordi d'Alfama i de l'Ametlla de Mar (uns 2 kms al nord), on trobem el topònim del Barranc del Pi, en una possible pervivència del topònim llatí. La via seguiria la mateixa orientació fins a arribar al Barranc de l'Estany, on es desviaria cap a l'interior pel Camí de Panacolí fins a confluïr amb la via de l'interior aproximadament on es creua el Barranc del Boc, i es troba el Camí de Tivissa, ja a les rodalies del Perelló. Des del Perelló, la via torna a seguir aproximadament el traçat de la carretera A-7 (on en alguns punts es pot trobar fins i tot el topònim en camins anomenats 'Via Augusta'), fins arribar a l'Ampolla, on s'ha ubicat la *mansio* de *Tria Capita*¹²¹.

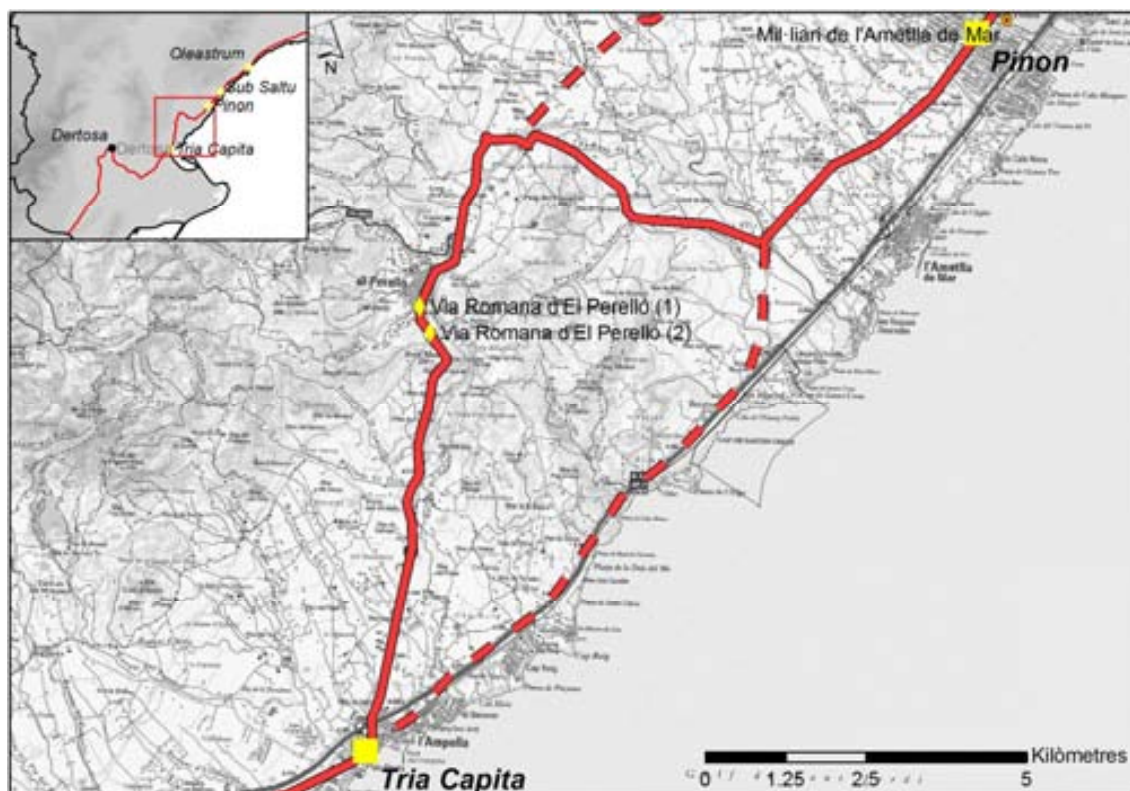


Fig 99. Mapa amb el traçat de la via entre *Pinon* i *Tria Capita*.

¹²¹ Tal i com recorda Pallí (1985), Blázquez (1892) ja cita ruïnes i restes de ceràmica, monedes i un port.

Des de l'Ampolla, la via es dirigiria cap a l'Aldea, passant molt a prop de la població de Camarles, on en el seu terme municipal s'hi localitzà un interessantíssim jaciment del Ferro i del Bronze com El Bordissal. La via arribaria seguidament a l'Aldea, on es localitzà un mil·liari (fig. 101). La via entre aquestes dues poblacions segurament seguiria el traçat de la carretera A-7, o una situació paral·lela, donat que en aquests terrenys no s'hi troben elements naturals que puguin impedir o dificultar l'assentament d'una via. Des de la població de l'Aldea, la via segurament variaria de direcció per dirigir-se cap a *Dertosa*¹²², l'actual Tortosa, per on segons les fonts antigues s'aprofitava per creuar el riu Ebre¹²³.

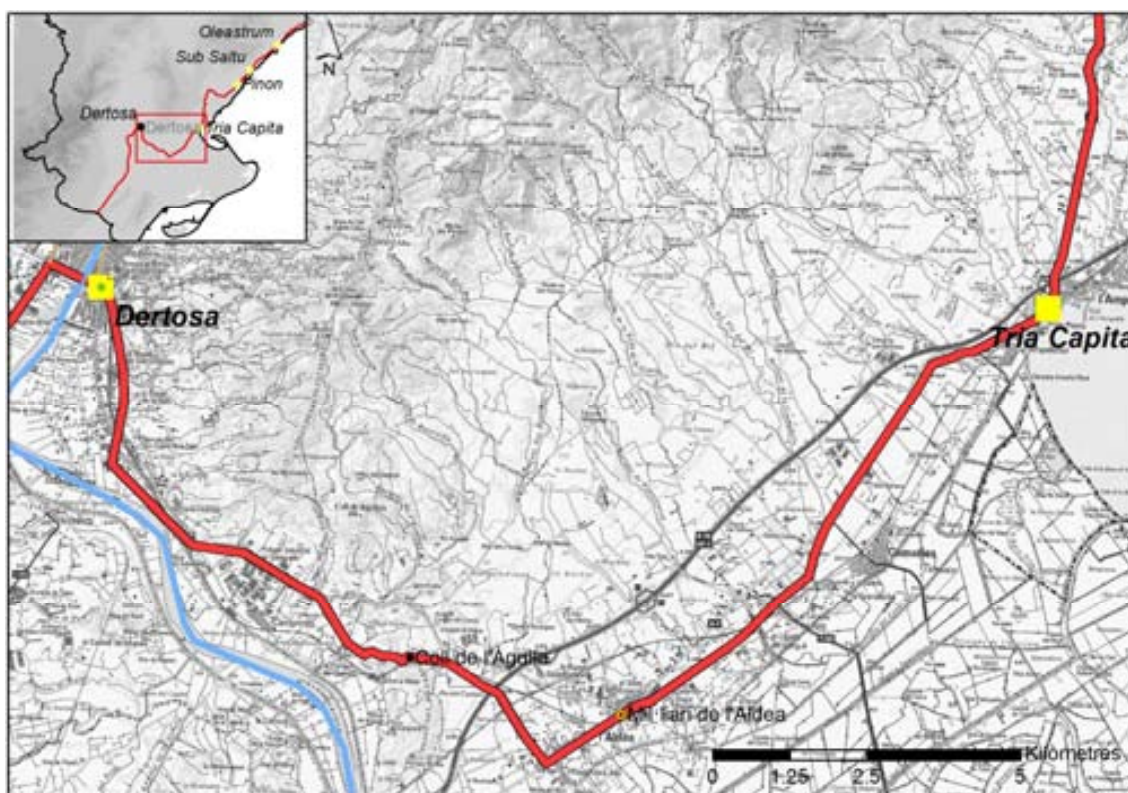


Fig 100. Mapa amb el traçat de la via entre *Tria Capita* i *Dertosa*.

¹²² Tot i les constants referències a aquesta població en les fonts antigues, Arias (1987) entre d'altres creuen que un dels primers passos originari del riu Ebre es deuria fer per les proximitats de la ciutat actual d'Amposta. Es justifica aquesta proposta donats els pocs impediments físics per a realitzar aquesta ruta rectilínia enlloc de desviar d'una forma tan acusada la via per Tortosa. És possible, segons aquest autor que per Amposta passés la primera via que creuava el nostre territori, la Via Hercúlia.

¹²³ Estrabó (III, 4, 6.9) i Plini (II, 6, 63) en fan referència a les seves obres, així com també la trobem breument en Livi, Mela, Suetoni.

El traçat de la via fins a arribar a la ciutat de *Dertosa* es deuria realitzar seguint un itinerari força paral·lel al del riu, sempre evitant les elevacions muntanyoses que s'hi aixequen a la seva riba dreta, com la Serra de les Veles i de Sant Onofre (que segurament creuaria per un pas entremig com és el coll de l'Aguila, seguint el trajecte de la via del tren i de camins que han esdevingut d'àmbit local). Un cop creuats aquests sistemes muntanyosos, la via aprofitaria els terrenys de la plana al·luvial del riu per continuar fins a Tortosa, primer seguint el camí cap al Barranc del Pont Trencat, i posteriorment seguint l'actual carretera C-42, o un trajecte molt proper, sempre deixant a la seva dreta les elevacions característiques d'aquest territori, com els Colls de Santa Catalina, o de l'Ardiaca. Finalment, aquesta via arribaria a Tortosa, per on creuaria el riu Ebre, l'*Iberus* romà, tot i que encara hi ha dubtes sobre la forma en la que es creuava aquest riu, ja que no hi ha restes de cap tipus que facin suposar la construcció d'un pont. Més aviat, les dues propostes més esteses són la de la utilització de barques que transportaven als passatgers d'una riba a l'altra, o amb la construcció d'un pont de fusta suportat sobre barques flotants, seguint l'estil de pont que es trobava sobre el riu Rin.

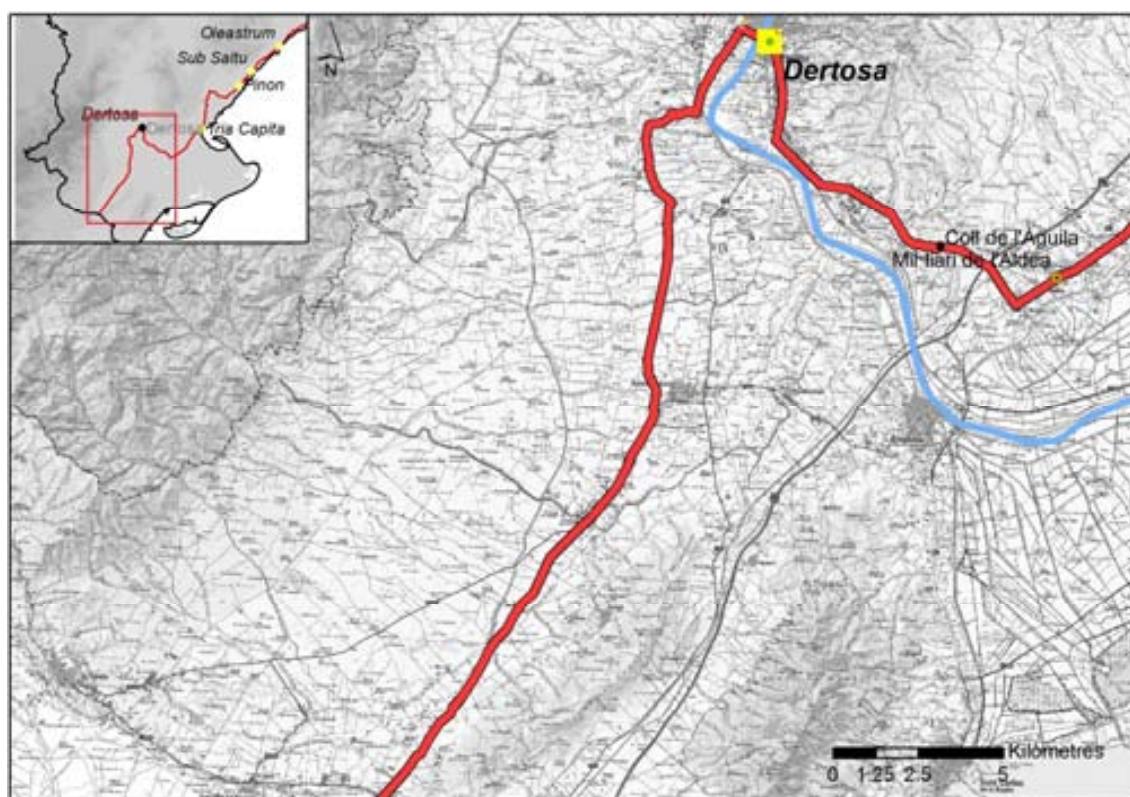


Fig 101. Mapa amb el tram final de la Via Augusta a Catalunya en direcció meridional.

La via, un cop arribada a l'altra vessant del riu Ebre, es dirigia cap als territoris més meridionals de la península (Morote 1979). En aquest trajecte, havia d'evitar el Barranc de Sant Antoni que es troba immediatament després del creuament del riu Ebre. Aquest accident geogràfic segurament desviaria lleugerament el seu traçat que posteriorment continuaria cap a la població de Santa Bàrbara seguint el 'Camí Vell de Tortosa a La Galera'. La via continuaria cap a La Galera, seguint aproximadament la carretera TP-3311. Un cop creuat aquest municipi la via es dirigiria cap a la població de Sant Joan de Pas seguint un traçat semblant a l'actual TV-3314 (fig. 102), deixant al sud la Serra Godall, i seguint la mateixa direcció es dirigiria cap al territori del País Valencià (Mayer/Rodà 1997, 122).

2on Traçat de la Via Augusta (Proper a la costa)

En aquest punt s'ha de tornar a l'encreuament on la Via Augusta, a partir de la reforma de l'emperador August, es bifurcava en dos ramals, el més antic correspondria a l'itinerari anteriorment descrit, i el nou, que discorren per la costa servia com a eix de comunicació de les noves fundacions urbanes datades durant el s.I aC¹²⁴.

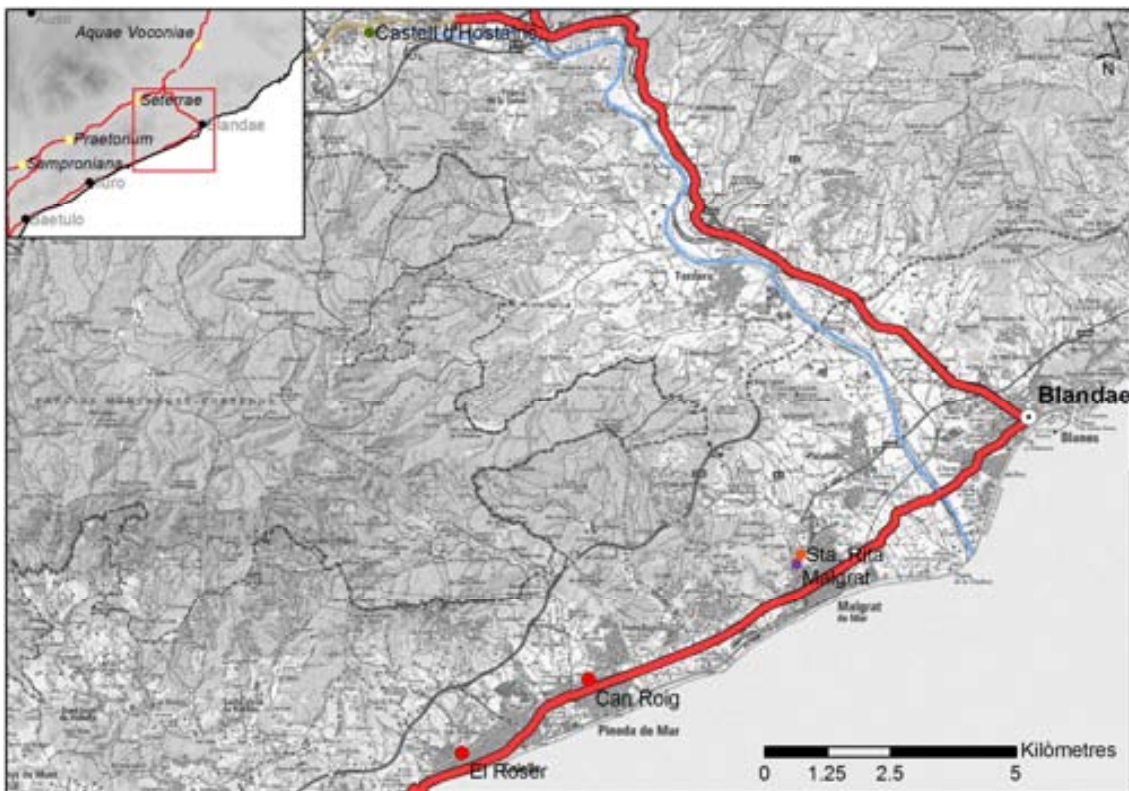


Fig 103. Mapa amb la ubicació de la Via Augusta seguint la vall del riu Tordera.

Aquest segon ramal es bifurcava a l'alçada de les rodalies d'Hostalric en direcció perpendicular a la costa fins a arribar a *Blandae*, l'actual Blanes. El fet d'aquesta separació en el punt geogràfic proper a Hostalric és explicable si s'entén que és precisament en aquest lloc on la Serralada Litoral queda interrompuda pel pas del riu Tordera que es dirigeix cap a la costa¹²⁵. Segons Pallí (1985 140), la Via Augusta es

¹²⁴ Seguint la proposta de Guitart (1994) sobre com les fundacions urbanes de la costa central del territori que s'estudia en aquest treball es varen planificar seguint una política molt concreta de domini de la costa, tant amb un interès militar, com econòmic i polític. Tot i que les cronologies actualment estiguin en un període de revisió, en el moment de la construcció d'aquest ramal de la via totes elles ja feia temps que havien estat fundades i sembla lògic pensar en el gran interès per comunicar-les.

¹²⁵ Un altre element que dona indicis sobre la situació del desviament d'aquesta via el podríem trobar en l'aparició en alguns *itineraria* antics de la *mansio Barcino* entre les *mansiones* de *Aquae Voconiae* i *Seterrae*. Aquest

dirigiria des d'aquest punt cap al mar seguint l'actual carretera d'Hostalric a Tordera, i posteriorment cap a Blanes. També seria possible que la via romana aprofités part de la vall del Tordera per comunicar aquesta zona interior amb els territoris costaners propers a *Blandae* seguint el marge esquerre del riu (Mayer/Rodà 1997, 118). Un cop la via arribava a la població de Tordera, es dirigiria cap a la població de Blanes, seguint un traçat semblant a l'actual carretera GI-600. (fig. 103).

A partir del nucli marítim, la via romana travessaria els territoris de la costa central catalana. Donada la particularitat geogràfica d'aquesta zona, que es caracteritza per ser una franja estreta de planura delimitada per la costa i per la serralada litoral i en alguns casos, com els penya-segats, la tallen, ha fet difícil en determinats moments la reconstrucció del itinerari antic. És molt probable que entre *Blandae* i la població actual de Calella de Mar, la via romana continués aproximadament per un traçat paral·lel a la costa, com la carretera de la Ribera, o algun camí proper, creuant la població de Malgrat. En el seu traçat proper a la població de Malgrat, vincularia centres de producció com els localitzats al turó de Sta. Rita o la bòbila localitzada dins de l'actual població. Ja a la sortida d'aquesta població ens trobem amb el Camí del Mig, un camí al que s'ha atribuït una llarga tradició històrica, i que fossilitza un gran eix paral·lel a la costa al llarg de tot el Maresme, des de Malgrat de Mar fins a Mataró (*Iluro*). La via continuaria per aquest eix cap a la població de Pineda de Mar, que creuaria pel mig del nucli actual, on es va localitzar la vil·la de Can Roig, i es dirigiria cap a Sant Pol de Mar, passant molt a prop dels jaciments del Roser (Calella) i la vil·la romana del Morè (St. Pol de Mar), punt on s'han localitzat importants vestigis d'època romana¹²⁶. La via segurament continuaria en un traçat proper a la costa travessant les poblacions actuals de Canet de Mar, on es troba el jaciment de Vall de Maria, per continuar cap a Arenys de Mar. Sortint d'aquesta població, s'ha documentat un mil·liari a la població de Caldes d'Estrac que n'estaria indicant el seu pas, així com altres restes significatives, com la Torre dels Encantats, on es va localitzar un poblat ibèric amb continuïtat fins al s.I aC

fet es pot interpretar com un error dels copistes antics (Pallí 1985) o bé, com un indicador del punt de la via on es podia desviar l'usuari per dirigir-se cap a la colònia augusta (Borrell et al. 2005, 21).

¹²⁶ La importància d'aquest jaciment recau sobretot en la seva funcionalitat militar. S'ha considerat aquest enclavament elevat com un punt de vigilància tant d'alguns sectors de la costa central com del pas de la via que se'ns dubte es deuria acostar molt al turó (Járrega, 1995, 244).

(Járrega, 1995, 241)¹²⁷. Des d'aquest punt, la via possiblement esdevindria un eix més rectilini donada la facilitat que ofereix el terreny d'aquest territori, on a mitja alçada entre el nivell de la costa i de les carenes de la Serralada Litoral la via s'aniria configurant passant pel peu dels turons de Balís i d'Onofre Arnau, fins arribar a la població de Mataró, la *Iluro* romana (fig. 104). En aquest traçat, la via es configurava segurament com un element vertebrador que servia per comunicar aquestes zones amb ancoratges com el del Morrell i vil·les com les de Can Sans. Ja a Mataró s'han localitzat alguns trams atribuïts a la Via Augusta, amb un ferm de terra i ceràmiques romanes grolleres i amb una amplada de 9 metres (Clariana 1989, 9) i fins i tot es tenen notícies d'un tram enllosat a prop de St. Andreu de Llavaneres (Clariana 1989, 9).

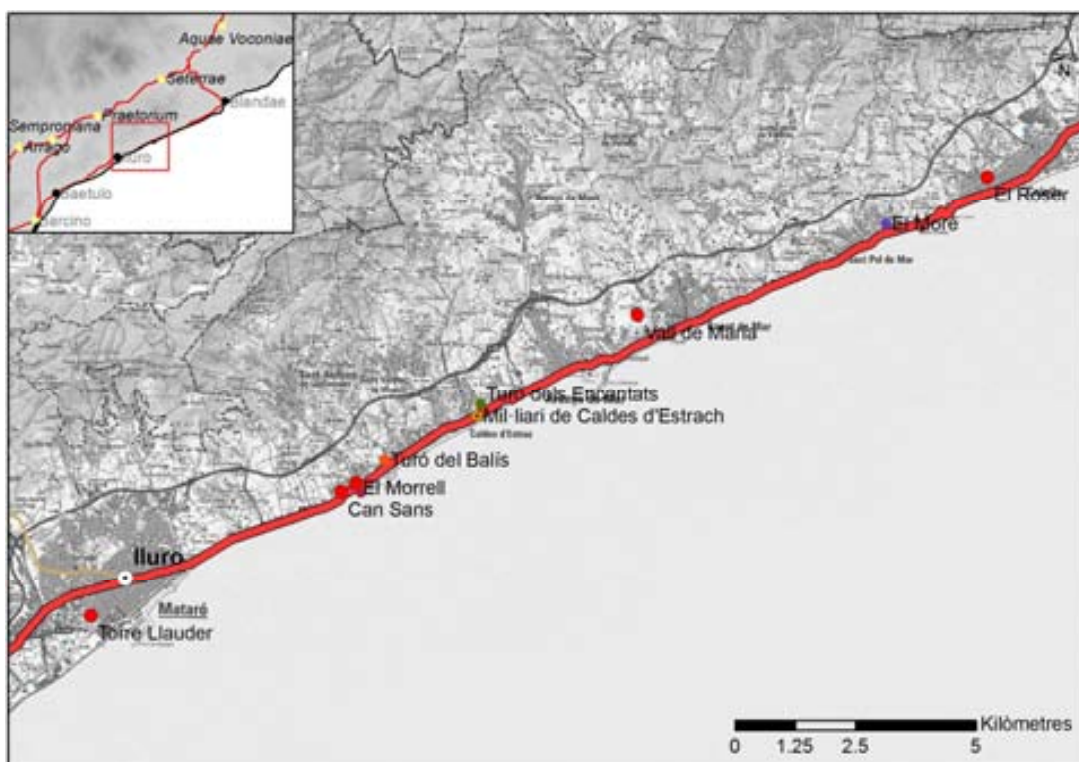


Fig 103. Mapa amb el recorregut de la via per la costa del Maresme.

Des d'aquest important nucli, la via es dirigia per Vilassar, El Masnou i Montgat fins a *Baetulo*, l'actual Badalona. D'aquest recorregut, sobretot per la costa central del

¹²⁷ Járrega (1995, 243) documentà un possible camí retallat a la roca d'època indeterminada però atribuïble a cronologia romana que podria indicar l'existència d'un camí que es dirigís lleugerament cap a l'interior per evitar els desnivells, seguint aproximadament el camí que des d'Arenys de Munt es dirigia cap a Canet. El descobriment, realitzat a l'horta de Can Fassina, està relacionat també amb l'excavació d'unes sitges d'època ibèrica, on segons Járrega (1995, 243) les restes de la via encara eren visibles en una carena rocosa, on es podia veure el retall de la roca que pertanyia a la construcció de la via.

Maresme s'han documentat diverses troballes relacionades amb la Via Augusta, com quedà recollit per Prevosti (1981) en el seu treball sobre el territori rural de Mataró¹²⁸.



Fig 104. Mapa amb el recorregut de la via entre Iluro i Baetulo.

Aquest traçat, com succeïa amb el traçat de l'Alt Maresme, discorria segurament a mitja alçada entre la costa i la Serralada Litoral, aprofitant les suaus pendents que es troben en aquestes zones¹²⁹. A la sortida de Mataró la via es separava de la costa per continuar una ruta més propera a l'actual autopista A-19 fins a sobrepassar Premià de Mar, on aquesta via seguint l'anomenat Camí del Mig s'anava paulatinament apropant una altra vegada a la costa. En el possible traçat d'aquest tram de la Via Augusta s'han documentat diversos jaciments, com la vil·la suburbana de Torre Llauder o la de Riera d'Argell, així com l'existència d'un mil·liari d'època d'August a les rodalies de la població de Vilassar de Mar. També en aquests indrets es localitzà un pedestal de marbre

¹²⁸ En l'obra de Prevosti (1981, fitxa 249: Molí d'en Llauder): "...Es tracta d'un mur de 2,25 m d'alçada i 40 cm de gruix que corre en direcció E.O., a la base del qual hi havia un paviment ceràmic, del qual se'n van treure 3 m d'amplada per 25 de gruix [...] Els membres de la SAMM van interpretar el paviment ceràmic descrit com la calçada de la Via Augusta [...]". O un altre exemple el trobem a la fitxa 261 (Carrer de Sant Benet): "[...] L'indret està situat en un lloc per on hom creu que passava la Via Augusta (Camí del Mig=Carrer de Sant Benet), per tant [...]".

¹²⁹ En alguns terrenys caracteritzats pel seu ús destinat encara avui al conreu, es pot trobar la traçada del ja anomenat anteriorment Camí del Mig, que aproximadament des de la sortida de la ciutat de Mataró el podem anar resseguint pels camps propers a Vilassar, Premià i el Masnou.

relacionat segurament amb la figura de *C. Marius Aemilianus* (CIL II, 4617), situat probablement a la Via Augusta. A la sortida de Premià de Mar, la via encara fossilitzada en el Camí del Mig ces dirigiria cap al sud apropant-se a la sua orografia dels terrenys de la costa, passant pels terrenys coneguts com La Banyera, fins a arribar a pocs metres de la línia de costa. Seguidament, la via creuaria les poblacions actuals del Masnou, Mongat i Badalona, on en època romana coneixem l'existència d'un nucli de població important, *Baetulo*. En el traçat de la Via Augusta per totes aquestes poblacions s'hi van construir un alt nombre de vil·les i assentaments rurals que es beneficiaven sens dubte de les facilitats de comunicació que oferia, per una banda la proximitat del mar i per l'altre, aquesta via que vinculava tots els terrenys del Maresme amb les principals ciutats costaneres com *Barcino*, *Baetulo*, *Iluro* o *Blandae*.

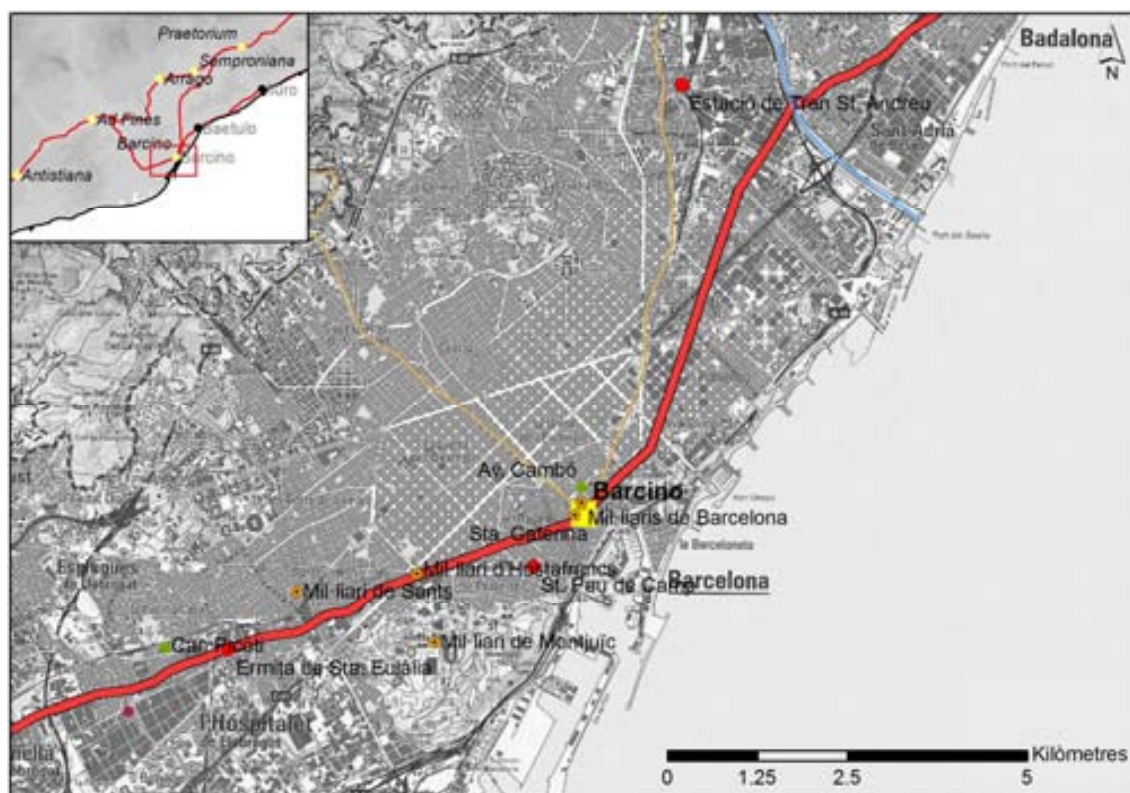


Fig 105. Mapa amb el pas de la via pel territori de *Barcino*.

A partir d'aquest moment, la traça viària a través de les ciutats de Badalona i Barcelona és fa molt difícil, donada la creixent urbanització de les rodalies de Barcelona que ha impossibilitat en molts casos la major part de les possibles pervivències de traces

viàries antigues (Gurt et al. 1997, 239; Palet 1997)¹³⁰ (Fig.53). Tot i així segurament el ramal principal de la Via Augusta després del pas per l'antic nucli de *Baetulo* es dirigiria cap a *Barcino* creuant el riu Besòs.

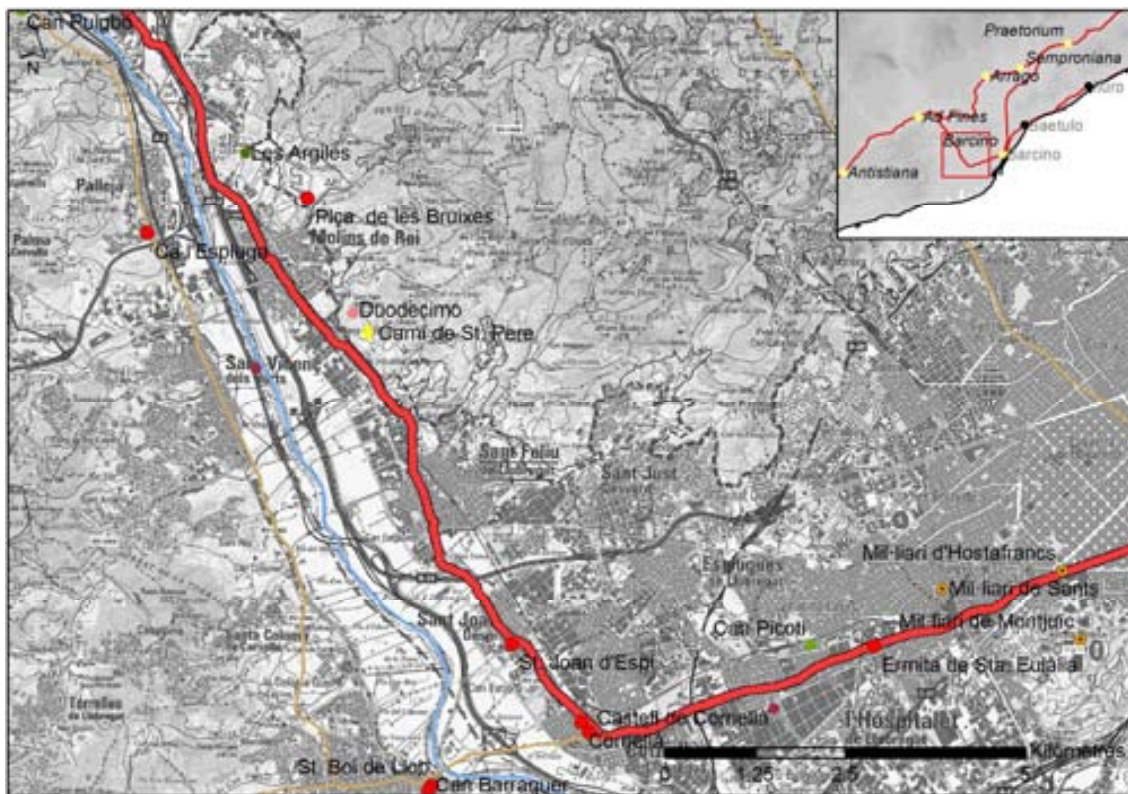


Fig 106. Mapa amb el traçat de la via a la seva sortida de l'àrea de Barcelona.

La ruta meridional de sortida de *Barcino* se situaria en els carrers actuals de la Boqueria, Hospital, Sant Antoni, Mistral i per la carretera de la Bordeta en direcció recta cap al riu Llobregat (Pallí 1985, 140; Menéndez/Solíás 1997, 164), per dirigir-se posteriorment cap a la *mansio d'Ad Fines* (Martorell). Aquest camí, més planer, es dirigia des de la colònia envers el riu Llobregat a l'alçada de Cornellà¹³¹. Diversos mil·liaris i jaciments es localitzen al voltant de la via en la seva sortida de Barcelona. El mil·liari d'Hostafrancs datat durant el govern de Caracal·la és un dels principals indicadors del trajecte de sortida de *Barcino* en direcció al Llobregat. També a l'Hospitalet es

¹³⁰ Tot i aquesta dificultat, l'estudi de les fotografies aèries dels anys 50, així com dels contextos històrics, i de l'evolució geogràfica del territori han permès a aquests autors realitzar una proposta del traçat i la morfologia de la via entre el *municipium* de *Baetulo* i la colònia de *Bacino* (Gurt et alii 1997).

¹³¹ Guasch et al. (1996) proposen l'existència d'un altre eix viari, més accidentat però més curt, que es dirigia directament des de *Barcino* cap a la Vall del Verç a Sant Just Desvern. Tal i com passa amb la proposta de Cornellà, ambdós camins quedaren fossilitzats en època medieval i es documenten nombrosos jaciments d'època romana al seu voltant.

documenten els topònims de *Ad Quartum* i *Quincià* que fan referència a la distància fins a *Barcino* (Menéndez/Solíás 1996).

Un cop travessat el nucli de l'Hospitalet, la via es dirigiria cap a Cornellà on, variant la direcció per seguir la vall del Llobregat es dirigiria cap a l'interior, cap al pas de la Via Augusta per Martorell. En aquest trajecte la via passava per St. Joan d'Espí, on s'han documentat diverses restes d'època romana. Els jaciments de l'ermita de Sta. Eulàlia de Provençana a l'Hospitalet, l'Ajuntament a Cornellà o l'ermita del Bon Viatge a St. Joan d'Espí entre d'altres anirien situant aproximadament el recorregut de la via (Guasch et al 1996). En aquest trajecte, la via es situaria pel terrenys propers a St. Vicenç dels Horts, on es van localitzar les restes d'un possible embarcador en l'actual curs del riu Llobregat. Tal i com apunten Mayer/Rodà (1997, 119), a les rodalies d'aquesta població es troba el topònim de *Duodecimo* que representaria una referència directa a la dotzena milla d'aquest eix des de la sortida de *Barcino*.

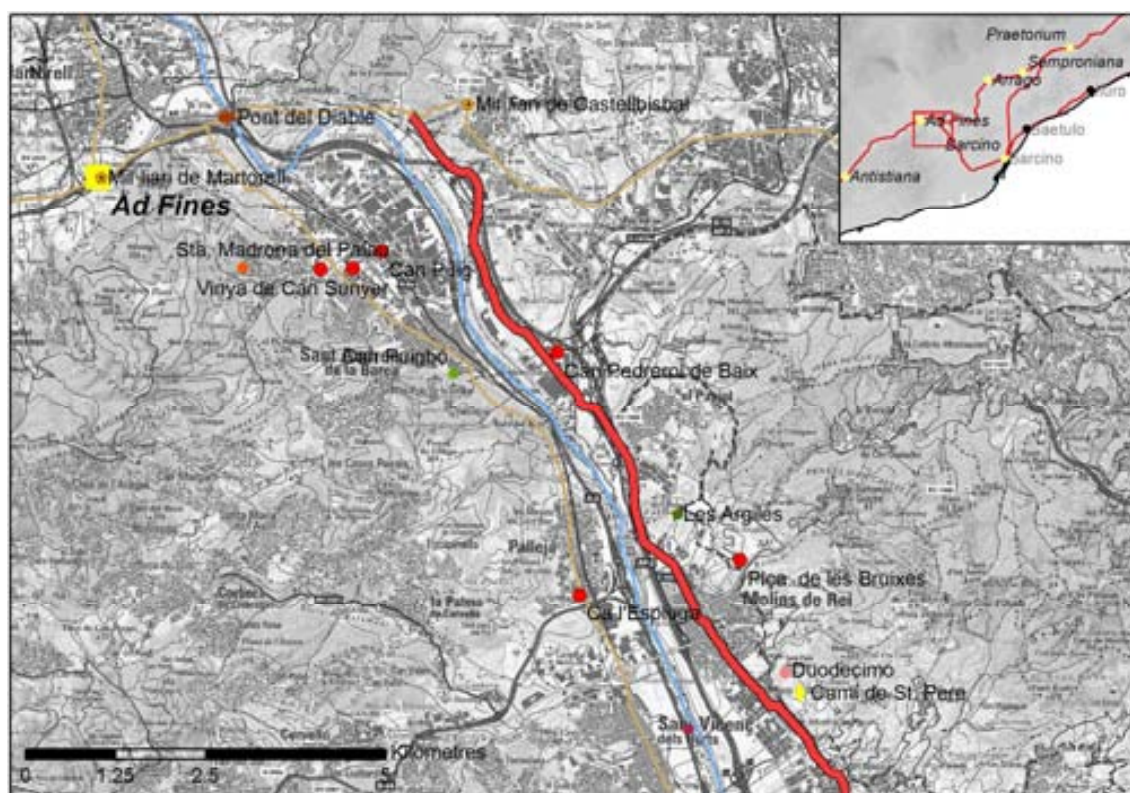


Fig 107. Mapa amb el recorregut de la via a la seva connexió amb el traçat interior de la Via Augusta.

La via seguiria en direcció nord cap a Sant Pere del Romaní, on a les rodalies d'aquesta població es troba el topònim de *Duodecimo* que representaria una referència

directa a la dotzena milla d'aquest eix des de la sortida de *Barvino* (Menéndez/Solíás 1997, 165; Mayer/Rodà 1997, 119). Posteriorment la via es situaria pels terrenys de Molins de Rei per dirigir-se cap a El Papiol i Castellbisbal, localitats amb importants vil·les productives com Can Pedrerol de Baix. Seguidament, la via es dirigiria cap a la vall de Castellbisbal on es trobaria probablement amb la ruta interior de la Via Augusta, a molt poca distància del pas d'aquesta pel riu Llobregat a través del Pont del Diable.

L'Itinerari núm. I d'Antoni o "*De Italia in Hispanias a Mediolano Vapinco Trans Alpes Cottias Mansiobus Supra Scriptis MP CCLV. Inde Gallicum ad Legionem VII Geminam*"

La segona via principal documentada en aquest treball correspon als eixos viaris coneguts com *De Italia in Hispanias* i *Ab Asturica Terracone*. Aquests itineraris quedaren documentats en el segle III dC¹³² i es creu que ja estaria en funcionament uns quants segles abans. És molt possible que el recorregut d'aquesta via coincidís gairebé amb exactitud amb el trajecte que unia les *mansiones* d'*Ad Pirineum* i *Tarraco*. És a partir d'aquest moment que les dues vies es diferenciaven clarament de recorregut. Aquesta via, un cop arribada a *Tarraco*, contràriament al que succeïa amb la Via Augusta no es dirigeix cap al sud de la península sinó que seguint la vall del Francolí es dirigia cap a la Plana de Lleida, per posteriorment dirigir-se cap als territoris del nord-oest de la península.

La sortida de la colònia es realitzaria possiblement per la seva porta occidental situada al final de l'actual Rambla Vella o bé, per un altre accés rodat situat més a prop de la línia de costa, als voltants de la plaça de Ponent (López 2006, 232; Macías et al. 2007, 119-125). Gràcies a l'aportació de les últimes dades arqueològiques s'ha pogut definir amb més exactitud l'entramat viari dels suburbis occidentals de la capital provincial (López 2006, 232; Macías et al. 2007, 119-125). Dins d'aquesta xarxa suburbana, el traçat de la Via Augusta s'ha localitzat gràcies a noves dades arqueològiques, establint-se el seu recorregut a través de jaciments com el del c/ Pere Martell, 28-32 o l'Av. Roma, 18. Segons la proposta d'aquest traçat, la via es dirigiria des

¹³² Aquesta via ens apareix documentada en l'itinerari d'Antoni (descriu en un apartat anterior).

dels voltants de la plaça de Braus, on es va localitzar un mil·liari d'època d'August, cap a un punt indeterminat per on creuaria el riu Francolí (*Tulcis Flumen*)¹³³.

