

1.-Introducció: Les VIES PRINCIPALS DE COMUNICACIÓ ROMANES A HISPANIA.

El primer que cal dir es que no s'ha d'imaginar , el conjunt de les vies romanes de la Península com una xarxa sistemàtica, com tal pensada i conduïda a la fi per les autoritats romanes. En la primera zona de contacte de Roma amb Hispània i en la posterior conquesta foren les vies utilitzades les vies de penetració naturals i les antigues pistes d'origen prehistòric, que van ser acondicionades, d'acord amb les necessitats de cada moment, per prestar el servei al pas dels exercits i a la posterior de l'explotació.

Per això hem de considerar com una de les vies més antigues, propiament romana, el camí que, a través dels Pirineus que portava per la costa mediterrània i l'antic centre fenici de Gades, es la via anomenada Via Herculeia o Augusta, també tenia bifurcacions que arribaven a la zona minera de Sierra Morena i les seues ramificacions per la vall del Guadalquivir. (la explicarem amb major detall en parlar de les vies de comunicació de Catalunya)

En l'època republicana es va acondicionar un camí ja existent que feia la ruta per l'oest peninsular a través de la Lusitània fins les riques fonts d'explotació mineral del nord-oest peninsular, conegut com la Via de la Plata.

Però de fet l'època més rica en quan a la creació de vies fou a l'època d'August, feta al llarg de l'Alt Imperi. La reorganització administrativa de l'Imperi portada a terme per August, va tenir també conseqüències sobre les vies de comunicació, ja que va tripartir Hispània i això va generar que la construcció de vies esdevingués en un assumpte provincial que en les seues directrius generals va tractar d'unir entre si les capitals de província i aquestes amb el centre de l'Imperi, Roma .

Tot això farà que al mapa general de vies romanes es mostra com existeix una comunicació continua a lo largo de tota la costa, que es connexiona a l'interior amb uns punts neuràlgics dels quals irradien altres camins que els comuniquen entre si. Son d'aquests els principals: Emerita Augusta (Merida), Hispalis (Sevilla), Castulo (cerca de Linares) i Corduba, la capital la Baetica, en el sud; Caesaraugusta (Zaragoza) i Pompaelo (Pamplona), en el nord-oest; Asturica Augusta (Astorga), en el nord-oest. Tres d'aquestes rutes eren fetes a través de diferents punts dels Pirineus i connexionaven la xarxa amb la resta de l'Imperi.

La major densitat de comunicacions, lògicament corresponia a la rica i urbanitzada Bètica, on les connexions també trobaven la via Hispalis-Italica, Cordoba i Cadis. Especialment cordoba, com capital, queda ben comunicada amb els principals centres de la província i amb la resta de Hispània a través de les vies que s'estenien cap a Merida, Hispalis, Malaga, i per, Castulo i Sierra Morena, cap a la Via Augusta, es comunicava amb tota la costa mediterrània. Hispalis, per la seva part, contava amb vies a Cordoba, Antequera, Hasta Regia i Gades, Pax Iula, al mateix temps era el principal centre de la gran via occidental que per el nord, a través de Merida, arriba a Asturica , a la Via de la Plata.

Aquest esquelet de vies de comunicació romanes a Hispània, es completarà amb camins públics, i privats que s'interconexionen i que foren el vehicle per on la romanització va poder assolir tota la Península. Totes aquestes vies romanes, van assolir, més tard la base dels camins medievals, d'us general fins ben entrat el segle XIX, i encara més, avui presten serveis com canyades ramaderes, quan moltes de les seues obres de fàbrica no s'han insertat en el servei actiu de la moderna red de carreteres, com es el cas dels ponts d'Acántara, Salamanca, Cordoba o Mèrida.

