

Sobre la romanitat del camí antic de Parpers

CARLES MARTÍNEZ

1.- Una nova línia d'interpretació

En aquests darrers anys ha sorgit un corrent d'investigadors, especialment a França i a Anglaterra, que han obert una nova línia d'interpretació de les vies romanes. Després d'haver analitzat centenars de quilòmetres, han identificat una sèrie de factors que es van repetint d'una manera reiterada a les vies romanes de bona part de l'Europa occidental. La detecció de les tècniques constructives avançades que utilitzava l'enginyeria romana fa que avui, 2000 anys més tard, puguem diferenciar-les dels camins d'altres èpoques.

Aquest nou enfocament, que es basa en estudis arqueològics i està fet des d'una perspectiva d'anàlisi tècnica i estructural, trenca radicalment amb la concepció clàssica de la secció d'una via romana que va encapçalar Bergier en el segle XVII. Bergier, fonamentant-se en Vitruvi, arribava a definir tres tipus de camins i considerava que les vies interurbanes eren empedrades. Segons aquest corrent d'investigadors, que a l'Estat espanyol està representat per l'enginyer de camins Isaac Moreno Gallo, en cap dels deu llibres *De Architectura* de Vitruvi no es fa cap mena de referència al ferm o a l'empedrat de les vies interurbanes romanes.

Aquestes teories errònies han estat acceptades al llarg del temps a base de repetir-les. La incorrecta traducció de Vitruvi ha comportat que, fins no fa gaire, els especialistes hagin estat buscant camins empedrats, quan les vies



FOTO: CARLES MARTÍNEZ

Desguàs transversal
i guarda-rodes del segle
XVIII

interurbanes romanes, en la superfície, eren de balast, de pedres molt menudes, de còdol, pràcticament de terra. Portem dècades fent raonaments que encara parteixen de les concepcions de Bergier i de Menéndez Pidal. I aquests plantejaments han anat passant d'historiador a historiador sense gaires comprovacions. Mentre es buscaven les lloses, s'han anat destruint nombrosos trams que sí que tenien un origen romà, però que ningú no sabia interpretar

Pel que fa al camí antic de Parpers, la historiografia no ha arribat a qüestionar mai, en termes generals, la seva romanitat. I freqüentment, sense cap base científica, s'han fet afirmacions que no diferenciaven les hipòtesis de les dades comprovades. En aquesta comunicació es pretén demostrar tant la inexistència de cap dels elements essencials que aplicava l'enginyeria romana en la construcció de les vies interurbanes, com la manca de cap prova ferma que en justifiqui l'origen romà.

2.- Què ha dit la historiografia del camí antic de Parpers

Des de finals del segle XIX diversos autors no han dubtat a qualificar el camí antic de Parpers com a romà. **Josep Maria Pellicer** (1887) ja apuntava la hipòtesi que es tractava d'un tram de la via que anava d'Iluro a Ausa. **Josep Serra Ràfols** (1928) inicialment contradiu, per manca de fonament, la hipòtesi de Pellicer i dubta de l'origen romà, però posteriorment canvia d'opinió (Serra, 1945). **Esteve Albert** (1948) també afirma la romanitat de la via a partir d'un diploma de Lluís el Balb, del segle IX, on es testimoniava l'existència d'una via romana en aquestes contrades, però sense especificar-ne la localització. (PREVOSTI, 1981)

Marià Ribas (1934, 1952, 1963) tampoc no discuteix l'origen romà de la via, que fa sortir de la necròpoli de Vilassar de Mar (Rajoleria Robert), creua la Via Augusta per Can Vilalta —on es trobà el mil·liari d'August a Vilassar—, puja cap al veïnat d'Agell i, per Argenton, arriba a Parpers pel marge dret de la riera.

Marta Prevosti (1981) considera inicialment la romanitat com una possibilitat, tot matisant que “de moment no en tenim una prova ferma”, però en escrits posteriors (PREVOSTI, 1995, 1998) no en qüestiona pas l'origen romà.