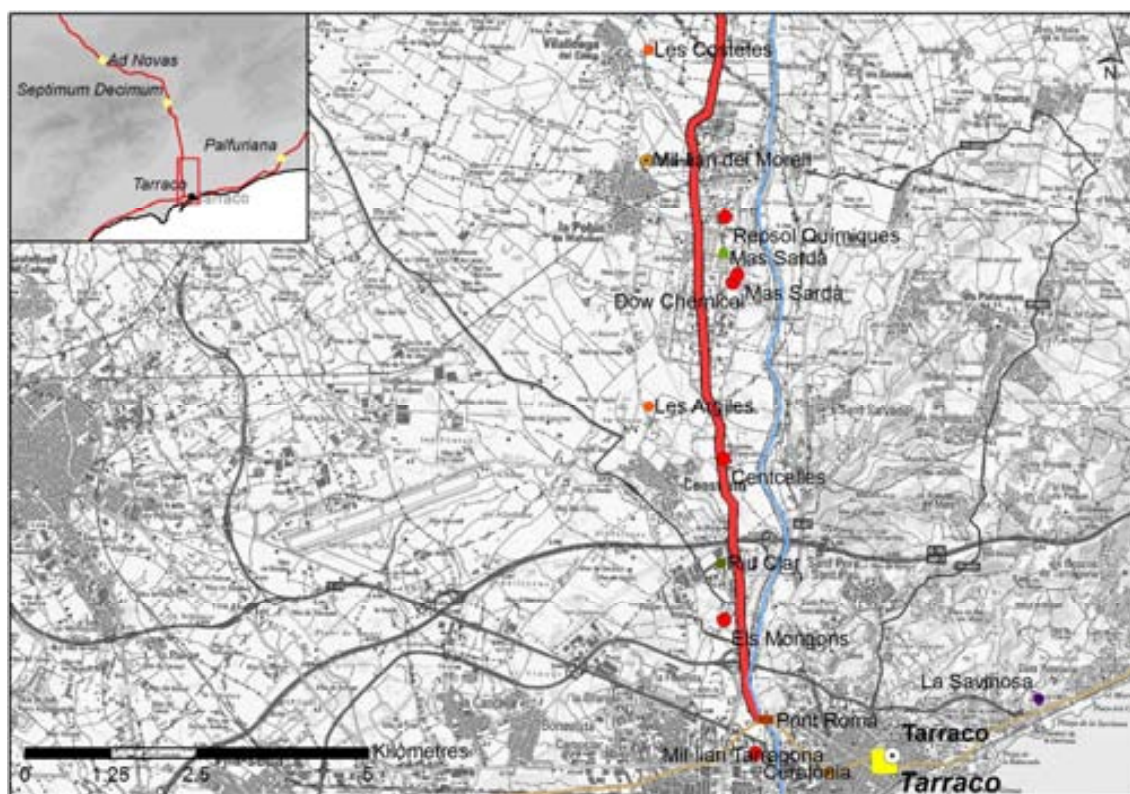


Fig 108. Mapa amb el trajecte de la via a la sortida de *Tarraco*.

A partir d'aquest moment, la via continuaria en direcció a Montblanc per la vessant occidental del riu, aprofitant en part la vall del riu Francolí, i passant a prop de poblacions actuals com Constantí, El Morell o Vilallonga del Camp. És possible que la via hagués quedat fossilitzada en el Camí de Montblanc a Tarragona, que passa molt a prop de la població de Constantí i que creua les restes actuals de la vil·la de Centcelles, així com molt a prop de les restes d'altres jaciments d'època romana com Els Mongons o el poblat de Riuclar. Seguint la mateixa direcció, la via es perdria sota l'actual construcció de la Indústria Química de Repsol, al terme municipal de Constantí. Dins d'aquest complex industrial també s'hi localitzaren altres restes d'estructures romanes, com ara les vil·les de Mas Sardà, Dow Chemical o de Respol. A l'extrem nord de la refineria de Repsol es pot trobar un camí conegut com el Camí Ral, que en d'altres

¹³³ En contra de la interpretació tradicional que situava el pas del riu Francolí pel mateix punt on actualment es localitza el Pont Vell del Francolí, les últimes intervencions a Tarragona semblen estar indicant que aquest pas es realitzaria en un punt més cap a l'interior, no gaire llunyà d'aquest (López 2006, 232; Macías et al. 2007, 119-125).

casos, podria estar representant la fossilització en època medieval i moderna d'una estrada romana¹³⁴.

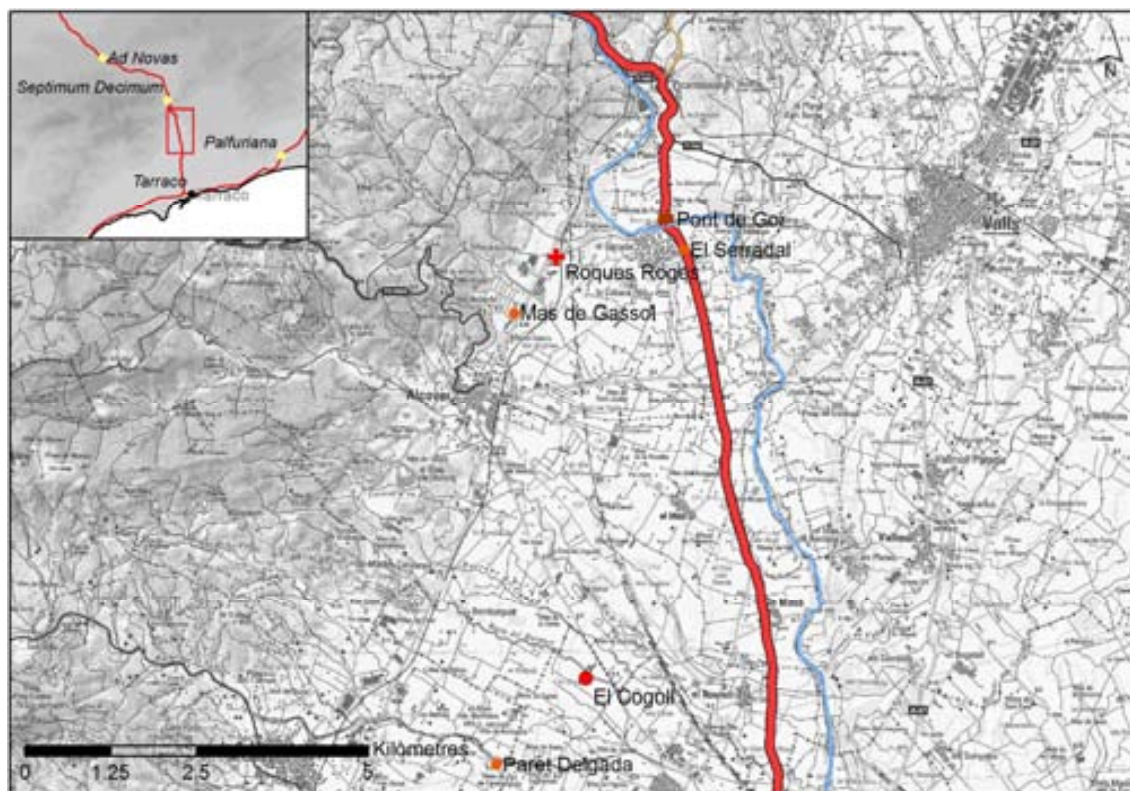


Fig 109. Mapa amb la ubicació de la via romana al seu pas per les rodalies de Valls.

La via seguiria el seu traçat passant molt a prop de la població d'El Morell¹³⁵ com semblaria estar indicant la localització d'un mil·liari del s.III dC en aquesta població, en direcció a El Rourell i La Masó. És a partir d'aquesta població que la via es desviaria lleugerament cap a l'oest, seguint aproximadament la Carretera del Rourell (T-722). En aquest moment la via continuaria la mateixa nova orientació fins trobar l'actual Carretera del Pont de Goi (TV-7421), que representaria una continuació força rectilínia de l'anterior i que condueix fins al Pont de Goi, punt on es deuria creuar el riu Francolí en un dels seus meandres, i que precedeix a la trobada d'elements geogràfics que condicionaran el seu recorregut. En aquest traçat se situarien alguns jaciments

¹³⁴ En tot aquest eix rectilini, s'hi troben particularment diversos canvis de topònims de la via, alguns dels quals podrien fer referència al pas d'una via antiga. Així, si primer s'ha observat com el Camí de Montblanc a Tarragona es transformava en el Camí Ral, posteriorment tornarà a rebre el nom de Camí de Tarragona a Montblanc, i dins el terme municipal de La Masó se'l torna a nomenar amb un nom significatiu, Camí Fondo. Aquest eix té la particularitat a més, de no creuar cap de les poblacions que es troben al seu voltant, sinó que aquestes se situen a les proximitats de la via però sense fer desviar el traçat rectilini principal, una altra de les característiques típiques de la identificació d'un eix antic.

¹³⁵ En aquesta població es va localitzar un mil·liari datat, segons Montón (1976) entorn de l'any 254 dC, durant el govern de Licini Valerià i Galiè.

importants com els del Serradal o el del mateix Pont de Goi. Les dades semblen indicar que la via, un cop creuat el meandre del riu, es dirigia cap a la població de Picamoixons, per aprofitar el pas de la Serra de Prades que ofereix el riu Francolí, i on actualment es troba la població de la Riba¹³⁶.

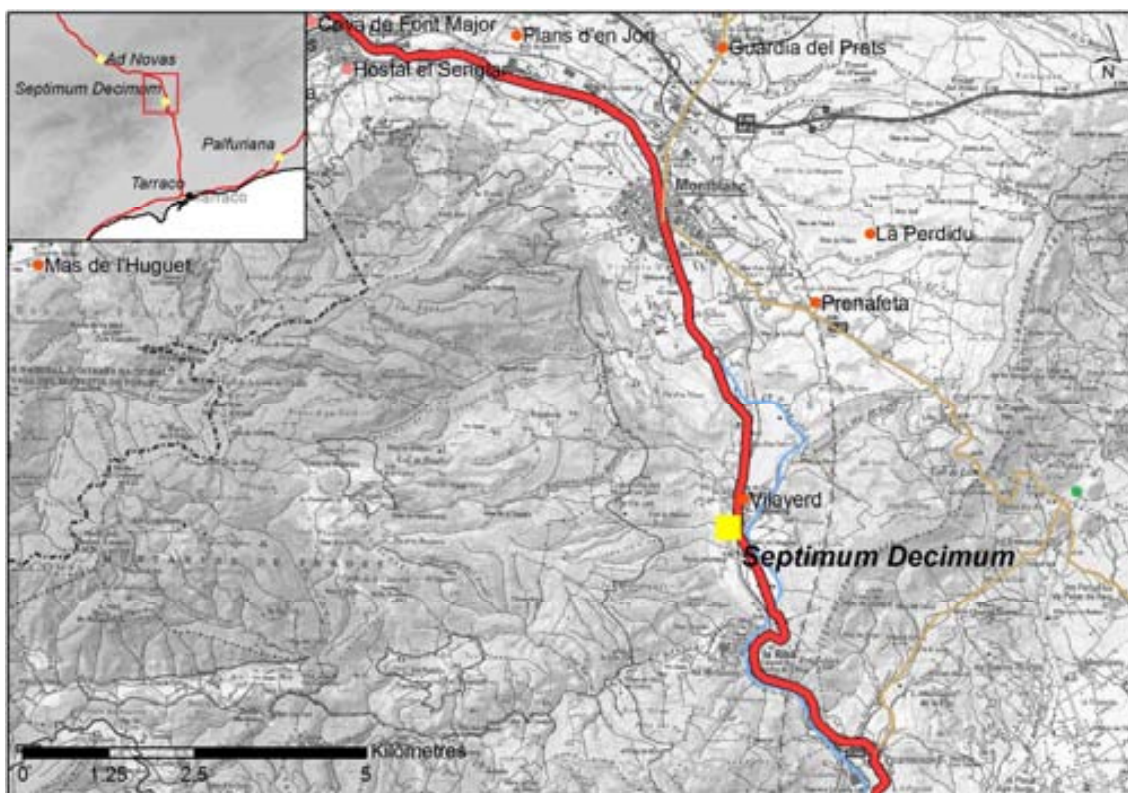


Fig 110. Mapa amb el pas de la via per la Riba.

Un cop superat el pas d'aquest poble que es troba en l'indret més tancat dels Cingles, la via continuaria la Carretera C-240a en direcció al poble de Vilaverd on s'ha situat tradicionalment la *mansio* de *Septimum Decimum*. És en aquest punt que l'historiador Hernández Sanahuja (1892)¹³⁷, tal i com amb posterioritat ho faràn, Pallí (1985) o Roig (2005), van proposar la localització de la *mansio* de *Septimum Decimum*, primera *statio* d'aturada després de *Tarraco*. Seguint aproximadament la mateixa carretera (C-240a),

¹³⁶ Del pas per aquests paratges ja en tenim notícies al s.XVI, quan l'any 1585 E.Cock l'utilitzà tot i descrivint-lo com un pas molt estret i de mala qualitat, però donada l'exactitud de les distàncies entre Tarragona i Lleida per aquest camí, creiem que és possible que fos la via romana però molt malmesa degut al pas del temps i a la manca d'us (García Mercadal, 1952, 1345).

¹³⁷ Si bé Hernández Sanahuja (1892) i Carreras Candi (1950) decideixen situar en aquesta localitat la *mansio* de *Septimum Decimum*, també trobem altres interpretacions que situen aquesta mateixa *mansio* en zones més avançades, com la proposada per Carrillo Murcia (1951), que la situa a la localitat de Vimodí.

aquest itinerari passaria per la població de Montblanc¹³⁸. Aquesta població es configuraria com un important nucli viari si tenim en compte que pels seus territoris es localitzaria també un eix que en direcció sud-nord, comunicava amb la plana de l'Urgell (on es troben les poblacions romanes de *Iesso* i *Sigarra*) així com també per les rodalies d'aquesta població arribaria una altra via que sorgint de la Via Augusta al seu pas pels voltants de Vilafranca del Penedès i creuant segurament el Coll de Lilla, es dirigia cap a *Ilerda* sense passar obligatòriament per *Tarraco*. (fig. 111).

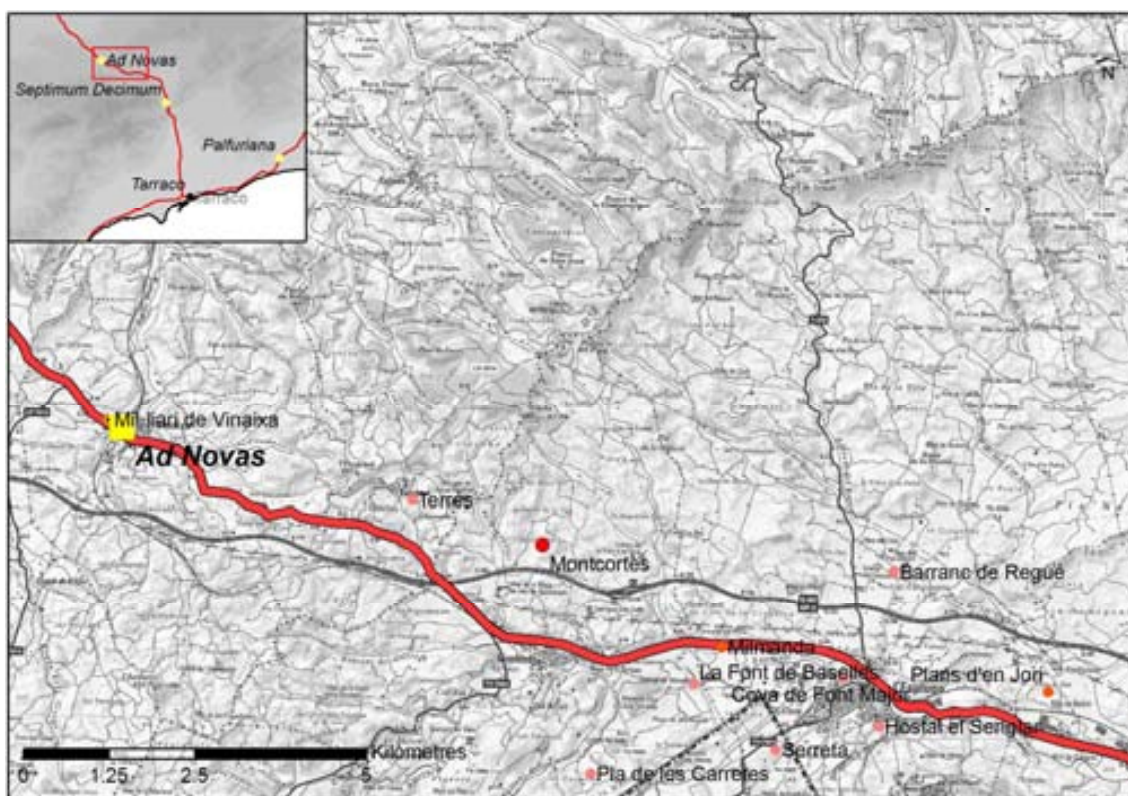


Fig 111. Mapa amb la situació de la via.

Després de passar per Montblanc, la via començava a descriure un gir força ample en direcció a l'oest, seguint una direcció paral·lela al riu Francolí, en direcció a l'actual població de l'Espluga del Francolí, que no travessaria però que passaria per les seves rodalies. La via continuaria segurament aquesta direcció aprofitant la vall del riu

¹³⁸ El traçat d'aquesta via entre els nuclis de Tarragona i Montblanc resulta encara avui força dubtós, i s'han proposat diverses opcions del seu possible traçat. Arias (1987, 414) ens proposa recorreguts diferents, de diverses longituds i relacionables amb diversos itineraris. Així, ell considera com a més probable el traçat que evitant el pas pel Coll de la Riba, es desvia lleugerament cap a orient, seguint l'orientació dels pobles de Valls, Fontscaldes, el Coll de Lilla i Montblanc, sempre seguint el riu Francolí per la seva vessant oriental. També proposa un eix que evitant el Montsant per l'oest, passava per les rodalies de Reus, Castellvell, la Musara, Prades, Ulldemolins i Castelldans per arribar directament a Lleida sense passar per Montblanc.

Francolí, on es poden localitzar diversos jaciments datats en època romana com el Plans d'en Jori o Milmanda, o d'altres troballes com la Serreta, Font de Baselles o la Cova de Font Major (Roig 2005). A partir d'aquest punt, la via passaria a prop del nucli de Vimbodí¹³⁹, per dirigir-se seguint un traçat semblant a l'actual N-240, cap a la població de Vinaixa, on es trobava la *mansio* d'*Ad Novas* (Hernández Sanahuja 1892; Roig 2005), i a les rodalies d'on va ser localitzat un mil·liari datat durant el govern de Nerva (fig. 112).

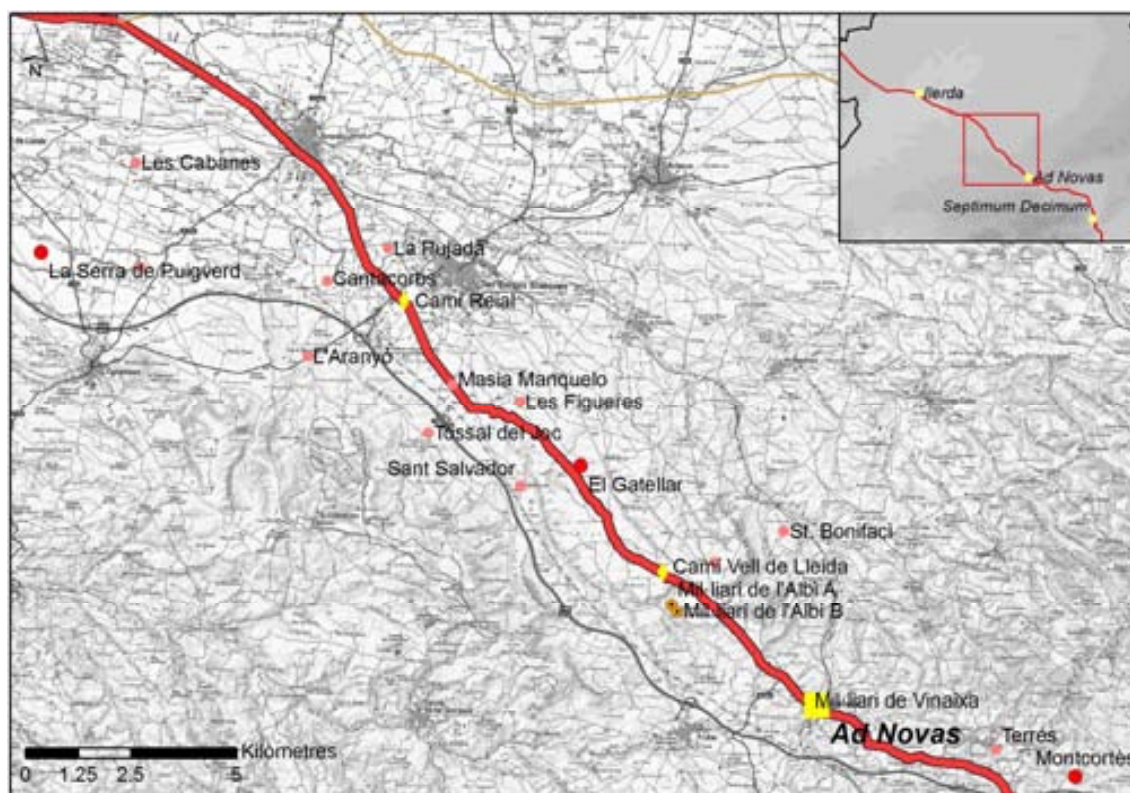


Fig 112. Mapa amb el traçat de la via.

La via deuria continuar vers Lleida, seguint possiblement en un primer moment la carretera N-240 i seguidament el camí vell de Lleida, en un itinerari marcat per la descoberta de dos fragments de mil·liaris fragmentats relacionats amb aquesta via a les rodalies de la població de l'Albí (Pérez Almoguera 1998, 191-193). A partir d'aquest punt, i seguint el traçat que semblen mostrar diversos jaciments arqueològics com el Gatellar, Sant Salvador, El Tossal del Joc, o la Masia Manquelo, la via s'aproximava a les rodalies de la població de les Borges Blanques seguint l'itinerari marcat pel Camí Reial en direcció a Juneda. Posteriorment, la via es dirigiria cap a Margalef i des d'aquí cap a

¹³⁹ És en aquesta població on Carrillo Murcia (1951) hi situa la *mansio* de *Septimum Decimum*. (veure capítol de *mansiones*)

Ilerda, passant això sí, per la partida del Grealó on es va localitzar un mil·liari i cap a les proximitats de la zona de necròpoli de La Femosa. La via entraria llavors a *Ilerda*, segurament per la seva entrada sud-oriental (Roig 2005).

Des d'aquest punt, com mostren els itineraris antics, la via es dirigia cap a Osca (Blázquez 1923), en un recorregut semblant a l'actual carretera (Arias 1987), passant segurament entre les poblacions de Raïmat i Almacelles (Pérez Almaguera 1985), en un eix força rectilini, en el que s'han tingut notícies de troballes arqueològiques durant el segle XIX, que malauradament no s'han conservat¹⁴⁰. Aquest eix rectilini es dirigiria posteriorment cap a Vallbona, on a les seves rodalies aprofitaria per creuar la riera de la Clamor i s'endinsaria ja en la província d'Osca.

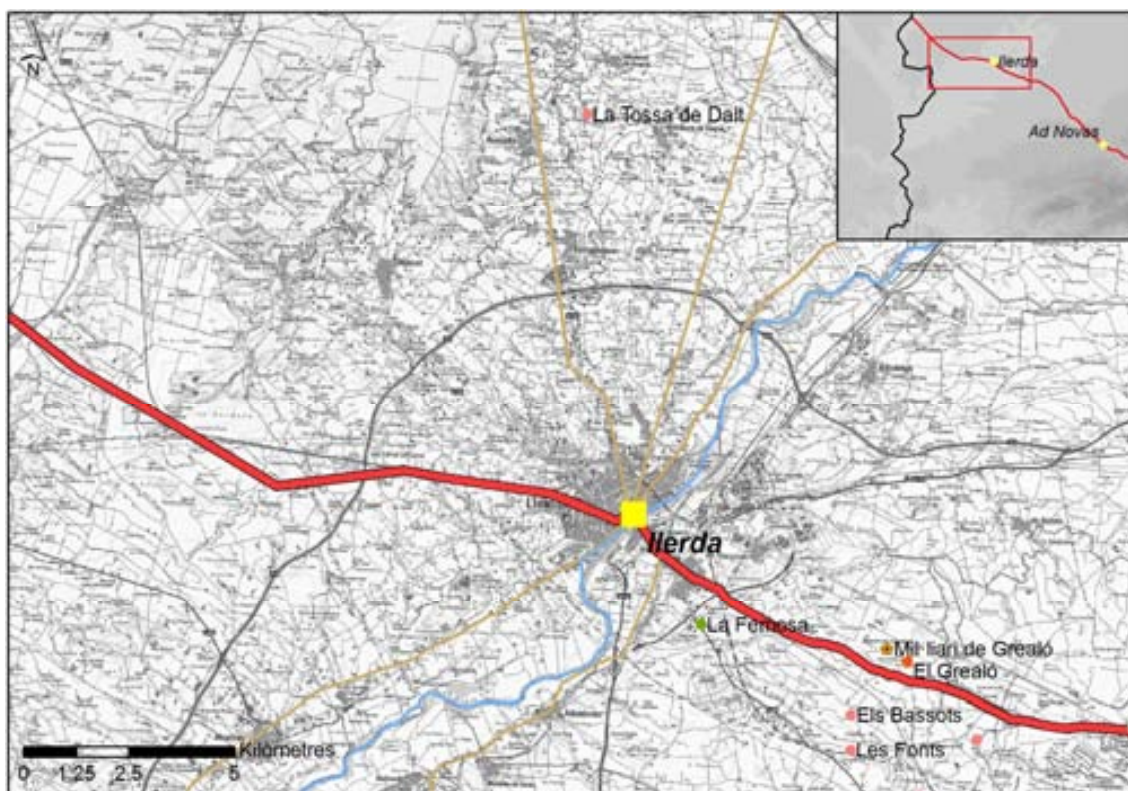


Fig 113. Mapa amb el traçat de la via a la seva entrada a *Ilerda*.

¹⁴⁰ Segons Arias (1987, 416) entre les poblacions de Alpiarca i Cercera, es podien veure a començaments de segle (s.XX) vestigis d'una calçada datable en època romana.

3.1.4. *Les vies secundàries.*

El següent punt d'aquest treball correspon a l'estudi de l'entramat viari que s'ha catalogat com el conjunt de vies secundàries. En aquest conjunt, s'han estudiat les vies de caràcter local que es van construir per unir els centres urbans i altres punts del territori que ens ocupa. Dins d'aquest estudi s'han utilitzat sobretot les dades que ha aportat l'arqueologia, l'estudi històric del territori, així com en alguns casos, la troballa de mil·liaris que es van situar en aquestes vies per informar als seus usuaris sobre la seva construcció o el seu manteniment. A diferència del que succeïa en l'apartat anterior sobre les vies principals, on les fonts antigues recollien diverses informacions, com l'existència de *mansiones*, que ajudaven a establir el recorregut dels grans eixos de comunicació de l'Imperi, aquest tipus de vies no ofereixen cap mena de dada sobre les vies entre nuclis urbans.

La forma de catalogar les vies ha estat l'establiment d'un ordre numèric arbitrari que numera les vies localitzades fins a l'actualitat seguint una ordenació aproximada des de l'extrem nord-oriental del territori fins a l'extrem sud-occidental. El resultat ha estat de més d'una trentena de vies de diferents llargades, que unien centres de categories o importàncies diverses i amb funcions significativament diferents que van variar al llarg dels anys des de la seva construcció fins al seu abandonament en alguns casos. La informació que s'ha pogut recopilar, s'ha d'entendre que representa el recull d'un conjunt de dades aportades per experts estudiosos de diferents èpoques i de diferents àmbits territorials, tots ells portats pel desig d'ampliar i millorar els coneixements que s'havien aconseguit fins al moment en els territoris estudiats, i que per tant, nosaltres incloem en aquest treball sempre des del nostre parer científic.

1 Coll de Banyuls

S'ha catalogat com a Via 1, un dels possibles passos que creuarien els Pirineus unint d'aquesta manera els territoris gals vinculats a *Narbo* amb el territori ibèric de les rodalies d'*Emporion*. De llarga tradició històrica, és segur que aquest camí seria conegut ja en temps prehistòrics, com ho demostren els tres dolmens que es localitzen en el seu recorregut a la vessant meridional dels Pirineus. Aquest pas profitaria les facilitats que

ofereix el Coll de Banyuls per creuar aquesta serralada. Es pot considerar aquest trajecte com el pas més oriental de tots els que creuen els Pirineus. Hurtado (1977) proposa que utilitzant aquest pas es va construir la *Via Domitia*, fossilitzant el que podria considerar-se el pas més utilitzat per comunicar els territoris emporitans amb el més meridionals de la Gàl·lia després de la fundació d'*Emporiae* entorn del s. VI aC (Arias 1900, 14; 1991, 23). Aquest eix respondria primerament a la millora de les comunicacions de la província *Narbonense*, allargant les comunicacions terrestres fins a l'enclavament filoromà d'*Emporiae*, el més proper situat a la Península Ibèrica. Aquesta via també es podria relacionar amb la distància de 600 passos que descriu Polibi (III, 39) als voltants del s II aC, entre el riu Rodan i *Emporion*.

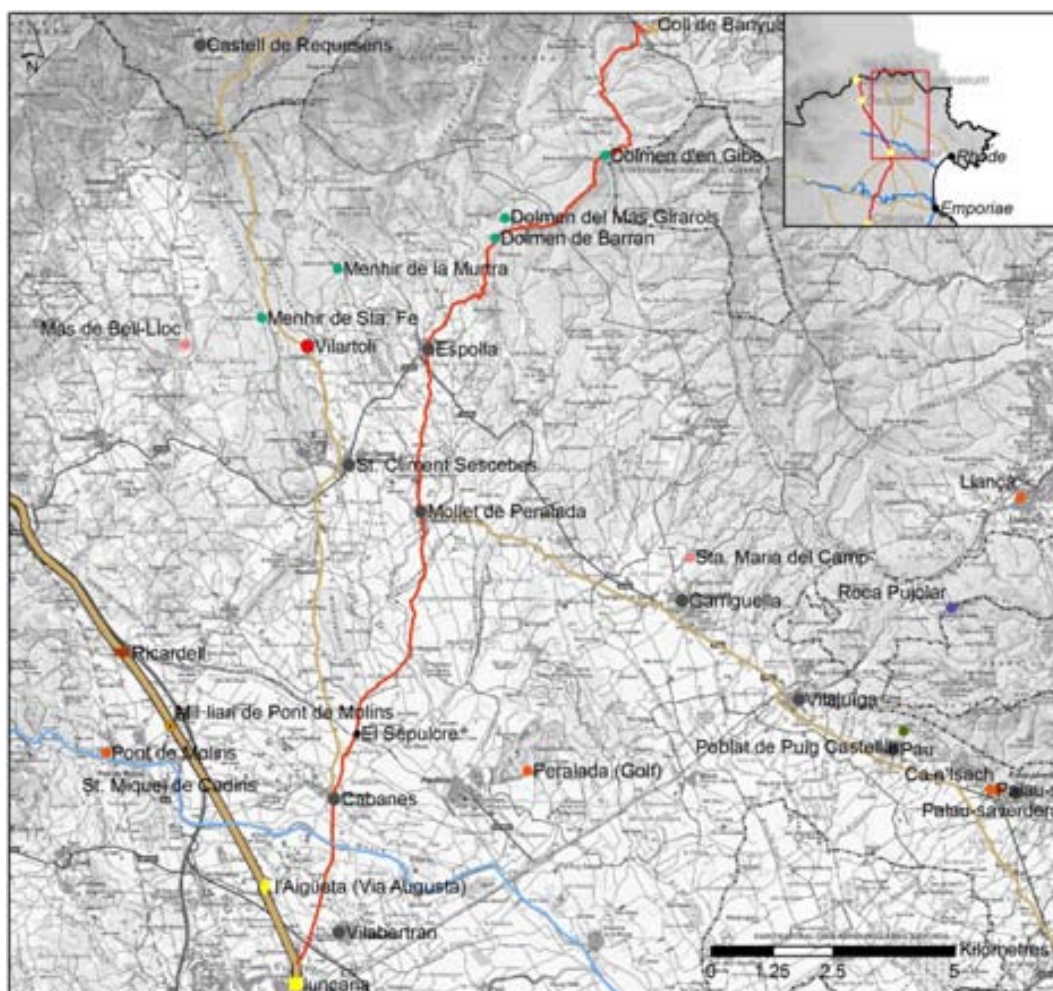


Fig 114. Mapa amb el traçat de la Via 1.

El recorregut d'aquesta via a la vessant francesa dels Pirineus ha estat proposada per Castellvi (1997, 26-27). Aquest autor remunta el seu origen a pocs quilòmetres de la

mansio d'*Ad Stabulum*, on la *Via Domitia* creua el riu Tech molt a prop de la seva desembocadura. En aquest indret és on aquesta via es divideix en els tres recorreguts que travessaran els Pirineus. Des de França es suposa que aquesta via representaria el recorregut més oriental per creuar els Pirineus, acostant-se a l'actual ciutat d'Argelès, la via es dirigiria cap al territori dominat per la Torre de Madaloc, per a utilitzar els passos del Coll de la Vallonia i el Coll de l'Alzina, per arribar finalment al Coll de Banyuls. Un cop travessat aquest coll, la via descendiria cap a la plana emporitana seguint segurament el pas natural elevat de la Serra d'en Gibert. En aquest punt és on es localitzen els tres dolmens que ens indiquen la utilització durant el segon mil·lenni aC d'aquest pas. Des d'aquest punt, i passant pel Coll de la Ribera es dirigiria cap a la població de l'Espolla. Si fem cas de Nolla/Casas (1984, 62), aquesta via continuaria en direcció a Figueres passant per les poblacions de Mollet de Peralada, Cabanes i Vilabertran. En aquest trajecte, la via passaria molt a prop d'un topònim força interessant com és el Sepulcre, situat entre les poblacions de l'Espolla i Cabanes. Just passada aquesta població la via creuaria la Muga, per dirigir-se cap a les rodalies de Vilabertran i cap al barri de l'Aigüeta de Figueres, on se situa probablement la *mansio* de *Iuncaria*.

Pel que fa a les seves característiques físiques, podem dir que aquesta via té una distància de 26,300 kilòmetres entre el pas pel Coll de Banyuls i la probable ubicació de la *mansio* de *Iuncaria*. Una de les seves principals característiques és la seva poca alçada en relació al nivell del mar. En el seu recorregut arriba a cotes properes als 460 metres en els seus punts més alts i a prop del 0 metres en els més baixos. Això es dona gràcies a l'aprofitament d'un dels passos més baixos d'aquesta serralada, quan més s'apropa al mar. La zona més elevada correspon al seu pas per la Serra d'en Gibert, on segurament no per casualitat es localitzen els dolmens anteriorment descrits. La zona més baixa correspon a la plana empordanesa just abans d'arribar a Figueres. Els desnivells no són gaire importants excepte en els punts de connexió entre les valls i les serres pirinenques.

2 Coll de la Maçana

La segona via que s'ha localitzat que va ser utilitzada per travessar els Pirineus discorria pel Coll de la Maçana. Aquesta ruta sembla, segons Arias (1990, 14), el pas

més natural per als viatgers de llarga distància que un cop travessada la regió francesa d'Argelès, volien continuar cap al sud en direcció a Figueres i Girona, allunyant-se de la ruta seguida per anar a Empúries. L'origen d'aquesta via, tal i com succeïa amb la via anterior, s'hauria de remuntar a moments prehistòrics, quan els Pirineus no representaven un límit territorial, sinó que a través d'ells traspasaven persones i influències culturals (Aliaga et al. 1998).

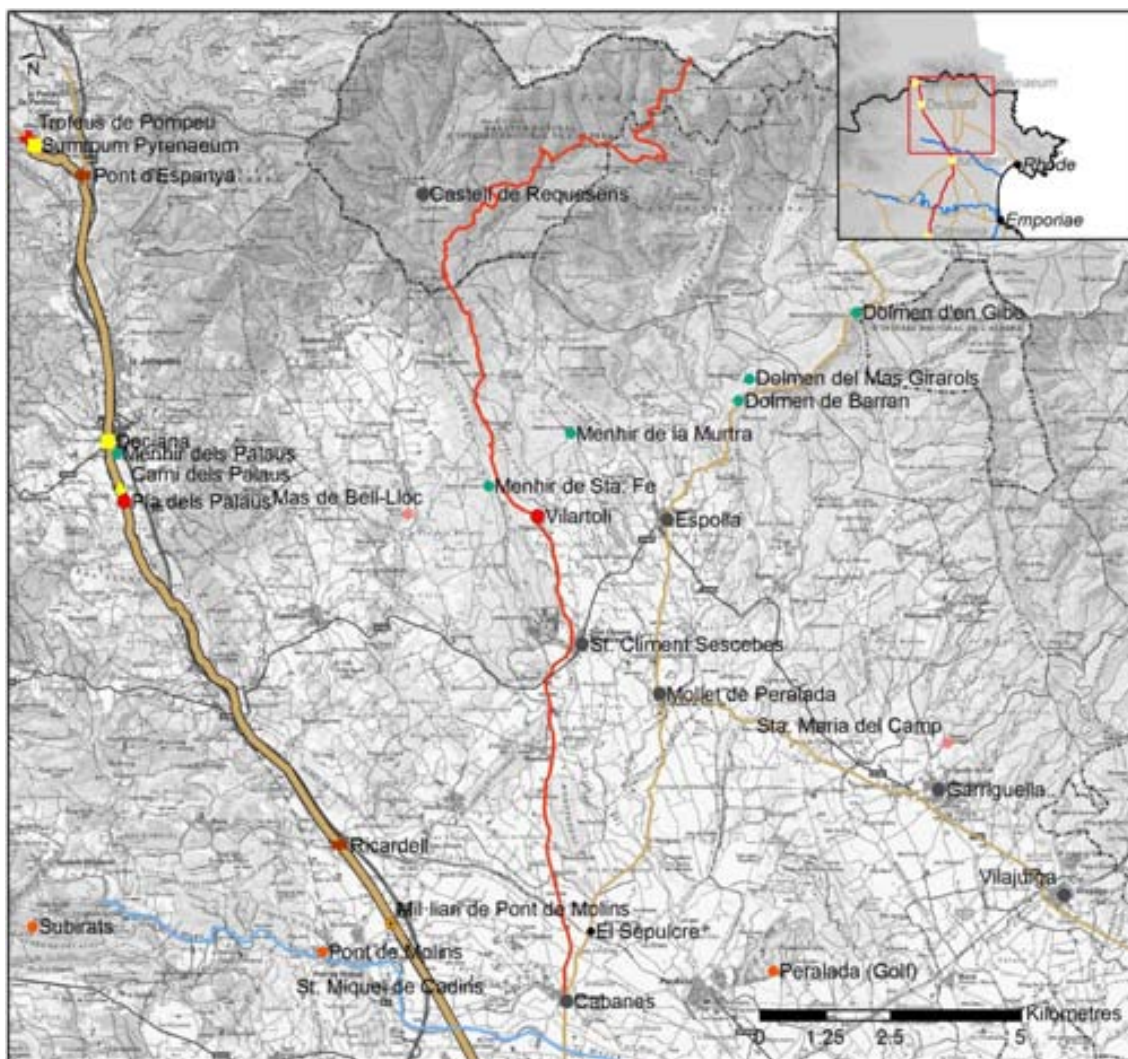


Fig 115. Mapa amb el recorregut de la Via 2.

Tot i aquesta probable importància, les característiques sobre l'estat de conservació de la via que s'han pogut observar actualment, semblen indicar que la utilització de la via es faria amb animals d'ungla sense carruatge, ja que ni l'amplada de la via ni el seu recorregut, en alguns punts massa inclinat, en fan suposar un gran eix de comunicació, si més no a nivell d'us de carruatges. En alguns trams però, encara es

conserva part de l'empedrat de factura possiblement romana, deguda a una remodelació duta a terme en aquesta època millorant o condicionant la via anterior (Nolla/Casas 1984, 62). El traçat d'aquesta via partiria en el mateix punt d'on parteix la via anterior, justament al creuament del riu Tech (Castellvi 1997, 26-27). Passant molt a prop del poblet de St. André i endinsant-se als Pirineus pel Coll de Lavall, en direcció primer al riu de la Maçana i després creuant la zona fronterera pel Coll del mateix nom. Tot i la descripció d'aquest pas seguint el Coll de la Maçana, ens trobem en l'obra de Castellvi que situen el seu pas més a prop del Coll del Pal, situat uns quilòmetres més a l'Est. Tanmateix, la desviació es produiria a molts pocs quilòmetres i el resultat seria pràcticament idèntic. Suposem que el camí emprat per descendre del Pirineus cap a la Península Ibèrica es realitzaria pel Còrrec de Sant Genís, passant a prop de Baussitges, vorejant el Puig de Baleguer, en direcció a Vilartolí, St. Climent Sescebes, Masarac i Cabanes, on es trobaria amb la via número 1. Tal i com apunten Nolla/Casas (1984, 62) aquesta via devia ser en època romana una fossilització d'itineraris prehistòrics, igualment com succeiria amb la via 1, però deuria formar part d'una xarxa de camins menys importants. Tot i així, la documentació d'una possible vil·la romana a la població de Vilartolí (St. Climent Sescebes) en fa intuir un cert trànsit, tant de persones com de mercaderies.

3 *Rhode-Iuncaria*

Un cop creuats els Pirineus, una de les prieres vies que trobaríem a les comarques gironines seria un eix viari que comunicaria el nucli de *Rhode* amb els grans itineraris que creuaven aquest territori des dels Pirineus fins al sud de la Península¹⁴¹ (Nolla/ Casas, 1984,64). Aquest nucli que tot i les condicions naturals marítimes favorables del seu port no gaudia de bones connexions amb l'interior (Casas et al. 1995, 31), i sobretot la gran influència del port d'Empúries degueren anar minvant la seva importància estratègica i també l'ús i la transcendència d'aquest petit eix. Tot i això, encara es pot entendre la gran importància d'aquesta via quan s'estudien les rutes de comunicació de les terres de l'interior de l'Alt Empordà amb la costa, i sobretot amb la zona del Cap de Creus, quan ambdós ports del Golf de Roses estaven en funcionament. L'antiguitat

¹⁴¹ És molt possible que aquesta via comunicés la ciutat primer amb la Via Domitia, i posteriorment amb la Via Augusta, ja que la diferència de traçat entre ambdues un cop creuats els Pirineus en direcció al Sud deuriem ser mínimes.

d'aquest petit eix viari ve reforçada mitjançant alguns documents escrits d'origen medieval. La localització d'un document que recull la donació d'unes terres a l'any 1008, i en les que ja apareix nombrat aquest camí ens demostren que ja a l'Alta Edat Mitjana aquest traçat existia i s'utilitzava, fins i tot com a límit territorial¹⁴² (Nolla/Casas, 1984, 64).

