

FRANCESC BUSQUETS i COSTA

La via de Parpers: passat, present i futur

La Via de Parpers

El jaciment arqueològic de la Via Romana de Parpers es troba situat a la part nord del terme municipal d'Argenton (Maresme), entre les coordenades geogràfiques 6° 02' 90"- 04' de longitud i 41° 34' 35"- 34' 90" de latitud. En el cadastre la Via està referenciada en la divisòria entre els polígons 13 i 14, corresponents a les antigues propietats de Can Tubau i de Can Carreras, actualment ambdues propietat de Can Navas.

Els orígens d'aquest antic camí cal cercar-los en l'època romana, quan serví per comunicar el tram de la Via Augusta que passava per la costa (Maresme) i la que circulava més a l'interior (Vallès). També devia connectar dos *municipia* romans: *Iluro* (l'actual Mataró) i *Aquae Calidae* (l'actual Caldes de Montbui).

Desconeixem la data exacta de la seva construcció, però existeix un element arqueològic que ens informa de la seva existència en el segle II aC. Es tracta d'un miliari trobat a Santa Eulàlia de Ronçana (Vallès Oriental) en el que s'hi pot llegir el nom *MV Sergius*, identificat com el Cònsul romà que a l'any 120 dC. governava la *Hispania Citerior*. A més d'aquest nom, també hi ha inscrita la indicació "XXI" milles romanes, que equivalen, més o menys, a la distància que hi ha des del lloc de la troballa fins a Mataró.

Aquesta Via va continuar utilitzant-se fins a finals del segle XIX, amb totes les tasques de reparació que això comportà. I va entrar en desús definitivament quan es construí la carretera C-1415 (Mataró-Granollers).

El tram de Via que encara conserva restes d'obres d'enginyeria discorre des d'uns 200 metres abans d'arribar al Coll de Parpers (327 m snm), per la banda d'Argenton, fins a la propietat "Bell Racó" prop de la riera de Pins. Conserva, doncs, un recorregut d'uns 1.000 metres amb un desnivell absolut de 125 metres. El pendent va augmentant conforme la Via va ascendint cap al cim, iniciant-se amb desnivells del 8% i assolint fins al 10%.

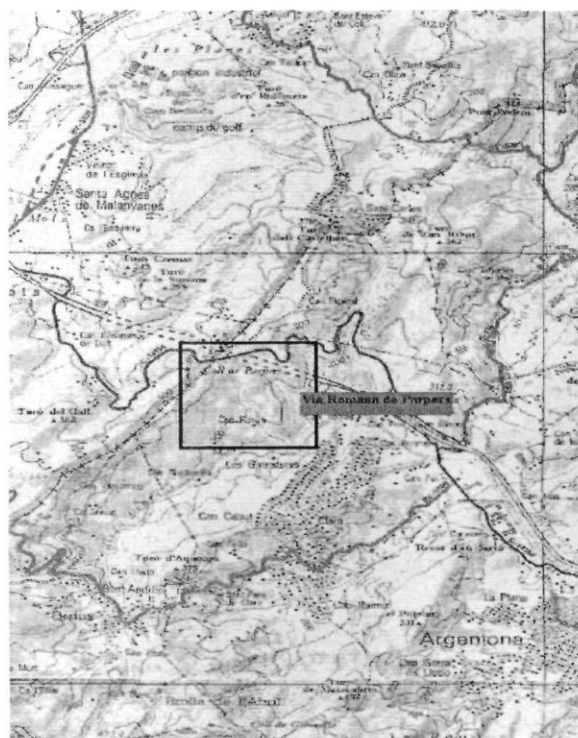
Al llarg de tot aquest tram es conserven encara nombroses restes dels murs de contenció que sostenien la calçada, bastits amb una sòlida mamposteria. També s'hi localitzen deu contraforts de secció triangular i planta rectangular, que aguantaven aquests murs de contenció (un d'ells té la particularitat d'ésser interior).

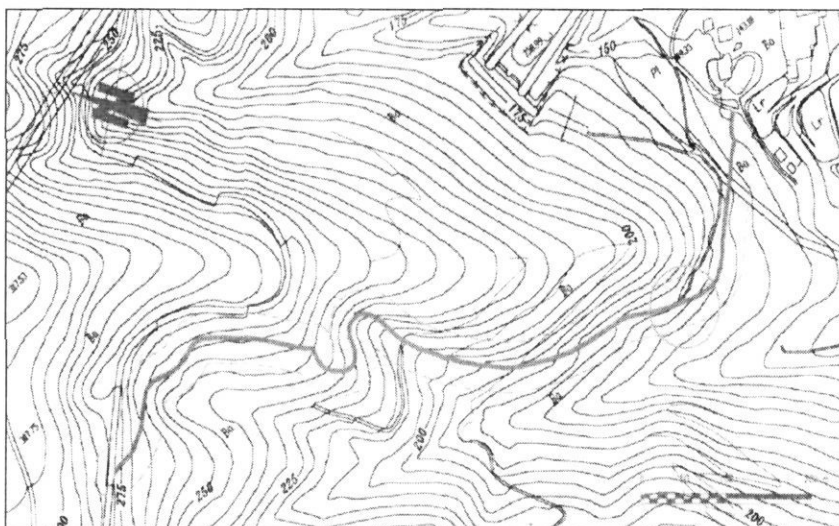
El paviment de la Via ha anat desapareixent, no preservant-se en cap indret. Ara bé cal suposar que utilitzava el mateix sòl natural (sauló), que l'erosió natural ha anat degradant i rebaixant (en algun punt existeixen solcs de fins a 3 metres de profunditat).