Frederic Pallí (1985) tampoc no discuteix l'origen romà del “camí de Mataró al Vallès”.

Clariana Roig, J.F. (1990) recupera, un segle després, la hipòtesi de Pellicer i situa el tram de Parpers en la via que, a l'època republicana, connectava Iluro amb Ausa passant per Semproniana (que l'autor situa a Granollers) i per Praetorio (que per a Clariana, d'acord amb Carreras Candi, és a La Roca).

Ramon Jàrraga (1995) arriba a dubtar de l'existència del pas de la Via Augusta per l'Alt Maresme

per “la poca concreció —per no dir nul·la— dels coneixements que tenim sobre el pas del camí antic per aquesta zona” i apunta la hipòtesi d'un desviament de la Via Augusta a Mataró cap al Vallès passant pel Coll de Parpers.

Oriol Olesti (1995) coincideix amb Clariana amb la cronologia republicana de la via i amb la connexió amb la via de la Plana de Vic, però discrepa que la destinació fos Iluro, ja que pensa que era Burriac, com a principal centre de poblament del darrer quart del segle II aC.

Isaac Moreno (2004) discrepa de l'origen romà que la historiografia ha donat a una part de camins antics, entre els quals, situa el de Parpers. Per l'anàlisi constructiva i pel grau de conservació dels murs i les argamasses, creu que es tracta d'un camí modern.

3.- La Via Augusta

Els quatre Vasos Apol·linars —trobat a Vicarel·lo i que tenen gravat l'itinerari de *Gades* a Roma amb més de 100 mansions i les distàncies entre si—, l'Itinerari d'Antoní —considerat com el document més important de la xarxa viària en època romana i datat al segle III dC—, l'Anònim de Ravenna —mapa de rutes del segle III dC— i la Tabula Peutingeriana —còpia d'un mapa del món romà del segle IV dC— constitueixen una documentació molt valuosa per al coneixement dels eixos de comunicació de l'època.

La referència a les mansions —possiblement *fundi* de propietaris italics— amb la indicació de la distància en milles entre si, ens aproximem a la seva localització. Així, des de *Summo Pyreneo* trobem la inscripció de *Ivncaria*, *Cinniana*, *Gerunda*, *Aquis Voconis* (Calde de Malavella), *Seterras* (Hostalric), *Praetorio*, *Semproniana*, *Arragone* (al voltant de Sabadell), *Adfines* (Martorell)... De *Semproniana*, de la qual s'ignora la localització i que

només està documentada al primer vas de Vicarel·lo, ens indica una distància de 9 milles romanes (uns 14,5 quilòmetres) fins a *Arragone*, la qual cosa ha comportat que uns autors la situïn entre Montmeló i Vilanova, i d'altres, al voltant de Granollers. *Praetorio*, que és assenyalada als altres tres Vasos Apol·linars i a l'Itinerari d'Antoní, estaria situada segons bona part de la historiografia, al voltant de Llinars. La distància marcada des de *Seterras* és de 15 milles i de 17 fins a *Arragone*. De tot plegat es pot desprendre que les distàncies entre les dues mansions situades a la vella via republicana, d'origen antiquíssim, que travessava el Vallès Oriental (Via Heraclea), estaria al voltant de les 8 milles romanes (uns 13 quilòmetres).

De l'època republicana també tenim constància dels tres mil·liris més antics de la Península Ibèrica. Un, a can Vendrell de Santa Eulàlia de Ronçana, on se cita el que fou procònsol de la Hispania Citerior, Manius Sergius (entre el 120 i el 110 aC) i la xifra XXI. I els altres dos, trobat a Tona i a Santa Eulàlia de Riuprimer, que també esmenten el mateix procònsol, i que probablement corresponguessin a una mateixa via que provenia de la plana de Vic i que enllaçava amb la via Heraclea.