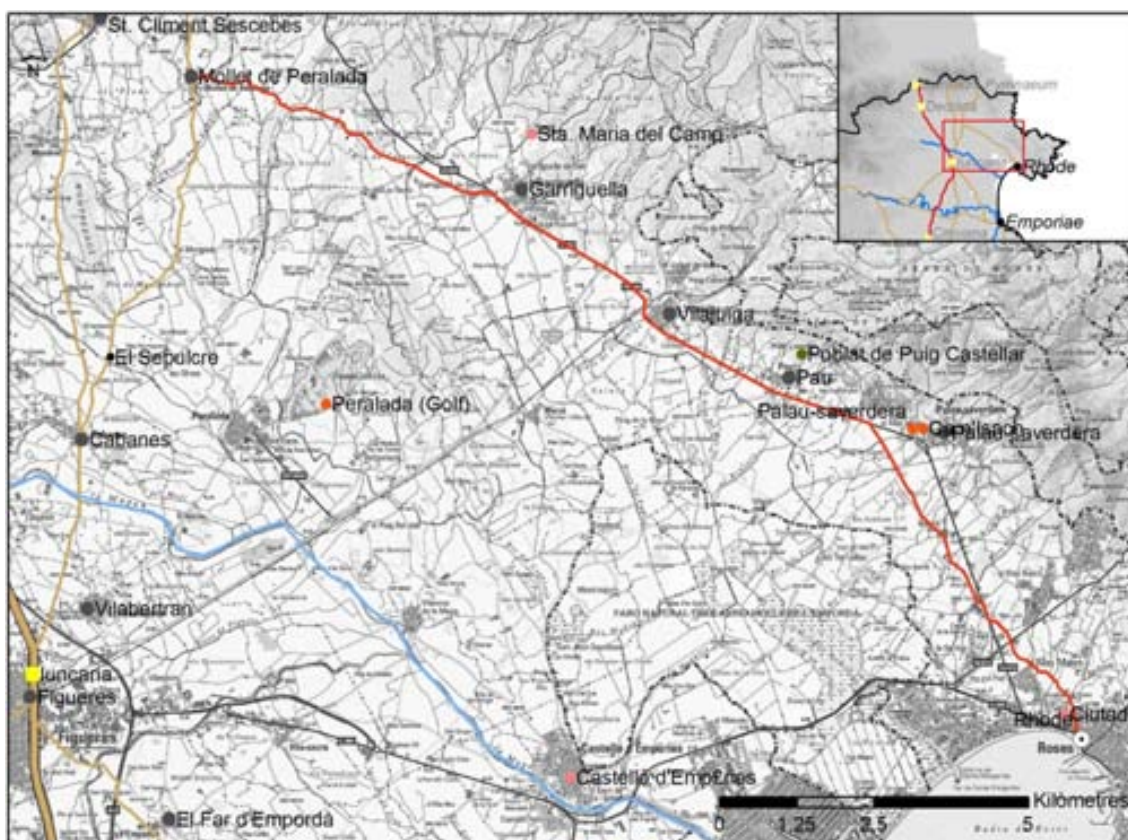


Fig 116. Mapa amb la ubicació de la Via 3.

Alhora, també s'han recuperat algunes dades arqueològiques, ja que si bé l'aspecte de la via no és el clàssic cànon de construcció romana, si que el seu recorregut ens dona certs indicis de la seva antiguitat (Nolla/Casas, 1984,64). Entre aquests indicis, destaca la direcció de la via que no segueix una línia recta, sinó que dibuixa un arc segurament forçat per evitar la formació lacustre que, en època romana, es trobava entre el sud de la Serra de Roda i als voltants de Castelló d'Empúries formant un estany recollit ja en el

¹⁴² Aquest document fa referència a la donació d'un terreny feta per Guislabert, Comte del Rosselló i el Comte Hug, d'Empúries al monestir de Sant Pere de Roda, on es posa com a límit del terreny aquest camí: *...alodem nostrum quod nos habemus in comitatu Petralatensi infra termines de villa Castellone in adjacenta Sanctis Iohannis, id est, campos duos. Et est unus campus ad ipsas salinas; qui affrontat de parte orientis in terra Sancti Petro caenobii & de sancto Iohanne, vel de Sunifredo, & de Petro vel heredes suos; & de meridie in ipso stagno majore, & de occiduo in terra sancti Iohannis, & de circui in ipsa strada pública.* (Marca 1688, App. 968, Cart.CLVIII; citat a Nolla/Casas, 1984, 64).

text de Guislabert. Tanmateix, també el seu itinerari és força determinant si fem cas a la separació entre el traçat i els pobles propers, ja que com és habitual en la perdurabilitat de les traces romanes, no els creua sinó que aquests es troben uns centenars de metres desplaçats de l'eix de la via. Finalment, si es fa cas de la proposta de Nolla/Casas (1984, 65), la via partiria de Roses, i en poc més de 19 quilòmetres en direcció al nord-oest, recorreria les poblacions de Palau-saverdera, Pau i Vilajuïga, passant a prop de diversos jaciments arqueològics d'època romana com els localitzats a Roses, a les rodalies de Palau Saverdera o a Sta. Maria del Camp. Sembla versemblant que el poc nombre de vil·les i assentaments rurals documentats en aquesta zona, com el de les Arenes entre d'altres, reflecteixi la possible decadència del nucli urbà de Roses documentat ja a partir del segle II aC (Picazo et al. 1999, 14). Aquest eix viari aniria a trobar la via procedent del Coll de Banyuls [via 1] (continuació de la *Via Domitia* proposada per Hurtado 1977), i seguint aquesta via es dirigiria cap a *Iuncaria* (Figueres).

4 *Emporion-Iuncaria*

La via número 4 és un petit eix viari que unia la colònia grega *d'Emporion* i la Via Augusta a l'alçada de la *mansio* de *Iuncaria*. Segons Nolla/Casas (1984, 65), aquesta via és un eix sorprenentment rectilini que, partint de la colònia grega es dirigia cap al nord, on en els primers moments de la presència romana a la Península Ibèrica resultava de gran interès estratègic per comunicar aquests territoris amb la zona meridional de la *Gàl·lia Narbonense*. L'extensió natural d'aquesta via, per tant, es dirigiria cap al pas del Coll de Panissars en direcció al nord. Pel que fa al seu traçat, es pot observar la característica forma de baioneta (Nolla/Casas, 1984, 65), formada per un eix rectilini que sorgeix de la colònia grega, trencat pel gir necessari per creuar el riu Fluvià prop de l'actual Saldet, i un altre eix rectilini fins a les rodalies de la ciutat de Figueres, on es trobaria la *mansio Iuncaria*. Aquest és un eix segurament utilitzat ja en època republicana, coincidint amb la primera arribada de militars romans, però que molt bé podria estar fossilitzant una via força anterior, utilitzada per les comunicacions de la colònia grega, encara que és difícilment contrastable. El probable traçat d'aquesta via passaria per les rodalies de la població de Viladamat, on realitzaria un important gir en direcció a la població de Saldet, per on creuaria el riu Fluvià. A partir d'aquesta població, la via es dirigiria cap als

voltants de la *mansio Iuncaria*, passant per jaciments com Vilacolum o la bòbila de la Bomba (Torroella de Fluvià), fins arribar a l'extrem sud-oriental de Figueres.

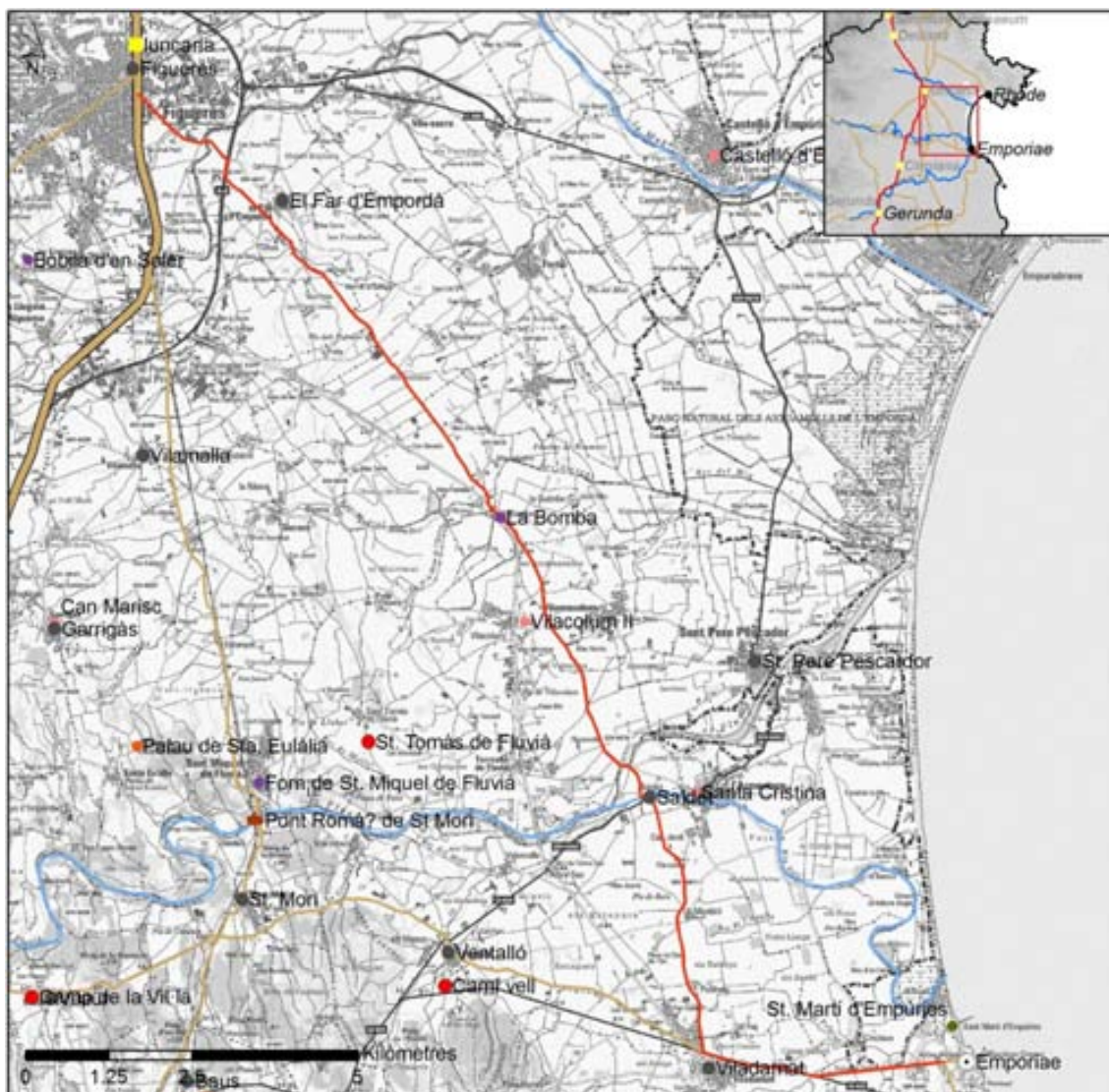


Fig 117. Mapa amb la ubicació de la via 4.

5 *Iuncaria*-Crespià

La cinquena via tractada en aquest apartat es documenta a partir de Figueres en direcció a Crespià¹⁴³. Aquesta sembla ser una via que, constituint-se com un ramal de la Via Augusta en una zona propera al seu pas per la *mansio* de *Iuncaria* (a prop de Figueres), es dirigeix cap a la població de Crespià, on enllaçaria amb una via de

¹⁴³ L'antiguitat d'aquests territoris també es documenta pel topònim de Crespià, derivació d'un possible Cervianum (Cervium) (Casas et a. 1995, 17).

republicana. En el seu trajecte fins a Crespià, vincularia jaciments de cronologia romana com la vil·la de la Font del Vilar i la necròpolis que s'hi relaciona, així com també passaria molt a prop del jaciment de l'Espinavessa, a la vall del riu Fluvià.

6 *Emporion*-Via Augusta

Aquest eix estaria representant la comunicació més directa entre la Via Augusta i la colònia d'Empúries. Pel seu traçat, sembla desprendre's la seva relació amb la via número 7, coneguda com la Via del Capsacosta, que com es veurà més endavant, connectava les terres del Ripollès i dels Pirineus centrals amb la Via Augusta i els territoris costaners. Per les diferències de funcions que s'han atorgat a aquesta via amb la del Capsacosta (Nolla/Casas, 1984), s'ha decidit en aquest treball de catalogar-les amb diferent numeració, tal i com també ho entén Arias (1987) encara que no es descarta que la seva construcció en època romana respongués a una visió de conjunt. En el seu trajecte, es situen actualment poblacions com Viladamat, Ventalló, Sant Mori o Vilaür.

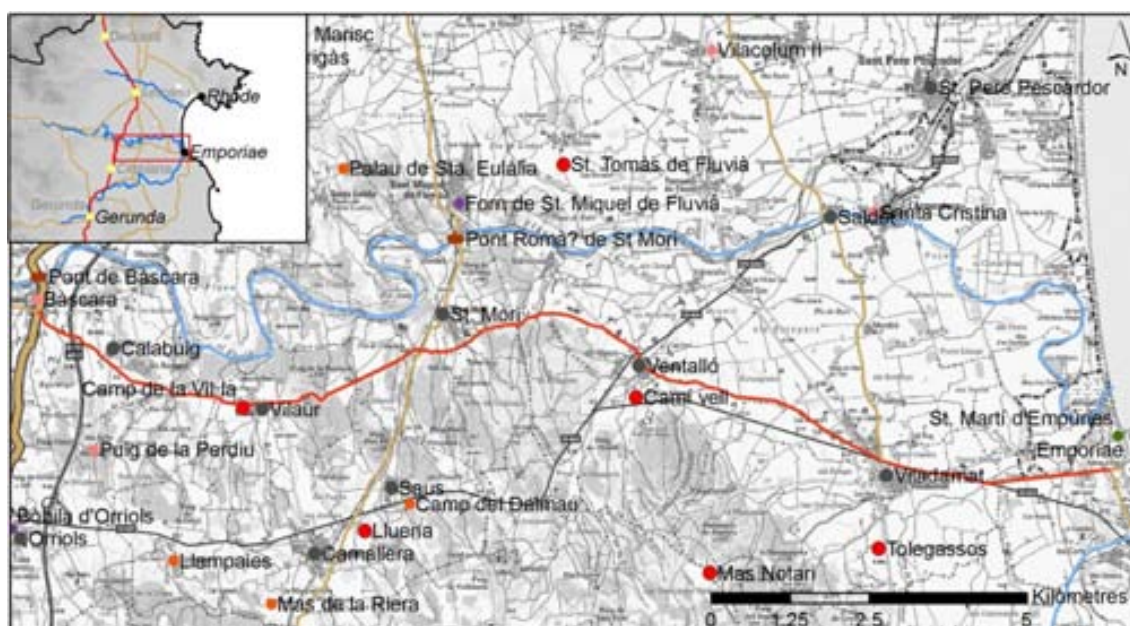


Fig 119. Mapa amb la situació de la via 6.

El pas entre aquestes les poblacions de Ventalló i Sant Mori es realitzaria, probablement, mitjançant el Torrent de la Gavatxa, que ofereix més facilitats per creuar la Serra de la Creu. A les rodalies de la població de St. Mori la via creuaria amb la via

número 12, possible ramal de la Via Augusta. Després de la població de Sant Mori, la via continuaria, sempre per la vessant dreta del riu Fluvià, cap a Vilaür, on es localitza el jaciment del Camp de la Vil·la. Seguidament, la via es dirigiria cap a Bàscara, punt on es trobaria amb el pas de la Via Augusta.

7 Via Augusta-Coll d'Ares

La via setena ha estat definida com una via de llarg recorregut (72 kms.) que tenint possiblement com a un dels seus extrems la ciutat d'Empúries es dirigiria cap al pas per la zona pirinenca del Coll d'Ares¹⁴⁴. Dins el seu recorregut, existí un nus viari que permetia el pas d'una via cap als territoris del riu Segre [vies 8 i 9], i una altra cap al Coll d'Ares, pas natural per creuar el Pirineus en direcció a *Ruscino*. La via número 7 enllaçaria també amb l'anomenada via 6 en aquest treball a l'alçada de la Via Augusta al seu pas per la població de Bàscara, havent construït el seu recorregut entre Empúries i la Via Augusta passant pel terme municipal de Viladamat, pel poble de Ventalló i per Sant Mori.

Un cop travessada la Via Augusta, aquest itinerari es dirigia cap a Orfes, passaria per Vilert, on segurament creuaria el riu Fluvià i es dirigiria cap a Crespià, punt on enllaçaria amb la via número 5 que vinculava aquest mateix indret amb la Via Augusta a l'alçada de Figueres (*Iuncaria*). Posteriorment, la via continuaria sempre per la vessant esquerra del riu Fluvià en direcció a Besalú, on en els últims anys s'ha descobert un important nucli de població on destaca entre d'altres el conjunt de la vil·la romana de Can Ring.

Des de Besalú, la via es dirigia posteriorment cap a Argelaguer i Sant Jaume de Llierca i, creuant el riu Fluvià pel Pont Trencat a les rodalies de Castellfollit de la Roca, es dirigia cap a Sant Joan les Fonts. Sembla possible que a les rodalies d'aquest nucli,

¹⁴⁴ Aquesta via coincideix amb l'anomenada Via del Capsacosta, estudiada àmpliament per Casas (1981; 1983), així com posteriorment per Busquets/Freixa (1996; 1998). En aquest treball però, enlloc de definir aquesta via com un eix que unia la colònia grega d'Empúries amb l'entrada pels Pirineus pel Coll d'Ares (Casas 1983), s'ha decidit iniciar-la al seu pas per l'encreuament amb la Via Augusta. Se segueix en part la interpretació que en fa Arias (1987) on s'entén la divisió de funcions de la via a banda i banda de la Via Augusta com una possible diferenciació conceptual i necessària de la via.

existís una bifurcació viària important on es trobaven per una banda la Via del Capsacosta, i en segon lloc un eix que es dirigia directament a les rodalies de Ripoll i la vall de Ribes (Casas 1983, 29) passant per la riera de Riudaura. Finalment és possible que també hi arribés un eix que, passant per Tavertet i Rupit, connectés aquests indrets amb *Auso* (Vic).

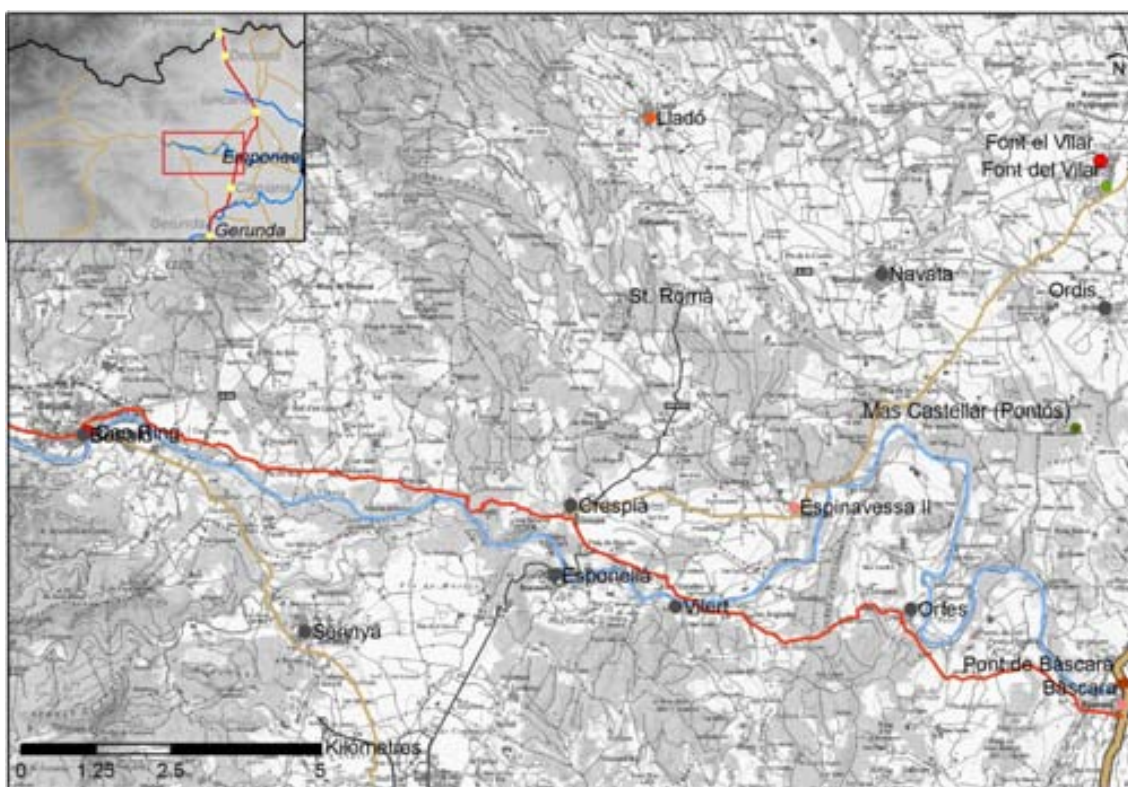


Fig 120. Mapa amb el primer tram de la via 7 (Bàscares-Besalú).

A partir d'aquest punt, la via es dirigiria cap a la Vall de la Bianya, on s'ha localitzat un possible pont romà a les rodalies de la població d'Hostalnou de Bianya i on a poca distància trobaríem un tram conservat de via¹⁴⁵. Aquesta via, situada entre els actuals termes municipals de Sant Pau de Segúries i Sant Salvador de Bianya, ha estat considerada com una via romana des de temps molts primerencs fins als estudis realitzats per Casas (1983), malgrat que en les intervencions realitzades a la via no s'ha

¹⁴⁵ Malgrat la tradicional adscripció romana d'aquest tram tan ben conservat i de bella factura, les diverses intervencions arqueològiques que s'hi han dut a terme no han pogut corroborar una datació absoluta pròxima a l'època romana. Tanmateix també es dubta de la romanitat d'aquest tram empedrat (Moreno 2005). Fins i tot existeixen alguns dubtes sobre els efectes que degueren ocasionar els famosos terratrèmols del s. XV en el seu traçat. Tot i això, algunes característiques de la via, com la seva composició, o documentació medieval que permet situar el seu ús ja en entre els segles X – XII en fan pensar la seva existència ja en època romana (Busquets-Freixa 1998, 187-188).

pogut situar cronològicament amb anterioritat a la Baixa Edat Mitjana (Busquets/Freixa 1996; 1998)¹⁴⁶.

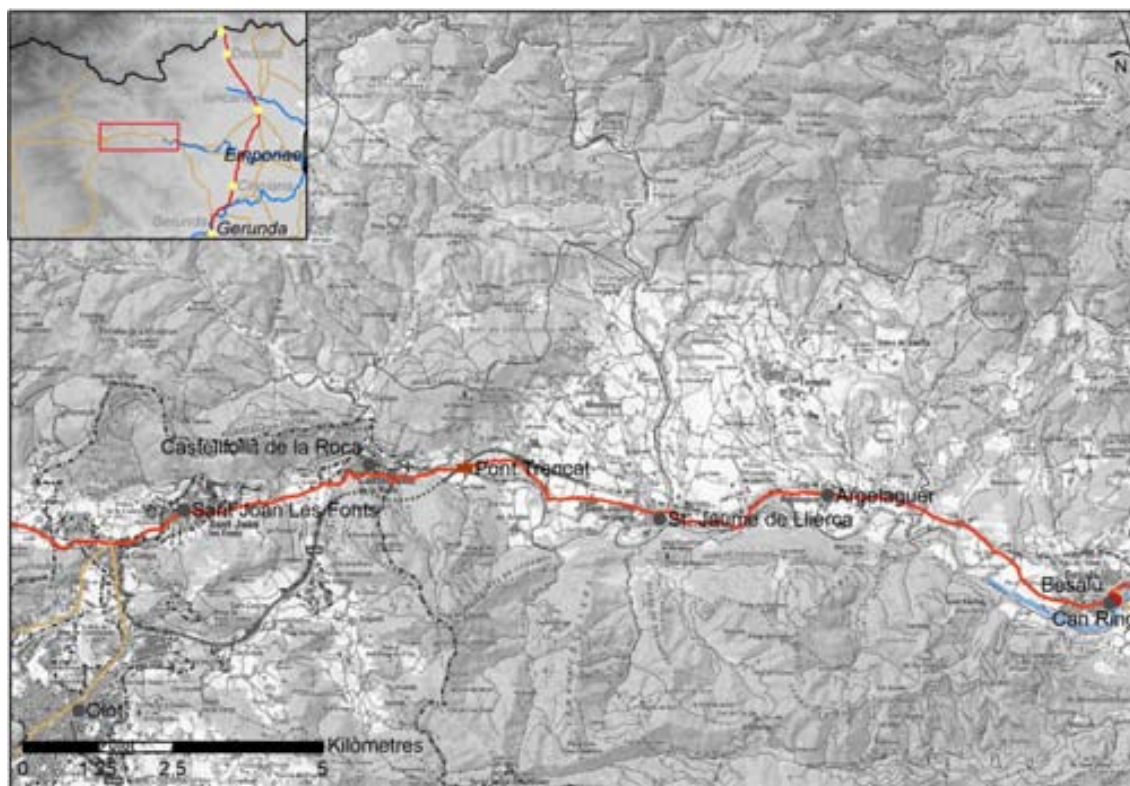


Fig 121. Mapa amb el segon tram de la via 7 (Besalú-St. Joan les Fonts).

Vinculats a l'existència d'aquesta via es documenten desdoblaments, un emplaçat a les rodalies de St. Joan les Fonts [via 8] i un altre a l'alçada de St. Pau de Segúries [via 9]. Finalment, la via continuaria cap al pas del Coll d'Ares passant per les proximitats de Camprodon. Sembla molt probable que la via, seguís la línia de carena que ofereixen el Puig de Ruc, el Collet de la Costa, la Roca de l'Àliga, o la Quera del Boc en direcció pràcticament rectilínia cap al Coll d'Ares.

Com apunta Casas (1983, 26-28), l'existència d'aquest gran eix es pot explicar sobretot per dues grans funcions econòmiques que amb la construcció d'aquesta via semblen quedar cobertes. Per una banda, és molt possible que la via situada des del

¹⁴⁶ Unes de les primeres notícies que podem relacionar amb l'estudi d'aquesta via es remunten al s.XVII, quan Pujades, al 1607 ja la identifica amb un camí d'origen romà en algun dels seus trams. Pel que fa a l'obra de Casas, la seva monografia "La Via romana del Capsacosta", editada per la Dip. De Girona, el Dept. de cultura de la Generalitat de Catalunya i el Museu comarcal de la Garrotxa va ser publicada l'any 1981, i posteriorment, podem trobar un estudi dins l'obra "La carta arqueològica de les comarques gironines" de J.M. Nolla i J.Casas, publicada pel Centre d'Investigacions Arqueològiques de Girona, l'any 1984.

nucli de Besalú cap a la Via Augusta i des d'aquest punt fins a la colònia d'Empúries, tindria una funció de comunicació entre el gran nombre de vil·les i assentaments rurals que es localitzen en aquests territoris amb la Via Augusta, i per tant, amb els principals mercats de la zona. L'altra part de la via, de Besalú cap a St. Pau de Segúries i cap a Camprodon, s'hauria de vincular amb la localització d'importants centres extractors de minerals i metalls, com les mines de Rocabrúna i Bassegoda (Casas 1983). En aquest cas, si bé la localització de la primera mina sí podem pensar que pot ser probable aquesta interpretació, en el cas de la segona mina (Bassegoda), encara ens manca trobar una connexió viària entre la mina i aquest llarg eix. De la mateixa manera Plana/Prieto (1998, 527) consideren que les motivacions necessàries per a la construcció d'una infraestructura com aquesta excedeixen únicament a l'exploració de la mineria.

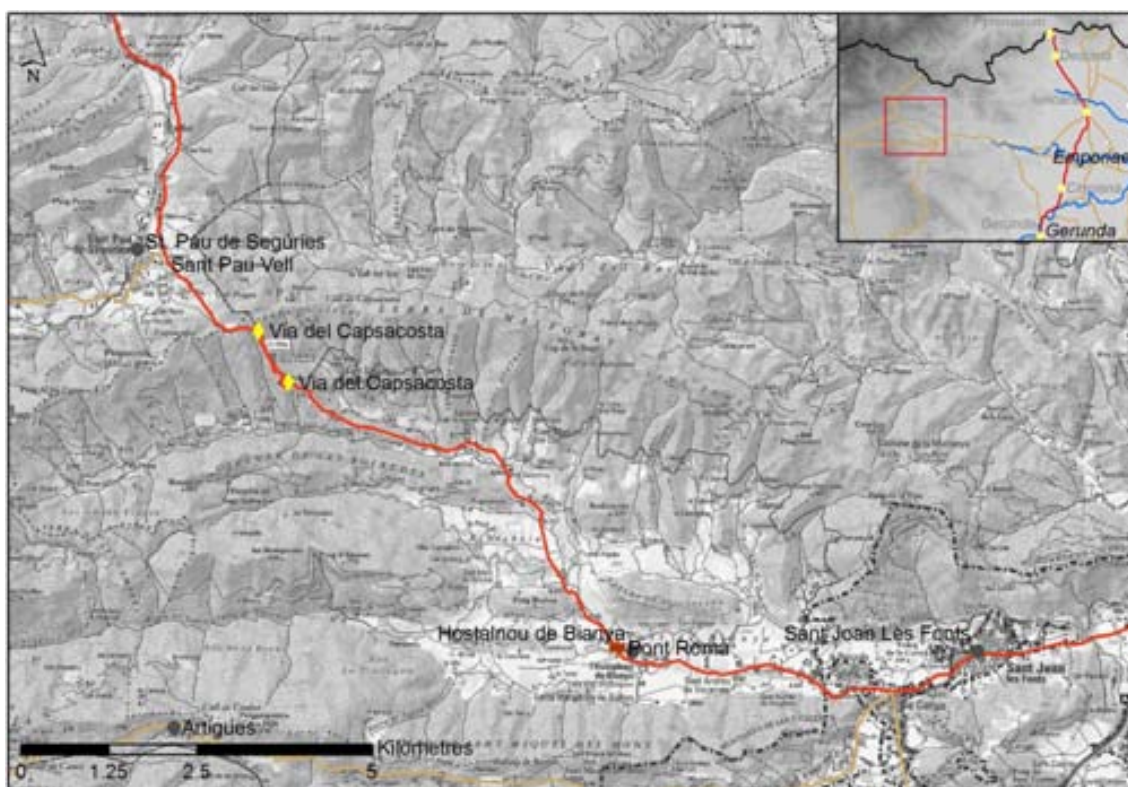


Fig 122. Mapa amb el tercer tram de la via 7 (St. Joan les Fonts-St. Pau de Segúries).

Així, a part de les primeres vies que s'han inclòs a l'inici d'aquest apartat que travessaven els Pirineus per la seva vessant més oriental, aquesta via representa el pas de creuament dels Pirineus Centrals de Catalunya, donat que, com és lògic suposar, durant l'antiguitat es devien creuar els Pirineus per altres punts més occidentals. Aquest pas es realitzava pel Coll d'Ares, pas localitzat a més de 1500 metres d'altitud a la comarca del

Ripollès. És molt possible que aquesta via tingués el seu origen en l'eix que seguia el riu Tech per terres franceses i entrava a la península vinculant, per una banda aquests territoris amb la zona oriental, on es troben nuclis tan importants com *Emporiae* i *Gerunda*, així com, seguint una direcció cap al sud, vincular també nuclis com *Auso* o el litoral de la costa central catalana. Segons els últims estudis es creu que aquest pas deuria representar un dels camins més utilitzats durant l'antiguitat a la zona de la Cerdanya per comunicar aquests territoris (Aliaga et alii, 1997).

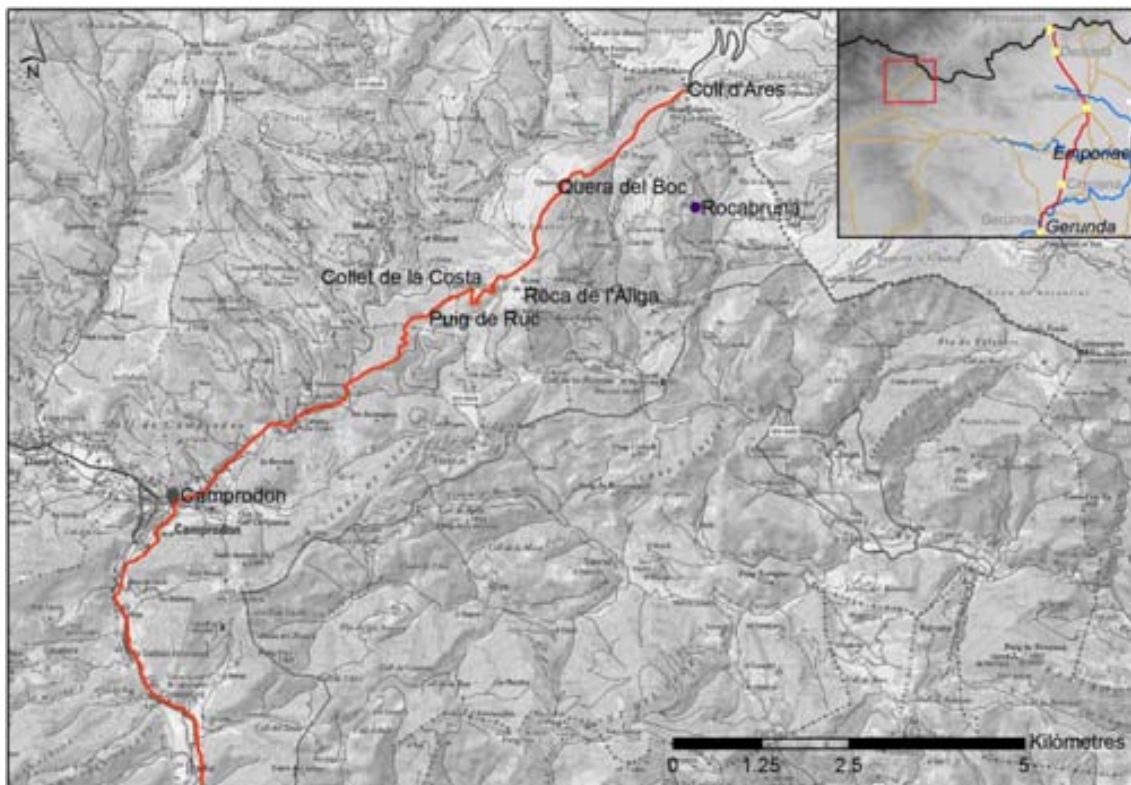


Fig 123. Mapa amb el quart tram de la via 7 (Camprodon-Coll d'Ares).

8 Ripoll - St Pau de Segúries

La via número 8 representa un petit eix, de tan sols 19 kilòmetres, que unia els territoris de Ripoll i de St. Pau de Segúries. Aquesta via, recollida ja per autors com Casas (1983, 29-31), o Nolla i Casas (1984, 63), desenvoluparia la important tasca de vincular les comunicacions continentals que oferia el Coll d'Ares amb l'eix que de comunicacions que es desenvolupà a l'entorn de Ripoll (tant amb *Auso* al sud, com

Ilerda a l'oest, entre d'altres)¹⁴⁷. Pel que fa al seu recorregut, segurament la via deuria aprofitar les facilitats que oferia la vall del riu Ter, tot i que se situaria en cotes mínimament elevades per evitar els inconvenients de les valls fluvials¹⁴⁸. La via, sortint de Ripoll, passaria per les proximitats de l'actual població de St. Joan de les Abadesses, per dirigir-se per la mateixa vall en direcció a St. Pau de Segúries on enllaçaria amb el traçat de la via 7.

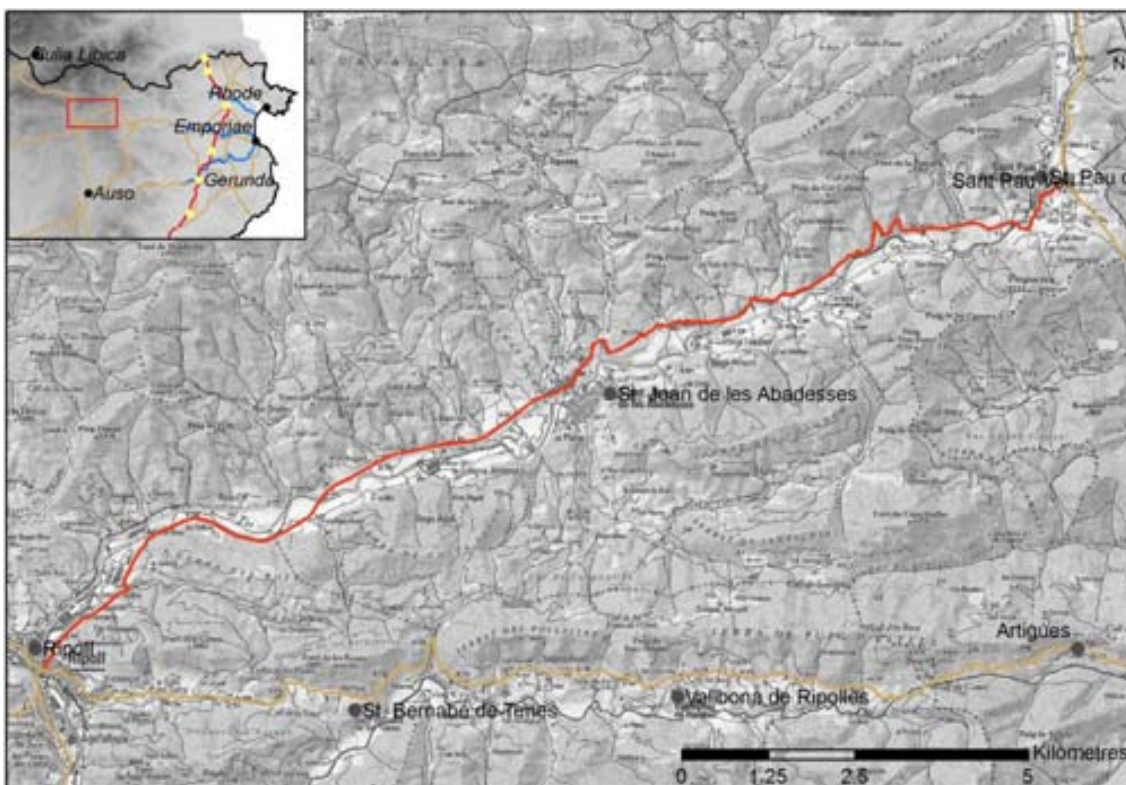


Fig 124. Mapa amb el traçat de la via 8.

9 Ripoll – St. Joan les Fonts

La novena via d'aquest treball correspon a un eix viari d'uns 30 kilòmetres que unia les rodalies de l'actual ciutat de Ripoll amb un altre possible nucli viari situat a les rodalies de St. Joan les Fonts. Aquesta via també apareix recollida per Casas (1983, 29-31), que la identifica com una ramificació de la Via del Capsacosta. La via, sortint de Ripoll i passant per St. Bernabé de Tenes, aprofitaria el pas que ofereix la riera de

¹⁴⁷ Aliaga et al. (1998) recullen aquesta via juntament amb un conjunt de vies de tradició prehistòrica que segurament també es degueren utilitzar durant l'època romana, però que degut a les seves característiques, més properes a les 'carrerades' o a camins de ronda, creiem que el seu ús es concentrà al trànsit d'individus o al transport sobre animals d'ungla, és a dir, que es considerarien vies terciàries. Entre aquestes vies podríem destacar la via de la Tet, des del Rosselló i el Conflent pel coll de la Perxa, o la de l'Empordà i Ripollès pel coll de Finestrelles i la vall de Llo.

¹⁴⁸ En el nostre treball s'ha decidit, degut a la manca d'informació referent a la viabilitat de la zona, utilitzar un itinerari molt semblant al que actualment ocupa el GR-1, que sembla significativament versemblant com a possible traçat d'època romana.

Vallbona per dirigir-se cap a Artigues. Des d'aquesta població, la via aprofitaria el pas de la riera de Riudaura per dirigir-se cap a Olot, des d'on es dirigiria cap a l'est per connectar a la vall de Bianya amb la via 7.

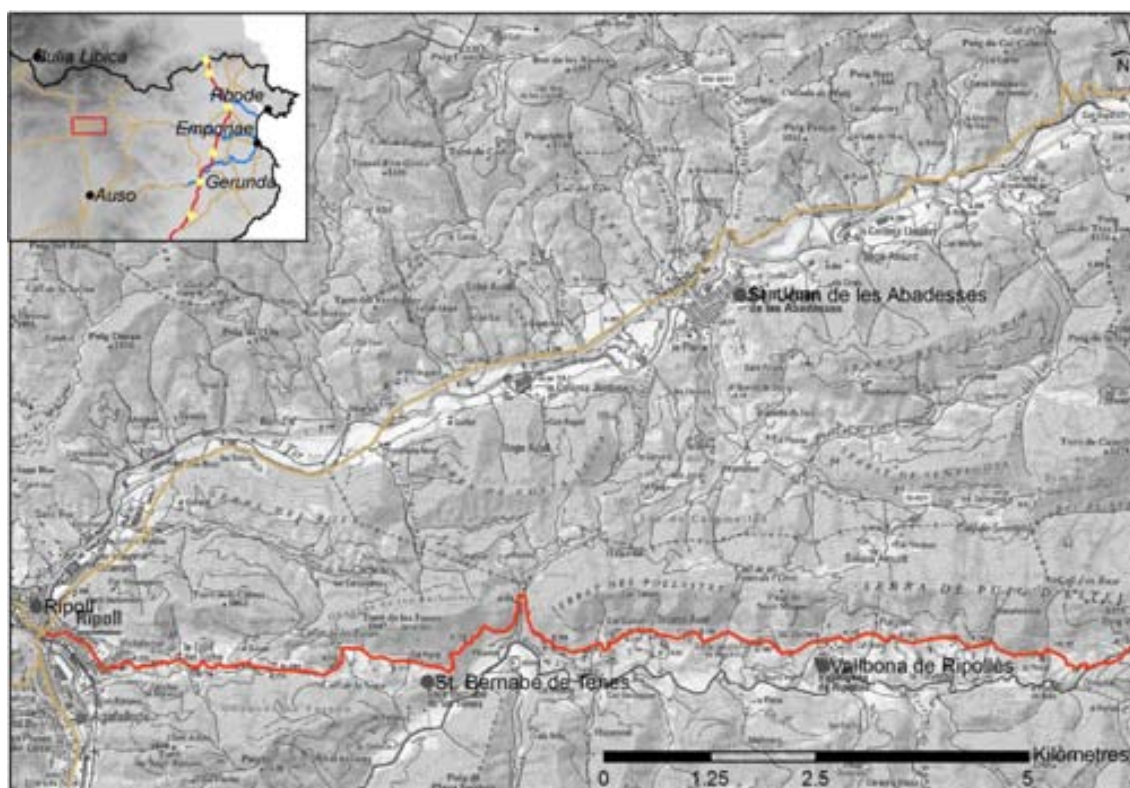


Fig 125. Mapa amb la situació del primer tram de la via 9.

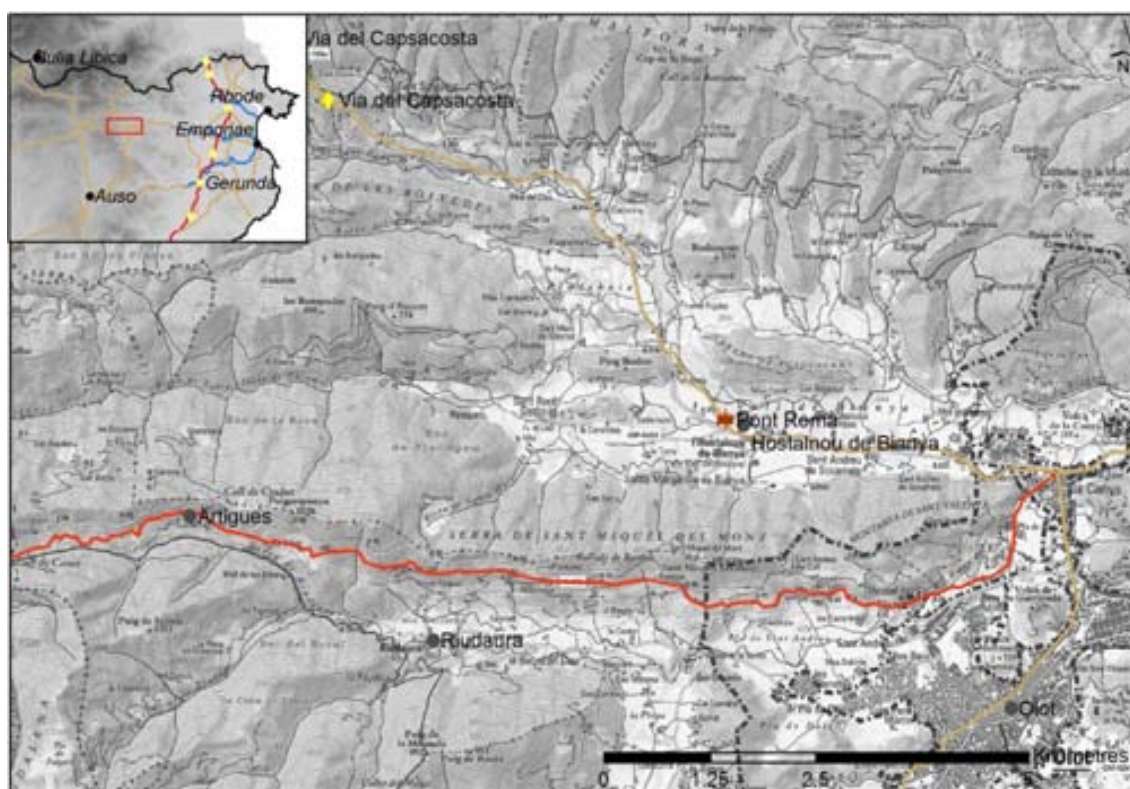


Fig 126. Mapa amb la situació del segon tram de la via 9.