Els romans quan van entrar a la península, es va entregar molt aviat a la construcció de calçades a la totalitat de l'imperi, algunes d'elles com les del nord, van tenir una finalitat militar, en principi, però molt aviat van esdevenir en artèries de romanització i comerç. A Estrabó (III 155), no se li va escapar

l'importancia de les vies terrestres i marítimes com un factor important de la civilització; ja escriu al referir-se als poblats del nord: Su rudeza y salvajismo no se debe sólo a sus costumbres guerreras, sino también a su alejamiento, pues los caminos terrestres y marítimos que conducen a estas tierras son largos, y esta dificultad de comunicación les ha hecho perder toda sociabilidad y toda humanidad.

Gran part del mediterrani era travesat des de feia temps, per la famosa Via Hercúlea, ja citada per Polibi amb anterioritat a l'any 218 a.c. Aquesta via fou recorreguda per Cèsar, quan va venir de Roma fins Obulco. La via Hercúlea estava en funció del comerç de les explotacions de les mines de Carthago Nova i de les Andaluses. Però aquesta via fou reformada per tal de disminuir-la i ara des de Saetabi, es va dirigir directament a Cástulo (Calzona), ric centre miner a la ratlla de la Bética (Andalusia), i des d'aquí, per Corboda, Astigi (Ècija) i Hispalis (Sevilla) descendí fins a Gades (Cadis), tots aquests importants centres comercials.

Ara parlarem de les vies marítimes romanes a la Península, ja que a pesar de l'existència de la Via Hercúlea, el viatge de Cadis a Tarraco s'efectuava freqüentment per mar, i des de Cadis s'accedia a terra a Narbona i Marsella. Però el que va millorar tot el comerç de la Península de l'interior fou la navegació fluvial. El Betis, era navegable fins passar una mica més de Córdoba, en arribar aquest punt s'havien d'agafar unes barques més petites. També cal destacar que les marismes eren també navegables. Finalment dir que gairabé tots els rius hispanics eren navegables. El Guadiana era navegable com el Mèrida, on es coneix un dels pocs ports fluvials, amb el del Cástulo, de la Península. El tajo era navegable per grans naus de transport fins Moron. El riu Duero era navegable en una distancia de 150 Km, per grans naus, i després ho era amb velers.

La proximitat de la Península Ibèrica a Italia, i les còmodes i barates comunicacions per mar, van obrir en aquesta època, sobretot als centres hispanics del litoral mediterrani i llevantí, una ruta magnífica per poder col·locar els seus rics productes en el primer mercat de l'Univers i això és molt probable que Roma no arribés a mantenir amb cap altre país del món un comerç a l'engròs tan voluminós i tan sostingut com amb Hispania.

2.-LES FONTS QUE ENS PARLEN DE LES VIES ROMANES QUE VAN EXISTIR.

Un dels elements geopolítics de major importància pel coneixement del panorama econòmic-social de la Hispania Antiga el constitueix, sens dubte, la xarxa viària, a través de la qual es va realitzar l'intercanvi d'idees i productes que hauran de transformar per complet l'Espanya indígena cap a la nivellació d'estructures que coneixem amb el nom de romanització. Però si el seu coneixement és de gran interès, el seu estudi, és per contra, molt difícil, per l'impossibilitat de distingir en molts casos un camí romà de l'altre també antic., i per la labor demoledora dels segles. Malgrat això, es pot reconstruir les principals vies de comunicació, les seves direccions i les línies generals del seu traç. Això ho podem saber contrastant sempre tota l'informació que tenim provinent de les fonts antigues, de l'arqueologia, mètodes tècnics moderns, cartografia i fotografia aèria.

Aquestes fonts ens destaquen principalment, l'anomenat Itinerari de Antonino, obra que cal situar-la a començaments del segle III, i en la qual, dintre del contexte general de la red viària, es menciona, trenta i quatre vies de la Península, amb les seves distàncies totals des de el punt de partida al punt final, i les parcials entre Mansio i Mansio, que eren els punts que indicaven jornades de marxa i que servien de lloc de descans i canvi de tir per les cavalleries, marcades en millars de passos (aprox 1481 metres). Altra font utilitzada és l'anomenat Mapamundi de Castorius o Taula Peutingeriana, probablement del segle IV, on es mostren de forma gràfica els principals camins de l'Imperi, però la primera fulla, corresponent a Hispania i Britannia s'han perdut. Però s'ha pogut reconstruir gràcies a una font posterior del segle VII, L'anònim de Ravenna o Ravennate, on es recull fidelment la sèrie de ciutats que en aquest mapa marcava com mansiones de les principals vies. Altra font molt més fiable són les magnífiques obres d'enginyeria que constitueixen els ponts romans, fets per salvar els obstacles

