



Autores: Jesús Velacoracho Jareño

Mercè Martí Bolinches

Amparo Guillem Sanz

Montse Castillo Gormaz

José Antonio Gutiérrez Barquín

Gregoria Alonso Alonso

Tutor: Albert Sabaté Morales

Campus de l'experiència – Universitat Internacional de Catalunya

Curso: 2022/2023

ÍNDICE

	<u>Página</u>
1. AGRADECIMIENTOS.....	3
2. RESUMEN.....	4
3. INTRODUCCIÓN.....	6
4. OBJETIVOS.....	7
5. LA VÍA AUGUSTA, SU HISTORIA.....	8
6. EL PASO DE LA VIA AUGUSTA POR EL PENEDÈS.....	14
7. RESTOS Y EDIFICIOS CONSERVADOS DE LA VÍA AUGUSTA EN EL PENEDÉS.....	21
8. ARCO DE BERÀ	28
9. CONSIDERACIONES FINALES	37
10. BIBLIOGRAFIA.....	38

1.- AGRADECIMIENTOS

En primer lugar, al profesor **Sabaté** por el servicio prestado por su tutoría, favorable guía y la facilidad de acceder a él durante la confección de este opúsculo; y sobre todo por el interés y la empatía que nos ha dedicado en su desarrollo sin lo que la realización de éste no hubiera sido posible.

Reseñamos, igualmente la labor participativa de todo el equipo -y en especial la de **Jesús y Grego-** a los que mostramos nuestro agradecimiento, por su compañerismo y dedicación con todos a la hora de conseguir el objetivo.

También queremos agradecer a todos los profesores que hemos tenido, tanto en la universidad como fuera de ella, por las facilidades dadas para satisfacer y desarrollar nuestra curiosidad intelectual, motivándonos y capacitándonos en concebir, forjar y llevar a buen término esta tarea.

Expresamos, también, nuestro agradecimiento al **Campus de la Experiencia de la Universidad Internacional de Catalunya**, por acogernos dentro de sus aulas y hacernos sentir como en casa.

Sépase que desarrollar con cierto rigor este pequeño estudio ha tenido un notable impacto en nosotros, por lo que hacemos extensible nuestro agradecimiento a todas aquellas personas que nos han apoyado durante este proceso. **A todos ellos, mil gracias.**

2.- RESUMEN

Descubrir la región del **Penedès** significa comprender la marca del pasado, su patrimonio cultural y las transformaciones que éste ha sufrido. De dónde venimos, por qué somos como somos y a dónde hemos llegado.

Como todos los grandes Imperios, el romano perseguía conquistar *manu militari*, implantar su orden, expandir su poder y establecer su civilización en el mundo que circundaba el **Mare Nostrum** junto a los desconocidos y bárbaros territorios anejos. Sin embargo, sobre aquellos férreos intereses, había otros -para ellos- mucho más inmediatos y urgentes: la búsqueda y conquista perenne de metales, alimentos, esclavos y grandes tributos para satisfacer sus indefectibles necesidades. **Roma**, la capital, contaba con más de un millón de habitantes, y su potente ejército -formado por unas 28/30 legiones de 5300 soldados cada una- tenía como afán permanente el ocuparse no sólo de los metales estratégicos sino de buscar el sustento para las miles de bocas que exigían a diario el pan, el vino y la comida.

Legionarios, comerciantes, campesinos, funcionarios, aldeanos... todos ellos desfilaron a lo largo de la antigua Vía de comunicación peninsular que, en sus casi **1500 km**, recorría el vasto territorio que cruzaba **Hispania** de punta a punta -entre **Cádiz** y los **Pirineos**- y enlazaba la Península Ibérica, más el añadido gallo de la **Vía Domitia** y la itálica **Vía Aurelia**, con la capital del Imperio, la poderosa **Roma**.