10 *Gerunda*-Besalú

La via número 10 ha estat definida com una segona¹⁴⁹ ramificació de la via número 7, que a l'alçada de Besalú es desviaria cap a *Gerunda*. És una via fortament documentada en època medieval, amb la localització de molts topònims com “*Via publica*”, “*Strata Franciscá*”, “*carraria publica*” i “*calciata francigena*” (Casas, 1983)¹⁵⁰.

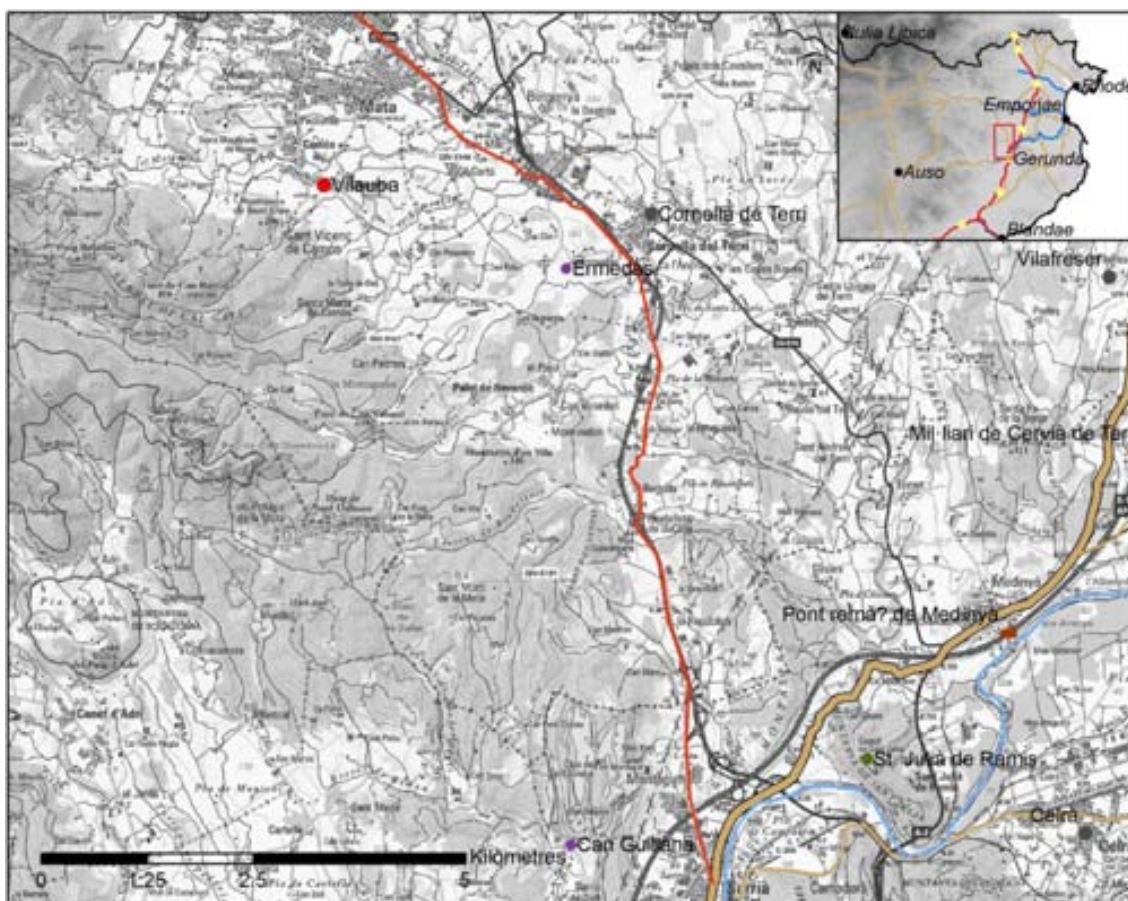


Fig 127. Mapa amb la representació del primer tram de la via 10.

Segurament la via partia de la Via Augusta a l'alçada de Sarrià de Ter i es dirigia en direcció a Besalú passant per les rodalies de Banyoles. En el seu traçat, la via devia transcórrer a prop del municipi de Cornellà de Terri, on es localitza la bòbila romana d'Ermedàs. A aquest traçat també s'hi vincularien diverses vil·les romanes documentades en aquests territoris, d'on destacaria la vil·la de Vilauba

¹⁴⁹ S'ha catalogat aquest eix com una segona ramificació perquè s'interpreta la via 5 com una ramificació de la via 7, que en aquesta zona representaria una forma de 'trident' amb tres braços que anirien a trobar la Via Augusta en indrets significativament allunyats entre sí: *Iuncaria* (via 5)/*St.Mori* (via 7)/*Gerunda* (via 10).

¹⁵⁰ Aquesta via ha estat molt ben tractada per Casas (1983), que comenta com la via ha estat constantment recollida en un gran nombre de textos d'època medieval.

(Castanyer/Tremoleda 1999). Un cop passat Cornellà, la via es dirigiria segurament cap a les rodalies de la població de Banyoles, per dirigir-se posteriorment cap a Serinyà on es localitzen diversos jaciments d'època romana (Castanyer/Tremoleda 1999, 33). A partir d'aquesta població, la via seguint la vessant dreta del riu Fluvià, arribaria a la població de Besalú, creuaria el riu i coincidiria amb el traçat de la via 7, segurament a les rodalies de la vila de Can Ring.

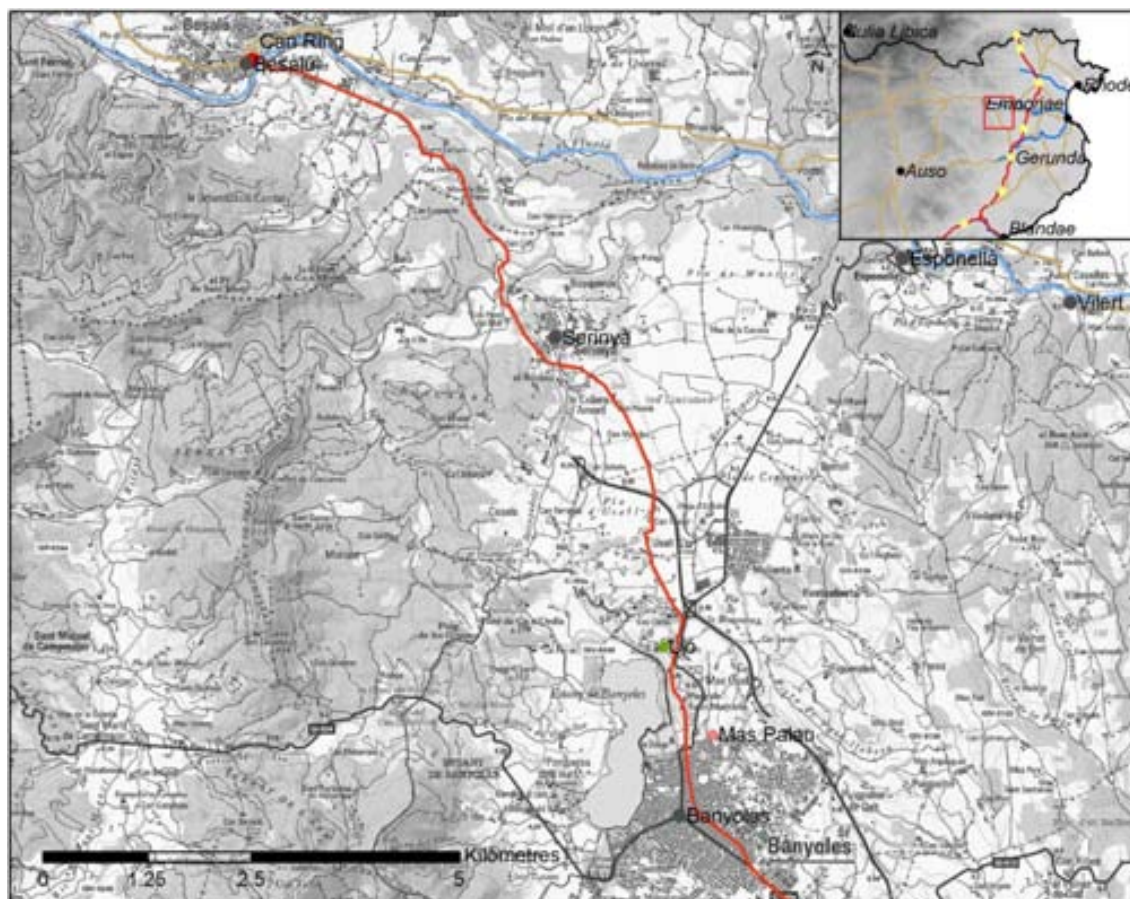


Fig 128. Mapa amb el segon tram de la via 10.

11 *Iuncaria* – Medinyà

Amb el número 11 s'ha catalogat una de les propostes més difoses sobre el possible traçat de la Via Augusta al seu pas per aquests territoris¹⁵¹. Malgrat que la existència de jaciments n'indiquen la seva existència, la longitud d'aquest eix no concorda amb les informacions que es desprenen de les fonts clàssiques (Vasos de Vicarello, etc.), raó per la que en aquest projecte s'opta per considerar-la una via

¹⁵¹ Alguns dels autors que en proposaren aquest recorregut han estat Casas (1979), Pallí (1985) o Nolla/Casas (1984), malgrat que aquests últims s'han decantat en els últims temps pel traçat de la Via Augusta que també se segueix en aquest treball (Nolla/Casas, 1997).

secundària i s'interpreta el ramal occidental com la Via Augusta. Aquest traçat es caracteritza, doncs per tenir una extensió significativament major que el traçat de la Via Augusta segurament per gaudir d'unes pendents més suaus i situar-se més a prop de la línia de la costa i la plana empordanesa. En el seu traçat, passaria per les rodalies de la població de Vilamalla i pel possible pont romà de St. Mori que ajudaria a creuar el riu Ter seguint un eix força rectilini. A poca distància d'aquest punt, la via es creuaria amb la via 6 d'aquest treball que connectava la ciutat d'Empúries amb el Ripollès i la Cerdanya. Seguidament, la via realitzaria un gir envers el sud-oest i passaria per les proximitats de les poblacions Saus, Camallera i Gaüses. En aquest trajecte, la via transcorreria pels terrenys propers a jaciments com el forn de St. Miquel de Fluvià, el Camp del Dalmau, la vil·la de Lluena o el Mas de la Riera.

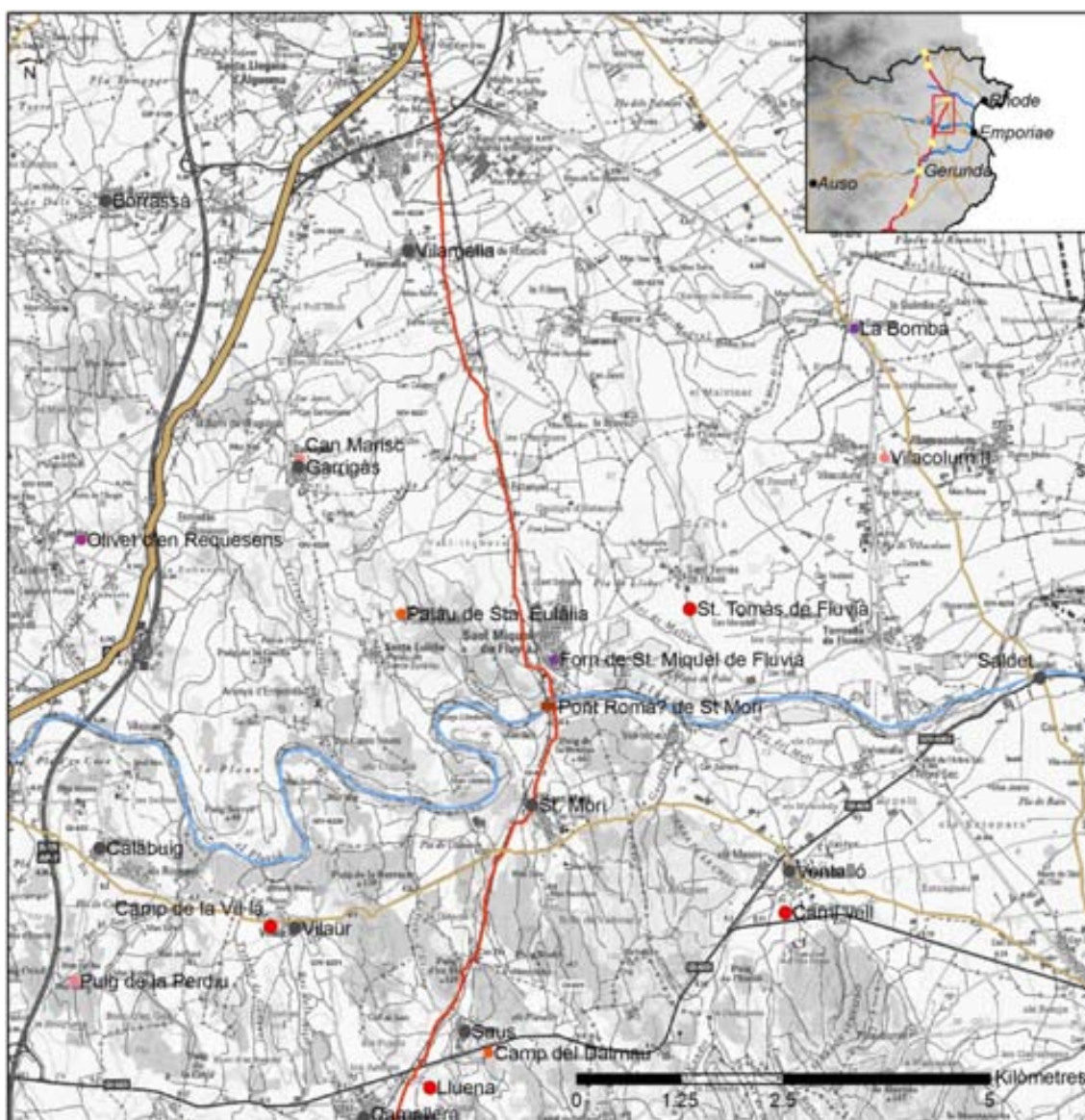


Fig 129. Mapa amb el primer tram de la via 11.

A partir de Gaüses, la via es dirigiria cap a St. Jordi Desvalls o es desviaria cap a l'oest seguint un eix rectilini cap al jaciment de Rasset de Baix, des d'on es dirigirà cap al Medinyà per enllaçar amb el probable itinerari de la Via Augusta. En aquest últim trajecte, la via travessa l'actual població de Cervià de Ter, un possible topònim amb un possible origen patronímic romà (*Cervianum-Cervius*) igualment que Medinyà (*Metinianum-Metenius*) (Casas et al 1995, 17).

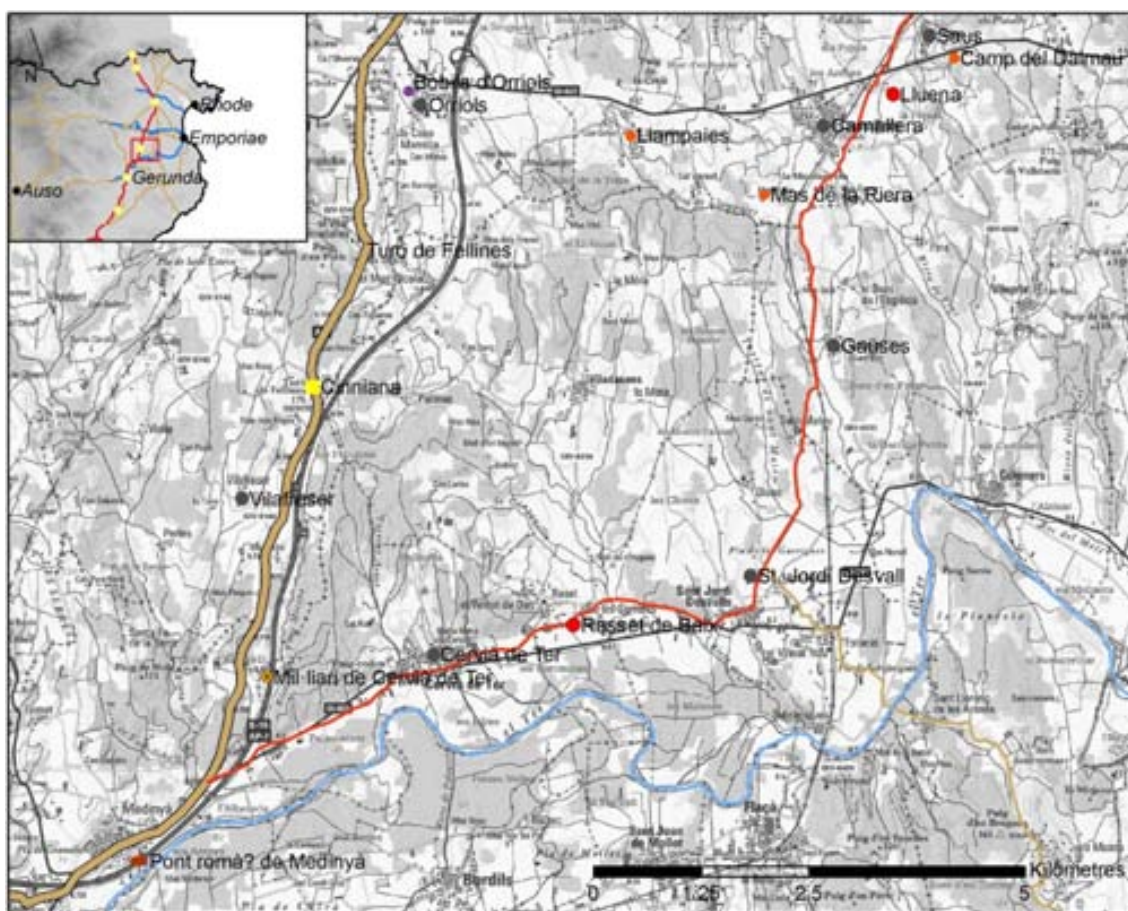


Fig 130. Mapa amb el segon tram de la via 11.

12 St. Jordi Desvalls-Cruïlles-St. Antoni de Calonge?

La dotzena via recollida en aquest treball correspon a un eix que, des de la variant de la Via Augusta [via 11] a l'alçada de St. Jordi Desvalls, es dirigia cap a les rodalies de la Bisbal d'Empordà, passant per les proximitats de les poblacions de Foixà, Ruplà i Corçà, i que es dirigia probablement cap a Palamós. S'ha decidit tractar aquesta via en dues parts, establint com a eix divisorí l'actual població de Cruïlles, punt geogràfic en el

que segons sembla confluïren a l'antiguitat romana un cert nombre de vies i que és possible que esdevingués un punt d'encreuament de relativa importància¹⁵².

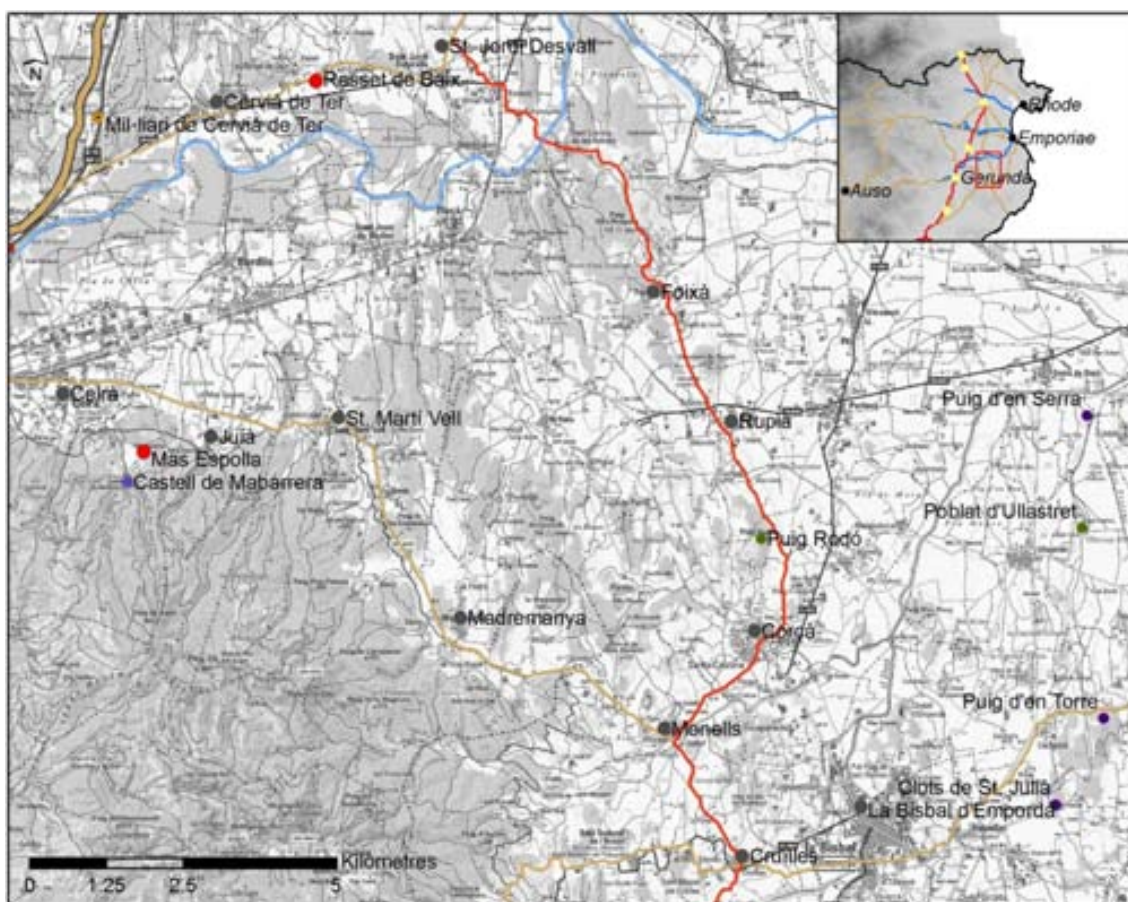


Fig 131. Mapa amb el primer tram de la via 12.

Aquesta via tindria un dels seus extrems a la via 11, a l'alçada del territori entre les poblacions de St. Jordi Desvalls, Camallera (Saus) i Vilopriu, des d'on es dirigiria en un eix força rectilini en direcció nord-oest/sud-est cap a les rodalies de Cruïlles. En el seu traçat, la via passaria a prop de les poblacions de Foixà, Rupià, Corçà i Monells, des d'on la via es dirigiria cap a Cruïlles. En aquest traçat, segons Nolla/Casas (1984, 63), s'han detectat diverses restes de ferm empedrat 'sobretot entre Corçà i Rupjà, entre Rupjà i Foixà, i a Colomers'. Tots aquests topònims tenen reminiscències romanes al poder referir-se a topònims patronímics com *Rupianum* (*Rupius*), *Quartianum* (*Quartius*) o

¹⁵² A la població de Cruïlles és molt possible que es creuessin les vies 12, 13 i 14 tractades en aquest treball, que juntament amb el seu topònim que en fa una clara referència sembla que sigui possible atribuir-li una certa entitat. Les aportacions proporcionades per Hagget (1969), o Dicks (1972) sobre l'organització viària britànica i la importància dels punts d'encreuament de vies és un dels factors que reforcen aquesta teoria. Encara que malauradament ni les dades arqueològiques ni les dades aportades per les fonts escrites en fan suposar aquesta importància, sempre queda restar a la espera de noves aportacions tant en un sentit com en l'altre.

Fuscianum (*Fuscus*) (Casas et al. 1995, 17). Aquest eix representaria una branca secundària del ‘Camí d’Empúries’ (Nolla/Casas, 1984), ja que si bé no tenia com a origen o destinació la ciutat de *Gerunda*, representava una continuïtat funcional al comunicar aquest territori de l’Empordà amb la Via Augusta en una zona molt propera a *Gerunda*.

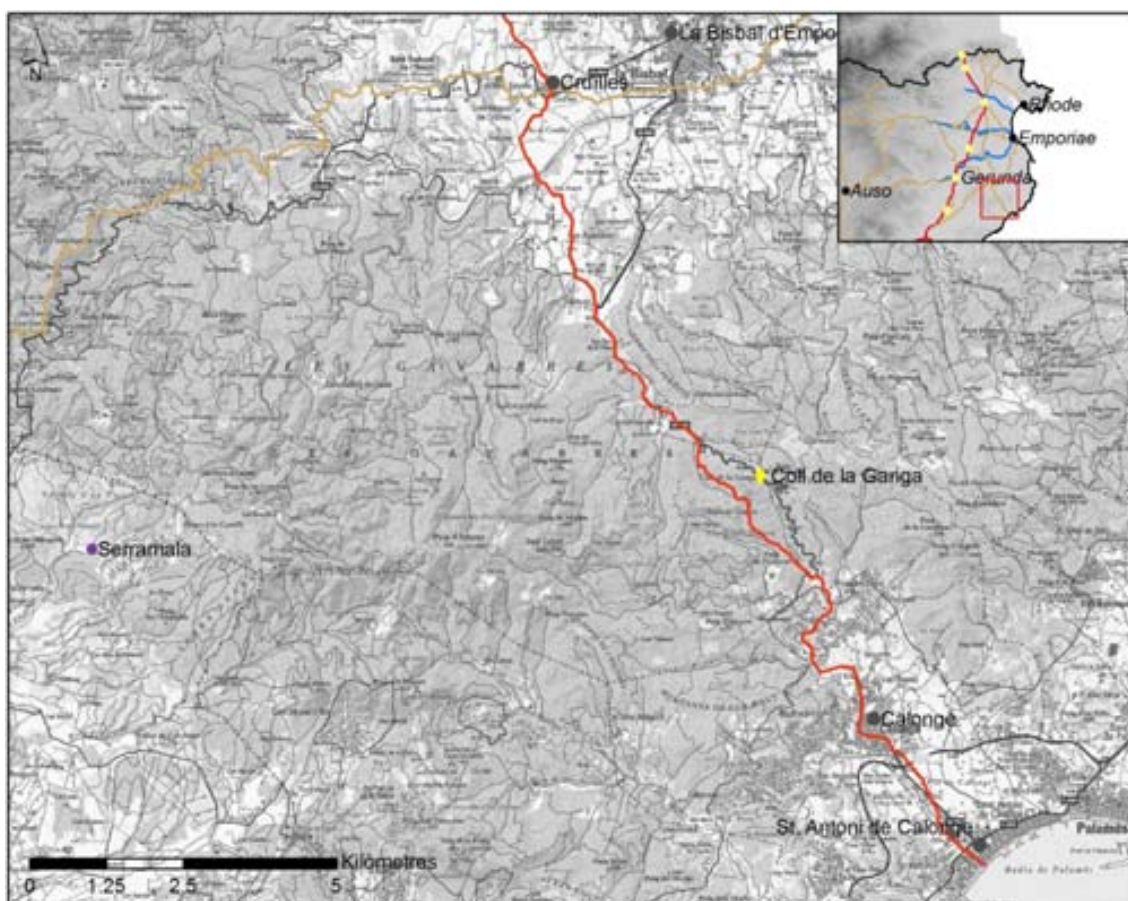


Fig 132. Mapa amb el segon tram de la via 12.

Pel que fa a la segona part de la via, sembla molt probable que la seva importància degué ser semblant a la categoria del primer extrem de la via. Malauradament s’han pogut documentar molt poques dades arqueològiques sobre el traçat d’aquest eix viari. L’existència de restes romanes als territoris costaners propers a Palamós i Calonge n’identifiquen una ocupació, i de fet, l’eix proposat sembla consolidar-se com el camí més adequat per a les comunicacions envers l’interior. Pel que fa al seu recorregut, proposem una via d’unió entre Cruïlles, i la costa de Palamós, concretament, entre les poblacions de Palamós i Sant Antoni de Calonge. El traçat de la via seria molt semblant al que realitza l’actual carretera que uneix la Bisbal de l’Empordà amb Calonge, creuant

el Pla de Cruïlles i evitant el difícil pas del Coll de la Ganga i prenent una direcció més recta i directa cap a la costa.

13 Camí d'Empúries

La via número tretze correspon a un eix viari que unia la colònia d'Empúries amb la Via Augusta a la seva arribada a la ciutat de *Gerunda*. Aquest eix ha estat proposat i anomenat com a 'Camí d'Empúries' (Casas/Sanmartí 1980, 59-63; Nolla/Casas 1984, 63) o 'Via Emporitana' (Arias 1993, 9-11)¹⁵³. És possible que aquesta fos la primera via romana mesurada i marcada amb mil·liaris, que seguint la lògica de l'arribada dels romans a aquest territori, no partiria dels Pirineus, sinó del seu primer punt de desembarcament, l'enclavament d'Empúries (Arias 1987). Segons Nolla/Casas (1984, 63) la importància d'aquesta via rau principalment en la capacitat de vincular un seguit de vil·les que s'assenten en aquest territori amb els dos nuclis urbans dels seus extrems. Malgrat que també s'hauria de tenir en compte la seva funció econòmica vinculada a l'extracció marmòria de les diverses canteres que s'hi relacionen (Gutiérrez 2009).

Cronològicament, és molt possible interpretar que aquesta via estigui fossilitzant un eix de comunicació anterior, possiblement ibèric, que vincularia el nucli d'Empúries i el poblat ibèric d'Ullastret, a més de relacionar-se amb l'explotació de material lapidi de la cantera de Puig d'en Serra, datat segons Gutiérrez (2007, 38-42) en època preromana. Així, ja des d'època ibèrica i amb una possible continuïtat en època romana, aquesta via serviria com a mitjà de transport cap a la costa de les diverses canteres existents a la zona, com Puig d'en Serra, Puig d'en Torre i Clots de St. Julià (Gutiérrez 2007, 40), a més de servir com a mitjà de comunicació de les diverses vil·les establertes en aquest territori (Nolla/Casas 1984, 63).

¹⁵³ L'evolució d'aquesta via ha estat ben tractada per diversos autors (Casas 1983; Arias 1987), que ha permès establir una sèrie d'etapes respecte a aquesta via. La primera, que correspondria a l'arribada dels contingents romans, es definiria per representar un primer eix que des de l'*oppidum* d'*Emporion*, els exèrcits romans van haver d'obrir dins del territori peninsular creuant les Gavarres, utilitzant segurament una via preromana (qui sap si una via que unia la colònia grega i el nucli ibèric d'Ullastret). Seguidament, després de l'establiment de Roma a la *Narbonense* i amb la construcció de la *Via Domitia*, es produiria la construcció d'un eix entre Empúries i el pas de Panissars. Finalment, la construcció de la Via Augusta i la fundació de *Gerunda* deixaran en un segon terme la via emporitana, tot i que encara mantindrà la funció de nexa amb el port emporità, si més no fins al s.II dC quan la ciutat patirà un període de crisi i de disminució d'activitats.

Pel que fa al seu trajecte, la via deixaria Empúries per dirigir-se cap a la zona del Montgrí, passant per les rodalies de poblacions com Bellcaire d'Empordà o Ullà, i molt a prop de jaciments com Mas Gusó o Mas Blanc (Picazo et al. 1999). Seguidament, la via es dirigiria cap a la zona propera al poblat d'Ullastret, passant a prop de Gualta, i a poca distància de la cantera d'en Puig de Serra.

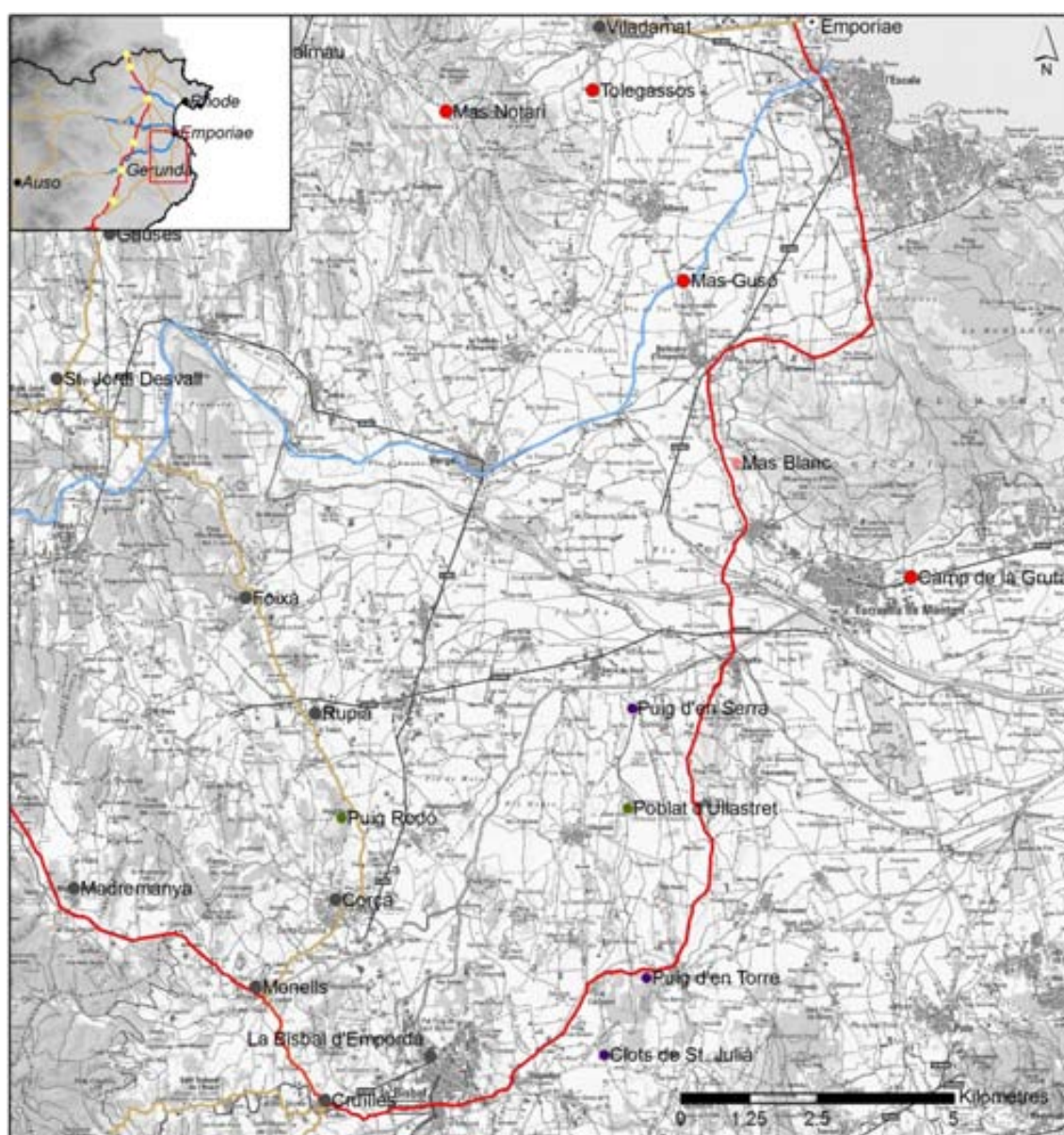


Fig 133. Mapa amb el primer tram de la via 13.

A partir d'aquest punt i passant per Peratallada, la via comunicaria encara les altres dues canteres d'explotació suposadament romanes del territori, Puig d'en Torró i Clots de St. Julià (Gutiérrez 2007 43-61), per dirigir-se posteriorment cap a Cruïlles. Des d'aquest punt, i variant significativament el seu recorregut, la via es dirigiria cap al

nord-oest, seguint l'eix de les actuals poblacions de Madremanya, St. Martí Vell, Julià, Celrà i Sarrià de Ter. En aquest trajecte, marcat indubtablement per l'existència de l'extrem septentrional de la Serra de les Gavarres, es vincularien alguns jaciments romans importants, com el localitzat a Mas Espolla o al Castell de Mabarrera. Un cop passat Sarrià de Ter la via coincidiria amb el trajecte de l'eix principal de la Via Augusta¹⁵⁴.

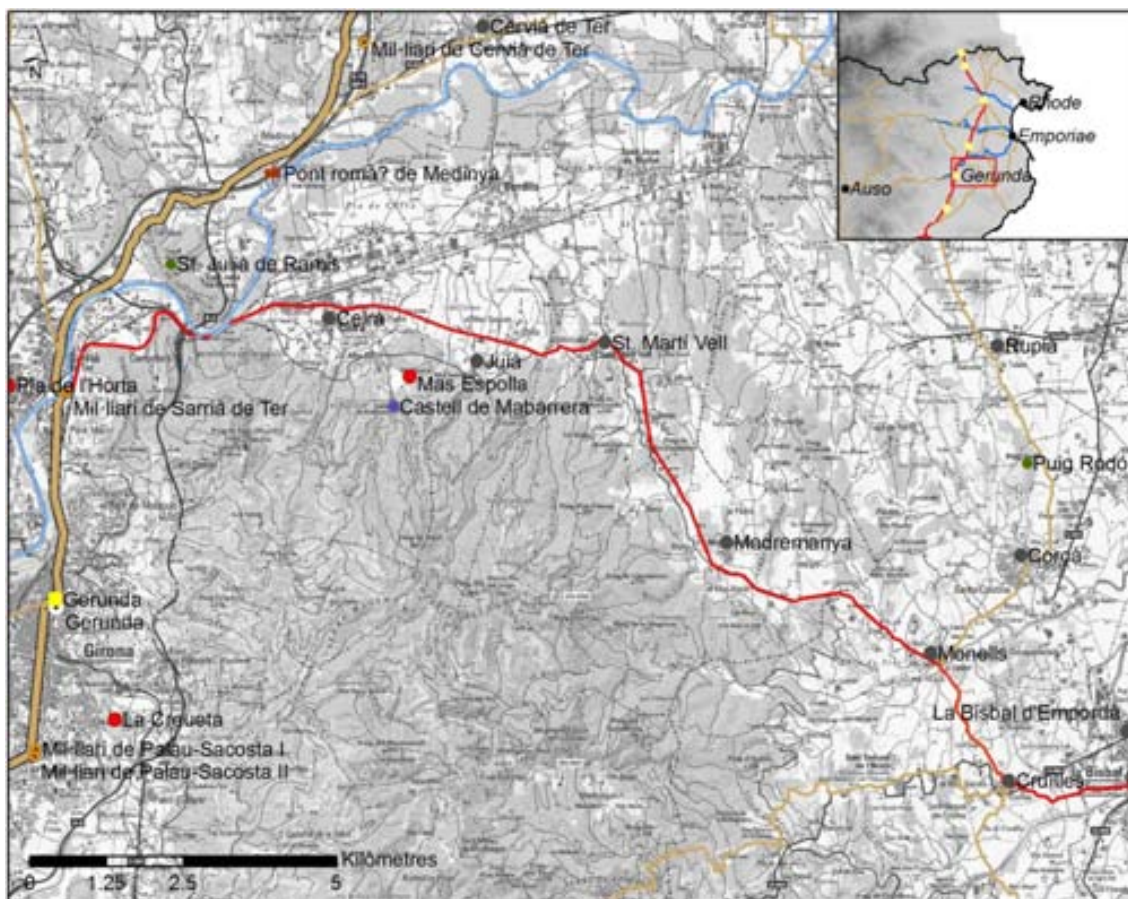


Fig 134. Mapa amb el segon tram de la via 13.

¹⁵⁴ En aquesta restitució viària seguim aproximadament la proposta viària de Casas, allunyant-nos de la proposada per Arias (1987) en la que el 'Camí d'Empúries' queda dividit a Cruïlles i es perllonga cap a *Aquae Voconiae*. Aquesta proposta s'allunya, per tant, de la idea de la planificació romana d'un eix molt més rectilini (*Empúries-Cruïlles-Aquae Voconiae*), evitant un camí excessivament llarg i recargolat dibuixant una corba molt pronunciada (*Empúries-Cruïlles-Gerunda*). Principalment per la dificultat de pas per les Gavarres entesa com a un eix important, i per la manca de dades arqueològiques importants relacionades amb el tram Cruïlles – Caldes de Malavella. De tota manera, és molt possible que aquestes diferenciacions únicament puguin afectar a la composició de les vies, ja que aquestes diferències no afectaven a la circulació de viatgers ni de mercaderies d'aquest territori. És important tenir en compte la riquesa viària d'aquesta zona, on gràcies a aquestes vies (4,6,11,12,13,14) es configurava una xarxa de comunicacions elevadíssima que es repartia pel territori de l'Empordà dividint-lo en sectors triangulars.

14 Cruïlles - *Aquae Voconiae* - Sils

Amb aquest número s'ha identificat l'eix viari que deuria comunicar la zona de Cruïlles amb la Via Augusta a l'alçada de la *mansio* d'*Aquae Voconiae*. Aquest eix podria respondre, tal i com proposa Arias (ME 1993, 9) a la prolongació 'natural' del 'Camí d'Empúries' (Via 13) que des de la colònia grega es dirigiria pel camí recte cap a la zona central catalana. Segons Arias (ME 1993, 9), cronològicament l'existència d'aquest eix s'hauria de situar amb anterioritat a la construcció de la Via Augusta i a l'adquisició d'importància de la ciutat de *Gerunda*, quan interessava connectar els territoris de la Gàl·lia Narbonesa amb Empúries i amb els territoris més meridionals.