El que sí que s'han conservat han estat les restes de vint-i-un desguassos o clavegueres subterrànies, de forma rectangular i mida

variable. En alguns dels murs de contenció, s'hi poden observar, damunt del seu coronament, pilons guarda-rodes de secció cònica i d'una alçada d'un metre. En total se'n conserven vint-i-tres. L'amplada mitjana que s'observa a la Via de Parpers és d'uns 5-5'50 metres.

Quant a les obres de fàbrica, en aquest tram existeixen dos ponts. Un salva el Fons de la Gallega i l'altra un petit rierol. Ambdós presenten les mateixes característiques constructives i són d'un sol ull. Sembla ser que en algun moment indeterminat durant els segles XVI-XVII, les voltes d'aquests ponts s'enfonsaren i un d'ells (el de més al nord) fou eliminat, l'altre va ser reparat.





Història de les investigacions

Aquest antic camí, un dels més importants que es conserva a Catalunya d'època romana, ha estat estudiat des de finals del s.XIX per diferents autors. Les primeres notícies que es tenen de la documentació d'aquesta via daten de 1887 i 1891 amb estudis de Josep M. Pellicer i de l'historiador argentoní Francesc Carreres i Candi. En les publicacions d'aquests dos autors es fa una descripció dels elements arquitectònics (obres d'enginyeria) que es documenten dins el traçat d'aquest camí (murs de contenció, clavegueram, guarda-rodes, contraforts, ponts...).

Autors posteriors com Serra Ràfols, J.C., 1928; Albert, E., 1948; Ribas M., 1952, basant-se en les publicacions del segle XIX descriuen aquests elements i desenvolupen els seus estudis situant els orígens d'aquest antic camí en l'època romana, quan serví per comunicar el tram de la Via Augusta que passava per la costa (Maresme) i la que circulava més a l'interior (Vallès). També devia connectar dos *municipia* romans: *Iluro* (l'actual Mataró) i *Aquae Calidae* (l'actual Caldes de Montbui).

A principis dels anys 70, la sec-

ció arqueològica del Museu de Mataró, dugué a terme un aixecament topogràfic d'aquestes restes. Els resultats d'aquesta actuació arqueològica es publicaren en diferents articles signats per Batista R., 1974 i Bonamusa J., 1978. En ambdós articles es feia esment de l'estat en què es trobaven les restes de la via i es plantejà la problemàtica de la seva conservació.

A mitjans dels anys 90 des del Servei d'Arqueologia de la Generalitat de Catalunya es realitzà un nou aixecament amb la intenció de tramitar l'expedient de declaració de Bé Cultural d'Interès Nacional, segons disposava la llei 9/1993 del patrimoni cultural català. D'aquesta manera l'any 1994 la via romana de Parpers fou incoada com a Bé Cultural d'Interès Nacional i es marcà un entorn de protecció al voltant de la via.

Darreres intervencions arqueològiques

A l'any 2.000 arran de l'elaboració del Projecte Tècnic de l'obra del Gasoducte La Roca del Vallès (Vallès Oriental) - Argentona (El Maresme) realitzat per l'empresa GAS NATURAL SGD, S.A., el Servei d'Arqueologia del Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya va demanar un estu-

di específic sobre l'afectació d'aquesta obra al jaciment arqueològic Via Romana de Parpers (Argentona, El Maresme). GAS NATURAL SGD, S.A., encarregà les tasques de redacció d'aquest informe arqueològic a l'empresa ATICS, S.L.

La necessitat de redactar aquest estudi específic venia justificada pel fet que aquest jaciment arqueològic gaudeix, com ja hem esmentat anteriorment, de la màxima categoria de protecció que especifica la Llei 9/1993 del Patrimoni Cultural Català, és a dir, Bé Cultural d'Interès Nacional en la categoria de Monument Històric (A-R-I-55-0000168 / R-13-1-1983 / DOG306 de 23-2-1983).

Aquest estudi específic conclou amb els següents termes:

El nou traçat hauria de discorde uns metres més a l'oest de l'actual entre els vèrtexs 41 i 42, per així poder aprofitar un tram de la Via Romana actualment molt malmès i ja afectat per l'obertura de diversos camins forestals i per l'explotació d'una vessant de la muntanya com a pedrera o per extreure'n granit descompost - sauló.

El tram concret escollit per tal que el gasoducte realitzi el creuament a la Via Romana i al seu entorn de protecció presenta una sèrie de característiques que fan que sigui el més idoni i efectiu, tant per la realització de l'obra com per l'afectació patrimonial:

* La Via es troba ja afectada i malmesa degut a l'obertura de dos camins (un al nord i l'altre al sud), que han fet que la morfologia i la topografia original d'aquesta s'hagi perdut gairebé totalment.

* L'existència prèvia d'aquests camins forestals comporta que l'entorn de protecció també es trobi afectat, a més es poden apro-

fitar per tal de no haver de fer grans moviments de terres en aquest entorn per tal de realitzar les obres complementàries (sobre-tot l'obertura d'una nova pista).