hidrogràfics amb els quals el traçat de les vies ensopegaven, a destacar entre altres el de Merida o el pont de Martorell sobre el Llobregat.

3.-XARXA DE COMUNICACIONS ROMANES A CATALUNYA.

3.1.-Les xarxes terrestres principals.

Les transformacions imposades per la romanització, encara que amb un cert retard respecte a la ciutat, també penetraren gradualment a la ruralia, en bona part mercès al fet que aleshores, per primera vegada, els Països Catalans disposaren de rutes de comunicació estables: les vies romanes. En realitat, la construcció de grans rutes que assegurassin la rapidesa i la seguretat de les comunicacions fou una necessitat de primera hora sentida pels generals romans que havien de traslladar amb rapidesa les forces que conquerien i pacificaven el país. Reduïts els darrers focus de resistència indígena, les vies de comunicació obertes pels enginyers romans perderen llur funció militar i adquirien un paper primordial en la romanització cultural i en la transformació econòmica del territori català. Les vies més importants eren construïdes amb diverses capes de morter i de pedra superposades i amb grans lloses al damunt, i això les feia molt sòlides i resistents al desgast. Les distàncies hi eren marcades per unes columnes anomenades Mil·liars i en les etapes massa llargues hi havia llocs de posta on reposar i canviar les cavalleries.

Però amb tot això no hem de pensar que no hi hagués camins a l'època pre-romana; de camins, n'hi ha hagut sempre des que el poblament es concentrà més o menys en nuclis de població; la creixença romana de semblants nuclis, vells o nous; les majors necessitats de comunicació, comercial, militar, administrativa, dona lloc, especialment durant l'Imperi, a la refecció o novació dels antics camins per convertir-los en vertaderes carreteres empedrades, aptes a la circulació de vehicles rodats. Per això, si bé es tracta de recorreguts ancestrals, d'arrel prehistòrica, la veritat és que els romans foren els primers que els arrenjaren i utilitzaren de manera sistemàtica i programada. Tot això degut al seu objectiu de conquerir, romanitzar i unir tots els seus territoris. També cal dir, que les rutes seguides pels romans són les primeres que es coneixen, ni que sigui a grans trets, gràcies a la ubicació de monuments i restes diverses, com els mil·liars, esmentats anteriorment, i sobretot, per la documentació antiga i medieval que les esmenten.

A Catalunya, eren 3, les vies que assenyalen l'activitat rectora d'August:

1.-> Al llarg de la costa mediterrània, artèria principal de comunicació de Roma amb tot el litoral peninsular, fins a la Bètica i que, venint de Narbona, saltava el Pirineu per entre els massissos que donen pas cap a la Jonquera, Girona, Barcelona (amb les dues rames per l'interior vallesà i pel Maresme), per Martorell, el Penedès, Tarragona i Tortosa, anava cap a Sagunt, i terres valencianes avall.

2.-> Via de penetració a l'interior, que partint de Tarragona es dirigia a Saragossa per Lleida i Osca.

3.-> Via de comunicació per enllaçar directament Barcelona amb Lleida.