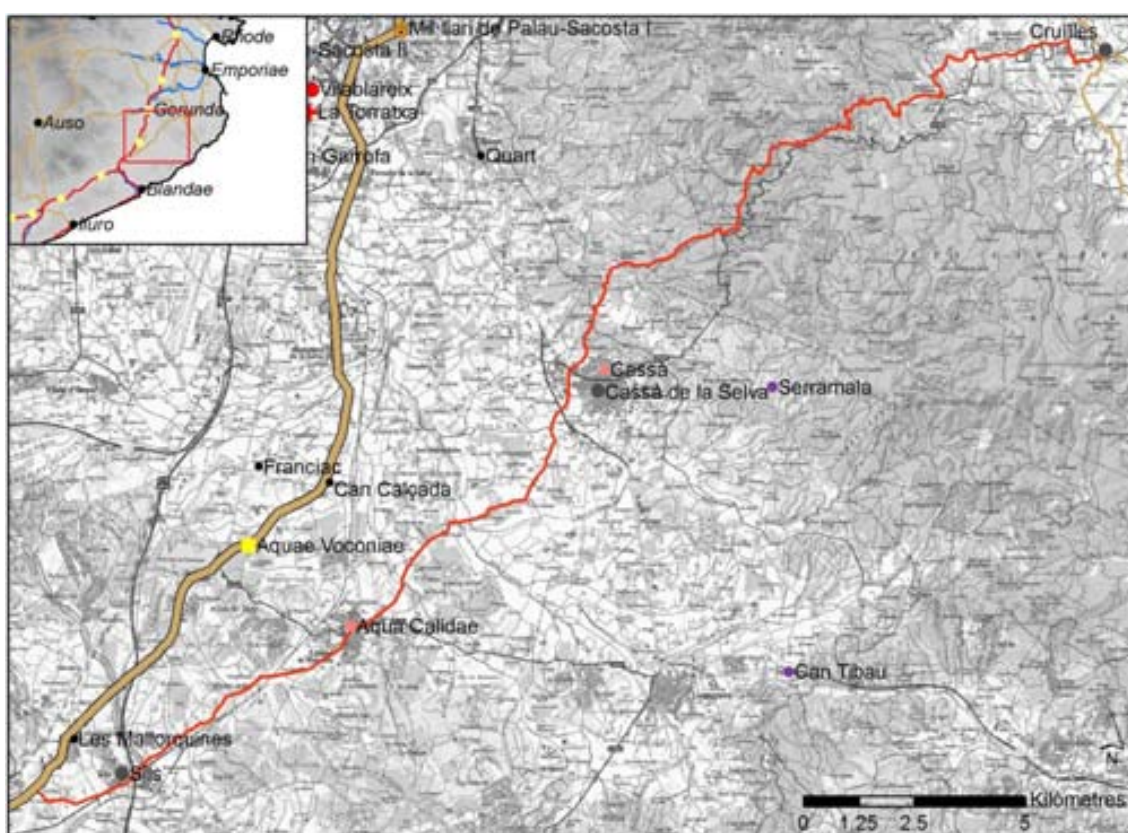


Fig 135. Mapa amb el traçat de la via 14.

El seu trajecte a partir de Cruïlles, es dirigiria creuant la Serra de les Gavarres, pel pas marcat per les poblacions actuals de St. Sadurn de l'Heura, Banyeres¹⁵⁵ i Cassà de la

¹⁵⁵ El tram que transcorre per les Gavarres és molt insegur, sobretot donada la manca de dades arqueològiques. Les tres principals propostes per al seu itinerari situen el pas de la via o bé formant un eix més rectilini, però més condicionat per la geografia d'aquesta serralada, passant per Banyeres, o bé un segon itinerari que apropant-se lleugerament a Girona passaria per Montnegre, Castellar de la Selva i Quart (topònim molt interessant que es podria relacionar amb la situació d'un possible mil·liari o de la quarta *mansio*

Selva. El pas per les rodalies de la població de Cassà de la Selva sembla testimoniada indirectament per les diverses troballes que s'han realitzat a la població (Llinàs/Merino 1991, 21) i que semblen indicar una certa ocupació territorial en època romana que deuria necessitar vies de comunicació amb els territoris propers. A partir de Cassà, la via continuaria amb la mateixa direcció fins arribar a Caldes de Malavella i des d'on es dirigiria a la comunicació amb la Via Augusta.

Després de l'elaboració d'aquests eixos viaris [via 12, 13 i 14], sembla desprendre's la possible importància de Cruïlles com a nus viari on s'encreuarien les vies ja comentades. Donat aquest punt d'encreuament de tres eixos viaris, resulta convincent el nom que ha resultat de la població que s'ha anat desenvolupant al llarg dels segles en aquest paratge.

15 *Gerunda – Auso*

La següent via documentada correspon a un eix força rectilini que comunicaria els nuclis urbans de *Gerunda* i *Auso* passant per les Guïlleries. Les comunicacions per les Guïlleries ha estat un tema relativament poc tractat en la historiografia d'aquest país, malgrat les últimes publicacions sobre aquest aspecte realitzades per Tarrés (2002; 2003; 2005).

La complicada orografia d'aquests terrenys, juntament amb les poques dades que s'han pogut documentar fins als nostres dies han dificultat enormement el seu estudi i la seva situació. Malgrat tot, sembla molt probable una certa utilització d'aquests territoris per a comunicar aquests dos importants nuclis, evitant la obligatorietat de desplaçar-se cap a Ripoll o cap a Granollers per arribar a Vic des de Girona. Els principals elements arqueològics que donen alguna informació sobre el possible existència i traçat de la via són un ara romana votiva al mig d'unes ruïnes d'un temple romà, prop del santuari del Coll d'Osor (Tarrés 2002, 226), els basaments d'un pont, possiblement romans, a Malafogassa, així com d'altres elements documentats per Llinàs/Merino (1991; 1999). Establir el possible traçat de la via en aquests paratges resulta de moment força difícil, donades les poques dades arqueològiques documentades. Malgrat tot, es creu que

en aquest territori a partir del *Summum Pyrenaeum*). Finalment, també es podria suposar un itinerari encara més proper a la ciutat de Girona, passant per les rodalies de les poblacions de Madremanya i Quart (Arias 1987).

possiblement aquesta via, sortint de Girona per Salt, passaria molt a prop de la vil·la de Montfullà i per la necròpoli de Can Pol.

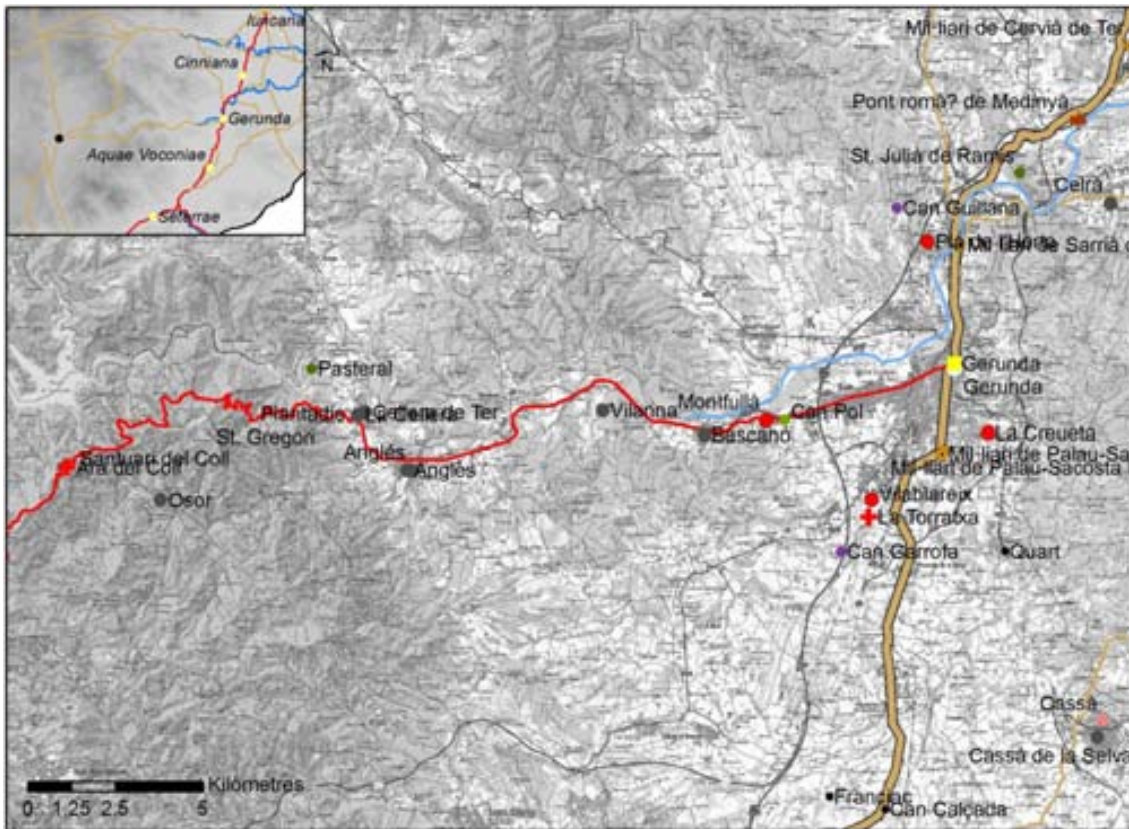


Fig 136. Mapa amb el primer tram de la via 15.

Des d'aquest punt la via es dirigiria, seguint la vall del Ter, cap a Bescanó, Vilana i Anglès. Seguidament la via es dirigia cap a la Celler de Ter, punt a partir del qual deixaria les proximitats de la vall fluvial per continuar per un camí carener, més accessible i més rectilini, que passaria a prop del Plantadís i el Puig de St. Gregori en direcció al Santuari del Coll, on es va localitzar, com ja s'ha comentat un ara votiva dedicada al deu *Seitundus* (Mayer/Rodà 1985).

A partir del Santuari del Coll, la via es dirigia cap a Sta. Maria de Vallclara i cap a St. Andreu de Bancells. A partir d'aquest punt, la via es dirigia, passant pel pont de Malafogassa cap a Folgueroles i cap a Vic. Cronològicament, tot i la segura utilització d'itineraris que creuaven les Guilleries ja en època ibèrica, com ho demostren els diversos jaciments d'aquesta època documentats, en aquest treball es prendrà en

consideració el seu ús continuat a partir de l'establiment dels dos nuclis que comunicava, *Auso* i *Gerunda*.



Fig 137. Ara votiva dedicada al deu *Seitundus* (Mayer/Rodà 1985; lam 21).

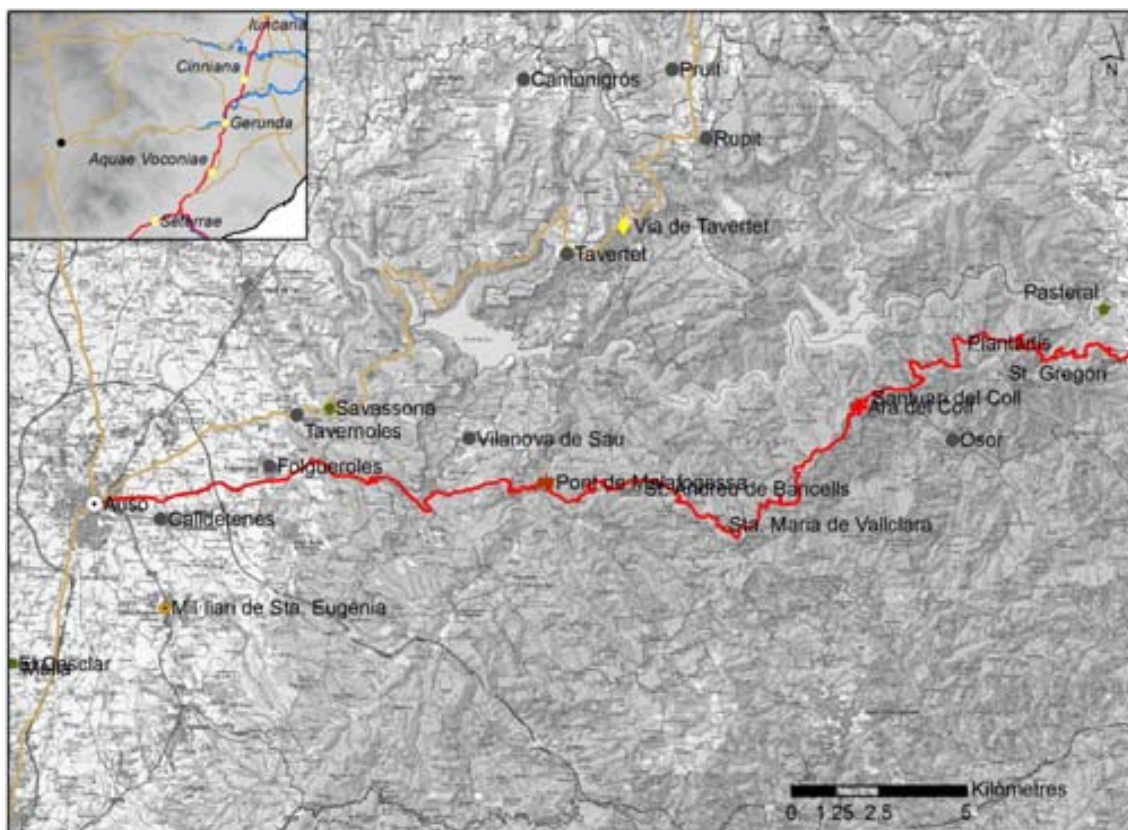


Fig 138. Mapa amb el segon tram de la via 15

16 *Auso* – Olot

La via número 16 correspon a un eix que uniria els territoris pirinencs de la Garrotxa, a les rodalies d'Olot, amb el nucli de *Auso* passant pel Collsacabra. Malgrat les escadusseres dades arqueològiques d'aquests territoris, l'existència d'un possible empedrat a l'alçada de Tavertet en fan suposar part del seu itinerari.



Fig 139. Tram empedrat situat a les rodalies de Tavertet.

Pel que fa al seu recorregut, la via sortint de Vic es dirigiria cap a Tavèrnoles i Savassona, un territori amb una forta ocupació en època ibèrica¹⁵⁶. A partir d'aquest punt, la via es dirigiria cap a Tavertet i Rupit, on recentment hem tingut notícies d'un empedrat possiblement datable en època romana¹⁵⁷. A partir de Rupit, la via creuaria el

¹⁵⁶ A Folgueroles s'ha localitzat un assentament ibèric al Puig Castellet (Molas et al. 1988) així com a Savassona també es van localitzar restes ibèriques al jaciment de la Pedra de la Dau (Molas et al. 1992). També a les rodalies d'aquests territoris s'han localitzat jaciments ibèrics com l'Esquerda (Ollich/Rocafiguera 2001).

¹⁵⁷ A la primavera de l'any 2008, les diverses restes d'empedrat foren prospectades pel Dr. R. Járrega i per l'autor de la present tesi, podent observar la factura de l'empedrat així com la seva amplada i en alguns punts part del seu fonament. Aquestes dades, així com algun petit fragment de ceràmica (T.S. Africana) associats a

Collsacabra i es dirigiria cap a les facilitats de pas que ofereix la vall del Fluvià en direcció a Olot. Seria a les rodalies d'aquesta ciutat on la via enllaçaria amb l'eix que procedent d'Empúries i de la Via Augusta es dirigia al Ripollès i al pas del Coll d'Ares a través de la Via del Capsacosta.

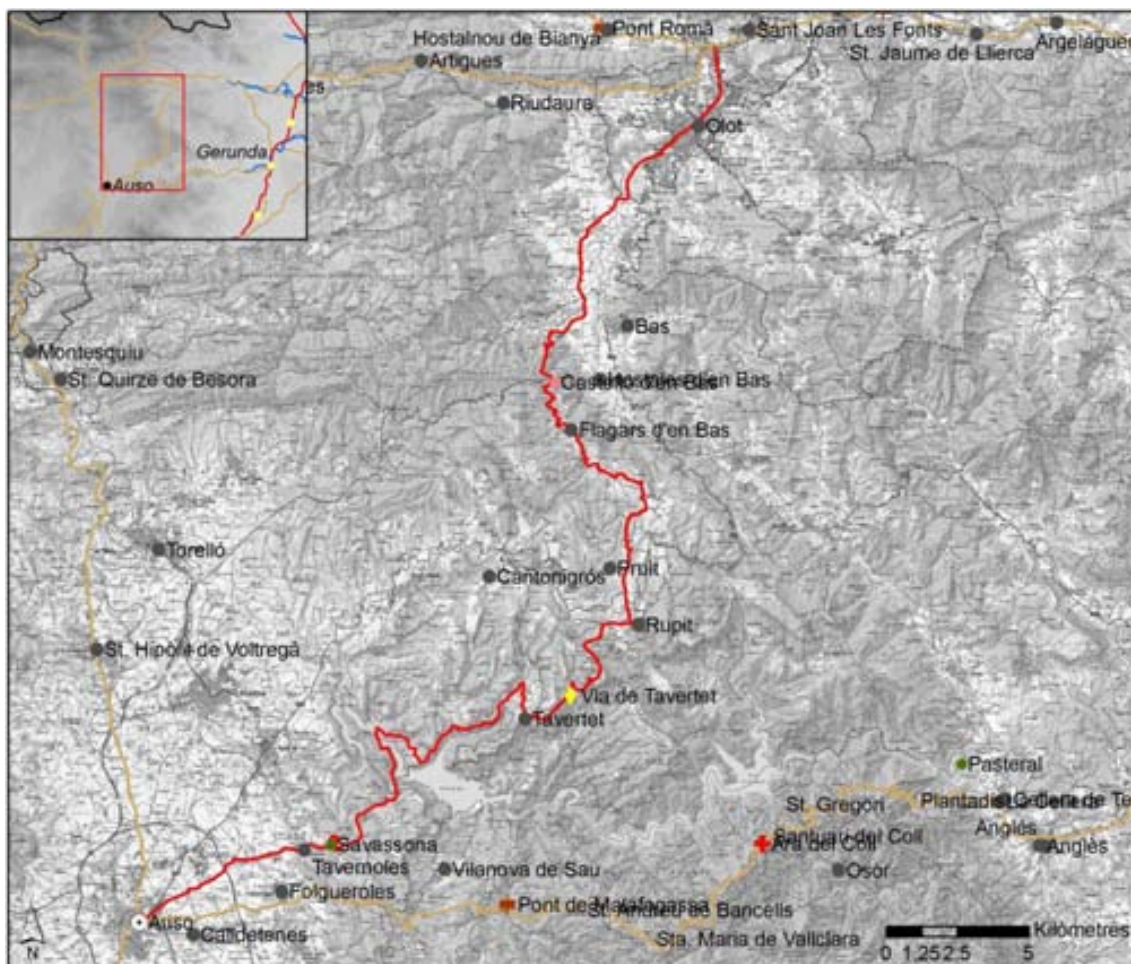


Fig 140. Mapa amb el possible traçat de la via 16 entre Vic i Ripoll.

17 Via Parpers

Amb la nomenclatura 17 està catalogat un petit eix que des de la Via Augusta a l'alçada de Granollers creuava la serralada litoral i es dirigia cap a la ciutat romana de *Iluro*. El pas que utilitzava aquesta via per creuar la serralada litoral era el Coll de Parpers, en el que encara avui es poden trobar restes arqueològiques de possible factura romana, com una part de l'empedrat de la via, clavegueres o un possible pont (Batista,

la via en fan pensar una possible atribució romana, sempre de forma provisional esperant futures intervencions arqueològiques a la zona.

1974; Prevosti, 1984; Clariana, 1990; Olesti, 1995)¹⁵⁸. La utilització d'aquesta via, o d'un traçat similar, des d'èpoques molt antigues vindria avalada per la facilitat que presenta aquest punt per creuar la serralada litoral, i que per tant, es converteix en un dels passos més fàcils per comunicar els territoris del Maresme i del Vallès (Olesti 1995, 252-254).

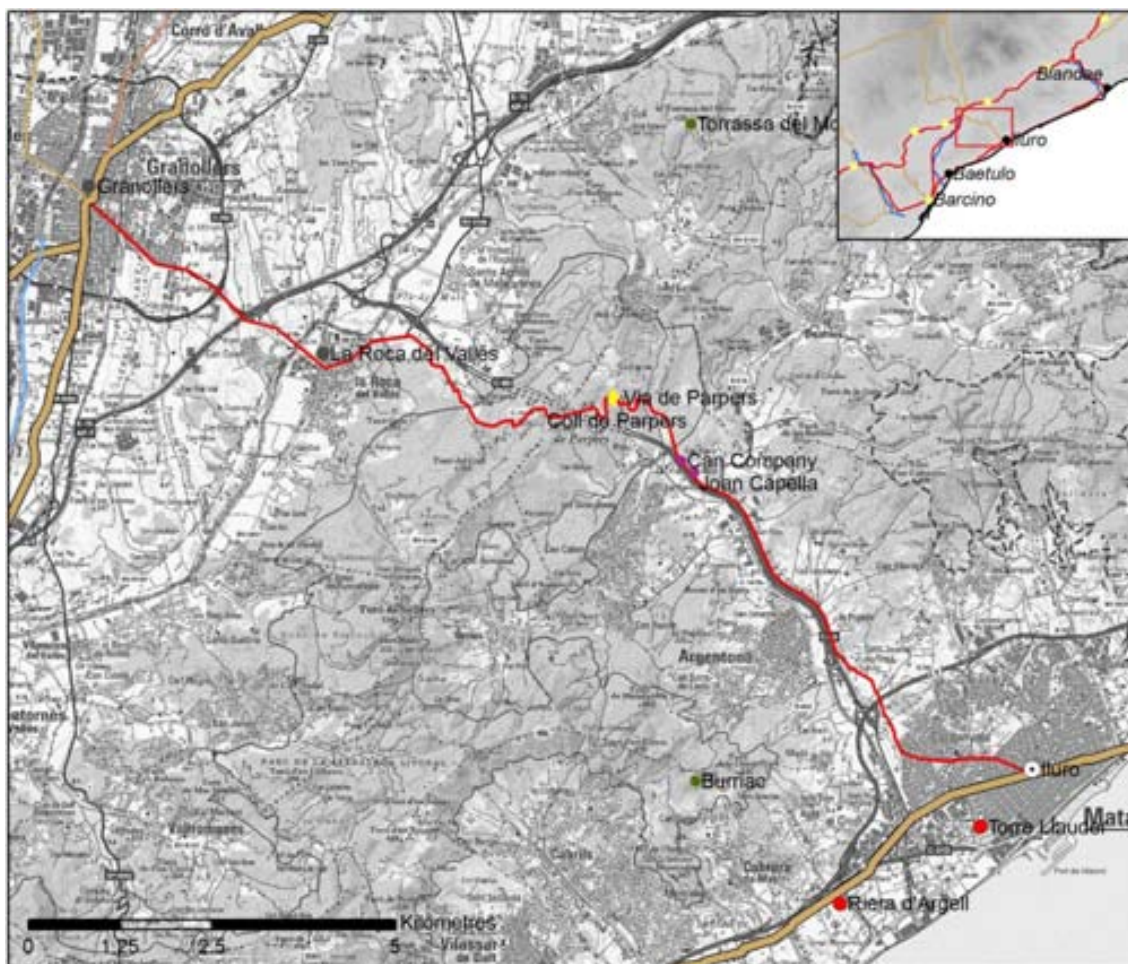


Fig 141. Mapa amb el traçat de la via de Parpers.

Donada la possible antiguitat d'aquesta via, testimoniada per jaciments propers a la via (Sánchez, González i Morer 1995, 3-10), seria probable que originàriament no passés per la ciutat romana de *Iluro* (segurament encara no existiria) i que s'originés o que connectés el territori del jaciment ibèric d'*Iluro* o Burriac amb la plana del Vallès, a

¹⁵⁸ Recollim aquí els nombrosos dubtes que genera la romanitat d'aquest tram viari. Les restes conservades, si bé tradicionalment han estat atribuïdes al període romà (Batista, 1974; Prevosti, 1981; Clariana, 1990; Olesti, 1995), també se n'ha dubtat, atribuint-li una cronologia molt més tardana. Moreno (2004) ho atribueix al s. XVIII, tal i com també ho fa Martínez (2008). Clariana (1990) per la seva banda, interpreta aquest tram viari com la continuació de l'eix que, procedent d'*Auso*, es dirigia cap a Granollers i que anomena *Via Sergia* gràcies a l'antropònim recuperat dels diferents mil·lars. Val a dir que actualment aquesta relació entre el tram osonenc i el del Maresme està força en entredit, raó per la qual es desestima l'adopció d'aquet topònim.

l'alçada de Granollers per on és possible que passés el Camí d'Heracles fossilitzat en la Via Augusta, o que enllacés amb la via que es dirigia des d'aquest punt amb *Auso* (Vic) [la via 19]. És possible pensar que la importància d'aquesta via en època romana pogués venir donada per representar el nexa d'unió del territori del Vallès Oriental, zona de producció important de vi, com el conegut vi de *Lauro*, i el seu punt d'exportació natural, la costa del Maresme.

La via segurament sortiria dels territoris de Granollers, per dirigir-se passant a prop de La Roca del Vallès cap al Coll de Parpers on aprofitaria per creuar la Serralada Litoral. Als peus d'aquest pas es van localitzar i excavar dos jaciments ibèrics (s.IV aC-s. II aC) situats a banda i banda del possible camí (Sánchez, González i Morer 1995, 3-10) que en determinarien la existència i el traçat com a mínim en època preromana. Posteriorment la via es localitzaria en el pas que ofereix la riera d'Argentona per dirigir-se cap a la costa en direcció a les rodalies de Mataró.

18 *Auso*-Granollers

La via catalogada amb el número 18, correspon a un possible que eix que comunicaria la plana vallesana propera a l'actual ciutat de Granollers amb el nucli osonenc d'*Auso*. Gràcies a la localització de diversos mil·liaris d'època republicana sembla plausible considerar aquest eix com una de les primeres actuacions viàries de l'Imperi a la Península, datada entre el 121 i el 118 aC (Mayer/Rodà 1984). D'aquesta manera, sembla poder establir-se la anterioritat d'aquest traçat davant d'un segon itinerari que es consolidarà a la propera vall del Congost [via 19] i que unirà els mateixos territoris. Donada l'antiguitat demostrada de la via, el seu extrem meridional s'hauria de cercar potser, en algun punt del traçat de la via antecessora de la Via Augusta, l'anomenat Camí d'Heracles, o fins i tot en algun punt de la costa. Pel que fa a l'altre extrem, la localització d'un mil·liari (encara que probablement descontextualitzat) a Sta. Eulàlia de Riuprimer amb un còmput d'una milla en fa suposar el seu pas per les seves rodalies i el seu origen aproximadament a un kilòmetre i mig d'aquesta població¹⁵⁹. Potser un dels elements més curiosos d'aquesta via sigui que el còmput de

¹⁵⁹ Si pel que fa al mil·liari de Tona, sembla força segura la troballa del mil·liari en la seva posició original, els altres dos mil·liaris presenten forces dubtes com proposa Arias (1993, 10). Pel que fa al mil·liari de St. Eulàlia de Riuprimer, sembla estrany que es pugui trobar '*in situ*' un mil·liari que 'se halló en el interior del casco

milles es realitzava de Nord a Sud, és a dir, de l'interior cap a la costa, i no a l'inrevés com s'hauria realitzat des d'una població costanera (p.e. Empúries, *Tarraco*).

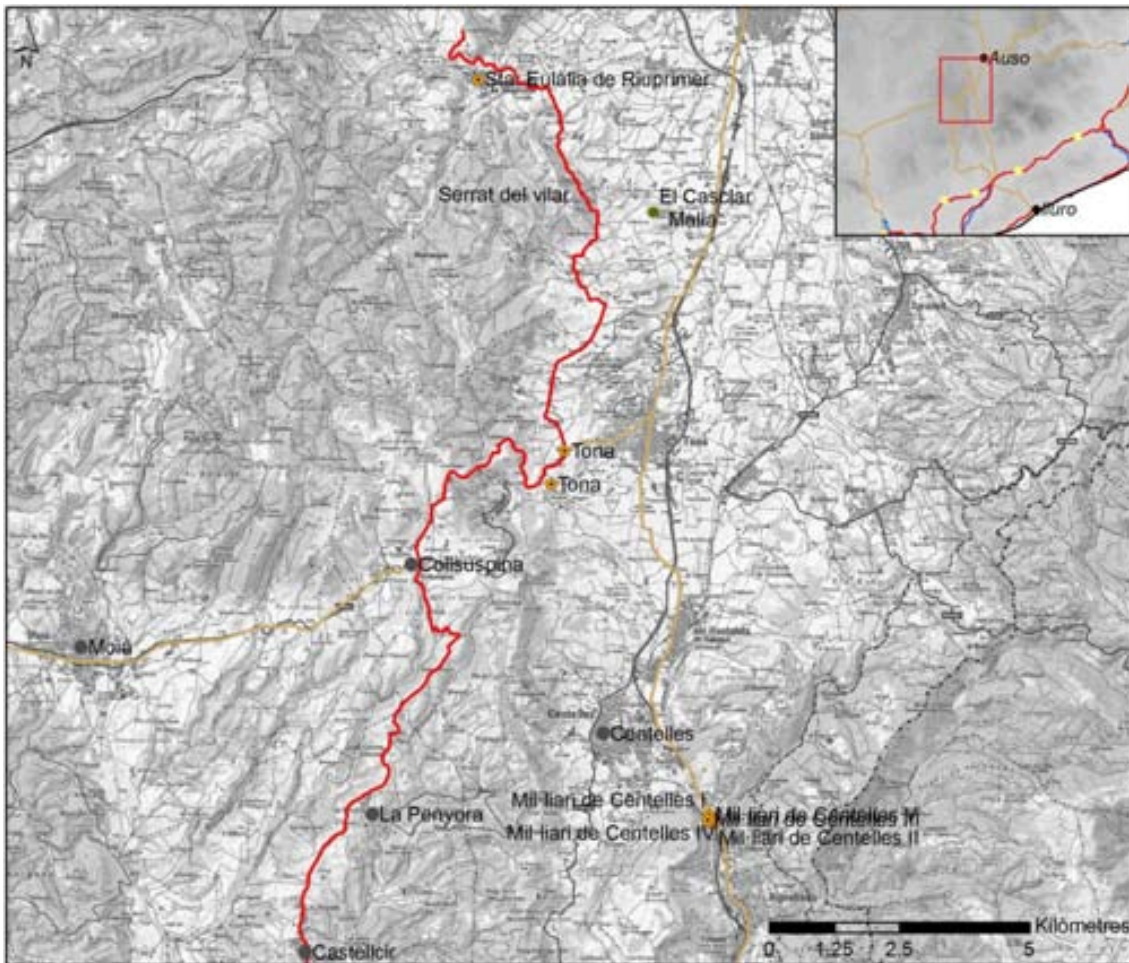


Fig 142. Mapa amb la localització del primer tram de la via 18.

Això fa pensar que l'origen de la via s'hauria de relacionar amb un campament militar situat a les rodalies de Vic (Mayer/Rodà 1986), com podria ser el Camp de les Lloses. A més, les característiques físiques on s'assenta la via, en un recorregut molt més elevat que no pas la via 19, així com pel context històric que en situen els mil·liaris (s. II aC) amb la bel·ligerància dels pobles indígenes aconsellaven la localització de la via en zones altes i protegides són elements que fan suposar un interès molt més militar i estratègic que no pas comercial. Pel que fa al seu recorregut, i seguint aproximadament

urbano del pueblo al hacer los cimientos de una casa (...) a unos tres metros de profundidad, en suelo virgen y sin ningún otro vestigio arqueológico.” (Lostal Pros 1992, 12). El fet principal que ens fa dubtar és aquesta localització sense cap via o camí al que vincular, i en la seva localització en un terreny verge, sense cap resta arqueològica. En el cas del mil·liari de St. Eulàlia de Ronçana, sembla estranya la qualificació de localització *in situ* quan es troba un element reaprofitat com a cantonera protectora d'una entrada de carruatges, quan el més obvi seria el contrari.

la proposta de Mayer/Rodà (1986), creiem probable que la via sorgís d'algun punt indeterminat al nord de Sta. Eulàlia. Des d'aquí i seguint un camí força rectilini, la via es dirigiria cap a Tona, passant entre les elevacions del Serrat del Vilar i Malla, on es localitza el jaciment del Casclar. La via deuria passar molt a prop dels terrenys on es localitzà en els anys 50 el segon mil·liari republicà d'aquesta via. Des d'aquest punt, la via deuria agafar més alçada dirigint-se cap a les rodalies de la població actual de Collsuspina, des d'on seguiria un camí carener en direcció sud. Aquesta via passaria a prop de les actuals poblacions de La Penyora, Castellcir i St. Quirze de Safaja. Seguidament, la via es dirigiria cap a Caldes de Montbui, passant abans per St. Feliu de Codines. En aquest punt, la via efectuaria un gir important en direcció est, cap a Sta. Eulàlia de Ronçana, on es localitzà el tercer mil·liari republicà de la via. Finalment, la via es dirigiria cap als voltants de Granollers, situant-se sota l'actual població de Canovelles.

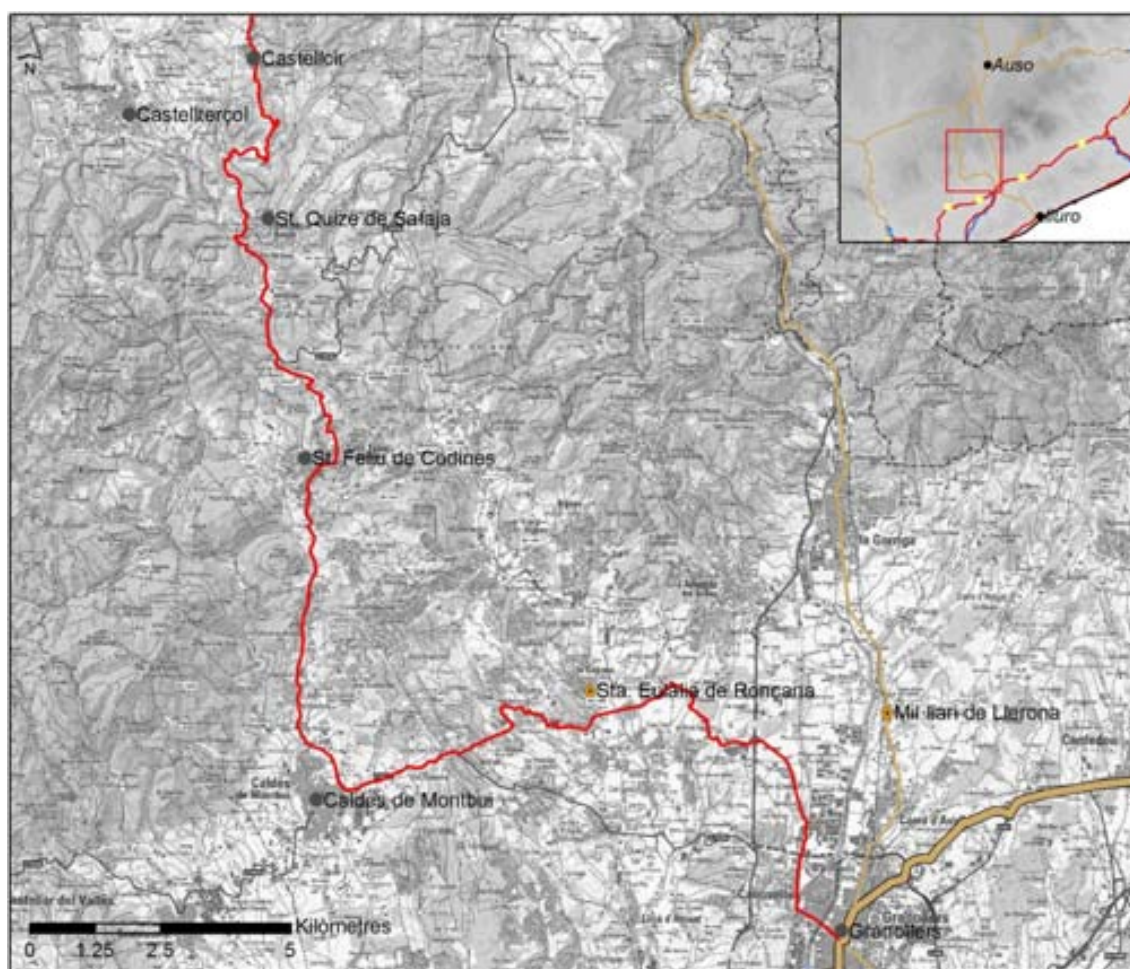


Fig 143. Mapa amb el segon tram de la via 18.

19 Via del Congost

La via 19 aprofitaria el pas natural anomenat del Congost, del qual rebria el seu nom, per comunicar les poblacions de Granollers i Vic. Amb gairebé els mateixos extrems que la via 18, el traçat de la via 19 es caracteritza per transcorre normalment encaixonada per la vall del Congost.

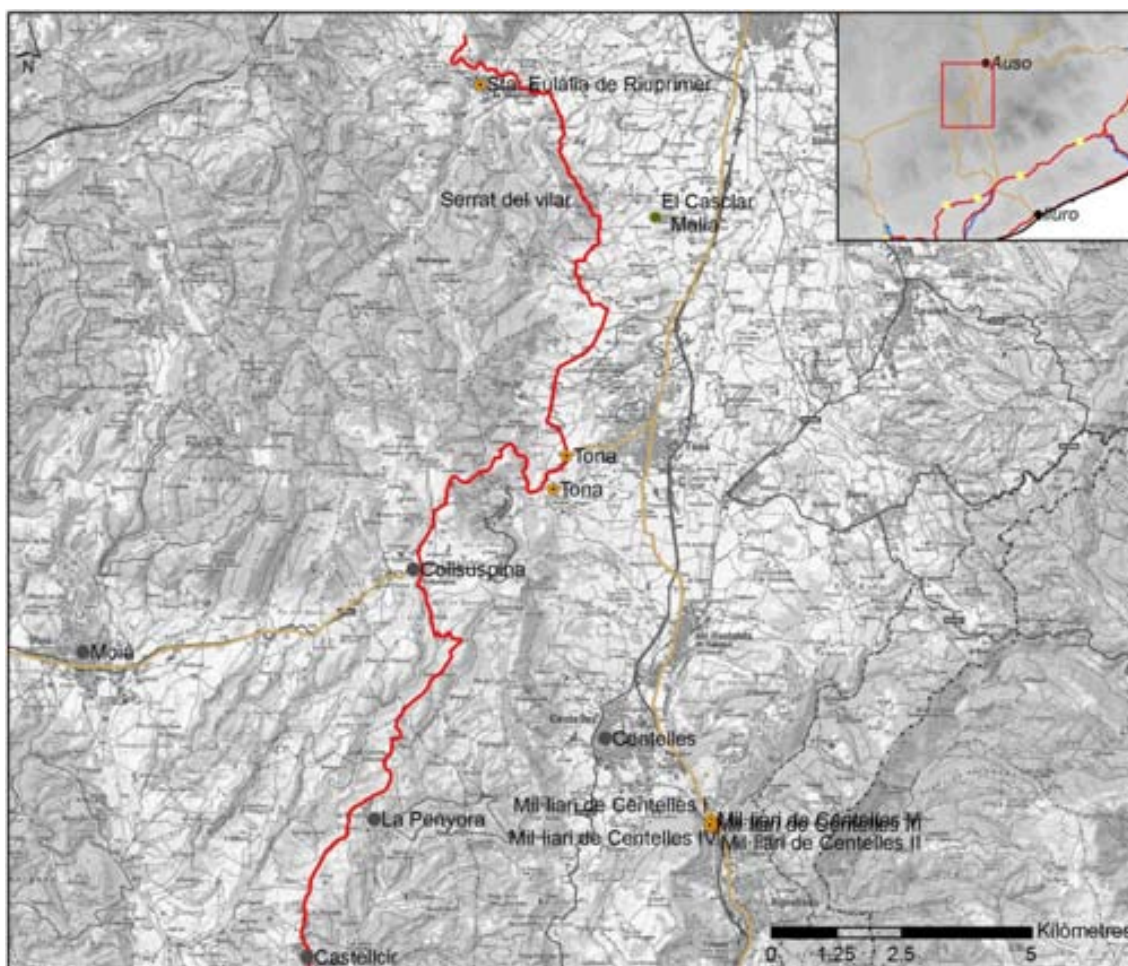


Fig 144. Mapa amb la situació del primer tram de la via 19.

Fet que podria correspondre a una necessitat diferent a l'anterior, marcada pel moment de pau i a la possible necessitat d'establiment d'una bona via de comunicació econòmica, més que no pas a la necessitat militar i defensiva. La importància d'aquesta via es veu reforçada per la localització de diversos mil·liaris en el seu possible trajecte, tots ells situats entre els segles III i IV dC, fet que també permet establir una cronologia diversa a la via anteriorment tractada. Aquests mil·liaris, localitzats a les poblacions de Centelles i Llerona semblen indicar un traçat viari força planer que aprofitaria els passos oferts per la vall del Congost com a ruta de pas entre Granollers i Vic. La prolongació

dels seus eixos sembla indicar una gran ruta que, en direcció nord-sud, vincularia els territoris pirinencs pel coll d'Ares amb la zona costanera de la Catalunya central, principalment amb *Barcino* i segurament també amb *Iluro* a través del conegut pas de Parpers o algun altre de semblant [via 17].

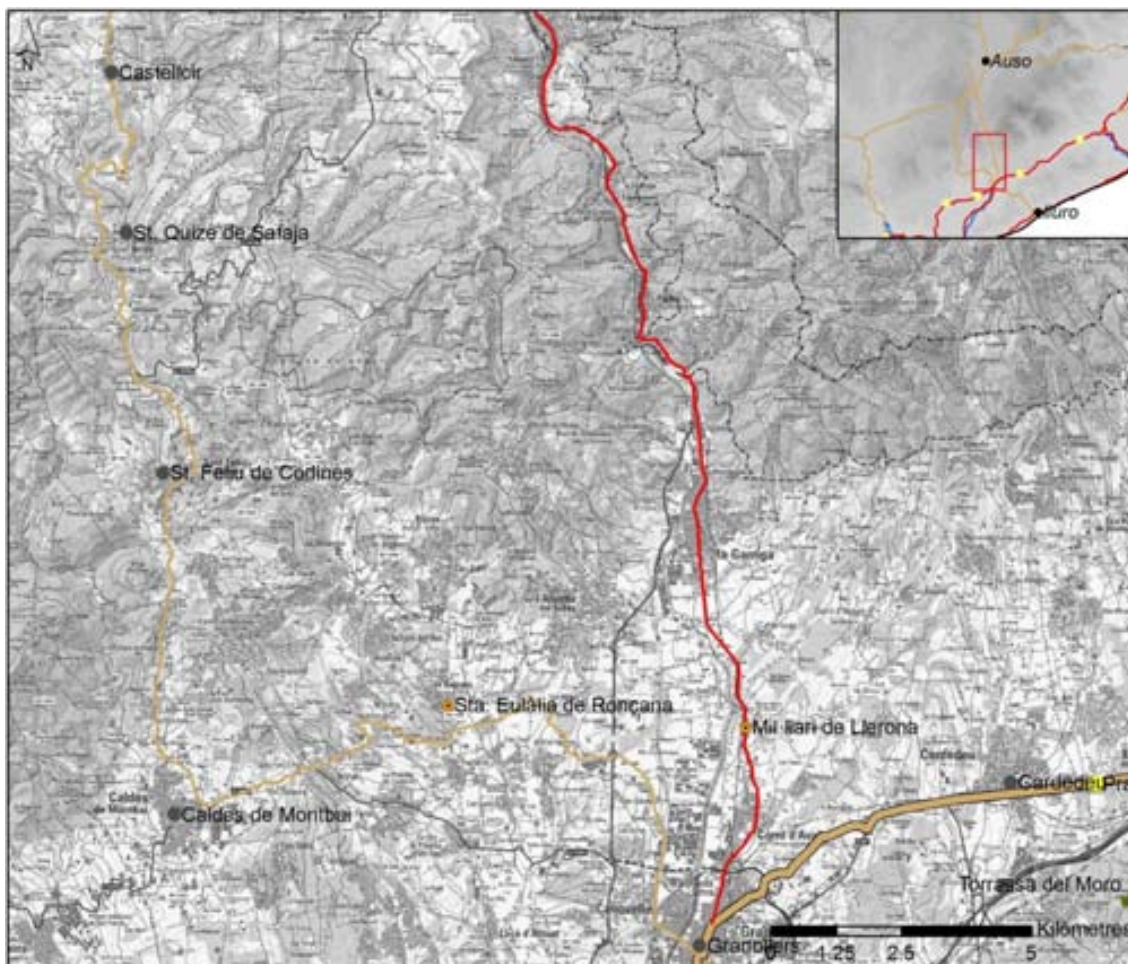


Fig 145. Mapa amb la localització del segon tram de la via 19.