Era una vía más de la extensa red viaria -**80.000 km**- en la trama que tejió el Imperio a lo largo y ancho de su territorio, desde el árido **Sáhara** a los procelosos bosques de **Germania**, y desde las cálidas y gratas dehesas de **Hispania** y las brumas de **Britania** hasta las remotas tierras a orillas del mar **Negro** y las provincias de **Asia Menor**.

Conocida antes de la romanización como **Vía Heráclea**, el trazado de la **Vía Augusta** seguía la ruta de un antiguo camino migratorio/comercial por territorio íbero que habilitaron como calzada de emergencia las tropas romanas desde el siglo **II a.C**

A pie, en litera, sobre animales o en carro, a lo largo del camino el viajero encontraba, entre ciudad y ciudad, fondas, tabernas, garitos y paradas de servicio para refrescar o calentarse, alimentar o cambiar a los animales de tiro y reparar los carros.

El **Penedès** actual ha recreado el trazado de la **Vía Augusta** a su paso por la comarca convirtiéndolo en una propuesta que permite descubrir el territorio tal y como es: un paisaje lleno de haces camineros, cruzado por sendas, caminos y veredas que, ahora -antes fue campo cereal- configuran un monotemático mosaico de viñas que cambia de color con cada estación del año.

3.- INTRODUCCIÓN

El conocimiento de la cultura e historia remota de nuestro territorio y el vínculo que, todavía hoy, pervive en muchas señas de la nomenclatura topográfica; las sólidas construcciones de antaño que aún persisten; el firme asentamiento y aceptación de los cultivos tradicionales; los modos de elaboración de muchos productos; las ancestrales recetas de gastronomía; la elaboración artesanal de algunos vinos... que tienen su origen en la sólida implantación de la civilización romana en nuestro *modus vivendi* actual; y eso se lo debemos, en no poca medida, a la vieja senda trasmisora de civilización que fue la Vía Augusta. Esta senda fue un firme puntal del devenir cultural, durante no pocos siglos, de los ritos, saberes y costumbres de las gentes de estas tierras.

4.- OBJETIVOS

1º Resucitar la curiosidad por el paso de la ancestral Vía por un tramo -ahora humanizado y muy cambiado- de su recorrido.

2º Investigar los restos viarios -algunos desconocidos en la actualidad- que delatan el vigor del tránsito augusto.

3º Aplicar los hallazgos encontrados en nuestro deambular caminero como favor benéfico ajustable a quien pueda interesar.

4º Comprobar la eficacia de la ingeniería romana aplicada a la obra pública y su resistencia a través de los siglos.

5º Concitar el entusiasmo colaborador de los miembros del grupo de trabajo por contribuir a delimitar un estudio sobre el paso augusto por Camp Joliu.

6º Recorrer los caminos que forman el entresijo de senderos y veredas que confluyen en el caudal que conforma la **Vía Augusta**.