Estrabó descriu, en els llibres III i IV, que a l'època d'August es va procedir a la reparació de la vella via republicana. En alguns mil·liris localitzats en diferents indrets del país hi figura explícitament el nom de “Via Augusta” (Tarraco, Barcino, Vilassar de Mar i als Monegres). És per això que, a més de la ruta pel Vallès, August va fer construir simultàniament, entre el -9 i el -7, dos ramals que incorporaven dues colònies fundades *ex-novo*, *Barcino* i *Caesaraugusta*, a la xarxa de la Via Augusta. Un ramal vorejava la costa laietana i connectava les nombroses vil·les entre si. I l'altre es dirigia cap a la



FOTO: CARLES MARTÍNEZ

vall mitjana de l'Ebre fent, de la seva capital, un important punt estratègic per a la navegabilitat de l'*Hiberus*.

No trobem en cap de les fonts clàssiques conegudes cap mena de referència, ni en època republicana ni en època imperial, de la possible comunicació viària transversal entre el litoral i el Vallès Oriental.

4.- Altres fonts

Tampoc no hi ha cap referència al Cartulari de Sant Cugat, del segle XIII, on apareixen freqüents mencions a camins, i que ha estat un dels còdexs que ha servit de base per a l'estudi de les comunicacions antigues (PALLÍ, 1985). Tant Sant Pere de Clarà com Sant Jaume de Trajà varen ser propietat del monestir durant el segle XI.

El Repertorio de todos los caminos de España, elaborat pel valencià Pedro Juan Villuga el 1546, reproduïx els municipis de la ruta

de l'interior: Le Boulou, el Pertús, la Jonquera, Figueres, Bàscara, Girona, Hostalric (Astarlid), San Celoni, Llinars, la Roca, Montcada i Barcelona. Aquest repertori clàssic, esmentat en tots els estudis de camins, no fa cap referència a cap ruta pel litoral ni a cap ruta transversal per aquesta zona.

Tampoc no diu res l'altra obra clàssica *Itinerario español, o guía de caminos, para ir de unas Ciudades a otras de España* de Joseph Matias Escribano, editada el 1757, que també reproduïx la mateixa ruta de l'interior, qualificada "*de ruedas y herradura*" que passa per Montmeló, la Roca i Llinars. Però en aquest cas sí que s'assenyala una ruta pel litoral "*más angosta*" que va des de Barcelona fins a Mataró.

Des d'un punt de vista cartogràfic cal dir que l'ajuda dels mapes és relativa en el seguiment dels camins antics. Cap dels mapes del Principat del segle XVII consultats (Mercator, Tassin, Blae,

Janssonius, Sanson...) incorpora la xarxa viària, i es limiten a assenyalar bàsicament el nom dels nuclis de població.

És a l'entrada del segle XVIII quan es comencen a recollir les primeres rutes viàries. Així, la "Kaart van Catalonien" de Pieter van der Aa (1707), que té un paper important en la introducció de la il·lustració de la xarxa viària, ens assenyala la ruta pel litoral que discorre des de Barcelona fins a les comarques gironines, i la ruta per la depressió prelitoral que passa per la Roca, Llinars i Sant Celoni. Aa no reproduïx cap via transversal entre ambdues rutes, ni per la Tordera, ni per la riera d'Argenton.

El mapa de Josep Aparici (1720) també es limita a representar les rutes anteriors, tot i recollir bona part dels topònims de poblacions que avui coneixem (Argenton, Cabrera, Canyamars, Dosrius, la Roca, Òrrius, Santa Agnès,

Part interior d'un mur de contenció i un contrafort intern al descobert per l'erosió de l'aigua

FOTO: CARLES MARTÍNEZ



L'erosió de l'aigua ha destruït nombrosos desguassos transversals

Vilanova...). I el mateix passa amb els mapes del comte de Darnius (1726) —que en tractar-se d'un mapa militar té una atenció especial pels camins—, o els de Garma i de Duran (1764) i el de Tomás López (1776) que comença a recollir camins romans.