El probable recorregut de la via utilitzaria com ja s'ha comentat les facilitats de la vall del Congost. Sortint d'*Auso*, l'actual població de Vic, la via es dirigiria cap a les rodalies de Tona on existiria una possible connexió amb les vies 18 i 25. A partir d'aquest nucli, la via es dirigiria cap als Hostalets de Balenyà i a Centelles, on es varen localitzar diversos fragments pertanyents a mil·liaris datables entre els segles III i IV dC. Encara que descontextualitzats, el pas de la via se suposa que no diferiria gaire del pas per la població de Tona. També es va localitzar un tram de via empedrat

possiblement romà relacionable amb el pas d'aquesta via (Caballé et al. 1993, 179)¹⁶⁰. Des d'aquest punt, la via creuaria els territoris propers a Aiguafreda, Tagamanent, Figaró i la Garriga. El pas per la pròxima població de Llerona també sembla estar testimoniats per un mil·liari anepígraf, que malgrat haver-se localitzat descontextualitzat podria indicar el pas de la via per les seves rodalies. Des d'aquest punt, i passant per les rodalies de Corró d'Avall, la via es dirigiria més cap al sud per connectar amb el tram de la Via Augusta.

20 *Barcino-Arragone*

La via número 20 correspon a una petita comunicació que enllaçava *Barcino* amb *Arregone*. Aquesta via, molt documentada en època Medieval¹⁶¹, sembla que unia la colònia de *Barcino* amb la zona meridional del Vallès Occidental passant per St. Cugat. La troballa l'any 1932 d'un mil·liari a Sant Cugat del Vallès, durant unes excavacions de l'IEC (Institut d'Estudis Catalans), en un context desvinculat del seu emplaçament original però datable en època paleocristiana ha fet suposar que la seva ubicació original no devia allunyar-se gaire del lloc on va ser localitzat (Mayer/Rodà 1997). Amb la seva troballa es va donar força a la interpretació de St. Cugat com l'emplaçament d'un possible vuitè mil·liari, com denoten les fonts medievals (que anomenen a aquest poble com *Castrum Octaviani*).

Tot i això, les distàncies que descriu el mil·liari i la que es pot mesurar des de St. Cugat a Barcelona presenten algunes desavinences. Sobretot perquè si bé en una línia recta la distància es respecta, si es mesura la distància que es recorre, contant el traçat curvilini que de segur es deuria necessitar per travessar el pas de Collserola la distància recorreguda resulta sensiblement superior¹⁶². La resposta a aquesta possible diferència estaria molt encertadament apuntada ja per Serra-Ràfols (1964), quan ens indica que la distància no es mesuraria des de la colònia de *Barcino*, sinó des de l'encreuament

¹⁶⁰ En els termes municipals de Centelles i Seva (Osona) es va realitzar una campanya d'excavacions a un tram de via catalogada d'època romana (Caballé et al. 1993,179)

¹⁶¹ Serra-Ràfols (1964) fa esment de diversos documents datats entre finals del s.X i el s.XI en els que es poden trobar derivacions del topònim *Octaviani*.

¹⁶² Distància de 8 *m.p.*= 11.840m.; Dist. St. Cugat – Barcelona = 15.859m.; Dist. St.Cugat – Travessera = 13.340m.

d'aquesta via amb l'eix viari que es fossilitzà a l'actual carrer de la Travessera de Gràcia de Barcelona.

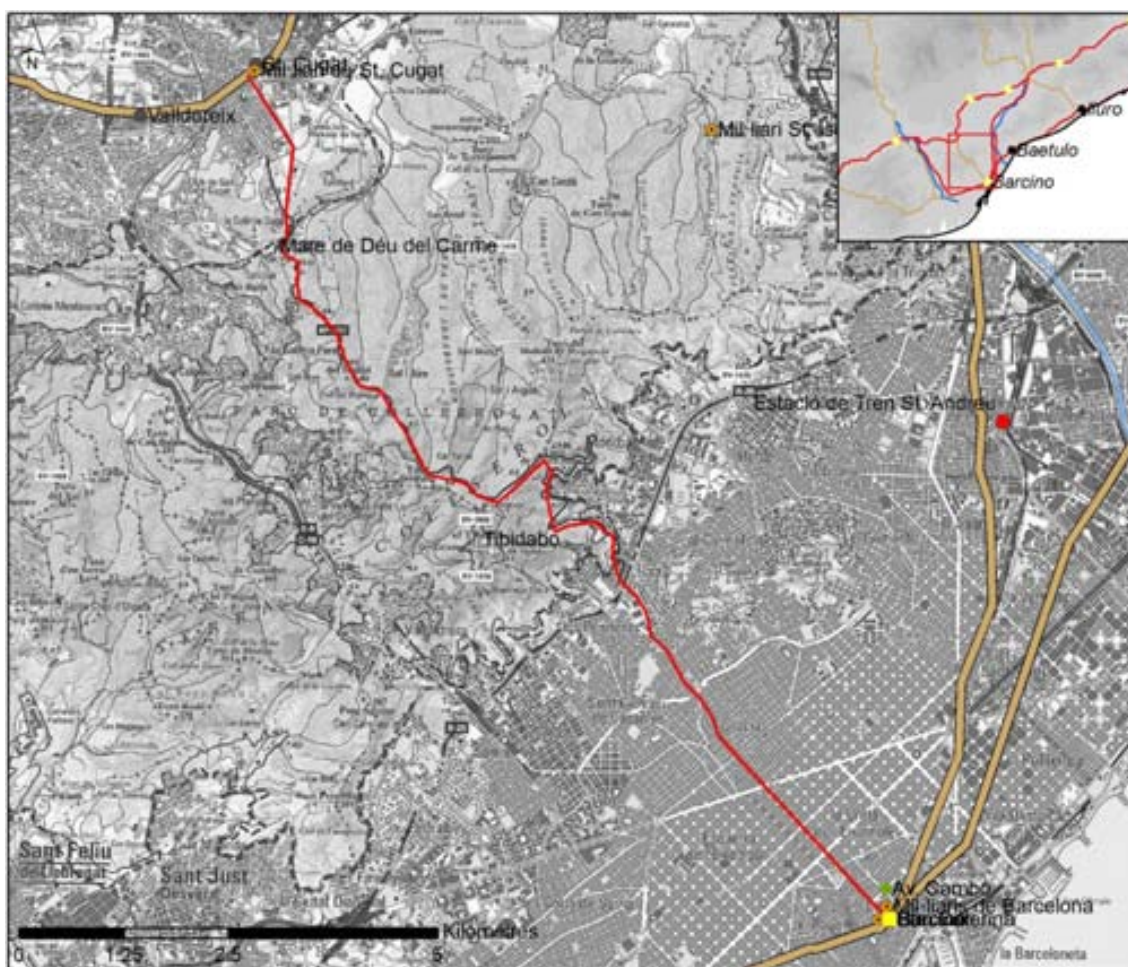


Fig 146. Mapa del traçat de la via 20.

La via sortint de Sant Cugat es devia dirigir envers el pas de Collserola per un camí proper a l'emplaçament de la Mare de Déu del Carme. Seguint un camí força rectilini es dirigia cap al Tibidabo i el pas que oferia el Coll Serola, per dirigir-se en línia recta cap a la colònia de *Barcino*. En l'últim trajecte la via, passant per St. Genís dels Agudells i el coll de Penitents la via coincidia amb el Torrent de l'Olla per on devia creuar la Travessera de Gràcia, antic ramal de la Via Augusta que permetia creuar aquest territori sense entrar a *Barcino* (Palet 1997, 72).

21 *Ad Fines* – St. Boi

Amb el número 21 s'ha registrat un tram viari que, paral·lel al riu Llobregat per la seva vessant dreta, comunicaria la Via Augusta al seu pas per la *mansio* de *Ad Fines*, amb els territoris costaners propers a l'actual ciutat de St. Boi de Llobregat. Aquesta via, d'una importància molt menor que no pas la que circulava per l'altre vessant del riu *Rubricatum*, deuria ser utilitzada per comunicar per terra els diversos jaciments que es localitzen en aquesta riba. Així, jaciments com les vil·les de Can Sunyer, de Can Puig o de Sta. Madrona del Palau o Ca l'Espuga, o necròpolis com la de Can Puigbó, s'aprofitarien d'aquest eix viari que arribava fins a la costa a les rodalies de St. Boi del Llobregat.

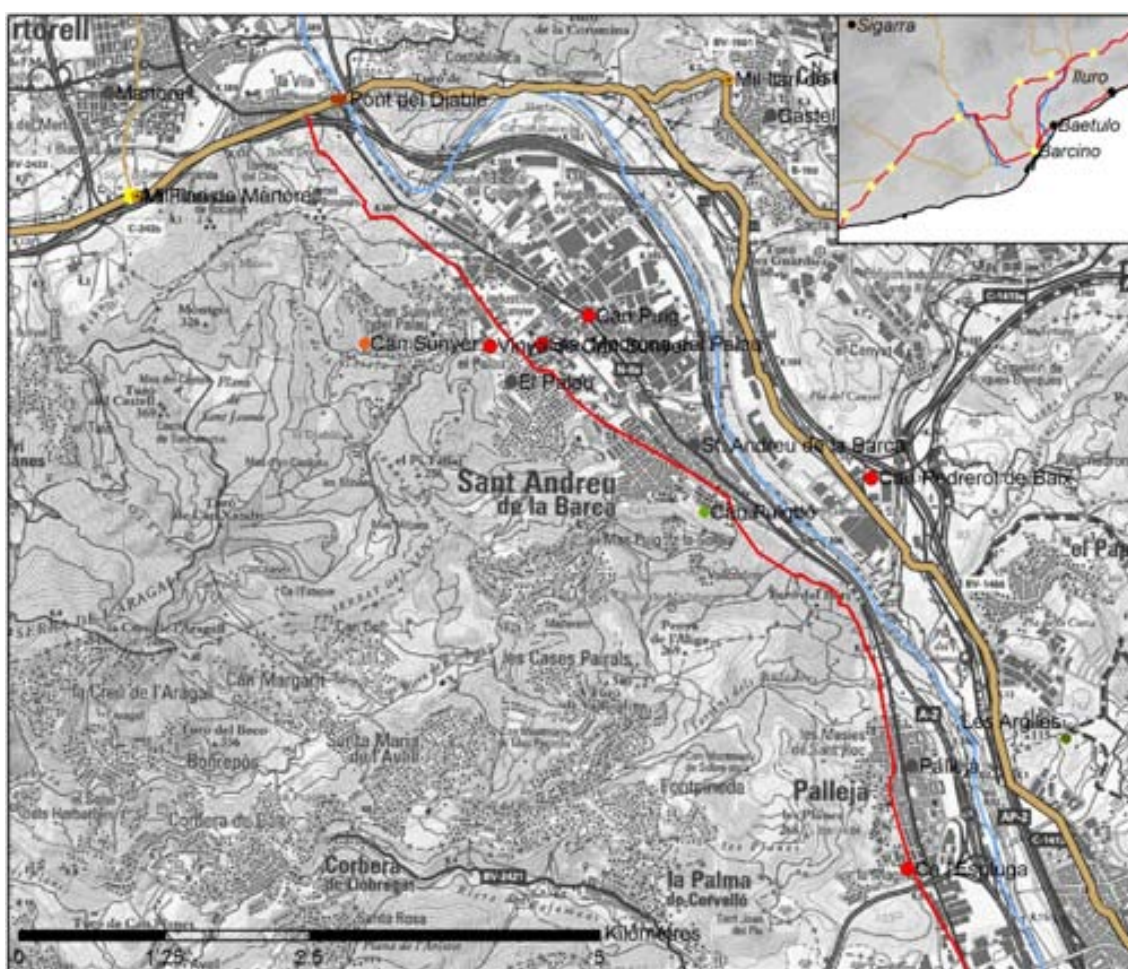


Fig 147. Mapa amb el traçat del primer tram de la via 21.

El probable recorregut de la via sortint de la Via Augusta a l'alçada de Martorell, es dirigiria cap a El Palau i continuaria en un traçat pròxim al riu Llobregat, passant a

prop de poblacions com St. Andreu de la Barca, Pallejà, St. Vicenç dels Horts o Sta. Coloma de Cervelló, per finalment arribar a St. Boi de Llobregat.

El paper de la via estaria també fortament vinculada a la presència del riu Llobregat, com ho demostra l'existència d'un embarcador fluvial a l'alçada de St. Vicenç dels Horts, a prop de Ca la Còrdia.

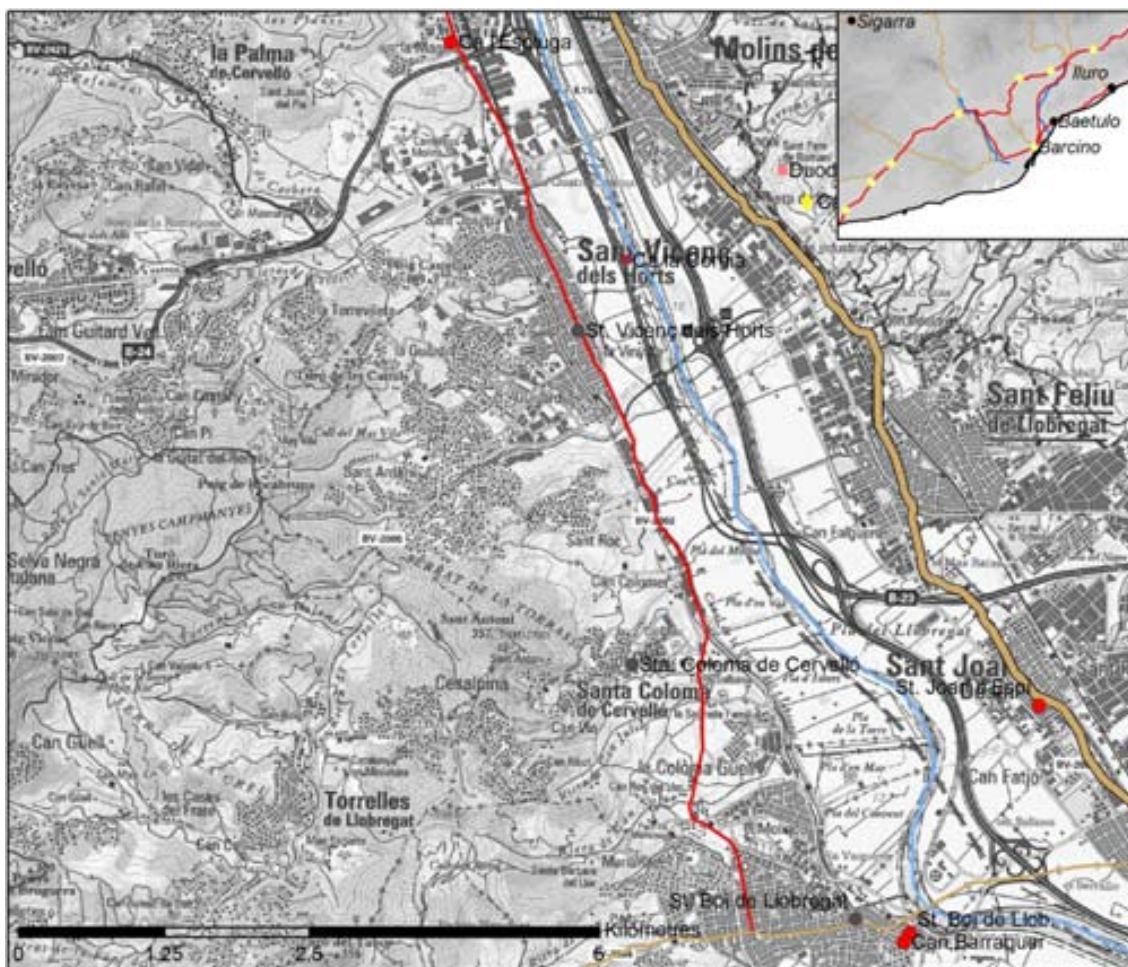


Fig 148. Mapa amb el segon tram del traçat de la via 21.

22 La Carrerada

S'ha catalogat com a via 22, un eix viari que des d'antic unia Barcelona i la zona del Baix Llobregat amb el nord del Penedès, i que es coneixia amb el nom de 'la Carrerada'. Degut sobretot a l'estat d'urbanització en el que es troba tot el territori del Llobregat, entre l'actual ciutat de Gavà i Barcelona, el tram proposat és molt insegur. Malgrat això, creiem interessant la hipòtesi que en fa Vives (2007, 368-371) del traçat

de la via. Sembla que es pot proposar un pas terrestre del riu Llobregat a l'alçada de Cornellà que arribava fins a St. Boi, en algun indret semblant a la documentació medieval i moderna del pont de Sant Boi.

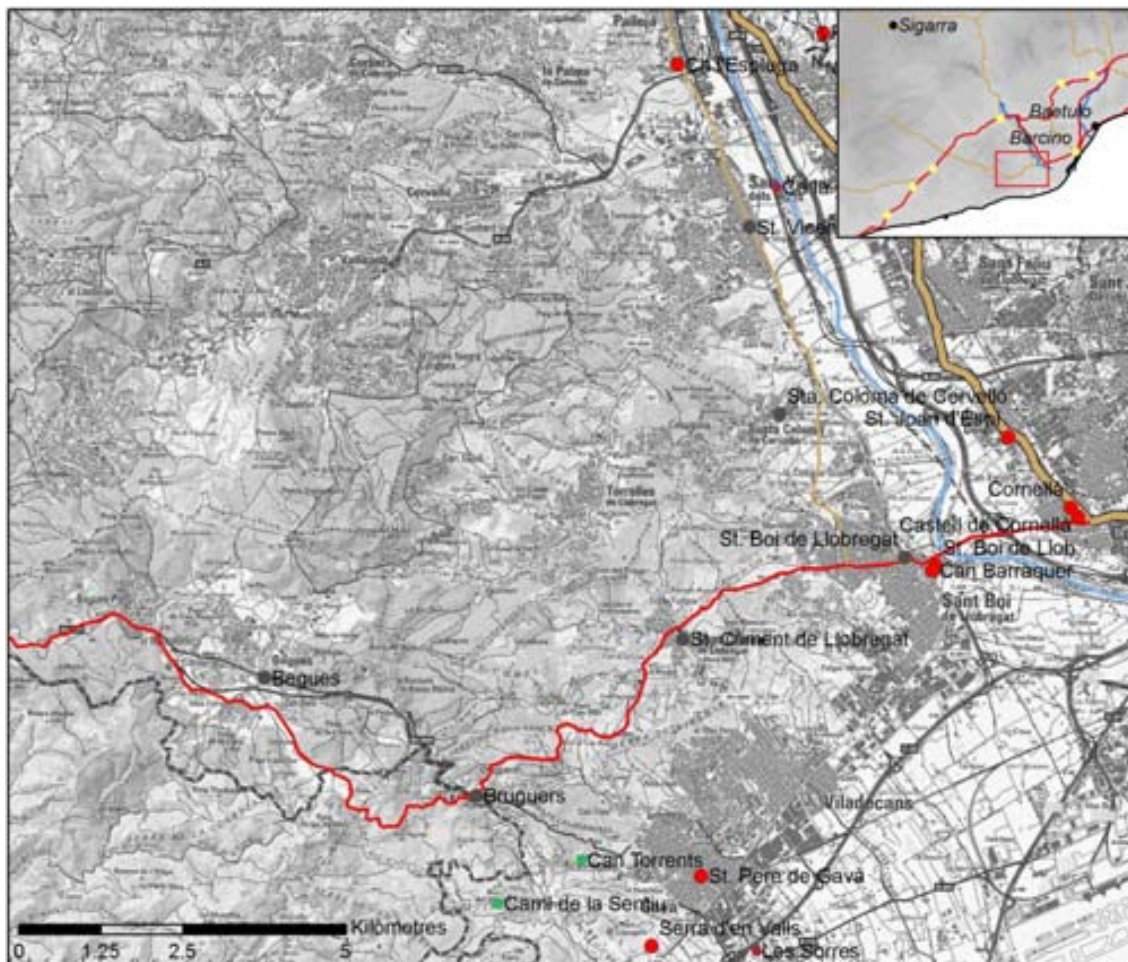


Fig 149. Mapa amb el primer tram de la via 22.

Des d'aquest punt, la via es dirigiria cap al Penedès travessant el massís del Garraf. La via segurament passaria a prop de St. Climent de Llobregat, en direcció a Bruguers i Begues, evitant la Serra de les Ferreres vorejant-la pel seu més oriental, seguint aproximadament l'actual carretera de Gavà a Begues BV-2041. Passant per Bruguers arribaria a Begues, on la creuaria pel carrer que ha quedat fossilitzat com a Camí Ral. Un cop travessat aquest poble, la via es dirigiria cap a Avinyonet del Penedès per la Carretera de Begues a Cabòries, la BV-241.

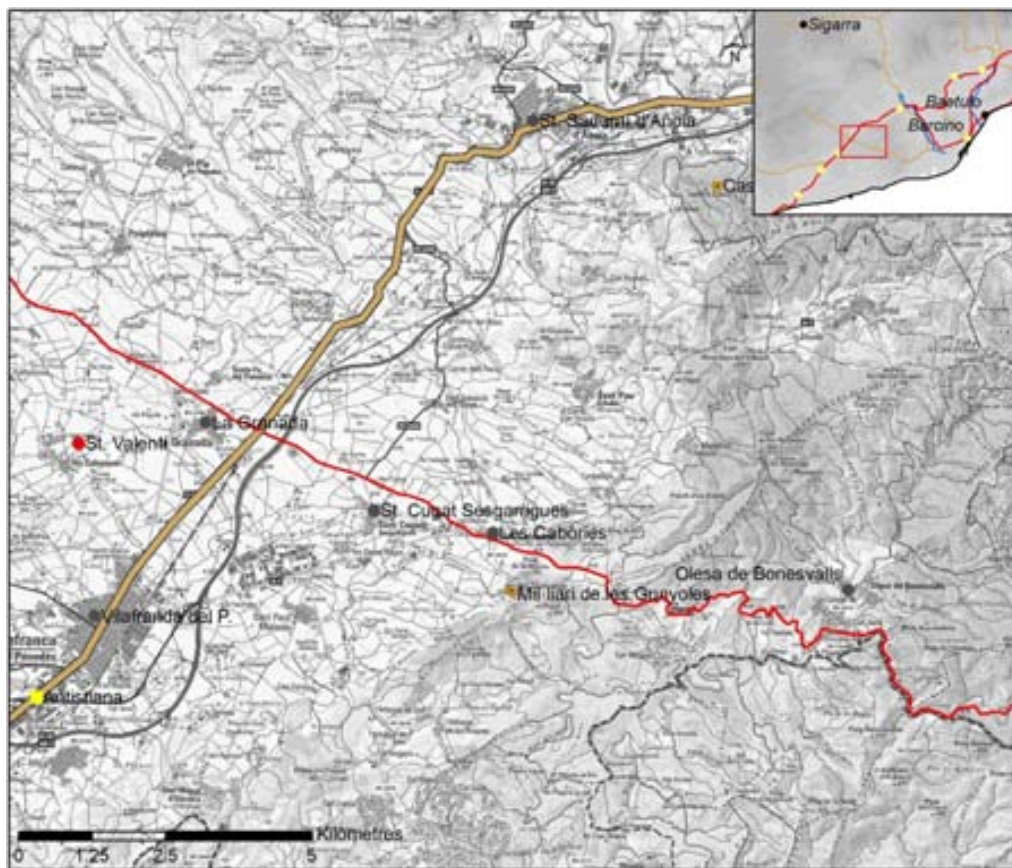


Fig 150. Mapa amb el segon tram de la via 22.

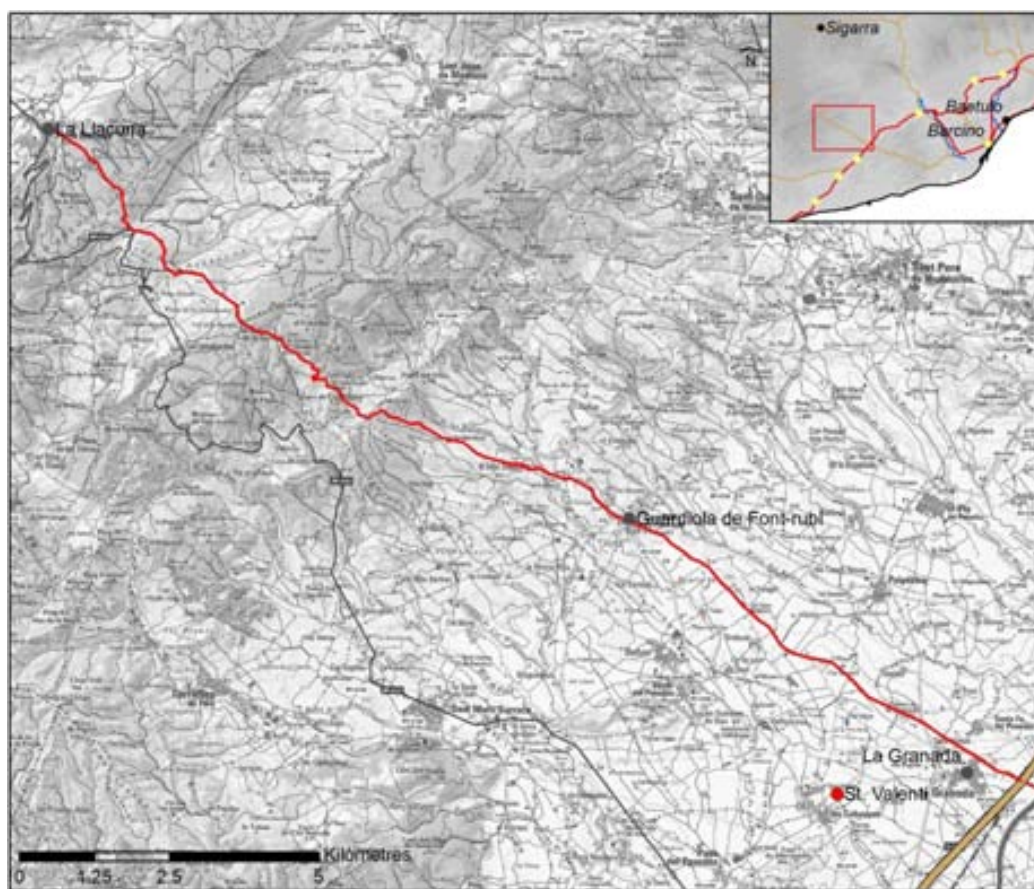


Fig 151. Mapa amb el tercer tram de la via 22.

És molt significatiu que un cop travessat aquest poble, ens trobem amb una via anomenada amb el mateix nom, 'La Carrerada'. Aquest topònim referit a aquesta via el podem anar resseguint fins a l'arribada a La Granada, i un cop travessada la retrobem en un camí del parcel·lari actual que ens porta a la població de Guardiola de Font-Rubí. D'aquest punt fins a la Llacuna, on tant Pallí (1985) com Arias (1987,) o Foix (2007, 370-371) per un petit camí que aprofitaria el pas del Coll de la Barraca per arribar fins a La Llacuna. En aquest tram final, un dels aspectes que pot donar més valor d'antiguitat a aquesta via el trobem en el fet que en determinats moments el possible itinerari hauria quedat fossilitzat en el límit administratiu entre les comarques de l'Alt Penedès i l'Anoia.

23 Ripoll-Rialp

La via que s'ha anomenat amb el número 23 representa la continuació natural de les vies secundàries número 7 i 9 en direcció cap a les terres de ponent. Aquesta via tindria un dels seus punts d'origen a l'actual ciutat de Ripoll, indret on conflueixen un important nombre de vies. L'extrem oposat es localitzaria a les rodalies de l'actual pantà de Rialp, on aquesta via es comunicaria amb l'eix que des del Coll de la Perxa, es dirigiria cap a *Ilerda* [Via 26]. Com es pot apreciar en el mapa resultant aquesta via constitueix, amb la unió de recorreguts amb les vies número 7 i 9, un important eix viari que unia transversalment el territori dels Pirineus des de la Cerdanya fins la Plana de Lleida, seguint un itinerari paral·lel a la línia de costa, com la Via Augusta però molt més proper als Pirineus.

Tot i aquesta importància en el sentit geogràfic d'unir zones geogràfiques tan allunyades, aquesta via devia tenir el greu inconvenient d'haver de superar forts desnivells en les contínues serralades que travessa fet que indueix a pensar en una funció preferentment militar durant les diverses campanyes romanes en aquesta zona, i de forma secundària en una funció de caire comercial¹⁶³.

¹⁶³ En aquest cas, tal i com succeeix en el cas de la Via 18, segurament en el seu origen aquest eix respondria a una necessitat clarament militar, sobretot per poder moure de forma segura els diversos contingents romans enviats per 'pacificar' el territori. Posteriorment, un cop aquesta funció militar va anar perdent importància, aquesta mateixa via va resultar el camí més còmode per desenvolupar les relacions comercials entre els territoris que la via unia.

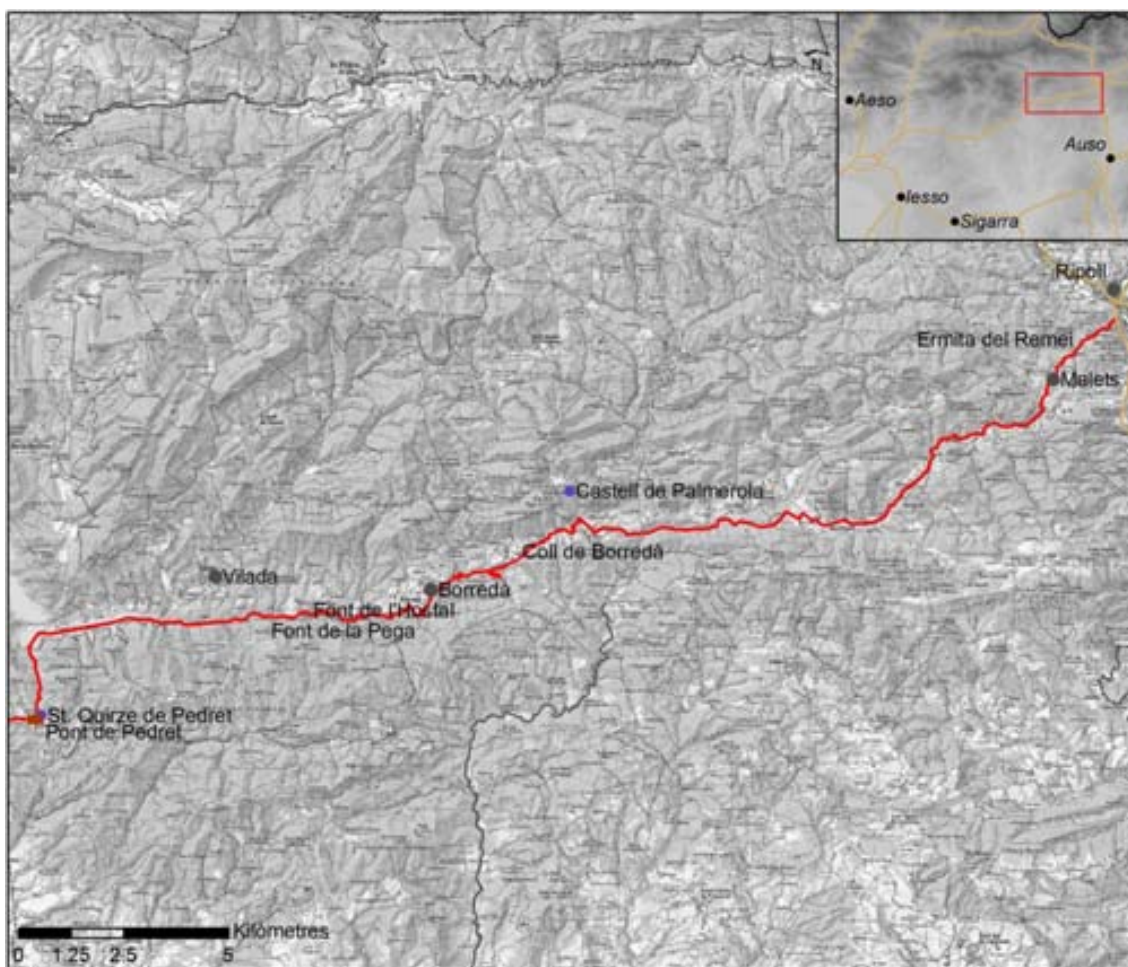


Fig 152. Mapa amb la localització del primer tram de la via 23.

Tot i així, la seva funció d'unir els territoris dels Pirineus amb un eix transversal dona una imatge de la seva importància. Per aquests motius, i gràcies a la localització de diversos jaciments datats en època imperial (s. II i I aC) es pot relacionar l'inici de la utilització romana d'aquest eix viari ja en moments tardorrepublicans. Ja apuntà la seva possible existència Pallí (1985) que en considerà el seu traçat possible cap a Berga passant per les Lloses i per Borredà, seguint l'actual carretera de Planoles a Toses (C-26), així com també quedà recollida a l'obra de Mayer/Rodà (1988).

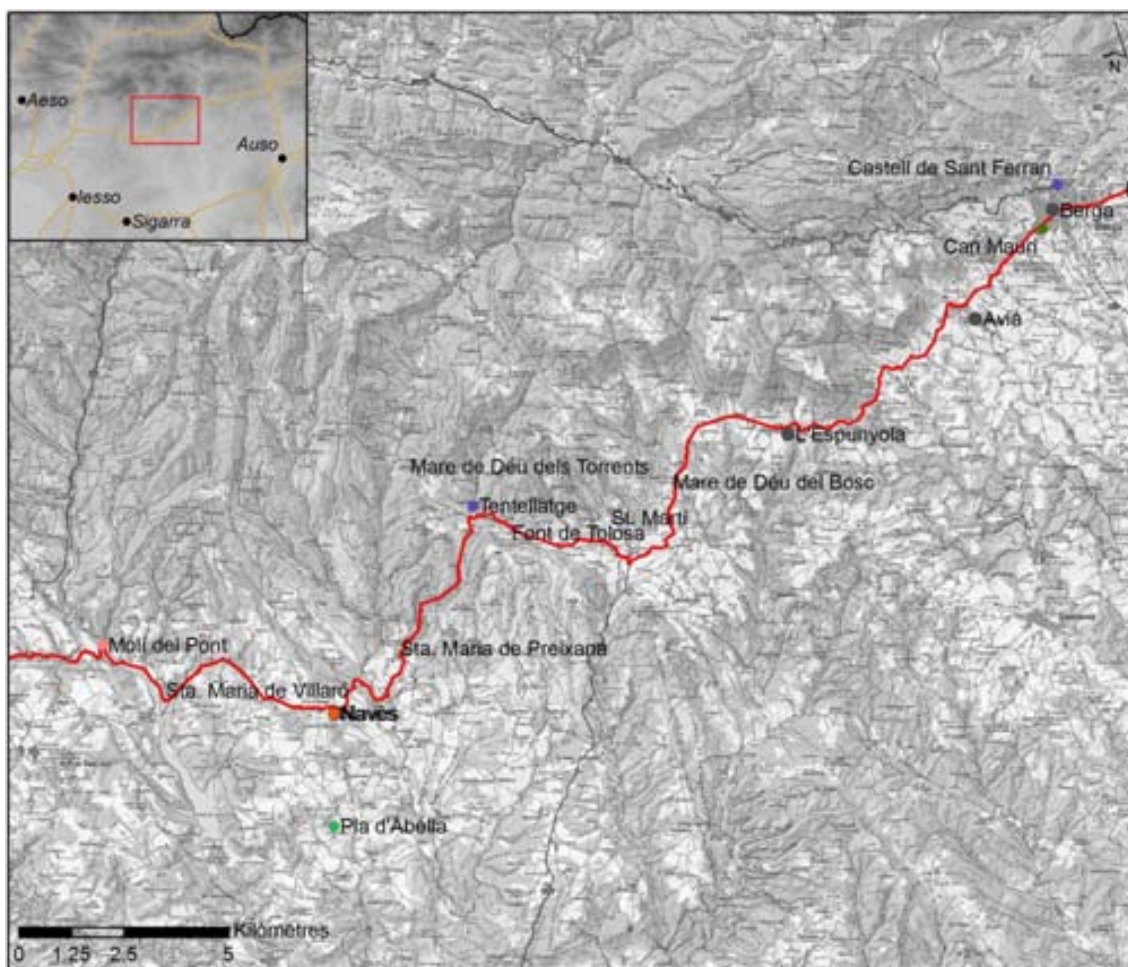


Fig 153. Mapa amb el segon tram de la via 23.

La via sortint de Ripoll es dirigiria cap al pas de l'ermita del Remei i cap a Malet, des d'on es dirigiria cap a l'actual traçat de la via C-26. Des d'aquest punt, i sense abandonar gaire aquest traçat, la via es dirigiria cap a les Lloses, on abandonaria el traçat de la via actual per aprofitar el pas, més rectilini i més suau que ofereix la riera del Llimó. A continuació la via seguiria pel Coll de Borredà en direcció a Vilada i al pantà de la Baells. El traçat de la via pels terrenys actuals de la Baells semblen difícils d'establir, malgrat que se suposa un possible pas per la vessant meridional de la vall (justament la contrària que s'utilitza actualment). Seguidament la via es dirigiria cap a Berga passant abans per l'ermita de St. Quirze de Pedret, on es localitzà un pont amb uns basaments possiblement datables en època romana (Padró 1982). La via creuaria el municipi de Berga, a prop d'on es localitzà l'assentament ibèric romanitzat de Can Mauri datat entre els segles II i I aC (Sánchez 1990b, 219-220) per dirigir-se posteriorment cap a les rodalies d'Avià, on s'han documentat vestigis romans i un

possible tram de via (Bernades 2007, 56). Des d'allí, la via passaria a prop de poblacions com l'Espunyola, Montmajor i Navès per dirigir-se cap a Solsona.

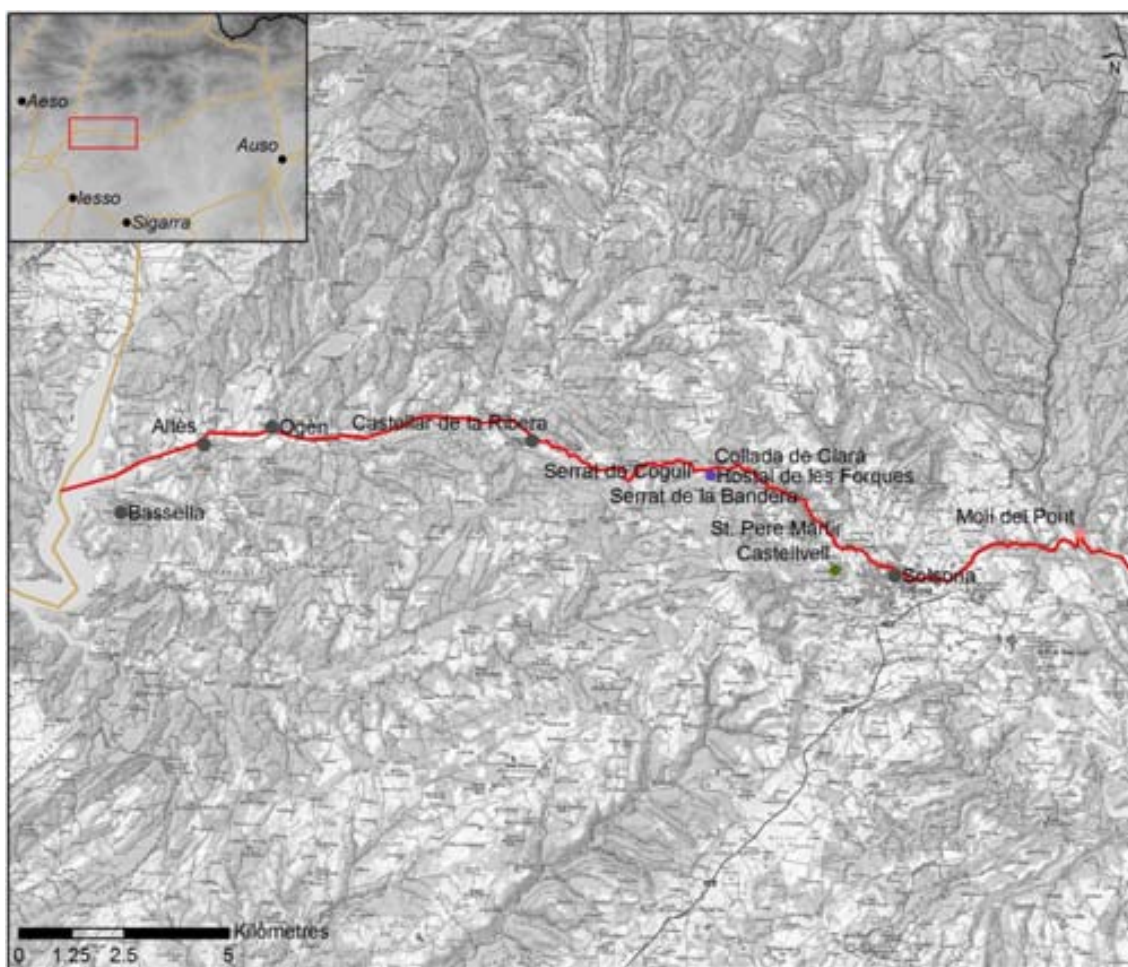


Fig 154. Mapa amb el tercer tram de la via 23.

En aquest recorregut, la via comunicaria diversos jaciments datats en època republicana com el fortí romà dels segles II i I aC de Tentellatge (Tarradell 1978, 245-250; TIR, 1997, 154), l'establiment rural datat entre el s.I aC i el V dC de Navès (Serra Vilaró 1924, 19-22; TIR, 1997, 111) o el conjunt de forns de TS del Pla d'Abella (Serra Vilaró 1924, 18-28; Gurt et al. 1998, 257-264; TIR 1997, 119). La via sortiria de Solsona passant a prop del poblat ibèric amb una ocupació posterior d'època republicana del Castellvell (Serra Vilaró 1966, 195; Padró 1976, 111-112; Cura 1987, 332; TIR 1997, 59). Des d'aquest punt, i amb un traçat molt dubtós¹⁶⁴, sembla possible pensar que la via es

¹⁶⁴ Cardona (2000, 8-23), fa un recull de la possible xarxa de comunicacions al Solsonès, recollint entre Solsona i Ponts i conjunt de vies datades principalment en època medieval s. X-XII. En el nostre estudi aprofitem aproximadament la via catalogada com 2.1 de vies medievals per traçar el possible eix viari entre

dirigiria cap a l'oest seguint un traçat semblant a l'actual carretera C-26, creuant la collada de Clarà i les poblacions de Castellar de la Ribera, Ogèn i Altés, per finalment connectar amb la via que des d'Ilerda es dirigia pel Coll de la Perxa cap a *Iulia Libica* i *Ruscino* [Via 25].

24 *Ilerda-Ad Fines*

La via número 24 representa un altre gran eix que amb origen a la ciutat d'Ilerda¹⁶⁵ es dirigia cap a la Via Augusta en el seu pas per Martorell. Segons el trajecte proposat, aquesta via comunicava també les poblacions romanes de *Iesso* i de *Sigarra* (Pita Mercè, 1977; TIR 1997)¹⁶⁶.

El recorregut més probable sembla que sortiria d'Ilerda per la seva vessant septentrional seguint aproximadament l'antic camí de Corbins, l'actual carretera de Lleida a Balaguer (LV-9224), seguiria la vall del riu Segre sempre per la seva vessant dreta. La via creuaria els territoris de les poblacions de Torrelameu i Menàrguens, dirigint-se cap a Balaguer (Rovira/Gasca 1990; Rovira/Marí 1997). Val a dir que als voltants d'aquest primer tram d'eix viari s'hi relacionen un seguit de jaciments arqueològics que en denoten el seu ús, com Corbins, Camporrells, el Covet, o un petit fragment viari, segurament de caire privat, documentat perpendicular i que es dirigia segurament cap a Albesa (Rovira/Gasca 1990) a més de vil·les datables a partir del s. I dC com Bonany.

aquestes dues poblacions, malgrat que les altres possibilitats també són versemblants, segurament varen coexistir.