* Tant la Via com part del seu entorn de protecció a la banda nord-oest, es troben també desfigurats per la pre-existència d'una zona d'extracció granítica en la vessant de la muntanya.

* L'únic tram de Via que quedaria totalment afectat pel gasoducte presenta uns elements arqueològics i arquitectònics molt mal conservats. Així, el mur de contenció interior (vessant de muntanya) sembla que ha desaparegut quasi totalment -almenys superficialment- arran de l'obertura del camí forestal més meridional. I el mur de sosteniment exterior de la calçada romana està molt arrassat i molt malmès al llarg d'uns 4'70 metres, observant-se només en superfície una sola filada de pedres, totalment soltes i a voltes mal col·locades, sense cap presència d'argamassa.

Així, si el nou traçat del gasoducte ha de creuar en algun tram la Via Romana de Parpers, aquesta afectació s'hauria de realitzar justament en aquest sector suara descrit. Tot i això, aquesta proposta arqueològica de nou traçat del gasoducte està sotmesa a una sèrie de consideracions que s'haurien de tenir en compte:

1. Aquesta proposta només

està realitzada des del punt de vista arqueològic i patrimonial, per tant, manca ara la valoració de la seva viabilitat tècnica i la posterior proposta tècnica detallada, per tal que la Comissió de Patrimoni del Departament de Cultura l'aprovi.

2. El creuament del gasoducte per la Via Romana de Parpers s'hauria de realitzar a una profunditat prou important que cap element arqueològic i arquitectònic quedés o es veiés afectat, ni durant la realització de les obres ni en futures intervencions arqueològiques que s'efectuïn en el tram en qüestió.

3. A més, s'hauria de portar a terme la instal·lació del gasoducte en aquest tram d'una manera que tampoc afectés cap element arqueològic i arquitectònic de la Via.

4. L'estudi tècnic de la nova proposta de traçat hauria d'especificar que la Via Romana de Parpers no estarà sotmesa a les afectacions derivades del projecte, en virtut del punt "f)" de la disposició del Departament d'Indústria, Comerç i Turisme de la Generalitat de Catalunya de 6 de novembre de 1998, publicada al DOGC de 16 de novembre de 1998.

5. Aquest estudi tècnic també hauria de garantir que la Via Romana de Parpers podrà ser objecte d'actuacions del tipus patrimonial: el gasoducte ha d'estar soterrat a prou profunditat i protegit de tal manera que en

aquest tram de Via s'hi puguin realitzar excavacions o recerques arqueològiques, així com també intervencions de restauració o consolidació dels elements arquitectònics i arqueològics; a més, el gasoducte ha de ser compatible amb la visita pública a aquest tram de Via.

6. L'ocupació de domini (al vol, al sòl i al subsòl) també ha de permetre els tipus d'actuacions patrimonials abans descrites.

7. Per tal de poder avaluar correctament a quina profunditat s'hauria d'instal·lar el gasoducte sense que malmetés cap dels elements abans citats, proposem portar a terme uns sondejos arqueològics, prèviament a l'inici de les obres, tant en la banda on hi hauria d'haver el mur de contenció interior per tal de comprovar si se'n conserva alguna resta en el subsòl o si ha desaparegut completament. Així com a cada costat del mur de sosteniment de la banda exterior, per tal de saber fins a quina potència es conserva i poder-ne fer una valoració arqueològica.

Així, aquesta intervenció arqueològica, consistent en la realització de sondejos arqueològics es portà a terme entre els dies 5-13 de febrer del 2001, sota la direcció tècnica de Cesc Busquets i Costa (ATICS, SL).

Posteriorment, a l'aparèixer restes arqueològiques, aquest tram



la teca
menjar cuinat

General Llauder, 46
Telèfon 93 756 13 49
08310 Argenton

Taller Julián

ELECTRICITAT I MECÀNICA DE L'AUTOMÒBIL

Alarbes
Radiocassets
Posada al punt
Càrregues aire condicionat
Anàlisi de gasos
Mecànica en general

Enric Granados, 17 baix - Tel. 93 797 15 26 - ARGENTONA



Fotografia:
Imma Romeu

de via i tots els elements constructius localitzats, es protegiren amb tela del tipus *geotèxtil* i es cobriren amb uns quants metres cúbics de sauló. Aquestes tasques es realitzaren amb la supervisió i control d'un arqueòleg.

Per altra banda, arran de la instal·lació del gasoducte d'Argenton, duta a terme per la companyia Gas Natural, el Servei d'Arqueologia de la Direcció General del Patrimoni Cultural va considerar necessària la **supervisió, seguiment i control arqueològic de les obres**.

Aquestes tasques es portaren a terme entre els dies 12 de març i 10 de maig del 2001 sota la direcció tècnica de d'Elisenda Moix i Ezquerria / Ariadna Traveset i Civit. (ATICS, SL).

Així, l'actuació arqueològica realitzada va consistir, com ja hem citat anteriorment, en la realització d'uns sondejos arqueològics (que posteriorment s'ampliaren) en el sòl i subsòl del tram de Via Romana de Parpers, per a recollir la major quantitat de dades possibles sobre les restes i així poder-ne donar una informació històrica detallada, per tal de poder portar a terme la instal·lació d'un gasoducte de gas natural.