Com ja hem destacat el principal eix de comunicacions que vertebrava Catalunya de nord a sud era la Via Augusta o Heraclea, que adaptant-se a l'orografia, recorria tot el país aprofitant les valls fluvials i les depressions i unint els diferents municipis. Habitualment els camins eren careners o de costa mitjana, quan discorrien per zona muntanyenca, evitant així els sots feréstecs de les valls. Aquesta primera gran ruta, segons els fonts clàssics, fou el camí d'Hèrcules, que comunicava, com ja hem dit, Itàlia amb el sud de la Península (Gades). Aquesta mateixa via també rebé el nom de Via Domícia (proconsul que, al segle II a.C, l'arreglà) i de Via Augusta, (per ser August qui també n'emprengué una reforma important). La via Domícia entrava a la península travessant el Pirineu pel coll de Banyuls i després la via Augusta entrava pel port de Portús, com l'actual carretera Nacional II. Totes dues vies

s'unien a la mansio de Iuncaria (Figueres).

La Via Augusta propiament dita, unia Roma i Cadis passant per tota la costa mediterranea. En època de la república aquesta via passava per Girona i tocava Empúries, i a través d'un ramal, seguia pel Vallès i anava directament a Martorell tot travessant el Llobregat pel Pont del Diable (del qual parlarem posteriorment). En temps d'August, i per tal de fer entrar Barcelona dins del sistema de grans comunicacions, es construí un nou ramal de la via que s'endisanva pel Maresme i passava per Mataró, Badalona, etc... A Martorell la via era novament integrada i es dirigia cap a Tarragona, passant per les poblacions actuals de Sant Sadurní d'Anoia, Vilafranca del Penedès, el Vendrell, Coma-ruga, Roda de Berà,... La ciutat de Tarragona i Tortosa eren etapes essencials d'aquesta gran via i després sortia cap a València, passant per Sagunt, Alzira, Xàtiva,... i arribava a Almansa. En aquest tram final la ruta es bifurcava en 2 ramals: un d'ells es dirigia a Andalusia i entrava a la meseta pel port d'Almansa, mentre que l'altre anava cap a Catagena.

Cal dir que d'aquesta via principal que, tot passant en unes comarques per la costa i en altres pel pre-litoral, creuava les terres catalanes de nord a sud, en sortien vies secundàries que s'internaven cap a l'interior.

3.2.- Les vies terrestres secundàries.

Al marge d'aquestes grans arteries, una sèrie d'estrades secundàries comunicava, almenys, les poblacions que feien de cap de ciutat, a destacar entre aquestes; La via que comunicava a Tarragona amb Lleida, considerada Ruta d'accés a la Vall de l'Ebre. A Lleida hi havia una derivació d'aquesta ruta que seguia la vall del Segre i, passant per Ponts, Rialb, Gavarra, Borda del Talustre, Coll de Nargó i Organyà, enfilava el vell camí de la Seu a Puigcerdà per Bolvir; aquesta via, que la documentació altomedieval anomena Strata Ceretana, salvava el riu Querol pel pont romà de Sant Martí d'Aravó, es dirigia cap a Iulia Liviana (Llivia) i, a Infurcatis (Sant Martí dels Forcats), es bifurcava: un ramal s'adreçava cap al Capcir i el Rases, i un altre deixava la Cerdanya pel coll de la Perxa; seguia després el curs de la Tet per terres del Conflent i del Rosselló.

De menys categoria era la Ruta Ausa - Barcino, es a dir, Vic-Barcelona, que en època republicana seguia un traçat alt, per Caldes de Montbui i Moià, i que durant l'Alt imperi ja passava pel Congost. Aquesta via era coneguda com el Camí d'Ausa (en època medieval era dita Strata Francisca). Per últim cal destacar la via que unia Empúries amb Olot passant per Besalú i Banyoles.

3.3.- Els ponts romans a Catalunya.

Els ponts són construccions, dins de les vies de comunicació, els que s'han conservat més difícilment, ja que els punts per creuar el riu han estat habitualment els mateixos en totes les èpoques històriques i això ha fet que se'n hagin fet reparacions i ampliacions freqüents (els afegits i les reconstruccions medievals emmascaren en gran manera la forma primitiva), quan no han estat enderrocats i construïts de nou.