¹⁶⁵ Segons es pot observar, la ciutat romana d'Ilerda estava molt ben comunicada gràcies a les rutes terrestres. Per aquesta ciutat passava l'itinerari d'Antoní que unia Roma amb el nord-oest peninsular, també hi arribava una via que creuava els Pirineus pel Coll de la Perxa (via 26), també una via que, amb origen al Ripollès, creuava els territoris del Berguedà i del Solsonès (via 23). Encara s'han trobat diverses vies que des de la zona del Delta de l'Ebre es dirigien cap a Ilerda (vies 30/33), i que des d'Ilerda es dirigia cap a l'interior de l'Aragó (via 33). Juntament amb aquestes, la via 24 sembla que unia la població d'Ilerda amb la Via Augusta a Ad Fines (Martorell) per segurament dirigir-se cap a *Barcino*.

¹⁶⁶ És possible que, segons les fonts antigues, hagués existit un eix més rectilini que uniria aquestes dues poblacions. Aquest eix apareixeria recollit, l'obra d'Estrabó (III, 4, 11-12), i s'hi podrien relacionar dos possibles mil·liaris situats a les rodalies d'Ilerda (Solana 2001, 78-80). Malauradament, el fet que aquests es localitzin un cop passada la població de Lleida en direcció a l'interior peninsular i que les cites històriques siguin massa vagues per establir un possible itinerari entre aquestes dues poblacions tan allunyades, no permet proposar un traçat viari amb certa versemblança. De moment, en aquest treball s'ha decidit vincular aquestes dues poblacions mitjançant dos eixos viaris de segura existència, un d'ells a través de la Via Augusta i l'itinerari d'Antoní I, i l'altre a través dels antics *municipia* de *Iesso* i *Sigarra*. Igualment, no és descartable que la via a que es refereix tant el text d'Estrabó com possiblement els mil·liaris, correspongui a una d'aquestes dues vies.

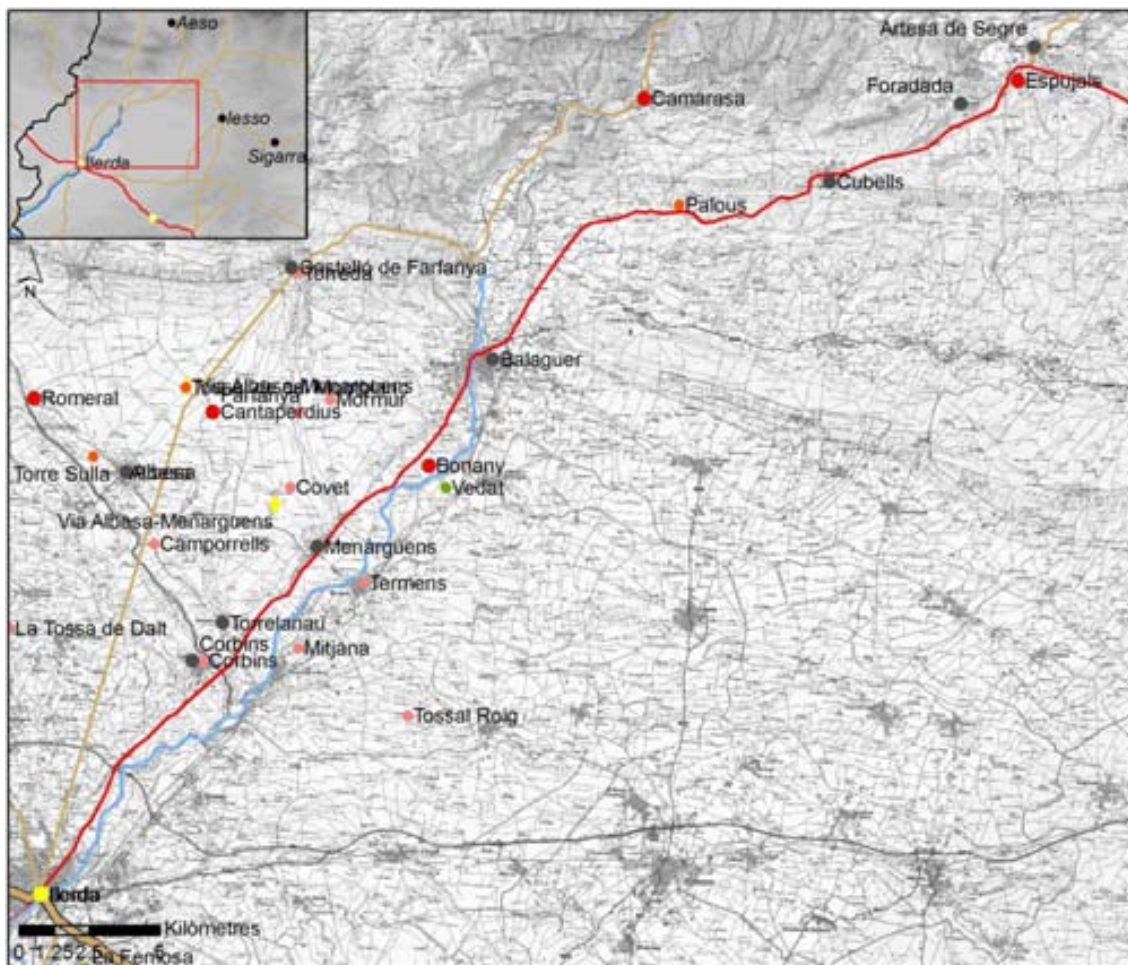


Fig 155. Mapa amb el primer tram de la via 24.

A les rodalies de la població de Balaguer es va documentar un embarcador datat en època islàmica que representaria possiblement un dels punts més alts de la navegació del riu Segre (*Sicoris*)¹⁶⁷.

A partir d'aquesta població, la via es dirigia cap a Ponts, passant per les localitats de Cubells i per les rodalies d'Artesa de Segre¹⁶⁸ havent coincidit en tot aquest tram amb el mateix itinerari que la via que es dirigia cap al Coll de la Perxa i la ciutat de *Iulia Libica* [via 26]. A partir de Ponts però, la via es dirigia cap a la plana de la Segarra, on es localitzaven dos nuclis importants per al control territorial del rerepaís, *Iesso* i *Sigarra*¹⁶⁹.

¹⁶⁷ Intervenció realitzada per l'empresa Pròleg S.L. l'any 2006.

¹⁶⁸ En aquest territori és possible que existís una via que seguís la vall del riu Sió, que creua transversalment tot aquest territori, passant per Agramunt i probablement es dirigís cap als territoris propers a *Iesso* (Pera 1993). Així mateix, també des d'Artesa de Segre existiria la comunicació amb una altra via que en direcció oposada comunicaria aquests territoris amb *Aeso* (Isona).

¹⁶⁹ Tant *Iesso* com *Sigarra* ens arriben catalogats segons les fonts clàssiques com *municipium civium romanorum*, un estat legal significatiu i que dona mostra de la importància d'aquests nuclis per al govern d'aquest territori des d'una perspectiva romana (Guitart 1994).

Per a realitzar aquest itinerari, sembla plausible pensar en la utilització del pas que oferia la riera del riu Llobregós per endinsar-se cap a l'interior.

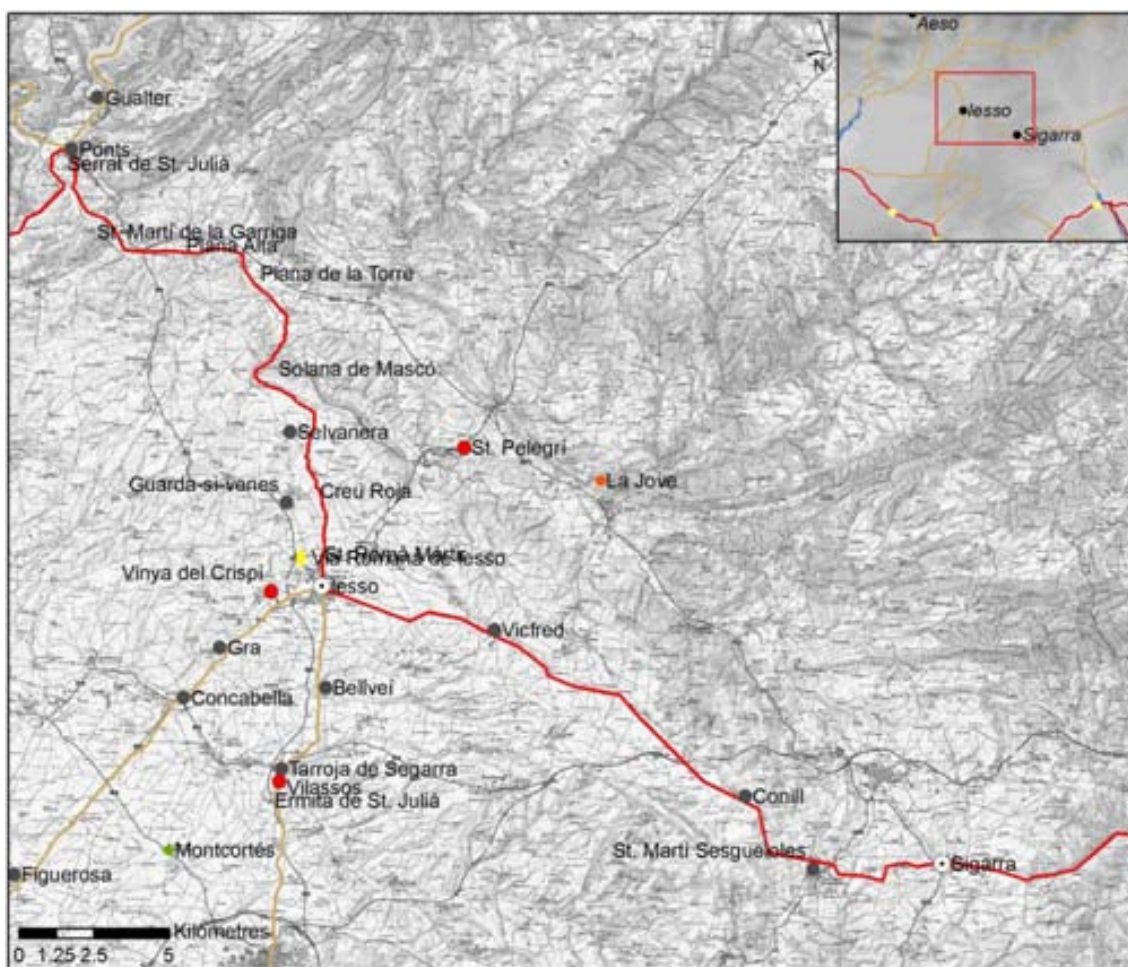


Fig 156. Mapa amb el traçat del segon tram de la via 24.

Deixant al cantó meridional el Serrat de St. Julià, la via es dirigiria cap a la Plana Alta i la Plana de la Torre, des d'on es dirigiria cap a la població de Selvanera evitant el fort desnivell de la Sola de Mascó. Des d'aquesta població i seguint un eix força rectilini, la via es dirigiria directament cap a *Iesso*, en un eix fossilitzat i que emmarquen la Creu Roja i l'ermita de St. Romà Màrtir (Pera 1998, 168-169)¹⁷⁰. A partir de Guissona, la via es dirigiria seguint un eix força rectilini cap a la població de Prats de Rei, on

¹⁷⁰ A escassos 700 m. d'aquesta ermita, a prop de la població de Guarda-si-venes, es va localitzar les restes d'un empedrat atribuït a època romana, però malgrat això, sembla difícil de relacionar-lo amb aquest eix, ja que sembla seguir una orientació diferent. És per això, que sembla possible interpretar aquest petit tram d'empedrat com una remodelació d'algun camí particular, que per les seves característiques necessitès d'un reforç per al seu manteniment.

tradicionalment s'ha situat *Sigarra*. Aquest traçat es realitzaria seguint l'eix format per Vicfred, Conill, St. Martí Sesgueioles i Prats de Rei.

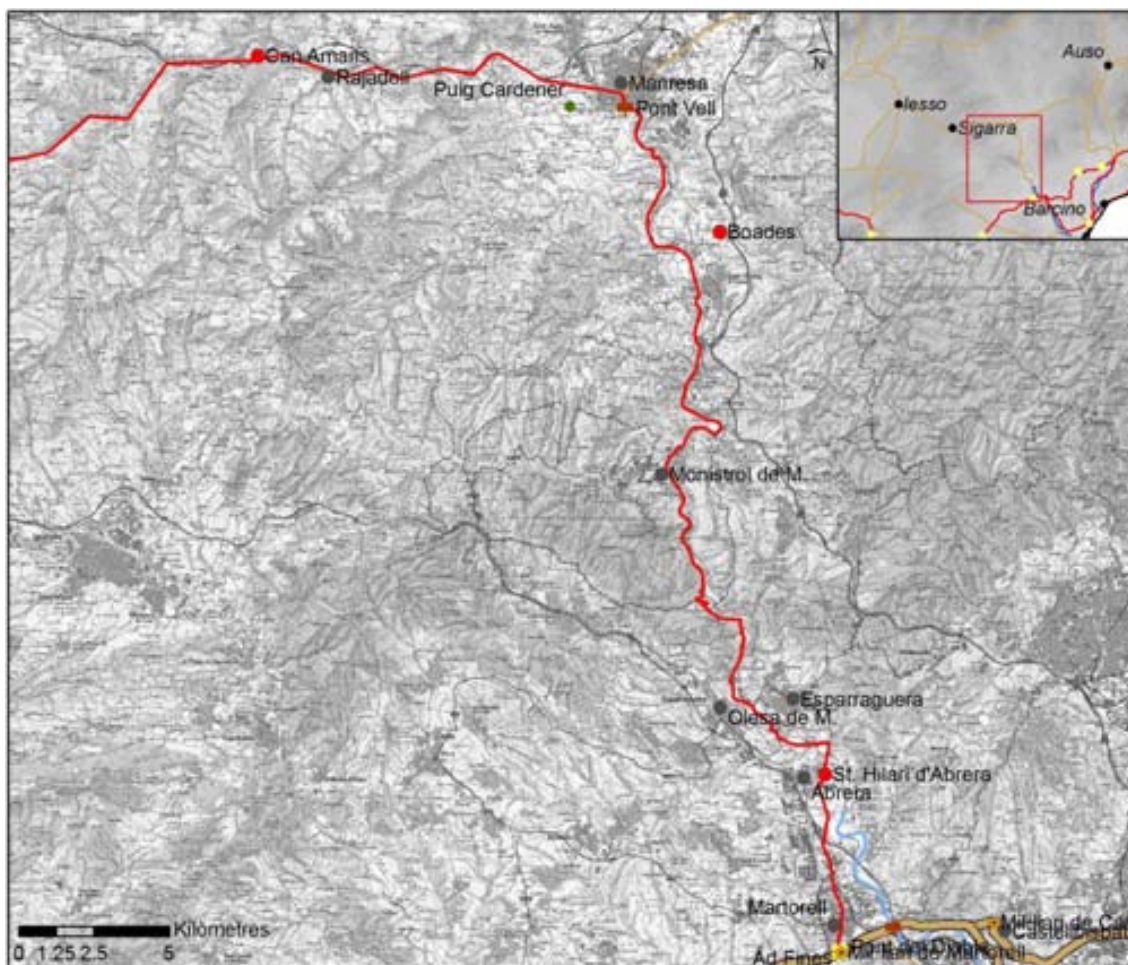


Fig 157. Mapa amb el traçat del tercer tram de la via 24.

Des de *Sigarra* (Prats de Rei), la via aniria a buscar l'actual ciutat de Manresa utilitzant el pas de la riera de Rajardell. La via sortiria de Manresa en direcció sud, seguint sempre la vora dreta del riu Llobregat. Aquest tram de via correspondria aproximadament amb un dels possibles eixos recollits per Vives (2007, 363-367) que sortint del pont del Diable a Martorell es dirigien cap al Nord. D'aquesta manera, la via passaria per Monistrol de Montserrat, Olesa i Abreia, on a l'entorn de l'ermita de St. Hilari es localitzaren les restes d'un assentament rural dels s. I i II dC (Pagès 1983, 136; TIR 1997, 137). Finalment, la via arribaria a comunicar amb la Via Augusta a l'alçada del Pont del Diable.



Fig 158. Transport mitjançant animals d'ungla pel coll de la Maçana. Montserrat (s.XIX)

25 Manresa-*Auso*

Aquest petit tram de via numerat com a via 25, coincidiria amb un eix que comunicaria els territoris de les actuals ciutats de Vic i Manresa. Per a aquest itinerari s'han proposat dues possibilitats, la primera s'acostaria més a l'actual carretera C-25, recorreria els territoris propers a Artés, Avinyó, i Santa Maria d'Oló, on es desviaria d'aquest traçat per dirigir-se a Santa Eulàlia de Riuprimer on va ser localitzat un mil·liari d'època republicana, i arribaria a *Auso* (Vic). El segon itinerari, més meridional, passaria per Navarcles, seguiria la Riera de Calders, fins a aquesta població per dirigir-se a Moià, Collsuspina i Tona (Arias 1977), una altra localitat on s'han localitzat diversos mil·liaris de diverses èpoques. Aquest segon traçat també estaria reforçat per la presumpta importància que Calders, Moià i Collsuspina agafaran en èpoques posteriors, com demostra el Camí Ral que unia Manresa i Vic, documentat ja al s. XII, i que passava per aquests nuclis (Gasol 1984; Bolòs 1991, 409-436; 2004). També quedà recollit fins al punt d'estar recollides en diversos itineraris de personatges antics. A l'alçada de Collsuspina, aquesta via es trobava amb l'eix que des de Granollers es dirigia cap a Sta. Eulàlia de Ronçana [via 18], i a pocs kilòmetres després, a les rodalies de la ciutat de Tona, es connectava amb l'eix que utilitzant la vall del Congost, comunicava *Auso* i Granollers [via 19].

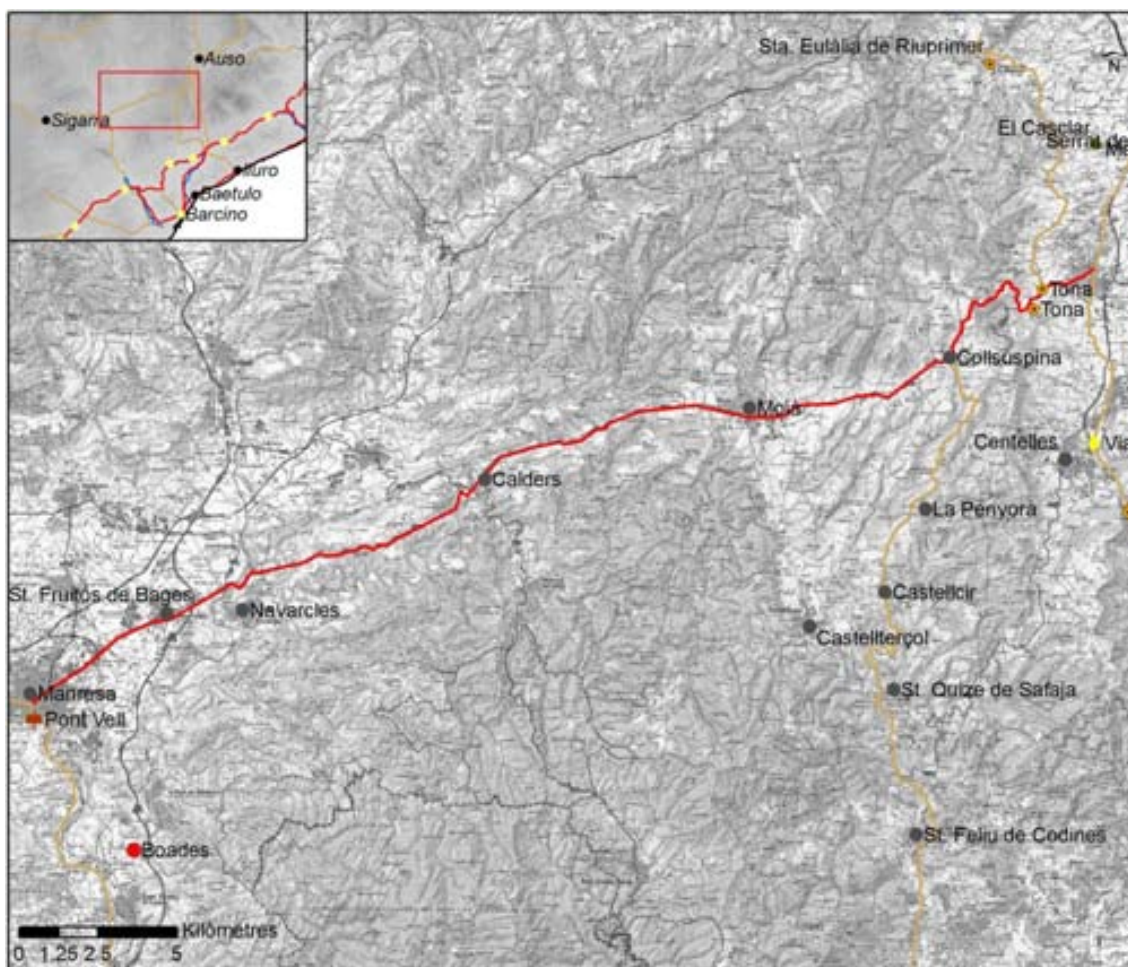


Fig 159. Mapa amb el traçat de la via 25.

26 Ilerda-Ponts-Coll de la Perxa

S'ha catalogat amb el número 26 la via que creuava els Pirineus Centrals seguint la ruta *Ruscinone, Iulia Libica, Ilerda*. El punt d'origen de la via, el trobem a la ciutat de *Ruscinone*, des d'on es dirigia a *Iulia Libica* passant pel Coll de la Perxa, potser un dels enclavaments geogràfics més accessible per creuar aquest pas fronterer¹⁷¹. Tot i no haver-se conservat testimonis escrits de la utilització d'aquesta via durant l'Antiguitat, hi ha entre els investigadors que han treballat el territori (Padró 1982; Rovira i Gasca, 1990) d'aquesta zona la gairebé seguretat d'utilització d'aquesta via per expedicions militars des d'èpoques antigues. Sembla possible que Anníbal (218 aC), Sertori (83-82 aC), Cèsar 49 (aC) o Wamba (672 dC) haguessin estat alguns dels usuaris més destacats d'aquesta via. Pel que fa a l'arqueologia, la localització de trams viaris empedrats, parts

¹⁷¹ J. Padró (1982, 62): "El pas pel Coll de la Perxa és massa fàcil perquè no hagi estat aprofitat pels romans com a comunicació entre les Hispànies i les Gàl·lies".

de pilars de ponts possiblement romans, i fins i tot la localització d'una columna granítica “molt malmesa i informe” catalogada com a mil·liari anepígraf a prop del Coll de la Perxa, han fet pensar en la seva antiguitat, atribuïble possiblement romana. Tot i així, gràcies a les seves característiques geogràfiques, a jaciments com Castellciutat i a les notícies sobre les campanyes militars com les d'Annibal, sembla possible atribuir a aquesta ruta una llarga tradició històrica.

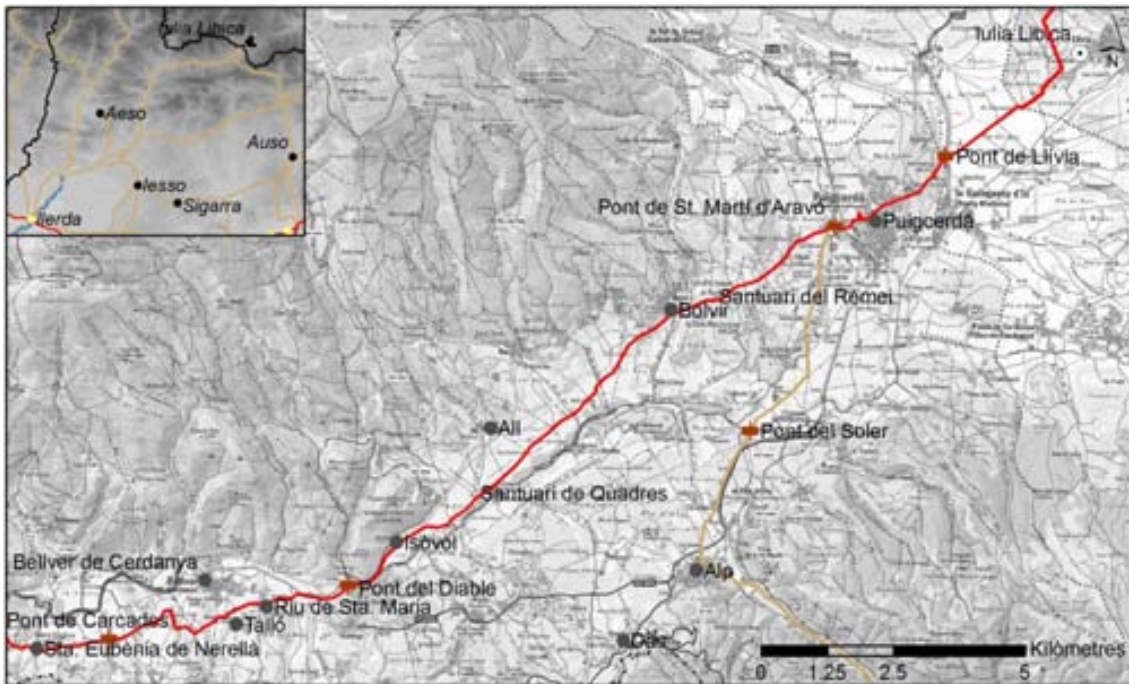


Fig 160. Mapa amb el primer tram de la via 26.

És molt interessant el pas de la via per *Iulia Libica* perquè l'arqueologia ha pogut demostrar com el seu pas no es realitzava per l'interior de la ciutat com es podria suposar, ans al contrari, que la via realitzava el seu recorregut seguint un traçat rectilini allunyat de la ciutat i que es va crear un petit ramal, un *diverticulum*, que les comunicava perpendicularment (Padró 1976; 1982)¹⁷². Una bona part del testimoni arqueològic d'aquest itinerari sembla poder-se seguir gràcies a la conservació de diversos basaments de pont atribuïts a una cronologia romana (Padró 1982). Així, a la sortida de *Iulia Libica*,

¹⁷² Padró (1982), apunta que la via no passava per la ciutat de Llívia, sinó que els constructors romans van construir la via més recta possible, i posteriorment hi construïren un *diverticulum* o camí d'unió entre una ciutat i una via propera. Sobre l'existència d'aquesta via, són diversos els autors que en fan referència, Dupré (1983), en el seu article “La Vallée de l'Ebre et les routes transpyreneennes antiques”, ja fa referència a una via que per les terres occidentals de l'actual Catalunya travessa els Pirineus per la ciutat romana de *Iulia Libica*. Posteriorment, Rovira/Gasca (1990) també en fan una referència expressa al descriure el seu recorregut, i finalment, Padró (1982), hi dedica una part del seu article sobre les vies de comunicació als Pirineus a aquesta via, sobretot a la part que travessa el seu territori objecte d'estudi.

la via es dirigiria cap a Puigcerdà passant pel Pont de Llívia, Puigcerdà i els possibles basaments romans del Pont de St. Martí d'Aravó (Padró 1982, 62).

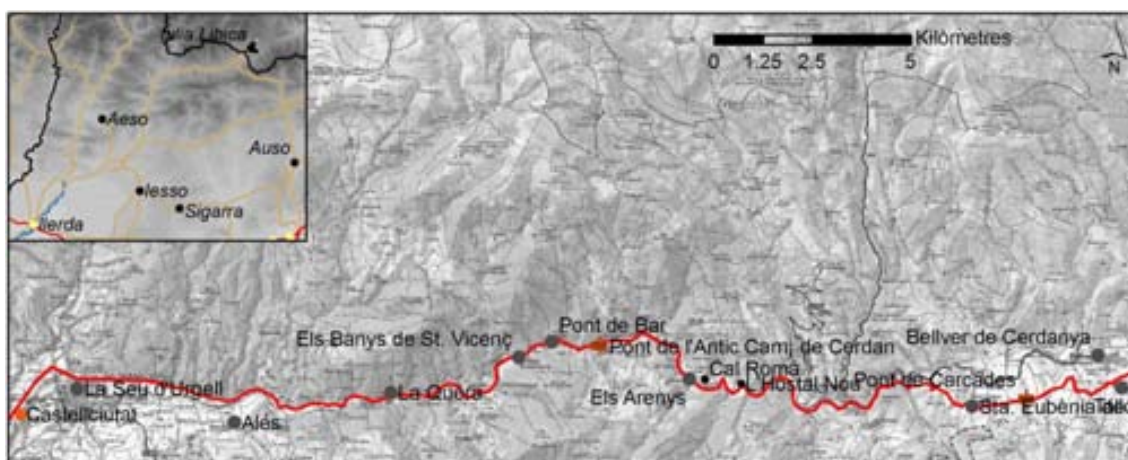


Fig 161. Mapa amb el segon tram de la via 26.

La via continua en la mateixa direcció, passant per davant de l'ermita del Santuari del Remei, per dirigir-se posteriorment cap a Bolvir. La via es dirigeix en un eix força rectilini (evitant així el traçat sinuós de l'actual carretera), cap a les rodalies d'All, passant pel costat del Santuari de Quadres i dirigint-se cap al pas que ofereix l'Estret d'Isòvol. És a l'alçada d'aquesta població que probablement la via coincidiria amb el traçat de la carretera N-260. La via en aquest punt creuaria el riu Segre, per on posteriorment es construiria el Pont del Diable (Padró 1982, 77). A la vessant oriental del riu, la via s'aproximaria a Talló, Sta. Eugènia de Nerellà, i Els Arenys.

A les rodalies d'aquesta última població es localitzen dos topònims interessants, com són l'Hostal Nou (tant pel que fa a la seva funcionalitat, com al fet que potser estar indicant l'existència d'un 'antic' hostal, potser seguint una llarga tradició d'aquest eix viari) i Cal Romà. Aquest traçat, es pot identificar en gran mesura al traçat que el bisbe d'Urgell, Sant Ermengol, al s. XI va manar reparar i construir ponts de pedra on existien ponts de fusta (Batlle 1982, 113-114; Padró 1976, 142; 1982, 77)¹⁷³. Posteriorment, la via es dirigiria cap a Pont de Bar, des d'on seguia en direcció a la Seu d'Urgell per la riba dreta del riu. La via passaria per les actuals poblacions dels Banys de St. Vicenç i per l'hostal de la Quera, i entraria a la Seu pel camí de Cerdanya (Padró

¹⁷³ Exemples d'aquestes obres es poden trobar a l'indret anomenat 'els Tres Ponts' a les gorges d'Organyà i al Pont de Bar, on l'any 1035 va morir Sant Ermengol a les obres de construcció (Padró 1976, 142)

1982, 77). La via continuaria des de la Seu cap a Castellciutat, on es van localitzar restes arqueològiques d'època republicana, seguint a partir d'aquest moment la vall del riu Segre. Així, la via passaria per les proximitats de poblacions com El Pla de St. Tirs, Organyà, El Coll de Nargó i Oliana.

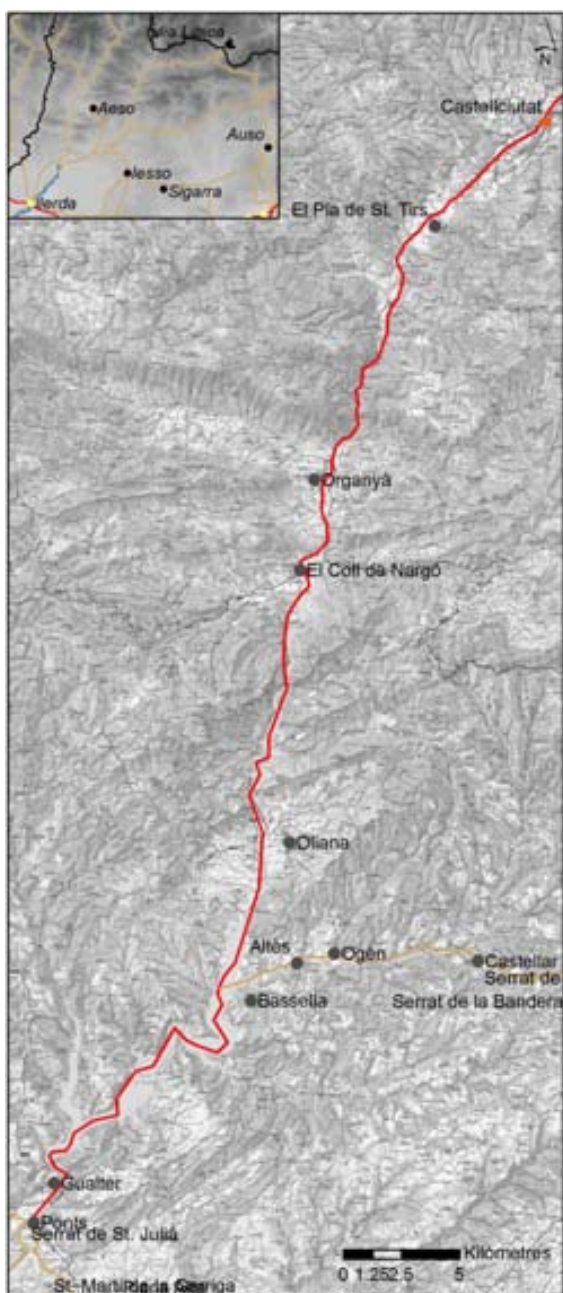


Fig 162. Mapa amb el tercer tram de la via 26.

Uns pocs kilòmetres més al sud, a prop de la població de Bassella, la via coincidiria probablement amb l'eix que des de Ripoll i les terres més orientals es dirigia cap a ponent [Via 23].

A partir, d'aquest moment, la via es dirigiria cap a Ponts seguint possiblement el riu Segre on avui dia es localitza el Pantà de Rialp, des d'on coincidiria amb el traçat de la via que des d'Ilerda es dirigia cap a Ad Fines [via 24].

El seu recorregut coincidiria per tant, amb el proposat en el primer tram de la via 24.

27 Coll de la Perxa-Ripoll

La via catalogada amb el número 27 correspon a una desviació de la via anterior, la via 26 que a la sortida de la població de Puigcerdà es desviaria en direcció a Alp i Das de Cerdanya pel límit septentrional del massís del Cadí-Moixeró per dirigir-se cap a Ripoll. Aquest pas es realitzaria com s'ha comentat separant-se de la via 26 just després

de creuar el pont de St. Martí d'Aravó i dirigint-se cap a Alp i Das, aniria a cercar el pas que ofereix la collada de Toses, en un dels passos naturals més accessibles per realitzar una travessia dels Pirineus cap a la costa. Un dels obstacles més importants amb que es devia trobar aquesta via es trobaria segurament alhora de creuar el riu Segre, donada la seva amplada en la zona més probable en que es creuarien la via i el riu.

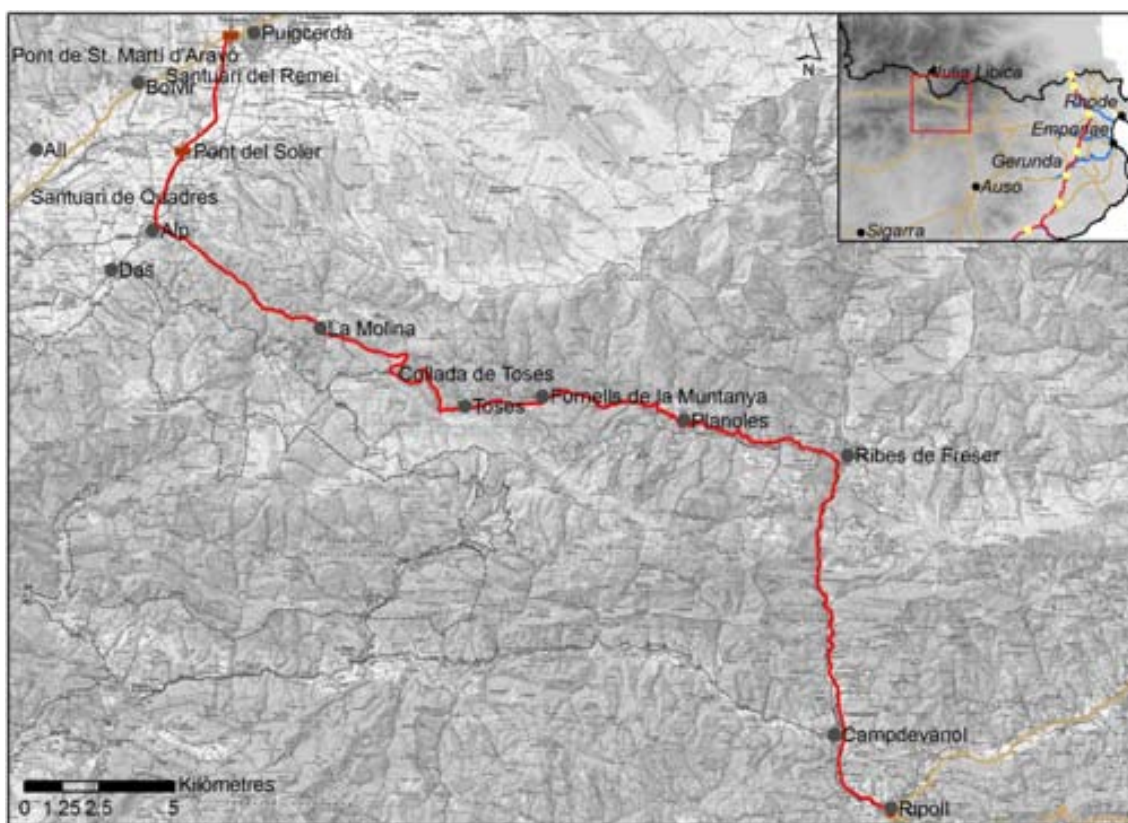


Fig 163. Mapa amb la localització de la via 27.

Padró (1976b) en proposa la localització d'uns basaments de pont possiblement romà sobre el riu Segre a l'alçada de la confluència d'aquest riu amb el riu Querol, on es localitza el Pont de Soler. L'itinerari d'aquesta via seria, per tant, amb el seu origen a la població de Puigcerdà, es dirigiria cap al sud, i abans d'arribar a Das de Cerdanya i a Alp, creuaria el riu Segre pel pont descrit anteriorment, des d'on es dirigiria cap a la Vall de la Molina seguint el riu Alp. A partir de la Molina, la via seguiria probablement un camí proper al torrent de Pletasses per dirigir-se en un itinerari més rectilini per enfilar-se cap al pas de la Collada de Toses realitzant el mateix camí que feien les diligències a principis del s.XX, segons Padró (1976b). A partir d'aquest punt, la via aniria a buscar el Riu Rigard, passant per Toses, Fornells de la Muntanya, i Planoles. Seguidament, la

via es dirigiria seguint el mateix riu cap a Ribes de Fresser, on canviaria la seva direcció per, seguint la vall del Fresser, dirigir-se cap al Sud, buscant Campdevànol i Ripoll.

28 Via Augusta(l'Arboç)-Montblanc

S'ha catalogat com a via 28, un tram de via que travessava el Penedès fins arribar a l'actual terme de Montblanc. Aquesta via ha quedat fossilitzada en el parcel·lari actual segons els estudis arqueomorfològics realitzats per Palet (2003; 2005). Segons Arias (1987), el punt de confluència d'aquesta via amb la Via Augusta es donaria en el municipi de l'Arboç, a 400 metres de la Ràpita en un indret anomenat Can Vies (Arias 1997, 31). Segons aquests estudis, la via antiga coincidiria aproximadament amb el camí de Montblanc a Vilafranca del Penedès, que passa per St. Jaume dels Domenys, la Bisbal del Penedès, Masllorenç, Rodonyà, creuaria el Coll de Lilla i es dirigiria cap a Montblanc. Aquest eix, segurament de llarga tradició històrica, condicionaria l'establiment de la trama centruriada anomenada *trama tarraco IV* (Palet 2005, 214-215).

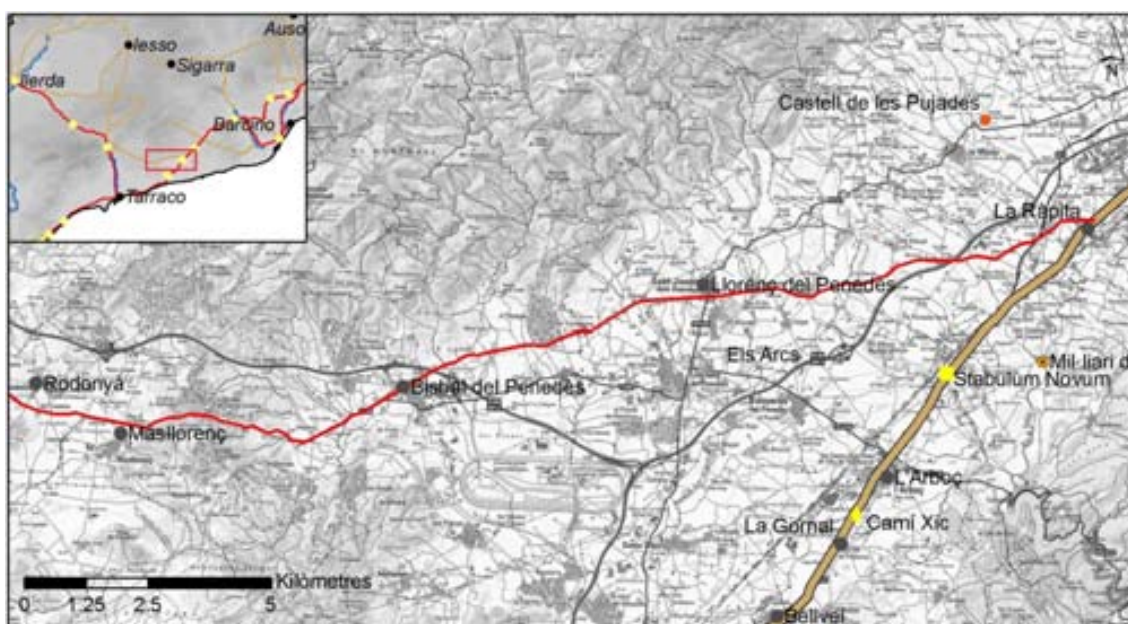


Fig 164. Mapa amb la localització del primer tram de la via 28.

Sembla que aquesta via representaria una desviació o un tram de drecera per a la ruta que provinent del nord-est català o de *Barcino* es dirigia cap a les terres de Ponent, cap a *Ilerda* i segurament cap a *Caesaraugusta*. L'estudi arqueològic del parcel·lari mostra

segons els estudis realitzats per Palet (2003), com aquesta via hauria restat fossilitzada en els camps actuals mostrant, bé el traçat antic o bé les restes difoses del mateix.