El seguiment i control es va fer en dues etapes, tenint en compte el grau d'afectació de les obres a la

via romana de Parpers. En un primer moment l'actuació es va centrar en la supervisió arqueològica de la realització de la trinxera del gas, excavada directament en el sauló. El seguiment es dugué a terme de forma exhaustiva al llarg dels 550 metres de dita rasa. En una segona fase, la tasca es va centrar en el control de l'execució d'un pou d'uns set metres de profunditat, excavat igualment directament en el sòl natural.

L'excavació arqueològica dels sondejos s'inicià amb el desbrossament i la neteja del mur perimetral exterior del camí i de la mateixa calçada, en una franja d'uns 3 metres. A la banda externa del mur, just sota la capa de terra vegetal es localitzà un nivell d'enderroc, format per pedres de diferents mesures, terra vegetal i sauló.

En aquest sector exterior del mur, s'obrí un sondeig d'uns 5'50 metres de llargària (a tocar de la paret perimetral de la via) per 0'80 metres d'amplada. Sota l'enderroc es localitzà ja el terreny natural, és a dir sauló i roca granítica. Es documentà també la fonamentació del mur extern de la via, el qual està recolzat directament sobre el terreny natural. La tècnica constructiva que presenta aquest mur és a base de filades de pedres granítiques de mesures irregulars lligades amb un morter molt sor-

renc, de color marronós. A la base, existeix una filada de pedres de mida més grossa (bolos granítics), que fa de fonamentació i que es recolzen sobre el sòl natural. La seva orientació és nord-oest/sud-est.

Per la banda interna del mur, és a dir, en el que seria la calçada de la via, s'hi realitzà també un sondeig longitudinal, d'uns dos metres d'amplada. L'objectiu d'aquesta cala era documentar la possible existència del paviment de la via i localitzar el mur perimetral interior.

Amb l'excavació d'aquest sondeig es documentà la continuació, pel costat intern del camí, de l'enderroc del mur perimetral exterior de la Via, tallat en part per una petita rasa en secció en forma d'U, que a la vegada retallava el terreny natural. Aquesta rasa portava una orientació paral·lela al mur i fou construïda per encabir-hi un tub de plom que actualment encara està en servei com a conducció d'aigües. El rebliment de la rasa estava format per sauló disgregat, sense que contingué cap tipus de material arqueològic.

També es localitzà en aquest sondeig unes lloses granítiques de dimensions considerables, que resultaren ser la coberta d'una clauveguera de desguàs, que travessava longitudinalment la via. Estava formada per dos murs laterals, completament paral·lels, una base de lloses (només se'n conservava una) i una coberta també feta de lloses granítiques. Presentava un pendent vers la banda exterior de la via i estava seccionada a uns tres metres abans del mur exterior. Estava construïda retallant i encabint-se en el terreny natural.

Aquesta troballa va fer que s'ampliés el sondeig vers el talús nord (el de muntanya) fins que es localitzà finalment el mur perime-

tral de contenció intern.

El nivell de terra que cobria l'espai de la calçada de la via, la claveguera i el mur interior estava compost per sauló disgregat i terra sorrenca. En aquest estrat es va recuperar material ceràmic (diversos fragments de cànirs datables dels segles XVII-XVIII).

El mur interior de la via presentava una factura molt ben elaborada i el seu estat de conservació era molt bo. Era completament paral·lel al mur exterior i estava bastit a base de filades de pedres granítiques, lligades amb morter sorrenc de color marró. El seu coronament estava construït a base de blocs granítics de mides considerables. Aquest mur presentava una rasa de fonamentació, d'uns 10 cm. d'amplada, a la banda exterior del mur. Estava reomplerta amb pedruscall i no contenia cap mena de material arqueològic.

Associat a aquest mur i a la claveguera, es documentà una estructura, situada a la part exterior de la via. Presentava una planta quadrangular i una secció en forma d'U. Estava formada per tres murets de pedres granítiques i estava recolzada en el mur interior de la via, que al mateix temps el tallava per la seva base, amb una llosa fent de dintell. Es tractava d'una mena de pou o arqueta que servia per recollir les aigües i conduir-les a través de la claveguera que travessava longitudinalment per sota la via fins a desguassar a la banda externa d'aquesta. El reblliment interior que amortitzava aquest pou de captació i la claveguera estava format per terra vegetal i sauló disgregat i no s'hi localitzà cap mena de material arqueològic.

La darrera estructura que es documentà en aquesta intervenció fou una canal lateral, que discorria totalment paral·lela, per la banda



exterior, al mur de la via. Presentava una secció en forma d'U i estava retallada en el terreny natural. La seva funcionalitat també estava relacionada amb el desguàs de les aigües, associat al pou de captació i la claveguera.

Una vegada finalitzades les tasques d'excavació i documentació arqueològica, aquest tram de via i tots els elements constructius localitzats, es protegiren amb tela del tipus *geotèxtil* i es cobriren amb diversos metres cúbics de sauló.