El *Diccionario* de Pascual Madoz (1847) esmenta “tres carreteras” que passen per Argenton (“las del monte Parpés, la de Cardedeu y la de Vilamajor”) assenyalant el seu mal estat i la necessitat de reparació i “habilitación” per tal de facilitar el transport i el comerç entre el Vallès i el litoral. El full de Barcelona de l'*Atlas* de Francisco Coello (1862), tot i estar fet amb l'assessorament de Madoz, dibuixa dos “camino de herradura o senda” que surten d'Argenton. Un, va fins a Llinars passant per Dosrius i Can Bordoí. I l'altre, amb un itinerari poc definit, sembla arribar a la Roca per la riera de Riudemeia i Parpers.

5.- Quines són les característiques d'una via romana?

Les vies constituïen un instrument estratègic per a la pretensió expansionista de Roma. L'economia romana necessitava d'una xarxa viària que facilités el transport de les seves mercaderies. I el transport de les mercaderies condicionava la naturalesa de les vies. Calia una tipologia de camí que permetés una circulació fluïda i ràpida de les càrregues. L'objectiu per al qual treballava l'enginyeria romana, en el disseny de les vies interurbanes, era aplicar una tècnica de construcció que permetés la velocitat i la seguretat en el trànsit rodat de mercaderies.

Així doncs, l'enginyer romà evita els perfils longitudinals dels camins amb pendents pronunciades que impossibiliten aquest trànsit de vehicles. Es busca el pendent més suau possible per tal de permetre la circulació amb càrrega. En els passos munta-

nyencs, es proveeix de revolts en els vessants i el traçat es perllonga el necessari per tal d'aconseguir el corredor més adequat. Els pendents màxims ben poques vegades superen el 7% o el 8%.

Les vies romanes es construïen sota els paràmetres de màxima durabilitat i mínim manteniment. Es disposen en terraplens amb una certa elevació per evitar l'efecte erosiu de l'aigua. I quan s'ha de guanyar alçada, el traçat es dissenya per les cordes altes i ben drenades. S'utilitza el traçat a mig vessant quan el rasant per la corda alta no és l'adequat. I en aquests casos, s'utilitzen les cunetes o desguassos laterals aigües amunt per interceptar l'escorrentia i conduir-la, longitudinalment, fins on es pugui desguassar sense malmetre el camí. Evitaven així l'efecte de l'aigua, que circulava per les zones millors drenades i era molt excepcional la utilització dels desguassos transversals. (MORENO, 2004)

La secció d'una via romana respon també a un tipus de ferm que ha de permetre un trànsit ràpid i segur per a les grans càrregues. Per això la base està formada per una capa de pedres d'una mida gruixuda, amb capacitat de suportar tot el paquet de capes i les càrregues, sobre la qual es col·locava almenys una capa de transició amb pedres d'un volum inferior. I l'última de les capes, que era la de rodadura, estava composta per materials premsats de gra fi. Finalment, totes les capes estaven emmarcades per una vorada de pedra. En general, la secció tenia una forma bombada per tal de facilitar l'evacuació de l'aigua. L'amplada estava pensada per al pas de dos carros alhora i oscil·lava entre els quatre metres i mig i els vuit metres. Les vies urbanes sí que eren empedrades per una qüestió de salubritat. I vies com l'Àpia eren l'excepció, ja que es tractava d'una via monumental, funerària, més aviat urbana. (MORENO, 2004)

Els mil·liaris eren l'element de mesura. Es tractava d'unes fites que estaven ubicades a cada milla romana, que equivalia a uns 1600 metres. En aquestes pedres amb forma de columna cilíndrica, s'hi gravava el nom de l'emperador que havia fet construir o reformar la via, com també la distància fins a la següent mansió.