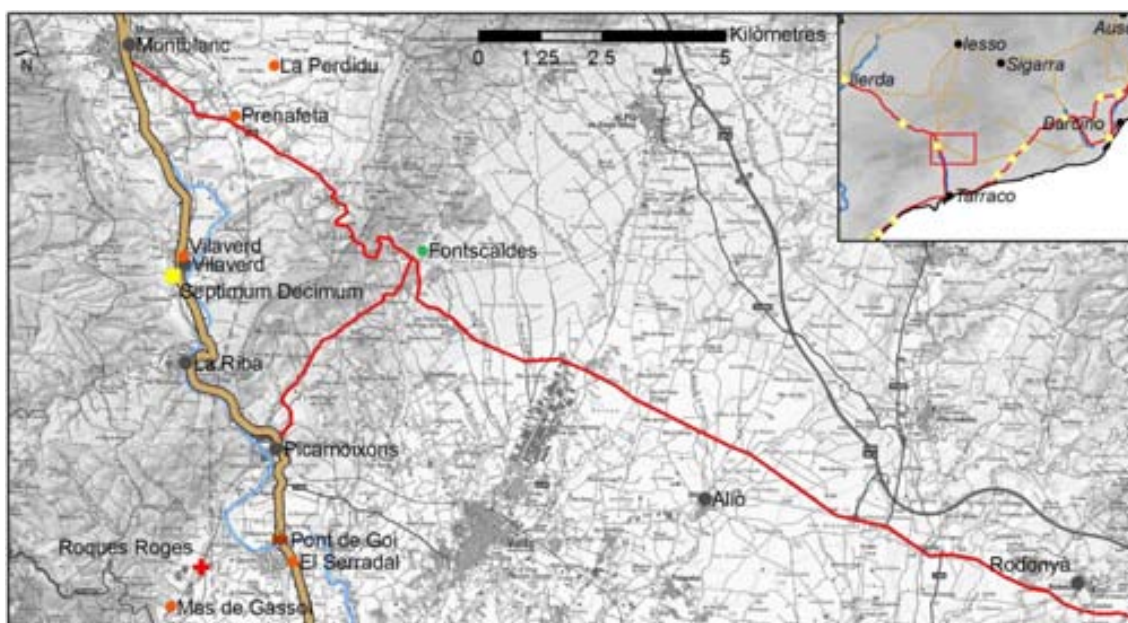


Fig 165. Mapa amb el segon tram de la via 28.

29 Montblanc-Ileso

Amb aquest nombre s'ha catalogat un eix viari que partint de la via '*De Italia in Hispanias a Mediolano...*', a l'alçada de Montblanc (aproximadament on convergia la via 28), es dirigia cap a la ciutat romana de Ileso. La unió d'aquests dos punts ja fou proposat per Pera (1993; 1998), on es proposa un pas entre les terres del Camp de Tarragona i de la plana de la Segarra¹⁷⁴. La via 29 sembla per tant, correspondre a un desviament d'un eix molt més extens que representaria la unió de Tarraco, Ilerda i Caesaraugusta, documentat en fonts clàssiques, com l'Itinerari d'Antoni.

¹⁷⁴ Tot i que en aquest estudi s'opta per descriure una via més recta, en el treball de Pera (1993) es descriu una via que realitza un traçat molt més llarg desviant-se fins a Rocafort de Queralt, i posteriorment seguint la vall del Corb. És possible que la via testimoniada en el mil·liari de Guimerà i en els nombrosos jaciments romans correspongui a un traçat diferent, que no unís poblacions de nord a sud, sinó que transcorregués transversalment (com ho fa la vall del Corb).

Com s'ha comentat anteriorment, sembla que el punt de separació amb aquesta ruta és a l'actual terme de Montblanc¹⁷⁵. Tot i així, el traçat principal que uniria aquests dos territoris sembla força complex. Per una banda, s'ha proposat una possible via (Pera 1993), testimoniada per una bona quantitat de jaciments que uniria aquestes dues poblacions passant per St. Coloma de Queralt, seguint la vall del riu Corb i desviant-se cap al nord a l'alçada de Tàrrega. Per l'altra, també sembla possible l'existència d'un camí (Rodrigo 2007) que seguint el trajecte del Camí Ral d'època moderna que unia aquestes poblacions en línia recta, passaria per Cervera. Tot i aquesta rectitud i l'escurçada de camí que representa en comparació amb la via descrita anteriorment, els forts desnivells que ha de superar aquest traçat, semblen dificultar significativament l'ús d'aquest eix per al transport.

Pel que fa al trajecte més rectilini, és molt possible que des de Montblanc, la via seguís inicialment un trajecte semblant a l'actual C-14, en direcció a Solivella i Belltall. A partir d'aquesta població, la via continuant en un eix força rectilini, es dirigiria cap a Passanant, i cap al municipi de Guimerà on es localitzà un mil·liari, avui perdut, d'època de Claudi (IRC II, 94). Des d'aquest punt, creuant la vall del riu Corb es dirigiria cap a les rodalies de Montornés de Segarra, la Granyera, i passaria per davant de l'ermita de la Mare de Déu del Camí en direcció a Cervera. Seguidament, la via es dirigiria cap a Tarroja de Segarra on es localitza la vil·la dels Vilassos, Bellvé i finalment entraria a la ciutat romana de *Iesso* (Guissona) per la seva vessant meridional.

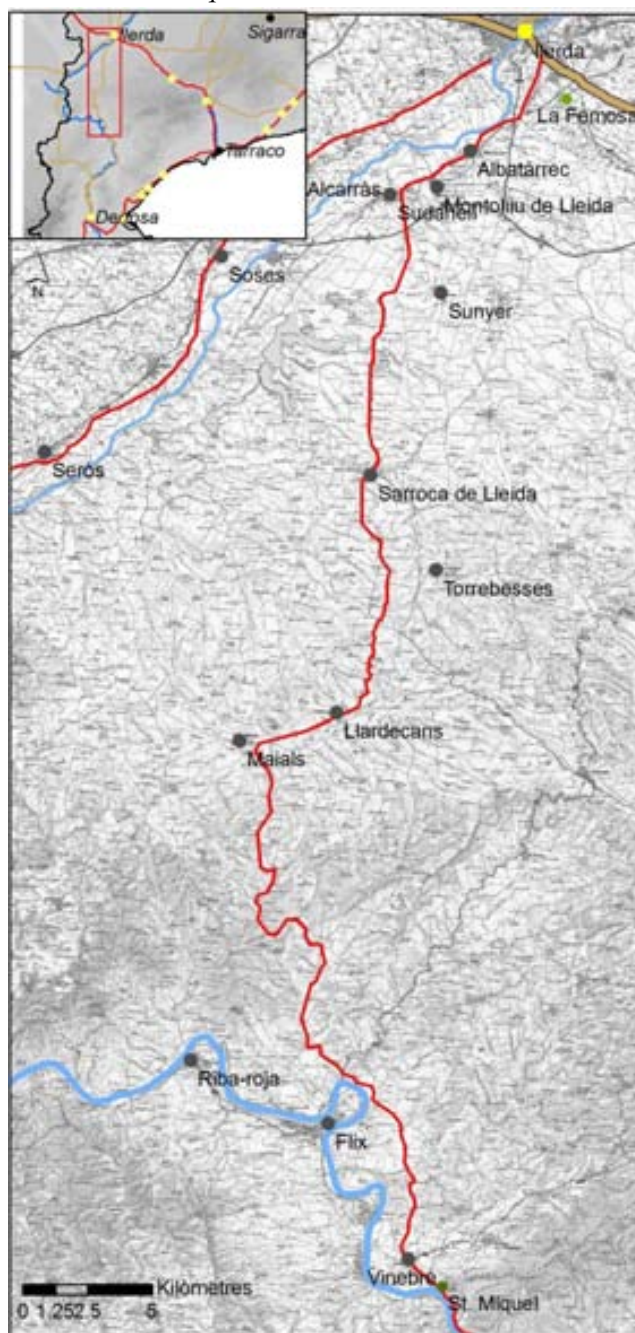
Pel que fa a la segona via [via 29bis], el seu trajecte sortint de Montblanc es dirigiria, evitant les dificultats orogràfiques de la Serra de Tallat. Així, la via es dirigiria cap a Pira, Sarral, passaria a prop de Rocafort de Queralt, Piles de Gaià fins arribar a Sta. Coloma de Queralt. Des d'aquest punt, la via aniria a cercar el pas que ofereix la vall del riu Corb, passant per poblacions com Llorac, fins a prop de la partida dels Palaus, on es localitzà un mil·liari d'època de Claudi. Sembla possible que la via continuaria per la vall del riu Corb fins a la població de Ciutadilla, on es troba el coll de

¹⁷⁵ Segons Pera (1993, 1998), aquesta ruta seguiria la vall fluvial del riu Anguera fins a Sarral i d'allí vers Santa Coloma de Queralt, on començaria la vall del riu Corb fins a Guimerà, on es va localitzar un mil·liari, actualment desaparegut. La localització d'un gran nombre de jaciments d'època romana al llarg de la vall del riu Corb, en fa suposar que el següent pas natural fos el Coll de la Portella, en el terme municipal de Ciutadilla. Seria possible, que en aquest punt de Ciutadilla la via es bifurqués en dos ramals, un en direcció a *Iesso* passant per Tàrrega, i un altre que seguiria la vall del Corb fins a Belianes, on s'han localitzat un important nombre de vil·les romanes que tindrien en aquesta via la seva forma d'exportar els seus productes.

la Portella. Des d'aquest punt, la via es dirigiria cap a Tàrrrega on durant aquest trajecte poden localitzar fins a cinc jaciments d'època romana com Espina A, Espina B, el Vilar, Comavella i Montfaó (Ros 2001, 25). A partir de Tàrrrega, la via es dirigiria seguint una línia força recta fins a Guissona, passant per poblacions com Riudovelles, Concabella, Gra, Sant Martí de la Morana i finalment *Iesso*

30 *Dertosa- Ilerda*

La via que unia les ciutats de *Ilerda* i *Dertosa* seguint la vall del riu Ebre és la via



que s'ha catalogat en aquest treball amb el número 30. La via resultant seria un eix que, en direcció sud – nord, uniria els nuclis de *Dertosa* i *Ilerda* passant per poblacions com, Benifallet, Vinebre i Maials. El gran nombre de jaciments ibèrics que s'adossen al riu xEbre en èpoques prerromanes (Asensio et al. 1996; Diloli 1997; 2000) ja pot estar denotant una forta ocupació del territori i per tant la utilització d'aquests mateixos eixos viaris des d'èpoques molt antigues. Pel que fa al seu trajecte, es creu possible que seguís un traçat paral·lel al riu Ebre, acostant-se en aquells indrets que facilitessin l'establiment d'embarcadors per al transport per l'Ebre, i en alguns casos, allunyant-se del riu per evitar alguns passos massa complicats. D'aquesta manera, segurament la via abandonava *Dertosa* pel seu cantó septentrional, dirigint-se

Fig 167. Mapa amb el primer tram de la via 30.

cap a Bitem i Timenys. Des d'aquí, la via es dirigiria cap a les rodalies del poblat de Riba-roja, des d'on es dirigiria, sempre seguint la riba del riu cap a Benifallet. Posteriorment, seguint un traçat semblant a l'actual carretera C-12, la via s'aproximaria a Bàsquera i Ginestar.



Fig 168. Mapa amb la localització del segon tram de la via 30.

Seguidament, la via es dirigiria cap a Móra la Nova, passant abans pels voltants del poblat ibèric de Castellet de Banyoles. La via es dirigiria després cap a Garcia, en direcció al poblat ibèric de St. Miquel i cap a la població de Vinebre. A partir de Vinebre, la via es començarà a separar del riu Ebre, donat que uns kilòmetres riu amunt comença un dels punts més complexos per continuar per la vessant esquerra del riu. Així, sembla molt probable que a partir d'aquest moment, trobéssim un eix viari que seguint una orientació sud – nord, es dirigís per les terres de l'interior cap a Lleida. Aquesta via, segurament hauria de passar per poblacions com Maials, Sarroca de Lleida o Sudanell.

31 *Dertosa-Calaceit*

S'ha catalogat com a via 31, una via que partint de *Dertosa* es dirigiria cap al sud de la Península, amb la particularitat de que ho feia allunyada de la costa mediterrània, després d'haver seguit durant uns kilòmetres el riu Ebre i desviant-se molt a prop de

Gandesa en direcció a Caseres. Aquesta via partiria de Tortosa i seguint la vessant dreta del riu Ebre, passaria probablement per les poblacions d'Aldover i Xerta, i a l'alçada de Benifallet es desviaria cap a l'interior peninsular, en direcció cap el Pinell. A partir del Pinell, la via es dirigiria cap a Gandesa, i passaria enmig de dos importants jaciments, el Coll del Moro del Borrassquer, on es localitzà un altar dedicat al deu *Seitundus* (Monner 1976, 59) i el Coll del Moro del Calar, un assentament ibèric amb perduració fins l'Alt Imperi (Ferrer 1982, 224-237; Rafel/Blasco 1991, 293-301). A partir de Gandesa, la via es dirigiria cap a les terres de Ponent, en direcció a Caseres i a Calaceit.

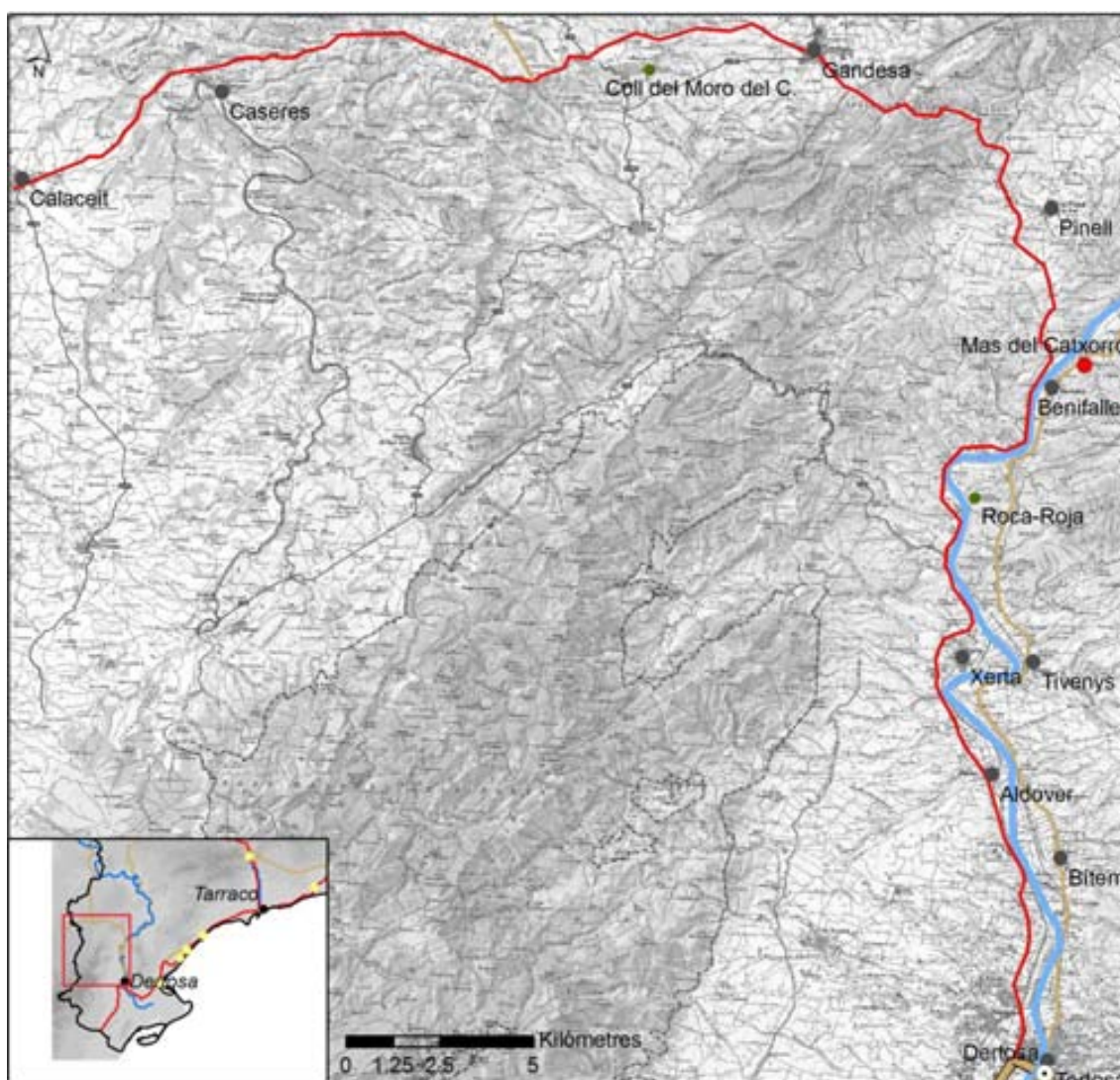


Fig 169. Mapa amb el traçat de la via 31.

32 Gandesa-Ilerda

Amb aquest número 32, hem catalogat una via testimoniada arqueològicament (Arias 1997, 32; Pérez et al. 1997, 567-574; Pérez et al. 1998, 5-16) que uniria les ciutats

de Gandesa i Lleida dins d'un trajecte molt més ampli que estaria relacionant els territoris de *Dertosa* i *Ilerda* per la vessant dreta del riu Ebre. De fet aquesta via es compon principalment de dos grans eixos. Un primer, vincularia la costa catalana al voltant de la desembocadura del riu Ebre amb Massalcoreig, i un segon eix que representaria la via que des de Lleida es dirigia cap al centre peninsular i que també passava per Massalcoreig. Aquest eix viari està documentat per diversos elements arqueològics. En primer lloc, al municipi de Batea s'ha documentat un tram empedrat de via romana d'uns 3 kms que correspon amb l'antic camí de Batea a la Pobla de Massaluca (Pérez et al. 1997, 568). A més, s'hi ha de sumar l'adscripció d'un possible mil·liari a la població de Massalcoreig. També s'hi relaciona la identificació de Mequinensa amb la *Octogesa* que anomena Juli Cèsar (*Civ.* I, 61)¹⁷⁶ quan ens relata la retirada dels generals pompeians l'any 49 aC intentant unir-se amb Varró a la Ulterior (Dupré 1983; Solana 2001, 80). De fet, aquesta ruta representaria una ruta bastant còmoda encara que no la més curta entre Dertosa i Ilerda (Pérez et al. 1997, 569).



Fig 170. Tram empedrat de la via de Batea situat al costat del camí actual (foto: autor)

¹⁷⁶ “Estaba esta ciudad (Octogesa) situada junto al Ebro, distante del campamento XXX m.p. En este punto del río ordenó tender un puente con naves adosadas...”

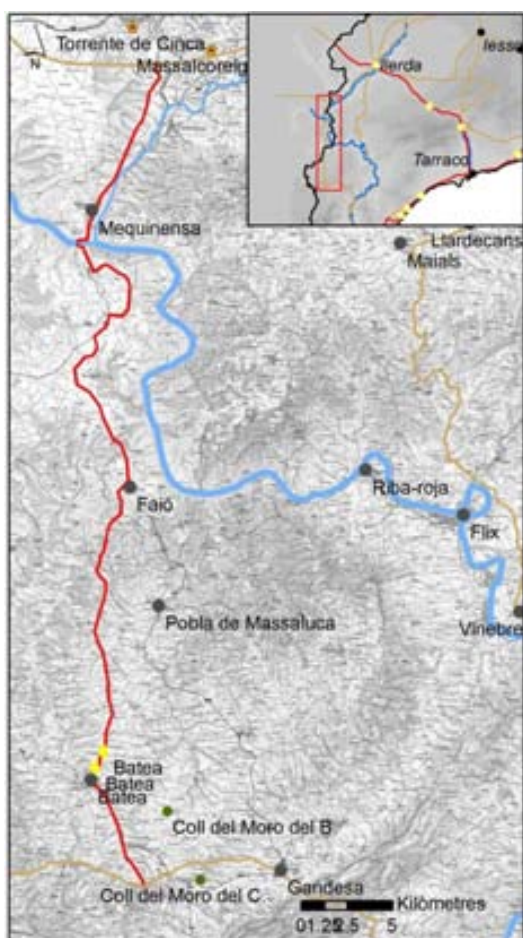


Fig 171. Mapa amb el primer tram de la via 32.

La possible *Octogesa*, que malgrat els problemes de localització d'aquest topònim, actualment es tendeix a situar al voltant de la població de Mequinensa (Solana 2001, 80)¹⁷⁷, ofereix un altre element que ajudaria a confirmar la presència de la via a la vessant esquerra de l'Ebre. Sigui com sigui, des d'aquesta població, la troballa d'un altre tram empedrat sembla confirmar el pas de la via per aquests indrets, i si fos certa la localització del mil·liari a Massalcoreig¹⁷⁸, la via quedaria encara més definida. Finalment, la via passaria a prop de Serós, Soses i Alcarràs, dirigint-se després cap a *Ilerda*.

Pel que fa al seu possible traçat, la via deuria seguir el mateix itinerari entre *Dertosa* i Gandesa que el descrit a la Via 31, i uns kilòmetres després d'aquesta població es desviaria cap al nord en direcció Lleida. El seu pas per les rodalies del nucli de Batea està testimoniats per la troballa l'any 1997 d'un tram de calçada empedrada en direcció nord-sud. Aquesta via sembla indicar una direccionalitat vers la població actual de la Poble de Massaluca, malgrat que segurament uns kilòmetres abans, la via es desviaria acabant per coincidir amb el límit fossilitzat de divisió administrativa entre Catalunya i l'Aragó just abans d'arribar a Faió. A partir de Faió, i ja en terres aragoneses, la via es dirigiria cap a Mequinensa, evitant els diferents elements orogràfics que en dificulten un traçat més

¹⁷⁷ Dupre (1983) la situava a la localitat de Flix, malgrat que actualment es localitza a l'altra banda de la vessant fluvial.

¹⁷⁸ Aquest fet sembla poc probable, o si més no, poc o gens demostrable, ja que aquesta informació es deriva de la localització a partir d'una font escrita en la que se situa aquest mil·liari en les terres de ...

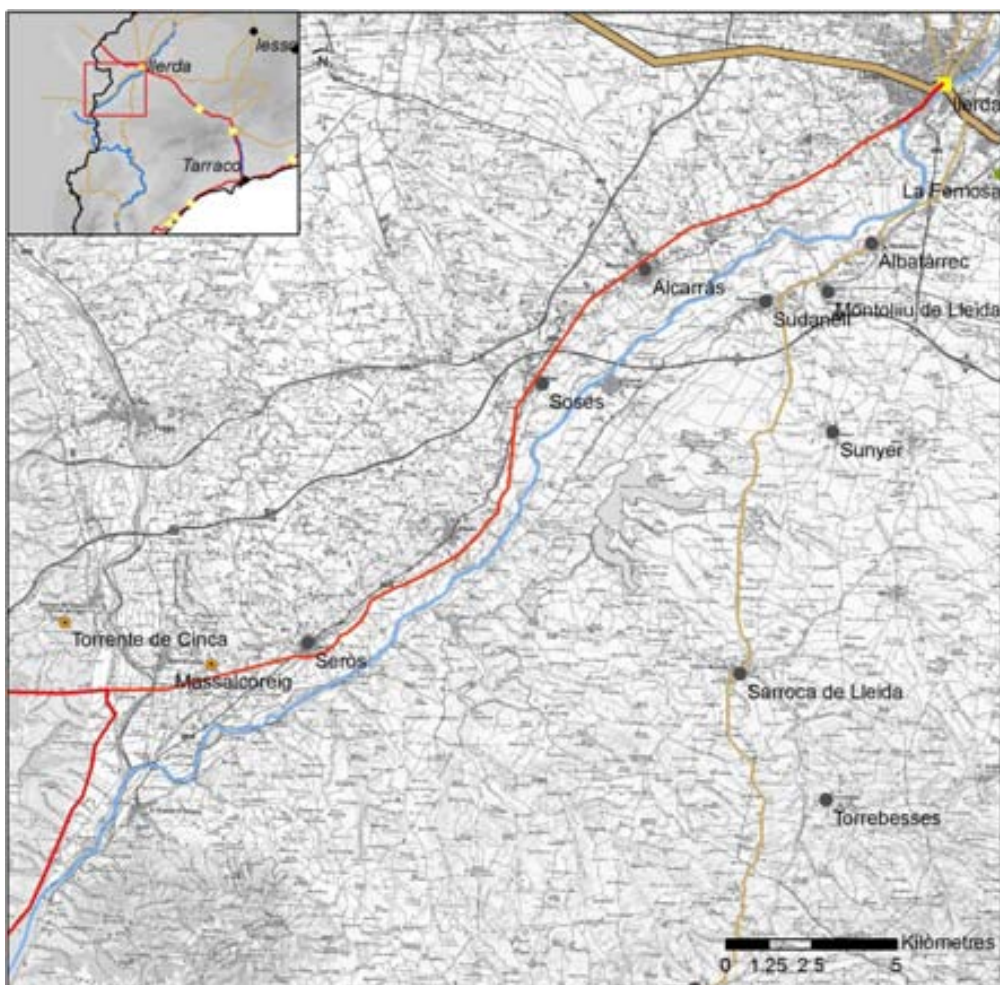


Fig 172. Mapa amb el segon tram de la via 32.

33 Artesa de Segre-*Aesso*

Ja a la vessant oriental dels Pirineus, s'ha catalogat amb el número 33 la via que des de les proximitats de la localitat d'Artesa de Segre, per on passaven també les vies que unien *Iulia Libica*, i *Sigarra* i *Iesso*, amb *Ilerda*, i es dirigia cap a la ciutat romana d'*Aesso*. Via que ja es troba representada a TIR, i que ningú dubta de la seva existència donada la localització arqueològica de restes romanes a Isona i la natural existència d'un eix de comunicació entre aquest nucli amb la resta de nuclis romans de la geografia propera i llunyana. Sí que presenta més dubtes el possible traçat de la via, ja que aquest es podria realitzar tant des d'Artesa de Segre com des de Pont [via 33bis]. Tot i la certesa de l'existència d'una via que vinculés aquesta ciutat amb la xarxa de comunicacions romana, sembla difícil poder establir quin seria el recorregut principal d'aquesta via. El més probable és que la via sorgís de l'encreuament amb la via 24, que comunicava *Iulia Libica* amb *Ilerda*.

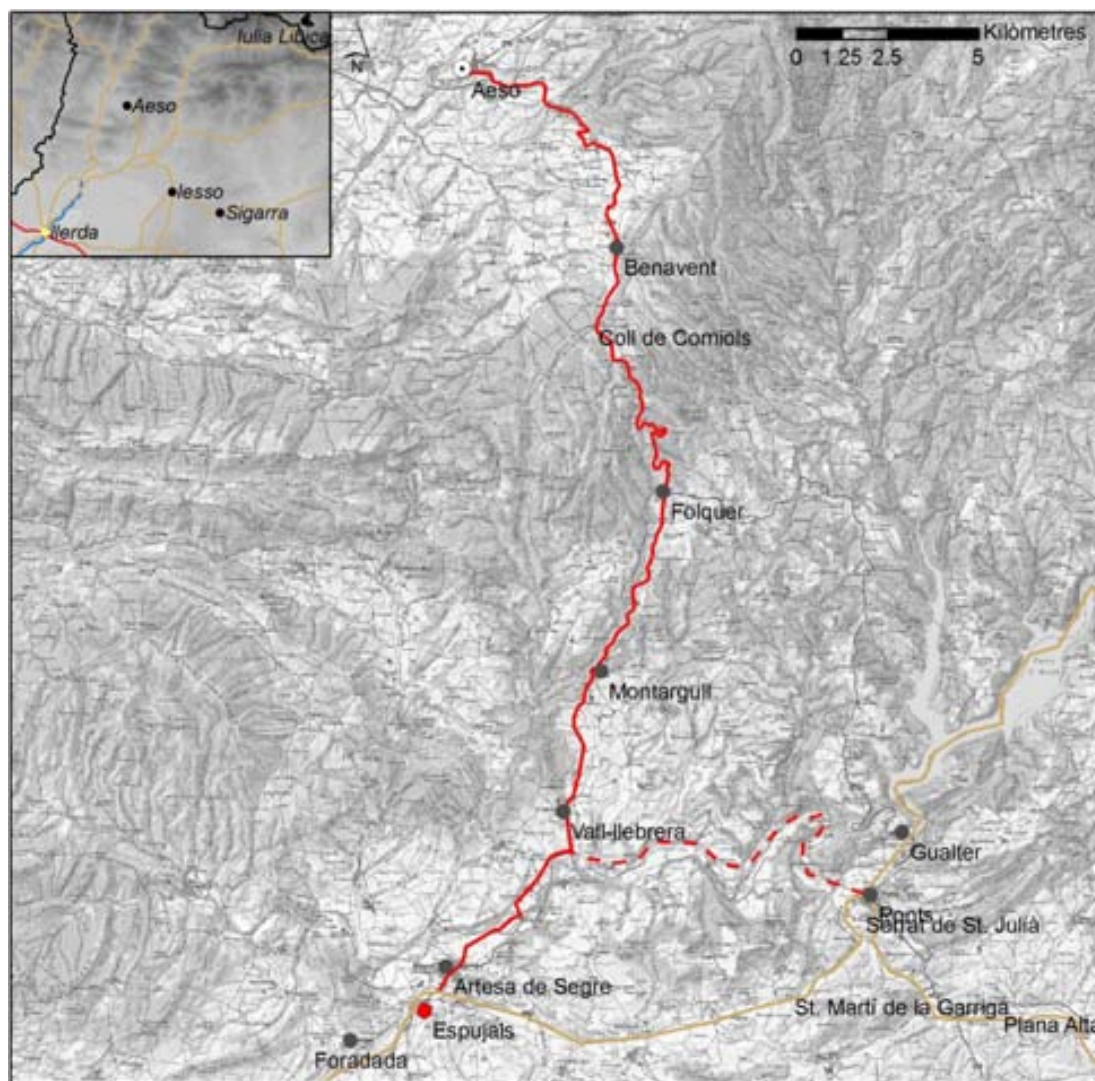


Fig 173. Mapa amb la localització de la via 33.

Des de l'alçada d'Artesa, la via seguiria en un primer moment la vall del riu Segre, per dirigir-se seguidament cap a Vall-llebrera i Montargull seguint un itinerari semblant a l'actual L-512. Posteriorment, la via es dirigiria cap a Folquer, i passant pel Coll de Comiols i per Benavent, la via es dirigiria cap a *Areso* (Isona). De totes maneres, és possible que hagués existit un eix que uniria la població de Ponts amb aquest possible traçat. Aquest segon eix [via 33bis] tindria la seva importància al representar la continuació més directa entre l'eix que provenia d'*Ileso* i *Sigarra* [via 24]. També seria probable que aquesta via tingués una continuació cap al nord després d'haver arribat a Isona. Malgrat que no s'ha recollit en aquest treball, també s'ha tendit a considerar que existiria un eix viari que comunicaria els territoris de la Seu d'Urgell amb *Areso* (Padró 1976b). Tanmateix que també seria probable una comunicació entre la zona d'Isona i la de Tremp, malgrat que actualment no gaudim de suficients probes.

34 Ilerda –Lugdunum Convenarum

Amb el número 34, s'ha catalogat un eix de llarg recorregut que vincularia les ciutats d'Ilerda i de *Lugdunum Convenarum* (St. Bertrand de Comminges) a través dels Pirineus i de la Vall d'Aran (Carreras/De Soto en prema). La relació de *Lugdunum* amb la península ibèrica està refermada per la localització d'un conjunt escultòric datat en època d'August (Picard 1962) en commemoració de la batalla d'*Actium* on apareixen representades dues figures femenines, una representant a Hispània i una altra a la Gàl·lia. Aquest conjunt, fa pensar en la localització d'una ruta que relacionés ambdós territoris i que s'hauria de situar en algun dels diversos passos muntanyosos dels Pirineus.

Però potser l'element més determinant que fa referència a la existència d'aquest eix viari és una inscripció descoberta a *Lugdunum Convenarum* on es descriu la localització d'una *statio* en la que es recaptaven impostos de trànsit (*vectigal XL Galliarum*):

statio splend[idísima]
vectigal(is) XL G[(all(iarum) Lugd(uni)]
Conv(enarum) sub c[ura]... Aug(usti) n(ostri) a Victo[rino? Aug(usti)]
n(ostri) vern(a contrascriptore) restitua [q]u[ae]
[...].lum absumpta f...
CIL XIII 1.255¹⁷⁹



Fig 174. Una de les estàtues representant a *Hispania devicta* que composaven el conjunt escultòric del trofeu (esq.) i *trivium* de St. Bertrand de Comminges (dta.)

¹⁷⁹ Aquesta és una inscripció datada en el Baix Imperi amb posterioritat al govern de Sèptim Sever de la que no s'ha trobat cap equivalent en els Pirineus ibèrics (Pita Mercé 1969; May 1996).

La existència d'aquesta *statio* destinada a la recaptació d'un impost per al trànsit provincial devia significar que els viatgers provenien d'una altra província, en aquest cas la Tarraconense. La localització d'un mil·liari a la sortida de la ciutat en direcció sud i la troballa d'un *trivium*, o nus de camins, a la mateixa població no fan més que refermar la possibilitat de trobar en aquests paratges una via romana en direcció a Hispania.

També la localització de destacaments militars ja des d'època republicana¹⁸⁰, com semblen indicar algunes inscripcions (May 1986), estaria relacionada amb el control del pas terrestre interprovincial així com possiblement en la explotació de la pedrera de St. Beat. De fet, la importància de la pedrera de St. Beat i la continua representació que dels seus materials lapidis que es troben arreu dels Pirineus catalans no fa sinó reforçar encara més aquests possibles eixos de comunicació transpirinencs. La ubicació del seu traçat en els Pirineus septentrionals sembla força sòlida, mentre que el seu pas per terres catalanes és més difícil de seguir amb claredat tot i les troballes de materials romans que s'han trobat (Cots 1997).

Pel que fa al traçat de la via romana, és molt possible que sortint de Lleida, la via es dirigís per la Noguera cap als voltants de la població de l'Albesa, territori on es localitzen diversos assentaments rurals i vil·les com el Romeral o la vil·la d'Albesa. La via seguiria en direcció al jaciment de Cantaperdius i cap a Castelló de Farfanya, per dirigir-se posteriorment cap a Camarasa, on també s'hi localitzà una vil·la romana. A partir d'aquest punt, sembla possible que els condicionants orogràfics vagin marcant de forma molt significativa el seu possible traçat, obligant-la a passar pels congostos que avui conformen el pantà de Camarasa. Posteriorment, la via deuria passar pel pas de Terradets, i es dirigiria cap a les rodalies de Gavet de la Conca, Palau-Noguera i Tremp.

¹⁸⁰ La presència d'un destacament en època baiximperial està totalment documentada a partir del campament de Transquitan i la ubicació d'una *cohorte quingenaria* (Schaad/Soukiassian 1990).

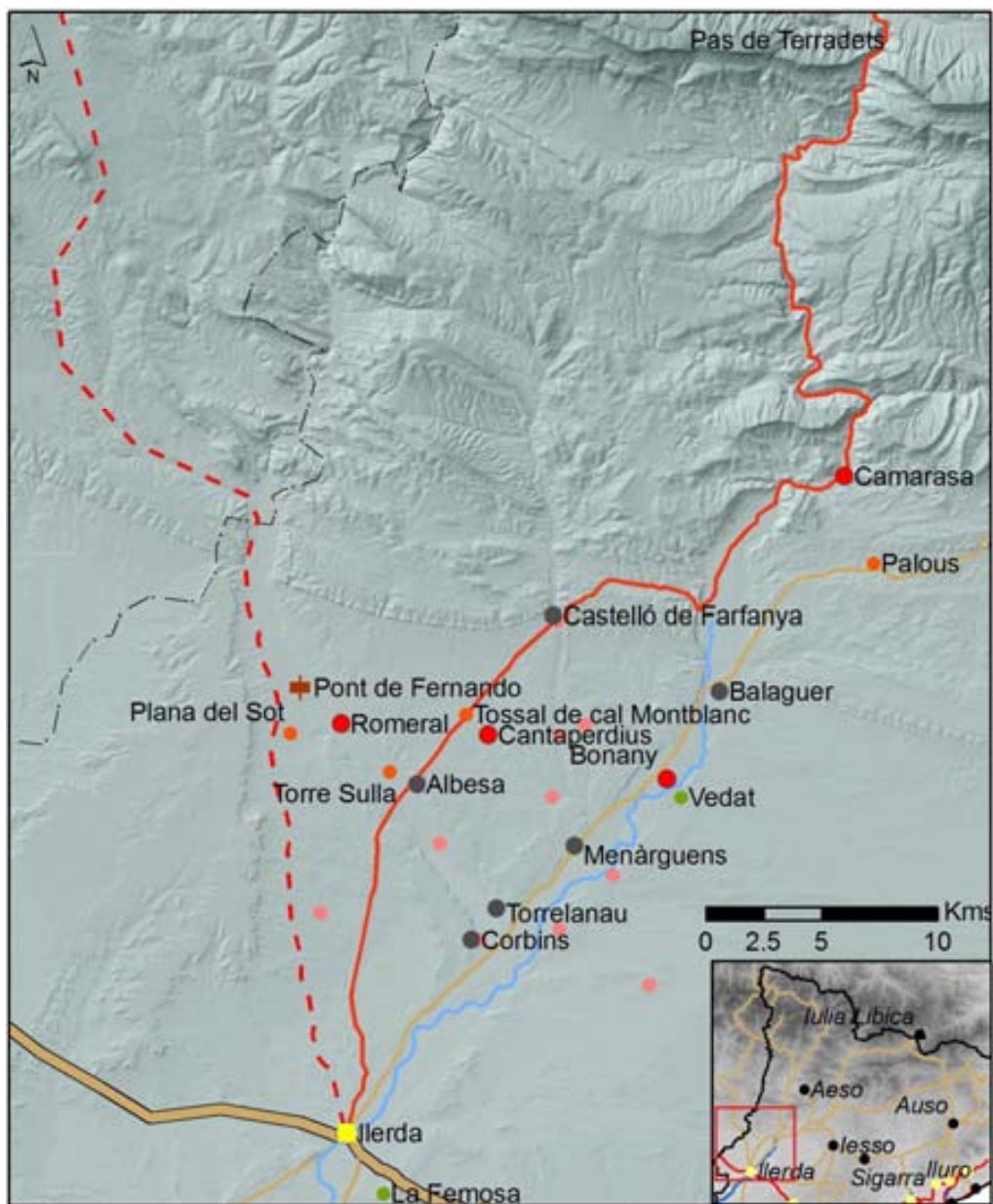


Fig 175. Mapa amb el primer tram de la via 34 i les seves possibles variants.

Als voltants de la Pobla de Segur, possiblement existiria un desviament cap al Pont de Suert, on s'han localitzat diversos jaciments arqueològics d'època romana, com les troballes del campament de Tor o la necròpoli de la Gotarta, i des d'on accedir també a la vall de Boí i a la variant que es trobava als Pirineus Aragonesos. Seguint la vall de la Noguera Ribagorçana, on es troben actualment poblacions com Vilaller, aquest ramal es dirigiria cap a Vielha seguint un trajecte semblant a la carretera A-14.

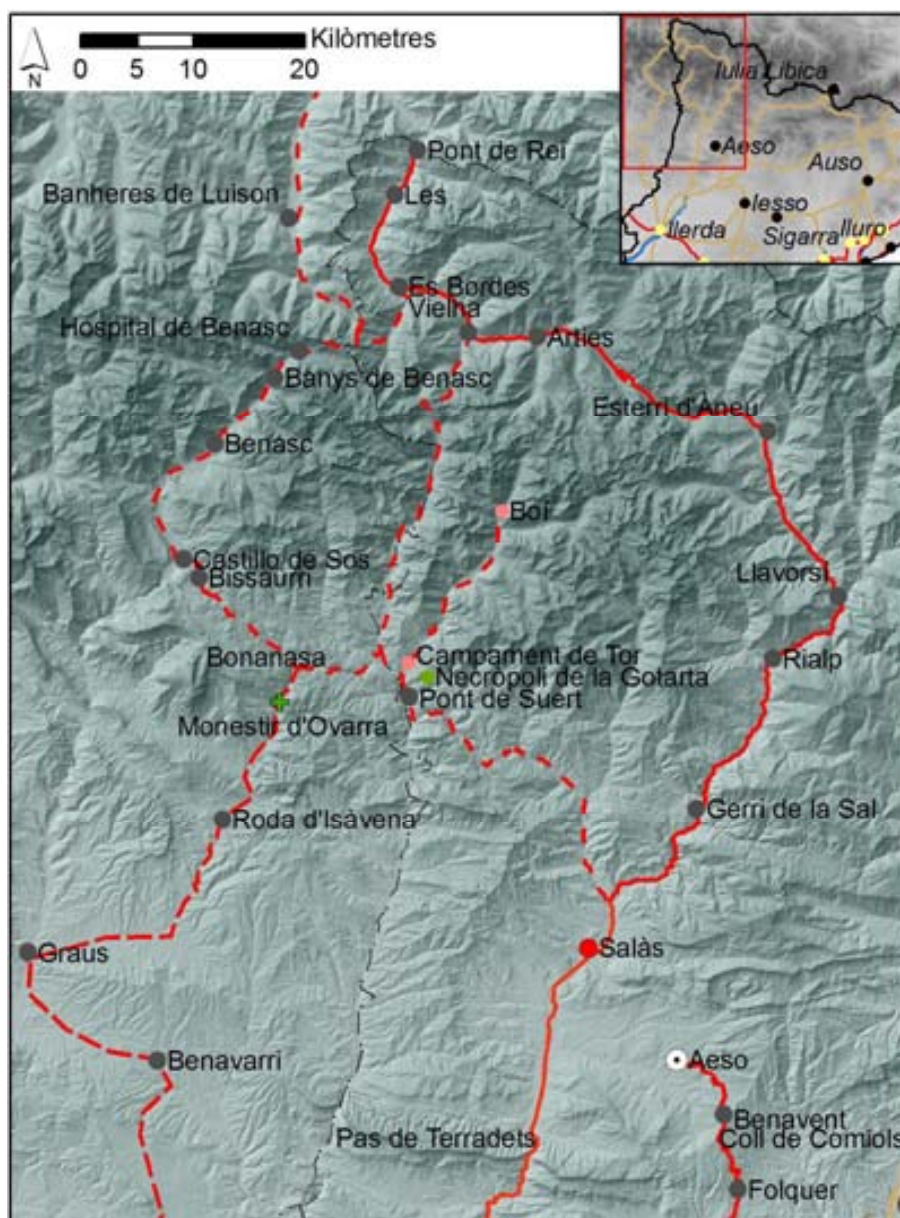


Fig 176. Mapa amb el segon tram de la via 34 i de les seves possibles variants.

És molt possible que a partir de la Pobla de Segur, la via es dirigís cap al nord seguint la vall del Noguera Pallaresa, on es localitzen poblacions com Gerri de la Sal, Rialp, llavorsí o Esterri d'Àneu. La via seguint el port de la Bonaigua es dirigiria cap a Vielha. Creuant la Vall d'Aran, on s'han localitzat diversos troballes d'època romana (Cots 1990) la via continuaria ja en territori de la Gàl·lia en direcció al nucli de *Lugdunum Convenarum* (St. Bertrand de Comminges).

També existiria probablement un altre itinerari entre les poblacions d'Ilerda i *Lugdunum Convenarum* situat en la seva major part en territori aragonès. Aquesta via

aprofitaria els passos, contínuament utilitzats durant l'Edat Mitjana de Benavarri, Graus i Roda d'Isàvena, per on es va situar el monestir d'Ovarra. Aquest eix es comunicaria amb la vessant catalana a través del pas de Bonansa. La via continuaria cap a Bisaurri i Benasc i, podria posteriorment dirigir-se cap a Vielha o bé cap al pas de Banheres de Luison.

Aquests grans eixos que de sud a nord comunicaven les terres de les províncies d'Hispania i Gàl·lia foren assíduament utilitzades en època medieval, on s'hi establiren diversos monestirs i hospitals que servien com a punts d'aturada per als viatgers. De fet, en documents medievals d'aquesta zona datats entre els segles IX i X es menciona com aquestes vies havien estat construïts pels seus avantpassats (CatC-PR, 213) i que podria referir-se a l'època romana (Bolòs 1991).