Posteriorment, es procedí a realitzar la instal·lació del tub de gas natural. Per a portar a terme aquesta tasca, es tingueren en compte les següents consideracions:

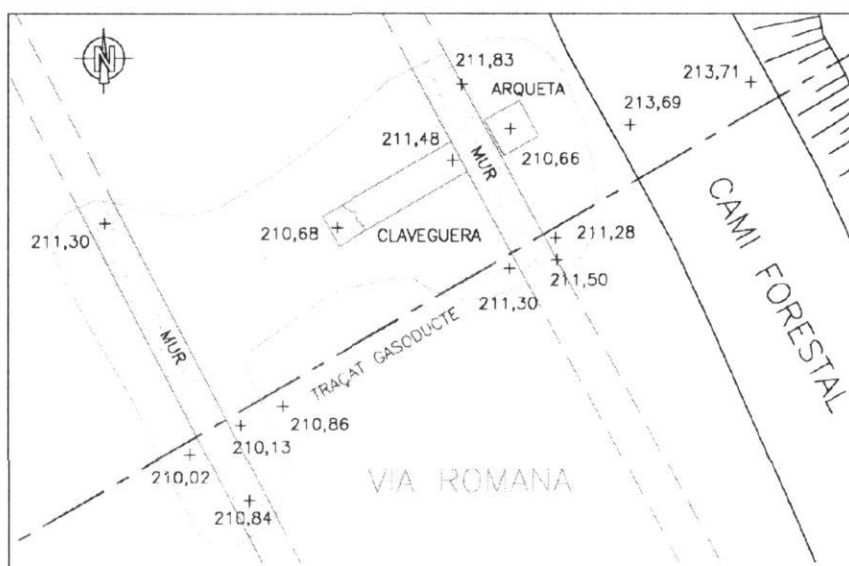
- El creuament del gaseoducte per la Via Romana de Parpers es realitzà a una profunditat prou important (2 metres per sota la cota estructural més baixa) que cap element arqueològic i arquitectònic quedà afectat, ni durant la realització de les obres ni en futures intervencions arqueològiques que s'efectuïn en el tram en qüestió.
- Amb el tipus d'instal·lació del gaseoducte que s'efectuà, es

garantia que la Via Romana de Parpers podrà ser objecte d'actuacions del tipus patrimonial: el gaseoducte està soterrat a prou profunditat i protegit de tal manera que en aquest tram de Via s'hi puguin realitzar excavacions o recerques arqueològiques, així com també intervencions de restauració o consolidació dels elements arquitectònics i arqueològics; a més, el gaseoducte és compatible amb la visita pública a aquest tram de Via.

- L'ocupació de domini (al vol, al sòl i al subsòl) també permet els tipus d'actuacions patrimonials abans descrits.
- Finalment, totes les tasques de soterrament i instal·lació del gaseoducte es realitzaren sota la supervisió d'un arqueòleg, que efectuà el control, seguiment i documentació d'aquestes tasques.

Pel què fa a aquests controls arqueològics cal dir que la primera fase no va donar cap resultat positiu a nivell arqueològic, certificant-se així la total absència de qualsevol tipus d'evidència ar-

Fotografia:
ATICS, S.L.



queològica que pogués ser relacionada amb la via romana de Parpers, i conseqüentment, l'obra va poder continuar el seu curs previst.

Finalitzada la segona fase, la via romana va quedar completament alliberada de les terres que la colmataven durant la fase de realització de les obres d'instal·lació del gaseoducte, excepte en el tram de l'encreuament de la via romana de Parpers amb la rasa del gas, on es va preferir fer dos talussos per tal d'evitar una possible degradació futura de les estructures romanes i per tant, es deixà terres terraplenant la zona.

Així doncs, d'aquesta intervenció arqueològica en un tram de la Via Romana de Parpers, es poden extreure les següents conclusions:

Ens trobem situats en un dels trams rectes de la via, on ja va agafant desnivell cap a la vall (finca de Bell Racó).

El sistema de construcció de les obres d'enginyeria és a base de murs de contenció, aprofitant el desnivell que presenta el terreny natural, seguint la vessant de la muntanya. Es conserven els dos murs de l'encintat, tant l'exterior (a nivell de coronament) com l'in-

terior (més malmès, no es conserva el coronament). L'amplada interior de la calçada és de 5'80 metres. De la pavimentació original no se'n conserva cap indicatiu, només les lloses que cobrien una claveguera de desguàs que travessa longitudinalment el camí. S'ha localitzat a la part exterior de la via, en la banda de muntanya, una canal lateral i un pou de captació d'aigües que les conduïa a través de la claveguera vers la banda exterior del camí.

Pel què fa a la cronologia que presenta aquest tram de la via s'han diferenciat dues fases. En una primera, probablement l'original d'època romana, la via tenia una amplada aproximada d'uns set metres. Posteriorment, en un moment indeterminat entre els segles XVII i XVIII, el camí pateix una important reforma: es redueix considerablement l'amplada fins als 3'50 metres, s'amortitza el mur perimetral interior, es rebaixa la cota del nivell de circulació de la calçada (es secciona i destrueix parcialment la claveguera) i es fan refaccions en l'encintat exterior (segurament es destrueix el coronament original i es tapia amb pedruscall l'obertura de sortida vers l'exterior de la claveguera).