6.- Anàlisi constructiva del camí antic de Parpers.

El tram del camí supera el 12% de pendent mitjà al llarg de gairebé un quilòmetre. I en algun punt s'arriba al 15%. S'argumenta sovint que aquest fort desnivell ha estat provocat per la forta erosió que ha patit el camí al llarg del temps. Això és una obvietat en algun punt, però en qualsevol cas, tant la cota d'origen, la cota final, com la longitud, estan clarament determinades. I el desnivell que s'ha de salvar supera, en un 50%, els desnivells màxims emprats a les vies romanes quan havien de travessar els ports de muntanya.

En tot el recorregut, que transcorre per mig vessant, no hi trobem cap resta del ferm. L'amplada, d'uns cinc metres, està delimitada per uns murs de contenció laterals caracteritzats per l'absència de cap gran carreu. Hi localitzem nombrosos contraforts de secció triangular i de planta rectangular que suporten els murs, dels quals un és interior. La forta erosió que ha patit el camí per l'aigua ha comportat que, en determinats punts, el nivell actual estigui fins a tres metres per sota del nivell original. Ja hem comentat com en la construcció de les vies romanes s'evitava l'erosió de l'aigua i es buscava el traçat més ben drenat per tal de mantenir el ferm. El traçat encara conserva un pont, però tothom coincideix que es tracta d'una obra moderna.

En el camí antic de Parpers, en no pas gaire més d'un quilòmetre, s'han arribat a comptabilitzar fins



FOTO: CARLES MARTÍNEZ

Tram del camí que supera el 12% de pendent i que impossibilita el trànsit rodat amb càrregues

a vint-i-un desguassos transversals (ATIC, 2003) que canalitzaven les aigües pluvials per sota del camí. D'altres autors n'han descrit disset (PREVOSTI i FARELL, 1998). La utilització dels desguassos transversals, que ja hem comentat que en època romana eren excepcionals, contradeia el principi de durabilitat que impregnava l'obra pública romana. Per evitar el cost del constant manteniment i els riscos de destrucció per l'obstrucció d'un desguàs transversal, s'optava per les cunetes laterals en els camins a mig vessant.

També destaca la utilització dels guarda-rodes. Se n'han identificat un total de vint-i-tres (PREVOSTI i FARELL, 1998; ATIC, 2003). La seva utilització és característica de camins moderns amb pendents moderats per tal de garantir la seguretat. Les vies romanes aconseguien la seguretat per la composició antilliscant de la capa de rodadura i per l'absència de pendents pronunciades. No es

coneix enlloc on l'enginyeria romana hagi utilitzat aquest tipus d'elements.

Als treballs arqueològics projectats per l'Ajuntament d'Argenton l'any 2003 no s'hi va localitzar cap mena de material ceràmic d'origen romà. Els únics fragments descrits a la *Memòria* que s'hi van trobar s'han datat "dintre del període comprès entre els segles XVII i XVIII" (ATIC, 2003).

L'estat dels murs de contenció, dels contraforts o de l'argamassa que no han estat objecte de destrucció directa per les escorrenties, evidencien un acceptable estat de conservació. Sempre és complicat datar les argamasses. No hi ha diferència entre els morters de calç romans i els del segle XIX, i les característiques físiques i químiques són idèntiques. Però mentre algun laboratori especialitzat no ens ho aclareixi, es fa difícil compartir l'opinió, per l'observació directa, dels qui defensen que

aquests materials han estat a la intempèrie durant més de 2000 anys en una zona, com la de Parpers, amb un particular grau d'humitat.