Tot plegat fa que l'antiguitat romana de molts ponts catalans sigui només deduïble a partir de la documentació, que esmenta l'existència de ponts anteriors a l'edat mitjana, i per l'anàlisi d'alguns pilars existents. Majoritàriament els enginyers romans utilitzaven l'arc de mig punt i la calçada era horitzontal. Hi havia sovint tallaaigües a la pilastra central. Un dels més coneguts és el Pont del Diable a Martorell (Baix Llobregat), que formava part de la via Augusta. Encara que hagi estat reconstruït en època medieval, subsisteixen diversos elements antics, com els dos grans pilars de cada banda i, sobretot, un arc triomfal al marge esquerre. S'ha dit que, possiblement, aquest arc impliqui l'existència en aquell punt d'una divinitat administrativa o tribal.

3.4.–Les vies marítimes i els ports catalans romans.

Es evident que les comunicacions terrestres foren molt més ateses pels romans que les marítimes, malgrat que el moviment de vaixells fos molt important; que ho era, ho demostra el gran nombre de descobriments submarins, de restes naufragades, en les nostres costes, que es fan cada dia; que fou negligit, ho testifica la manca de ports artificials en elles. En el nostre litoral, els romans se serviren dels ports naturals aproximadament propicis; a Tarragona degueren construir-hi un moll de protecció; a Tortosa, el fet de trobar-se riu endins, el proporcionaria un atracament, sino més còmode, més segur.

Per tant es lògic pensar que les grans ciutats costaneres devien tenir unes instal·lacions portuàries (Barcino, Tarraco, Baetulo, Iluro,...), la veritat es que no tenim restes materials que ens ho confirmin i que ens n'indiquin el lloc exacte. Per ara les úniques restes d'una certa magnitud són les d'Emporion. Allà hi ha un espectacular espigó, a tocar de la platja, i al costat de la Neapolis. Devia tancar i protegir el port del perillós vent del Llevant. Actualment, es conserven un mur d'uns 80 metres de llargària per 6 metres d'ample i 7 metres d'alçària, que dagueix l'eix nord-sud. L'anima interior es construïda amb pedres petites i mitjanes, així com trossos de ceràmica i ànfores que completen el reompliment. La datació del port d'Empúries, es la segona meitat del segle II a.C. Primera meitat del I a.C i està relacionat amb la fundació colonial romana.

El port s'anà colgant de sorra al-luvial del riu Fluvià fins a unir la terra ferma, la Neapolis, amb el turó de Sant Martí. Les darreres investigacions semblen ccedir-li un paper important en època republicana, quan el comerç provinent d'Itàlia passava per aquí i el port emporità actuava com a redistribuidor. Aquest paper el perd a l'Alt Imperi quan les rutes comercials són molt més complexes i variades, amb moviments provinents alhora del sud peninsular i d'arreu de la Mediterrània. Aleshores altres ports com el de Narbona, li prenen el relleu. Aquesta perduda de protagonisme serà definitiva fins a la decadència de la ciutat. Com a molts als segles I i II fou un port secundari on anaven a parar els vaixells de pas i s'hi desembarcaven els productes d'ús local o comercialitzables terra endins.

No podem oblidar altres troballes d'embarcacions, com per exemple les de Clota (L'Escala, Alt Empordà) i el delta del Llobregat (Gavà i Castelldefels), que ens indiquen que no sempre cal pensar en construccions portuàries més o menys fermes, sino que sovint s'ancorava en indrets propicis, però preparats mínimament, propers així sí a nuclis comercials importants.

3.5.–Restes arqueològiques a Catalunya: La polèmica, que demostren?

Les restes que ens han pervingut, són poques, i per això la qüestió del pas concret per un indret no deixa de ser sovint un viure d'hipòtesis més que no pas de concrecions. És difícil trobar trams segurs – amb murs de contenció de les terres a ambdós costats i enllorats – i normalment quan se sap amb seguretat el lloc per on passava la via és difícil d'escartir-ne la veritable antiguitat, perquè els camins han estat arranats en el decurs dels temps, de manera que no sabem si són restes romanes o medievals o fins i tot més modernes encara.