La Via de Parpers en l'actualitat

Posteriorment a aquesta intervenció, l'Ajuntament d'Argenton –conscient de la importància patrimonial d'aquest monument, el desconeixement històric-arqueològic real que se'n tenia i la degradació erosiva continuada que anava patint– ha endegat durant els anys 2002-2003 la redacció d'un Projecte per l'estudi, restauració, consolidació, adequació i difusió de la Via Romana de Parpers (Argenton, Maresme). Aquesta redacció s'ha encarregat a l'empresa ATICS, SL.

La via de Parpers permet situar-se en un entorn històric i arqueològic únic i molt inusual, ja que les restes arqueològiques més conegudes són edificis o inclús ciutats. En canvi, aquí estem davant d'una via de muntanya, amb totes les seves dificultats tècniques de construcció, i la fantàstica integració i adaptació al medi orogràfic natural d'aquesta zona.

Així, doncs, amb aquest Projecte es pretén convertir la Via romana de Parpers en un museu a l'aire lliure (parc arqueològic), totalment integrat dintre el seu medi natural, amb diversos nivells de lectura pel visitant (des d'una senzilla passejada per un camí o ruta històrica; una lliçó didàctica dels diferents sistemes i tècniques constructives usades des dels temps dels romans fins al segle XVIII per construir una via; fins a un jaciment on els especialistes poguessin posar en pràctica els seus coneixements teòrics d'una forma pràctica).

El present projecte descriu i valora els treballs d'estudi històric, d'arqueologia, de conservació-restauració, d'adequació i de difusió de la Via romana de Parpers (Argenton).

Es tractaria de crear un jaciment-museu amb una presentació

i interpretació que hauria de tenir com a finalitat crear una experiència cultural, desposseïda de qualsevol didàctica acadèmica. S'haurà de deixar que les pedres parlin, que les restes expliquin els seus secrets, donar vida a la història, és a dir, crear una experiència sensorial i mental en la que el visitant en sigui partícip, visualitzant allò que ja no existeix, sense destruir l'autenticitat del lloc.

L'objectiu primordial que es vol assolir amb aquest Projecte és establir unes directrius de treball i fonamentar les bases que assegurin la protecció, la conservació, la investigació i la presentació didàctica de les restes arqueològiques trobades en el jaciment.

Així doncs, els treballs que es contemplen en aquest Projecte, estaran determinats per la mateixa presència *in situ* de les restes conservades en el jaciment. En definitiva, el Projecte haurà de pretendre realitzar una presentació de les restes arqueològiques d'una forma contextualitzada i comprensible, creant un museu o centre d'interpretació del lloc.

Per a dur a terme aquests objectius es contemplen un seguit d'apartats tècnics que s'hauran d'anar executant. Aquests són els següents:

- **ESTUDI TOPOGRÀFIC:** es proposa la realització d'un aixecament topogràfic previ de tot el jaciment (Via Romana), que servirà de base per a delimitar les altres tasques de restauració i adequació arqueològica d'aquest espai d'interès cultural.
- **ESTUDI HISTÒRIC:** buidatge de fons documentals, imatges, cartografia, toponímia, cultura popular...
- **TREBALLS D'ARQUEOLOGIA:** valorar en quins punts del

traçat de la via cal intervenir-hi, fases d'actuació, afectacions...

- **RESTAURACIÓ/CONSOLIDACIÓ:** es presenten solucions tècniques pels aspectes *arqueològics*, *arquitectònics* i *mediambientals* i s'estableixen els criteris a portar a terme sobre els elements patrimonials, si s'han de consolidar i/o restaurar estructures i quins treballs d'enginyeria s'han de realitzar.
- **ADEQUACIÓ:** s'estableixen quines han de ser les obres a efectuar per tal d'adequar el jaciment a les visites i millorar-ne la seva accessibilitat.
- **DIFUSIÓ:** es donen les directrius bàsiques per a la senyalització adequada i es plantegen quines han de ser les tasques a realitzar per tal de donar a conèixer al públic aquesta via.

Els treballs per a l'estudi topogràfic, ja s'han portat a terme entre els mesos de desembre de 2002 i de febrer del 2003, sota la direcció tècnica de Cesc Busquets i Costa i Roser Pou i Calvet (ATICS, SL).

La documentació topogràfica, fou realitzada per un equip de tècnics del Servei de Parcs Naturals de la Diputació de Barcelona. Prèviament a les tasques de topografia, es portà a terme, també sota control arqueològic, el desbrossament de l'entorn més immediat de la Via, per tal de facilitar les tasques dels topògrafs, i posar al descobert les parts de la Via tapades pel sotabosc. Aquestes tasques les executaren personal del Servei de Parcs de la Diputació de Barcelona i de la Brigada Verda de l'Ajuntament d'Argenton.

Els objectius bàsics del control

arqueològic era prevenir que durant tots els processos citats es poguessin malmetre les restes d'obra d'enginyeria i de fabrica que es conserven integrades en els murs perimetrals d'aquesta via, i a senyalitzar a l'equip de topògrafs on s'havien de realitzar els aixecaments topogràfics de les parts conservades de la Via.

Les tasques de tala i desbrossament de la vegetació que en molts trams dificultava el reconeixement del traçat original de la Via, les realitzaren tres equips, un de l'Ajuntament d'Argenton format per dues persones, i dos de la Diputació de Barcelona: un amb tasques de tala i desbrossament (quatre persones), i l'altre acompanyant els topògraf per retirar qualsevol obstacle vegetal que dificultés la seva feina (dues persones).