7.- Conclusions

L'existència a la Catalunya romana d'un important sector orientat a la producció de vi i de l'oli, en època tardorepublicana i en temps d'August, fa pensar en una ordenació territorial i en unes infraestructures viàries amb què es procurava de tenir el país ben articulad per tal de facilitar la comercialització d'aquests productes i d'altres auxiliars. És per això que no és pas absurd de pensar, davant del *take off* econòmic de la costa del Maresme a mitjan segle I aC, en l'existència d'algun camí per al trànsit rodat que comunicués el Vallès i el litoral.

Però el que avui coneixem com el camí antic de Parpers, tal com hem pogut comentar, no s'adequa des d'un punt de vista estructural i tècnic a cap dels paràmetres essencials que reiteradament utilitzava l'enginyeria romana, tant en època republicana com imperial, en la construcció de la seva xarxa viària. Es tracta d'un camí mal dissenyat, traçat amb

una tècnica molt pobre i amb un perfil longitudinal que impossibilita, pels forts pendents, el trànsit rodat amb càrregues.

Si es nega la romanitat del camí també es fa difícil d'acceptar les teories que fan de Parpers el pas d'una hipotètica via que, en època republicana, connectava *Iluro* amb *Ausa* (Vic) passant per *Aquae Calidae* (Caldes de Montbui). Per construir aquesta teoria s'arriba a ubicar les mansions *Semproniana* i *Praetorium* en les actuals Granollers i la Roca (CLARIANA, 1990). Unes ubicacions que ajuden a la construcció d'una alineació rectilínia de la hipòtesi, però que no s'adeqüen amb les distàncies indicades als Vasos Apol·linars i a l'Itinerari d'Antoní i que les situa al voltant dels actuals municipis de Montmeló i de Llinars.

El despropòsit arriba quan es bateja aquesta via com a "Via Sergia" (CLARIANA, 1990), per la troballa d'un mil·liari a can Vendrell, a Santa Eulàlia de Ronçana, on s'esmenta qui fou procònsol de la *Hispania Citerior*, Manius Sergius (entre el 120 i el 110 aC). Tal com ja hem comentat és més que probable que aquest mil·liari, juntament amb els altres dos trobats a Tona i a Santa Eulàlia de Riuprimer, i que també esmenten el

mateix procònsol, corresponguesin a una via força allunyada de la que estem parlant. No hi ha cap prova, ni cap element racional, que vinculi aquests tres mil·liaris, que són els més antics d'*Hispania* i que hem de suposar de la mateixa època, amb poblacions del litoral com *Iluro* o l'*oppidum* de Burriac.

És bastant probable que el camí de Parpers i el pont que avui veiem pel vessant d'Argentona siguin una obra del segle XVIII destinada al tragí de mercaderies amb mules entre Mataró i Granollers. Segons Isaac Moreno (MORENO, 2004), és un camí amb una estructura similar a la d'altres camins d'aquesta època.

La manca de continuïtat del camí sembla indicar que es tracta d'una obra inacabada. El camí no arriba al coll pel vessant argentoní; però, a més, no s'ha trobat cap rastre, ni de paviment, ni de mur de contenció, en tot el vessant de la Roca, tot i que és un zona extremadament explorada. És poc probable pensar en la superposició de l'actual carretera atès els nombrosos desmuntats efectuats, alguns dels quals s'han realitzat a la roca, i que sembla que estan fets al mateix temps que la carretera.

Els motius per paralitzar i abandonar les obres podien haver estat diversos. Des d'un fort aiguat que obturés els desguassos transversals i que comportés l'ensorrament d'algun tram tot posant de manifest la baixa qualitat del camí, fins a la insuficiència pressupostària de l'administració que havia d'executar les obres. En qualsevol cas, no sembla que s'hagués arribat a utilitzar mai. Això es podrà confirmar el dia que aparegui el projecte o la memòria de construcció en algun arxiu.