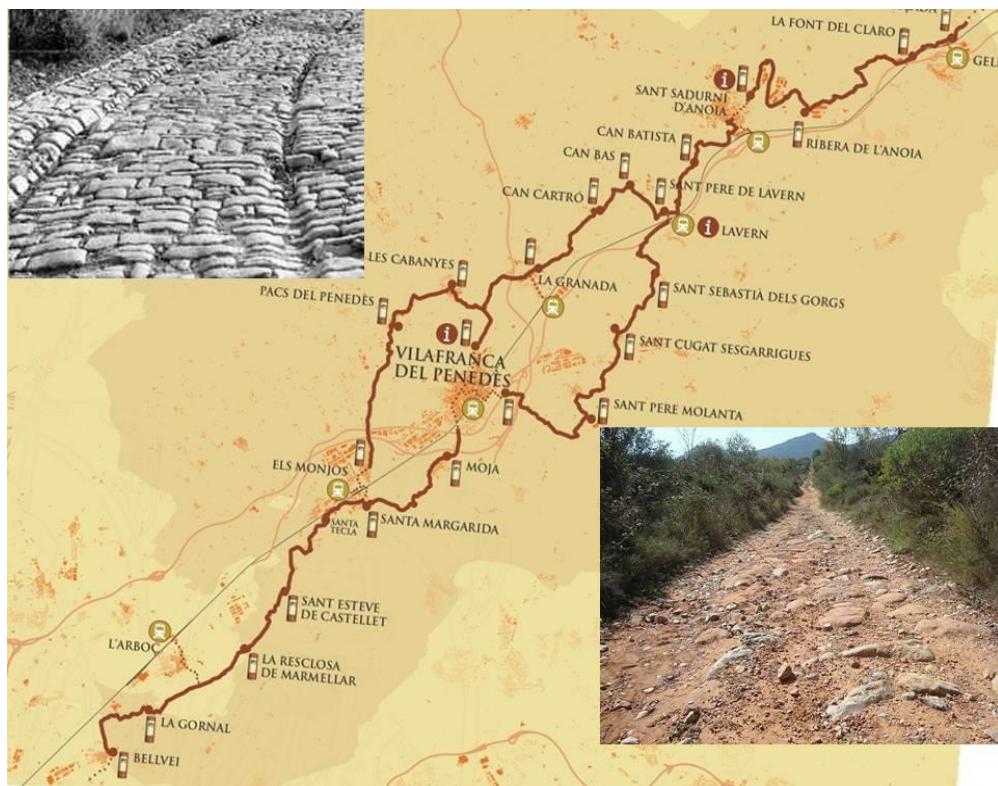
5.- LA VÍA AUGUSTA: SU HISTORIA

Uno de los más activos corredores braquiales de las primitivas migraciones humanas en el entorno del Mediterráneo fue el que, proveniente de la confluencia de diferentes senderos de Europa, flanqueaba los Pirineos por su parte oriental, la menos bronca y de trazado más accesible. Recorría después, orientada al sur, casi todo el levante de la península Ibérica, trasladándose luego a las transitables planicies manchegas para descender ligeramente por el Barranco Hondo al abierto valle bético resiguiendo el largo cauce del Betis hasta embocar enfrente, al fin, en los confines del estrecho gaditano, ante la nebulosa visión de la costa africana. Más o menos un severo recorrido de casi **1.500 km** de un territorio vasto y proceloso, casi deshabitado y, por lo tanto, virginal.



Aunque apenas disponemos de datos claros y registros *ad hoc* sobre el remoto pasillo migratorio en cuestión, sí han quedado, a través de su paso por diferentes culturas -íberas, tartésicas, fenicias, griegas, cartaginesas, romanas...restos evidentes de asentamientos humanos que en su actual emplazamiento permiten componer un escalonado reparto de las jornadas en las que se dividía el tránsito caminero del trazado de la ruta. A este recorrido, entre legendario unas veces e histórico otras, se le llamó primitivamente **Vía de Hércules** o **Vía Heraklea**, y fusionaba en su configuración más remota relatos totalmente legendarios y

novelescos -Hércules, Gerión, Pirene...- con apuestas históricas algo más acreditadas, junto a otras más documentadas y demostrables -Camino de Aníbal, Cástulo, Orisón, Himilce...-.



El ancestral sendero seguido por migraciones de todo porte no era más que un largo y estrecho atajo que se convirtió en un asentado y permanente caminillo -impracticable para carruajes- que aprovechaba el seguimiento de los cauces fluviales semisecos, las ramblas de los torrentes, las lleras de los arroyos y las riberas de ríos caudalosos buscando poder vadearlos mediante la instalación de hitos de piedra -como el **Pas de Piles**, sobre el Anoia, frente a Torre Ramona- que permitían saltar de uno a otro durante el estiaje. Sépase que casi no han quedado restos de puentes de obra notables o de sólidos embarcaderos con tiro de sirga solventes -por esta zona de influencia- hasta la llegada de la poderosa ingeniería militar con obra pública romana, y sobre todo, hasta que el emperador **Octavio César Augusto** emprendió la magna obra caminera que -fue bautizada con su nombre- mejoró, mermó y asentó la primitiva senda ampliándola para el paso de las legiones y sus carretas cargadas de vítales e impedimenta, convirtiéndola así en la famosa **Vía Augusta**. Vía que acortó en mucho los destinos y facilitó su recorrido evitando en lo posible el atacar puertos