L'aixecament topogràfic va estar fet per dos topògrafs de la Diputació de Barcelona, seguint els paràmetres que l'equip d'arqueòlegs anava indicant segons les necessitats de documentació del registre arqueològic.

L'entorn de la Via presentava en el moment d'aquesta actuació, un estat d'abandonament absolut. La vegetació ha ocupat en molts de trams els espais interiors i exteriors de la Via on els aiguats no han descalçat les arrels. Allà on les parets de la Via han fet de murs de contenció, els solcs formats per els torrents han erosionat de tal manera aquests murs, que alguns es documenten penjats a la part interior de la Via.

Amb tot, però, els efectes de la tala i els desbrossaments han estat efectius des del punt de vista de la documentació de nous trams que durant anys han restat tapats per la vegetació. Això ha permès realitzar l'aixecament topogràfic de la totalitat de les parts conservades de la

Via, recuperant tot el traçat original entre els dos punts coneguts: des de Can Navas ("Bell Racó") fins a uns cent metres abans d'arribar al Coll de Parpers, sota la carretera C-1415 on es perd la traça de la Via.

D'altra banda, amb la realització de les tasques d'aixecament topogràfic de les restes conservades de la Via Romana de Parpers, s'ha aconseguit posar en valor nous trams de Via que aporten informació gràfica inèdita de del jaciment, ampliant el corpus de coneixement que sobre aquesta es tenia.

Alhora, aquests treballs han permès comprovar l'estat real de conservació que presenta la Via. Entre altres observacions s'ha pogut arribar a la determinació que les zones més malmeses són aquelles en que l'acció de l'aigua ha erosionat el sauló, deixant els murs interiors de la Via al descobert. Aquests murs són realment fonaments (en el seu origen no es veien) on s'integren les clavegueres i pous de recollida d'aigües pluvials (de l'interior de la Via, i recollida d'aigües dels marges d'aquesta).

Altres zones on els murs han estat destruïts són els encreuaments dels camins de desemboscament o pistes forestals. En aquests casos ha estat a causa d'una acció antròpica generada per una necessitat contractual la que ha malmès

parts importants d'aquests murs.

Així, les parts més espectaculars i més ben conservades són els contraforts del mur exterior i una canalització d'un desguàs extern. L'actuació dels arqueòlegs, amb el plantejament de futures actuacions permetrà contrastar l'existència de més desguassos com el que ja s'ha documentat.

La documentació dels dos ponts (un conservat i l'altre en part destruït) és on les reformes que esmentàvem en anteriors apartats ens permetran conèixer l'abast d'aquestes; quant s'han realitzat, si s'han fet sobre l'antic traçat de la Via Romana. L'excavació arqueològica dels accessos als dos ponts ens aportarà informació sobre aquest fet i sobre l'abast de les modificacions que el traçat de la Via hagi sofert en els diferents segles d'utilització d'aquesta.

La zona on les expectatives arqueològiques són més àmplies és la situada entre el sondeig realitzat l'any 2001 i la propietat de Can Navas. Els sediments acumulats sobre aquest tram de la Via Romana han permès un grau de conservació més gran que a la resta del traçat. En algun punt d'aquest tram els desaigües es documenten gairebé un metre i mig per dessota dels sediments i permeten especular sobre un excepcional estat de conservació.

En definitiva, el Projecte ha

estat concebut com una actuació global, encara que executable en varies fases en la que es contemplen diferents actuacions concretes i complementàries.

Aquestes fases d'execució no són arbitràries sinó que es corresponen a les diferents necessitats i/o urgències que durant la redacció d'aquest Projecte s'han pogut apreciar i, per tant, diagnosticar.

Així, les fases en què s'hauria d'executar el *Projecte per a l'Estudi, Restauració, Consolidació, Adequació i Difusió de la Via Romana de Parpers (Argentona)* són les següents:

Fase 1:

Aquesta fase és del tot indispensable que sigui la primera d'executar, ja que sense la realització dels següents treballs seria inviable poder realitzar les posteriors fases:

- Intervenció global d'urgència al llarg de tota la Via per tal d'aturar el procés de degradació dels murs.
- Ampliar el coneixement històric sobre la Via.

Fase 2:

Aquesta fase és la més complexa d'executar, ja que contempla la realització de la totalitat dels treballs arqueològics, de consolidació i de restauració de l'antic camí, així com alguns treballs puntuals d'adequació, conservació i de difusió.



QUEVIURES-CANSALADERIA

EMBOTITS I FIAMBRES
D'ELABORACIÓ PRÒPIA

CASA

Fontcuberta

ESTABLERTA DES DE 1892

Tel. 93 797 03 07 - 08310 ARGENTONA



Mossèn Cinto Verdager
cant. Dr. Samsó
Tel.: 93 797 12 49

Plaça de Vendre,
parada 3
Tel.: 93 797 03 62

Treballs de desbrossament:

Es tracta de netejar la vegetació de sobre la via i de les vores del camí. Aquesta neteja no ha de ser total i dependrà de cada tram de l'actuació.

