la via de parpers

estudi, restauració, consolidació, adequació i difusió de la via de parpers, tram 9 (argentona)

FRANCESC BUSQUETS, MIQUEL GURRERA, *ATICS SL*

Entre els dies 18 de març i 18 de maig de 2010 es van dur a terme els treballs d'adequació, consolidació, excavació i protecció arqueològica a la Via de Parpers. TRAM 9 (Argentona, Maresme). Aquest treballs s'emmarcaven dintre el Projecte per a l'*Estudi, Restauració, Consolidació, Adequació i Difusió de la Via Romana de Parpers (Argentona).*

La via de Parpers (element patrimonial incoat com a Bé Cultural d'Interès Nacional en la categoria de Monument Històric / DOG306 de 23-2-1983) permet situar-se en un entorn històric i arqueològic únic i molt inusual, ja que les restes arqueològiques més conegudes són edificis o fins i tot ciutats. En canvi, aquí estem davant d'una via de muntanya,[1] amb totes les seves dificultats tècniques de construcció, i la fantàstica integració i adaptació al medi orogràfic natural d'aquesta zona.

Amb tota normalitat, l'itinerari d'aquesta via, més o menys precís o parcialment modificat, pot ser el mateix que en el moment llunyà de la seva obertura fa més de 2.000 anys, quan ja era pas utilitzat pels íbers o fins i tot en època prehistòrica. Per tant, no s'ha de posar en cap dubte l'existència d'una via de comunicació romana (no calia que fos empedrada) entre les planes del Vallès i el litoral del Maresme que passés pel coll de Parpers. És més: la via havia d'existir gairebé per lògica i causes de força major, ja que ambdós territoris intercomunicats contenien sengles vil·les i ciutats amb una certa importància en l'època romana. Aquest fet es veu confirmat posteriorment a partir de la documentació medieval, però sobretot la moderna. No cal creure que aquesta connexió sorgís del no res a partir del segle XVI, sinó que és la perpetuació d'unes inèrcies anteriors, anteriors fins i tot al període medieval. Previ una anàlisi de l'orografia del territori, resulta evident que el traçat més directe i fàcil de Granollers a Mataró és el pas del coll de Parpers, que encara avui permet amb els mínims kilòmetres i el mínim desnivell accedir als dos corredors de la Via Augusta pel Mediterrani, tant l'interior (camí de Gerunda per Sant Celoni) com el costaner (per Baetulo, Ilura i Blanda, després Tordera i altra vegada Girona). A més, cal descartar l'existència de qualsevol altra via més fàcil i evident per cap dels passos laterals, pels actuals Òrrius i Dosrius, ja que el diferencial del desnivell arriba gairebé al doble del coll de Parpers, de només escassos 327m d'altitud sobre el nivell del mar. Lògicament els recorreguts eren també molt més llargs, circumstància que es tingué igualment en compte quan es projectà la primera "carretera" l'any 1770.

Aquesta Via va continuar utilitzant-se fins a finals del segle XIX, amb totes les tasques de reparació que això comportà. La Via de Parpers caigué en desús quan a partir de 1844 es construí una nova carretera per a superar el coll homònim, que el 1881 ja s'havia obert al trànsit rodat de tracció animal (actual 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, per la banda d'Argentona, fins a la propietat "Bell Racó", antic mas Carreres, prop de la Riera de Pins. Conserva, doncs, un recorregut d'uns 1.000 metres amb un desnivell absolut de 125 metres. L'amplada mitjana que s'observa a la Via de Parpers és d'uns 5-5'50 metres. El pendent va augmentat 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 10 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 21 desguassos o clavegueres subterrànies, de forma rectangular i mida variable. En alguns dels murs de conten-

1. Cal recordar que vies d'aquestes característiques, comparables a l'estat de conservació de la de Parpers són molt poques al nostre país i a la Península.

ció, 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 23.

Pel que fa 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.



Desenvolupament dels treballs

Els treballs que es van realitzar durant els mesos de març- maig de l'any 2010 foren els següents:

- Treballs de neteja de vegetació i obertura del camí d'accés.
- Treballs d'arqueologia
- Treballs d'adequació

La via es troba localitzada dins d'un bosc o parc natural, el creixement d'arbres a les zones properes a les estructures han danyat greument els paraments i els fonaments dels murs. Les arrels dels arbres, amb el seu creixement natural debiliten l'estabilitat de les estructures i arriben en alguns casos a moure totalment les pedres, deformant els paraments i finalment fent-los caure.

En aquesta primera fase de treball es va netejar el camí d'accés de la vegetació que hi havia sobre la via i de les vores del camí. També es van tallar tot un seguit d'arbres que posaven en perill la conservació dels murs de la via. Aquesta neteja tingué com a objectiu garantir la conservació i la interpretació de les estructures de la Via així com remarcar el seu tret paisatgístic.