Pel que fa a l'origen del camí no hi ha cap element que justifiqui la seva romanitat des d'una perspectiva tècnica i estructural. De mil·liaris, no se n'ha trobat cap. I els que s'han trobat, força lluny de Parpers, no justifiquen cap hipòte-

El bon estat dels murs de contenció i de les argamasses qüestiona l'opinió dels qui defensen que aquests materials han estat a l'intempèrie durant més de 2000 anys

FOTO: CARLES MARTÍNEZ





FOTO: CARLES MARTÍNEZ

El disseny del camí no va buscar el traçat més ben drenat per tal de mantenir el ferm

si racional de via republicana o imperial. No es van trobar restes ceràmiques romanes en les tasques arqueològiques de conservació, i si hi ha algun habitatge romà proper, tampoc no justifica l'origen romà. A més, no és esmentat en cap itinerari clàssic. El text del segle IX no assenyala la localització de l'*estrata*. En un tram d'un quilòmetre del camí antic de Parpers es comptabilitzen vint-i-un desguassos transversals, que són bastants més que els trobats a tota la xarxa viària d'*Hispania*. I els guarda-rodes, amb un total de vint-i-tres, són inèdits a l'època romana. Tot plegat ens fa concloure que si hi havia una comunicació viària rodada a l'època romana entre els dos vessants de la Serralada Litoral, cal buscar-la per un altre indret.

BIBLIOGRAFIA:

- ÀTIC (2003): "Memòria dels treballs arqueològics a la Via Romana de Parpers". Annex I. Ajuntament d'Argentona.
- BATISTA, Ricardo (1974): "Los restos de la vía romana de Parpers en el término municipal de Argentona", dins *Miscelánea arqueológica*, XXV Aniversario Cursos Internacionales en Ampurias. VOL I. Barcelona.
- BONAMUSA, Joan (1970): "La via romana de Parpers". *Memòria d'Activitats 1970*. SAM-Museu Municipal de Mataró.
- CLARIANA, Joan Francesc (1989): "Les vies de comunicació del Maresme a l'antiguitat: Estat de la qüestió", dins *V Sessió d'estudis mataronins*. Mataró.
- COELLO, Francisco (1862): "Atlas de España y sus Posesiones de Ultramar". Barcelona. Madrid.
- ESCRIBANO, Joseph Matias (1757): "Itinerario español, o guia de caminos, para ir de unas Ciudades a otras de España, y a algunas Cortes de Europa". Barcelona.
- JÁRREGA, Ramon (1995): "Les vies terrestres de l'Alt Maresme en època romana". Annex a *Autopistas i arqueologia*. Acesa. Barcelona.
- MADOZ, Pascual (1847): "Diccionario Geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar". Madrid.
- MORENO, Isaac (2004): "Vías romanas. Ingeniería y técnica constructiva". Ministerio de Fomento. Madrid.
- OLESTI, Oriol (1995): "El territori del Maresme en època republicana. (S. III – I aC)". *Premi Iluro 1994*. Mataró.
- PALLÍ, Federico (1985): "La Vía Augusta en Catalunya". UAB. Barcelona.
- PONS, Jordi (1994): "Territori i Societat romana a Catalunya". Ed. 49. Barcelona.
- PREVOSTI, Marta (1981): "Cronologia i poblament a l'àrea rural d'Iluro". Ed. Rafael Dalmau. *Premi Iluro 1980*. Mataró.
- PREVOSTI, Marta; Farell, David (1998): "Proposta d'intervenció a l'antiga via de Parpers (Argentona)". Dins de *Segones Jornades d'Arqueologia de Cabrera de Mar i del Maresme*.
- RIBAS, Marià (1934): "Origen i fets històrics de Mataró".
- RIBAS, Marià (1952): "El poblament d'Iluro". Barcelona.
- RIBAS, Marià (1963): "Els orígens de Mataró". Mataró.
- VILLUGA, Pedro Juan (1546): "Reportorio de todos los caminos de España hasta agora nunca visto en el qual allaran qualquier viaje que quieran andar muy provechoso para todos los caminantes". Medina del Campo.