montañosos, talando, para ello, árboles que impedían el paso y facultando corredores para bajar valles y salvar la montaña espesura de los bosques. No dejó, en su militar empeño, llegando incluso a perforar túneles para así acortar travesías por abruptos puertos de montaña y quebradas escabrosas tras barrancos broncos.



Aunque el total de la **Vía Augusta** que ahora conocemos era un largo itinerario de **2.750 Km**, señalado con altos miliarios de piedra cada **1.480m**, que unía a **Roma** con **Cádiz** y estaba conformado por la **Vía Aurelia** -de Roma a los Alpes-, la **Vía Domitia** -de los Alpes al empeño **-mansio Ruscinone-** del Pirineo oriental, y la propia **Vía Augusta Hispana** -del Pirineo (Coll de Panissars) a Cádiz, ésta se consideró un ente litoral que aglutinaba toda la parte mediterránea oriental del imperio romano, constituyendo un firme camino integral dividido en **111** intervalos separados unos **35km** -en función del grado de dificultad que presentara el trazado- por recintos fortificados o casas fuerte llamados "**Mansios**", que contaba con aposentos seguros y algo más cómodos que los comunes y populares, que permitían pernoctar y contaban con agua caliente o termas y una discreta fuerza militar. Además, la ruta también estaba salpicada de albergues bastante más baratos como profusas casas-fonda -**Mutatios**- repartidas cada cinco km donde poder refrescarse, calentarse -**tinelun**- o cambiar, herrar y alimentar a las caballerías y animales de tiro. No faltaban, tampoco, próximas a los cruces camineros muy transitados ni en las cercanías de los núcleos más habitados, las "**Tavernae**", locales con algún servicio comercial -**annona**- para el viajero con reclamos para

el tráfico, que tanto podían ser tahonas o tiendas de servicio y vituallas, gestionadas con gentes de cabal compostura. Coexistían éstas con algunos locales con menor decoro y de más económico hospedaje -**cauponae**-, junto a otros de virtud y honorabilidad mucho más soluta -**Lupanae**-, identificables siempre por la presencia de un farolillo nocturno que iluminaba su puerta y fachada, pintadas de llamativo color -color cuyo nombre aún hoy las identifica, aunque su actividad presente nada tenga que ver con su lascivo pasado: **La casa Bermella, Les Cases Roges, El solar Roig...**, nombres que delataban su talante, y que perviven, aún hoy, en sus formas para identificar ciertos inmuebles, y que como antaño están próximos al trazado de cruces de calzadas y trochas pecuarias nacidas a su albur, siguiendo la **Vía**. Dejaban estos locales, como testimonio de su gremial oficio -en la claridad de la luz diurna-, algún que otro inequívoco atributo o ícono fálico -tipo **Pompeya**- que hacía evidente el negocio lúbrico al que estaban dedicadas.



La duración media del transitar de Cádiz a Roma, a pie -a caballo eran tres meses-, de tan largo viaje se acercaba, yendo a paso ligero y por escenarios normales, a los 140 días; ya que cada tres días caminados se descansaba uno, o algunos más cuando las “**mansios pernocta**” se situaban próximas al relax que ofrecían las ansiadas, higiénicas y tónicas fuentes termales -**mansio Aquas Vocontis**, ahora **Caldas de Malavella**-, o cuando las contrarias circunstancias atmosféricas; lo áspero o pantanoso del terreno, el peligroso cruce de ríos caudalosos -**Betis, Ebro, Ródano...**- o la compleja altura de los puertos -cruzaban la gran barrera alpina por el actual **Montgenevre (Summae Alpes)**, cota de **1800** msnm.- que impedían en invierno o

dificultaban seriamente el tránsito el resto del año. Sépase que muchas partes del itinerario afectadas por escorrentías, socavones recurrentes, derrumbes de laderas y aludes, torrentes, arenas movedizas, ciénagas y charcas pantanosas eran reparadas -y a veces enlosadas- por un diligente cuerpo de peones -curatores viae- cuya función consistía en mantener expedita la Vía todo el tiempo.