Entre els dies 7 i 16 d'abril d'enguany es van dur a terme els treballs d'excavació i documentació arqueològica del desguàs documentat al tram 9 (últim tram conservat a la part més alta). Aquestes tasques es van realitzar dins la fase 2 del Projecte per a l'estudi, restauració, consolidació, adequació i difusió de la Via de Parpers.

Per a aconseguir els objectius marcats per la intervenció arqueològica és necessari adoptar una metodologia sistemàtica; la seqüència estratigràfica, que s'estableix amb el propòsit d'entendre la formació, delimitació, estructuració i ordre de deposició de les diferents Unitats Estratigràfiques (U.E.). La identificació d'una U.E. s'estableix mantenint l'ordre estricte d'aparició durant el procés d'excavació i es duu a terme generalment utilitzant una clau. Finalment, s'ha completat el registre amb la realització d'un ampli repertori fotogràfic de totes les unitats estratigràfiques, el dibuix a escala 1:50 de totes les estructures en planta i secció, i l'aixecament topogràfic de tot el conjunt.

Descripció dels treballs

Amb aquesta intervenció s'ha pogut documentar el desguàs construït sota la via i el pou de recollida d'aigües situat a la part exterior del mur de contenció interior. Aquest pou recull les aigües del vessant de muntanya i les dirigeix cap al desguàs subterrani que travessa la via. El pou assoleix 2,40 m de fondària màxima. La part més alta es troba excavada al subsòl geològic (1,40 m), mentre que la part baixa està construïda: dos murs paral·lels construïts amb blocs i morter de calç que formen l'inici de la conducció subterrània. Aquesta conducció té una fondària d'1 m i en la seva base es poden veure lloses granítiques de grans dimensions que formen part del mateix subsòl geològic. La coberta d'aquesta conducció, només conservada en part, està construïda amb grans blocs i lloses de granit, A l'interior del desguàs s'han localitzat grans blocs i lloses de granit procedents



de la coberta que anul·len la conducció.

En el procés d'excavació de l'interior del desguàs s'ha recuperat una moneda que data l'amortització i inutilització d'aquesta conducció. Aquesta moneda són 4 quarts de Barcelona de l'època Napoleònica (1808-1814). En aquesta moneda es poden veure l'escut de la ciutat i la data de 1813.

També es va excavar un mur del tram de la via que estava completament cobert per sauló i vegetació i que havia quedat amagat. Es va recuperar un tram aproximat d'uns 4 metres. Amb la recuperació d'aquest tram també es va poder definir millor la trajectòria que assolia la via en aquest punt.

Treballs de topografia

Durant el mes d'abril també es van dur a terme les tasques de topografia de tot el tram 9 de la via i del desguàs excavat. Aquestes tasques van ser realitzades per un tècnic en topografia del Servei d'Arqueologia de la Generalitat de Catalunya. Es van prendre cotes de nivell de diversos punts de la via i es va poder establir "in situ" les pendents i desnivells existents en tot el tram. Aquestes comprovacions van ajudar a l'hora d'omplir el tram amb sauló per establir els pendents adients en cas de fortes pluges i acumulacions puntuals d'aigua dins de la via.

Treballs d'adequació

Gran part dels problemes de conservació de la via han estat deguts a la seva manca d'ús i al seu abandonament. Un cop el sistema d'evacuació d'aigües romà es va perdre, gran part del seu traçat ha funcionat com a riera natural per on circula l'aigua de pluja.

S'observen arrossegaments de materials i erosions del terreny natural que han ocasionat destruccions de trams sencers de murs. Aquest fet provoca l'exposició de més terreny natural sense protecció als agents de degradació, amb el que es reinicia el cicle de destrucció natural de les restes arqueològiques (erosió climàtica i atac biològic). Cal afegir a aquest problema les zones puntuals, que es donen al llarg del recorregut de la via, on pensem que part de l'aigua queda acumulada al subsòl i troba com a sortida les zones de les roques naturals més poroses, provocant humitats que ajuden a dissoldre els elements interns del granit més dèbil. L'aportació de sals i l'atac biològic que ha produït aquesta situació als murs de pedra i als morters és bastant puntual, en relació amb la totalitat de la via, i són processos de degradació que es poden solucionar minimitzant prèviament les causes que els provoquen.

Els murs de pedra presenten de manera generalitzada zones amb pèrdues de morters i material petri a causa de la combinació d'aquests dos factors d'alteració, zones on la seva consolidació, reintegració i regularització esdevé la solució més adient per a la conservació de les estructures. La darrera causa de degradació que ha afectat l'estat de conservació general de la via són les accions antròpiques, com la realització de camins transversals al traçat o la circulació esporàdica de vehicles, amb efectes de destrucció importants per la seva afectació directa a les restes arqueològics.