De tota manera, entre les restes fins ara identificades, volem esmentar, les restes de Sant Morí (Alt Camp) – on trobem unes roderes en un codina natural –, la via del Capsacosta – que després serà el camí ral de Besalú a Camprodon i relacionable amb el sector miner –, l'Estrada (Alt Empordà) i el mur de contenció del Congost (Seva, Osona).

Altra font que ens ha arribat han sigut els Mil·liars, que són fites verticals de pedra, que assenyalaven la distància en milles des de l'origen, la data de construcció, les reparacions i el nom de l'emperador o dels cònsols que l'encarregaven. Hi ha varis exemplars com pot ser el de Sarrià de Ter (D'època de Màximí, anys 235–238), Palau Sacosta (De Constantí II, 268–270, i de Teodosi als anys 379–395), el que aquests dos emperadors romans siguin de l'època tardana sembla desmentir la idea de que la xarxa viària no és

objecte de reconstruccions a partir de la crisi del segle III. També trobem a Santa Eulalia de Ronçana i dos a Tona (un mutil-lat i un altre del proconsul republicà Manni Segi, 124 a.C). A la via de Vic – Barcelona , pel Congost, els testimonis son més abundants, a destacar 6 al Molí de les Canes (Aiguafreda) i un altre a l'Albanell (Vic), i son majoritariament d'època baix-imperial.

3.5.–Conclusions: Impacte de les vies romanes a Catalunya.

Tots aquests camins ja no deixaren d'usar-se després. Fou llur cura que s'anà abandonant, fins al moment en què serien substituïts per les modernes carreteres, que, en bona part, segueixen el mateix traç: i saixò perquè era l'imposat per la geografia del país, puix que els primitius pobladors ja tenien un sentit topogràfic molt agut. En aquest sentit, els romans no innoven, però renoven, i amb una renovació a fons, construeixen ponts (el de Martorell, o el de Lleida, encara que no se'n conservin restes materials). Les distàncies son marcades amb fites mil·liars, empedren la calçada per resistir la circulació rodada en els trams on és prou intensa, i es fan hostals-parades en els llocs convenients. També redacten itineraris i dibuixen plantes de distribució, precedents llunys de les nostres guies i els mapes que avui fem servir per a córrer món.

Des de la via Augusta fins als simples camins rurals, un seguit de rutes de distintes categories i d'origen diversos – camins prehistòrics i vies romanes – conbria com una xarxa totes les terres catalanes. En facilitar més que mai la comunicació entre pobles i comarques, aquesta infraestructura viària del temps de la romanització hagué de contribuir poderosament a la superació de les velles rivalitats i a l'inici de la unificació del país. També, en posar en comunicació les ciutats amb el camp, les vies romanes foren de retruc un instrument fonamental de romanització de la ruralia catalana d'aquests moments.

4.– BIBLIOGRAFIA:

4.1.– Bibliografia Llibres.

–DAURA, Antoni i SANCHEZ, Eduard: *Introducció a l'arqueologia de Catalunya, Prehistòria i Antiguitat*, Ed.Teide,Barcelona,1993

–D.D.A.A: *Historia dels Països Catalans*. Vol.I ,Ed.Edhasa,Barcelona,1982.

–D'ABADAL, Ramon: *Els precedents antics a la Historia de Catalunya*, Ed. Selecta, Col·lecció Antílop,Barcelona (2ªEdició)1984

–CASAS, J: *Vias romanas en Cataluña* a Revista de Arqueologia núm. 7, Madrid, 1981, págs.39–60.

–TOVAR, A i BLAZQUEZ J.M: *Historia de la Hispania Romana*, Alianza Editorial,Madrid, 1975.

4.2.– Bibliografia Mapes.

–D.D.A.A. Atlas Histórico .Enciclopedia Laurosse.. Ed.Planeta

–ATLAS DE CATALUNYA Geogràfic,Econòmic i Històric, Ed.Diàfora S.A,1974

–ATLAS DE HISTORIA UNIVERSAL Y DE ESPAÑA Edades antigua y media, Ed.Vicens Vives, Barcelona,1992