Aunque la creencia general es que la **Vía Augusta** se creó como un camino para el rápido tránsito viajero, que mejorase y acrecentase el comercio, acortara la distancia y optimizara la comunicación interterritorial, transmitiera la cultura y acelerara el intercambio de noticias... poco tiene que ver con el auténtico fin que se persiguió al emplear tantos caudales en la realización de tan magna obra pública -sería similar en la actualidad a construir una autopista- sino que perseguía un fin claramente militar, puesto que su intención era la rapidez en acudir a sofocar los motines, tumultos y rebeliones que los levantiscos pueblos íberos -en este caso los mansos y poco belicosos cosetanos- vencidos pronto por las armas y sujetos al pago de impuestos y tributos agónicos al estar sometidos bajo el yugo del imperio romano, contra el que protestaban con regular periodicidad.

Augusto, con su yerno y estratega **Agripa**, y el táctico ingeniero **Vitrubio**, que sabían lo grave y costosa que había sido la conquista de **Hispania -200** años de brutales asedios, derrotas, continuos conflictos, guerras y levantamientos- entendía que era mucho más barato establecer y mantener expeditas vías de intervención militar rápida -magnus itineribus- para poder sofocar revueltas de inmediato, antes de que se extendieran y fueran a más, que aposentar y mantener costosas e indolentes legiones -con **5.300** soldados cada una, en tiempo de paz- estáticas en los territorios aún rebeldes y no del todo dominados. Para ello colocaba guarniciones ligeras y móviles, eso sí, en puntos estratégicos desde donde, de inmediato y por un camino seguro -¡las Vías expeditas!, se pudiera irradiar e imponer el poder de **Roma**. Ni que decir tiene que el sistema funcionó la mar de bien -Augusto acabó sometiendo a los últimos cántabros y astures en el monte **Medulio** y -por fin- finiquitó tan ardua conquista- y a eso se debe que muchas poblaciones actuales sean herederas de aquellos parcos asentamientos militares desde donde se ejercía el control sobre una zona conflictiva o un mucho más vasto territorio si éste ya era socio adicto o estaba en trámite de ser romanizado.



6.- EL PASO DE LA VÍA AUGUSTA POR EL PENEDÈS

El territorio situado entre el río Llobregat -flumen Rubrigatus- y Tárraco fue de rápida y fácil romanización -los aborígenes cosetanos contaban con una razonablemente culta civilización íbera tras continuo contacto previo con fenicios y griegos- ya que la escasa belicosidad y débil demografía autóctonas tampoco permitían enfrentarse a un enemigo del calibre del ejército romano, que desde la llegada de Publio Cneo Escipión a Emporión (Ampurias) -219 a.C.- atravesó con su numerosa tropa “manu militari” la penillanura del hinojo -Ager Phoeniculi, Penedés- hasta alcanzar el enclave donde fijó su fortín, la robusta torre del pretorio de Tárraco -la íbera Kessets-, y desde allí comenzó a extender por los frentes el dominio de Roma -desembarazándose de la ya débil amenaza cartaginesa- por la península Ibérica. Península que, además, era un territorio -en su Levante- muy parecido al de la bota itálica bañada por el mar Tirreno, y que ya practicaba en su ancestral agricultura, como asumido “corpus centralis”, la benéfica y consabida **Tríada Mediterránea** -olivar, cereales y viñedos- con el añadido del indefectible y muy abundante cultivo de las habas -fabae-, lentejas, garbanzos... y del muy ventajoso laboreo de notables plantaciones de algarrobos -ceratium- como sustancial y rentable mejora para alimentar al ganado.