En aquest tram de la via de Parpers, s'han hagut de realitzar tasques d'aportació de sauló per regularitzar la cota de circulació i s'ha hagut de practicar la installació d'un nou sistema de drenatge efectiu que permeti la conservació a llarg termini del monument. El nou sistema de drenatge col·locat té l'objectiu de facilitar el recorregut natural de l'aigua en aquest traçat de la via. Per assolir aquest objectiu, a més de posar en funcionament el sistema de desguàs d'aigües original *(neteja i excavació del desguàs situat al final del tram 9)*, s'ha practicat la col·locació de tubs de drenatge de PVC a les zones on manca aquesta evacuació (mur interior i centre de la via).

Aquests tubs nous de drenatge van soterrats sota la capa de sauló lleugerament compactat que servirà de paviment final de la calçada. La seva funció serà la de conduir i abocar les aigües a les clavegueres transversals, un cop restaurades.

Conclusións

Els objectius marcats amb la realització d'aquests treballs al tram 9 de la Via de Parpers, s'han complert amb escreix:

- s'ha aconseguit posar al descobert un nou tram de mur lateral de Via i s'ha excavat el pou de recollida d'aigües exterior i la canalització de desguàs aportant nova informació gràfica de l'indret on es localitza el jaciment, ampliant el corpus de coneixement que sobre aquest jaciment es tenia i del seu estat de conservació.
- amb el desenvolupament dels treballs s'ha pogut comprovar la metodologia idònia de treball a seguir aprofundint en el perfecte coneixent de la seva problemàtica i perfecta resolució de cara a futures actuacions dins del Projecte per l'estudi, restauració, consolidació, adequació i difusió de la Via Romana de Parpers (Argentona, Maresme).
- El coneixement de l'estat real de conservació del tram 9 de la Via ens ha permès comprovar que les zones més malmeses són aquelles en què 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 els embornals de recollida d'aigües pluvials (de l'interior de la Via, i recollida d'aigües dels marges d'aquesta).
- Síntesi Històrica de la via de Parpers:
  - La via de Parpers es troba situada en el pas de comunicació natural entre la plana del Vallès i les platges del Maresme. La contínua circulació documentada de gents i mercaderies al llarg de l'edat mitjana i moderna entre Granollers i Mataró no és sinó la perpetuació d'un itinerari perfectament conegut pels habitants de la contrada, des de l'albada dels temps, en època romana o fins i tot anterior.
  - El camí, topònim i coll de Parpers és conegut documentalment des del segle X, quan es corresponia amb el nom d'algun personatge benestant de la contrada, propietari d'un alou o terra que amb el temps prengué el seu nom o cognom com a topònim.
  - A partir del segle XVI, les contínues i quantioses relacions comercials entre Granollers i altres indrets amb Mataró i el seu entorn justifiquen intervencions de reparació i manteniment en la via o camí, que no era apte per al transport rodat, sinó només per a persones i animals de càrrega.
  - En molts moments del segle XVII Mataró actuà de port substitut del de Barcelona, quan la ciutat s'enemistà fortament amb Felip IV, que trià l'antiga Iluro com a port preferent a la zona. L'activitat naval i comercial augmentà moltíssim, així com el tràfec des del Vallès, fet pel qual se succeïren reparacions dels camins existents en la seva àrea, inclòs el de Parpers.
  - Quan a partir del decret de Nova Planta (1716) Mataró esdevingué cap de corregiment, el seu domini administratiu s'estenia vers l'interior, incloent les viles de Granollers, Sabadell, Terrassa, etc. El Corregiment era l'autoritat competent per a impulsar les actuacions sobre la xarxa viària, i com a tal, l'organisme que generà la documentació exhumada fins avui sobre l'obra de camins i carreteres al territori.
  - Les restes arqueològiques estudiades són producte de la política de renovació i construcció de camins impulsada a nivell global pel comte de Floridablanca a partir de l'any 1761. A finals d'aquesta dècada (1769) s'iniciaren els tràmits oficials per a la construcció d'una carretera de Mataró al Vallès, que no es culminà fins vers 1779/80. Aquesta fou la culminació d'una demanda històrica de la vila, que a partir d'aquell any es llançà de ple en la construcció i projecció de noves infraestructures, com el port (mai realitzat), per a consolidar l'hegemonia de la ciutat, que llavors ja s'havia convertit en la segona del Principat.
  - El camí de Parpers caigué en desús quan a partir de 1844 es construí una nova carretera per a superar el coll homònim, en la qual s'estava treballant l'any 1866 i que el 1881 ja s'havia obert al trànsit rodat de tracció animal. El primer projecte s'encarregà a Miquel Garriga i Roca (1844) però, finalment, fou realitzat per Ildefons Cerdà (1845).

Aquesta primera intervenció d'un tram de la Via de Parpers ha respost les expectatives generades per de la comunitat científica i en l'entorn cultural de la vila d'Argentona i ha de fer, de ben segur, que l'estudi, restauració, consolidació, adequació i difusió de la Via de Parpers es segueixi duent a terme.