El tractament del desbrossament serà, bàsicament, de dos tipus:

- per garantir la conservació i la interpretació de les estructures de la Via.
- com a tractament paisatgístic.

Treballs d'arqueologia:

Es tracta de realitzar una excavació arqueològica total de cada tram de la Via per tal de buscar més informació, documentar i posar al descobert:

- com estava construïda la Via.
- com estava construïda la calçada i com era el seu paviment.
- quines varen ser les obres d'enginyeria (murs, contraforts, parets de contenció...).
- l'existència de reparacions i reformes.
- moments cronològics del camí.
- tots els sistemes de desguassos que s'utilitzaren per mantenir i preservar la Via de l'acció erosiva de l'aigua.
- les obres de fàbrica que es bastiren associades al camí (ponts, fonts...).
- d'on provenen les matèries primeres utilitzades per la construcció del camí (pedres, forns de calç, llocs d'extracció argiles...).

Treballs de consolidació / restauració i adequació/ conservació:

La proposta o solució adoptada que presenta el Projecte pel tractament de les restes estructurals (obres d'enginyeria / obres de fàbrica) es pot resumir en:

- integració total dins el medi

natural en que es troba la Via.

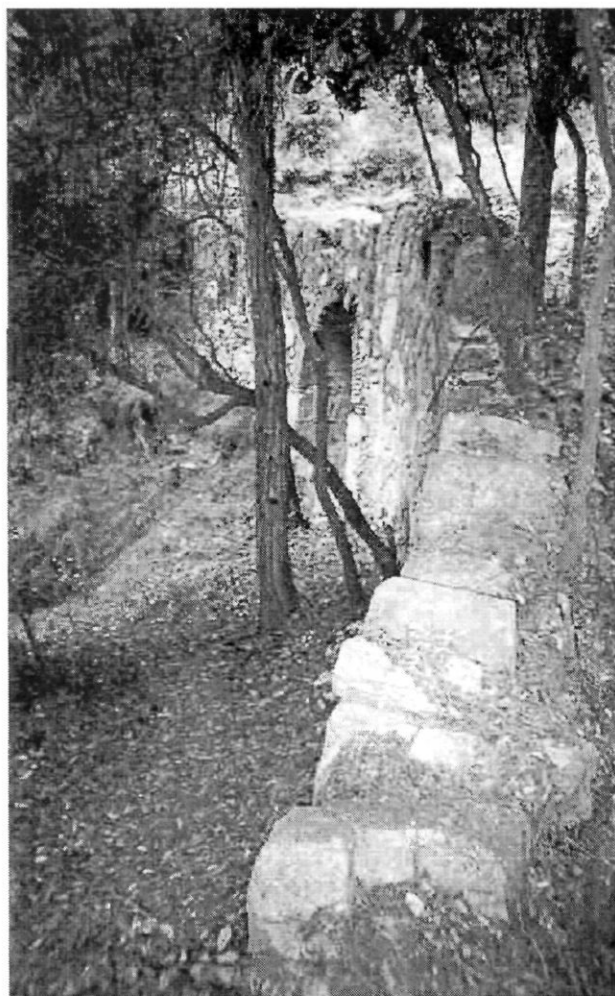
- adequació i manteniment de l'estat de conservació que presenta actualment la via, respectant al màxim les estructures conservades.
- realitzar les obres de consolidació i drenatge necessàries per garantir la conservació.
- dotar a la via d'un recorregut didàctic que presenti adequadament aquest patrimoni.
- a la vegada que es consoliden i es protegeixen les restes arqueològiques, es pretén bàsicament refer el recorregut original del camí (la traça) en aquells punts on ha estat tallat o ha patit distorsions degut a l'obertura de pistes forestals i actuacions antròpiques d'alteració del terreny, efectuades en èpoques recents.
- Es realitzaran tractaments diferenciats de restauració per tal d'aconseguir que la imatge general de la Via no perdi el caràcter de restes del passat, amb estructures incompletes i mig esborrades.

Fase 3:

Aquesta seria la fase final d'execució del Projecte. En ella, es desenvoluparan tots els restants treballs d'adequació del jaciment per a les visites i millorar-ne la seva accessibilitat. D'altra banda, també contempla totes les tasques de senyalització (museïtzació) i de difusió per tal de donar a conèixer al públic aquesta via.

S'ha de tenir en compte, però, que fins que no s'hagin finalitzat els treballs de la Fase 2 i no s'hagi acabat la investigació històrica i arqueològica del jaciment (memòria tècnica, altres treballs d'investigació...), no podrà concretar-se millor aquesta Fase 3.

Per tant, en el Projecte es donen les característiques essen-



cials per desenvolupar, en el moment adequat, cadascuna de les tasques a realitzar.

- Proposta de museïtzació del jaciment.
- Adequació de les zones d'accés al monument.
- Habilitació d'un espai d'aparcament de vehicles.
- Difusió del jaciment.
- Integració del jaciment dintre el Projecte "Sender de la Via Augusta a Catalunya".

Així doncs, amb aquest Projecte el que es pretén és que el vell camí de Parpers –i amb ell, les seves obres d'enginyeria i de fàbrica– doni la sensació d'estar mig esborrat, mig recuperat i la visita arribi a ser un passeig pel temps i la natura, amb un cert to romàntic i integrat totalment a l'entorn.