La concordancia de climas, cultivos, geografía y el común aspecto mediterráneo entre los pueblos aborígenes que habitaban ambas riberas marítimas -occidental de una y oriental de

la otra- de sendas penínsulas, Itálica e Ibérica, aumentó el interés romano por la posesión de ésta última que, además, consideraban legítimo botín de guerra tras la derrota cartaginesa en la segunda guerra Púnica, ya que los vencidos proclamaban -con escaso fundamento- su condición de propietarios de la totalidad de **Iberia**. La cosa militar no resultó ventajosa tan fácilmente, ya que mientras los territorios del levante ibérico y la Bética litoral fueron fácilmente asimilados por la cultura romana, el norte peninsular cántabro/astur y el centro-oeste carpetano/vetón/lusitano ofrecieron una bronca, tenaz y feroz resistencia a la doma y aceptación de los usos y costumbres romanos.

Aunque el paso de la **Vía Augusta** y sus ramales por el territorio peninsular era cosa sabida por el común de los conocedores de la historia antigua, la ignorancia puntual en donde situar los enclaves de asentamiento y pernocta de cada jornada era un asunto tan proceloso como discutible. Sin embargo, un hecho casual, el encuentro en **1852** de cuatro vasos de plata, posibles exvotos de algún peregrino, en el vaciado del fango de una piscina termal romana del templo de **Apolo**, junto al lago **Bracciano**, en **Vicarello**, que portaban en el exterior de su cilindro -con forma de miliario- el grabado correlativo de todas las mansios con las respectivas cifras de las distancias entre ellas, en el largo itinerario de Cádiz a Roma.



Tan célebre hallazgo esclareció sobre manera la incardinación geodésica final de muchas de esas “mansios” cuya localización todavía estaba en discusión y desató un entusiasmo caudal entre los investigadores de tan antañoña Vía.



Aunque la ubicación de esas estaciones/pernocta -**Mansios**- recibieron un espaldarazo identificador enorme con el descubrimiento de los vasos de Vicarello, lo cierto es que en aquel tiempo ya se conocían otras guías, también muy antiguas, que señalaban el mismo recorrido, aunque con menos rigor, en cuanto a la nomenclatura de los enclaves y precisión en las distancias. Se trataba de la relación de los “**itinerarios de Antonino**” -III d.C- encargados por el emperador **Antonino Caracalla** -dinastía de los **Severos**-; se les añadió, también, el **Anónimo de Ravena o Ravennate** -siglo VII-, obra de un cosmógrafo cristiano que detallaba, sobre compendios de autores anónimos más antiguos, los trayectos y distancias que jalonaban las poblaciones de las provincias del Imperio -y por lo tanto de **Hispania**-. Siglos más tarde -S.XV-, se encontró la **Tábula de Peutinger** o **Peutingeriana**, hallada en una biblioteca de Viena, que de alguna manera era la representación -no ajustada a la proyección geográfica real- cartularia y sistemática de la caminería del Imperio romano que, aunque

mostrenca en su formato, permitía una curiosa interpretación práctica para el común de los viajeros.



Consistía ésta última en un extenso, largo -6m- y bastante maltrecho mapa -en vitelo- de las vías principales y sus múltiples haces camineros de intercomunicación -incluía la caminería menor- necesarios todos para recorrer tan vasto Imperio; desde Roma a cada uno de los rincones de las provincias que bordeaban el **Mediterráneo**, incluyendo **Britania**, **Galia**, **Helvecia**, **Germania**, **Dalmacia**, **Panonia**, **Dacia**, **Grecia**, **Judea**, **Egipto**, **Numidia**, **Mauritania**... y otros territorios que por entonces estaban sometidos, ya fueran en condición de feudatarios o figurases como pueblos asociados -**socii**- al poder romano.



Como quiera que el tramo elegido por nuestro grupo de trabajo sea el paso de la **Vía Augusta** por el **Penedés**, desgajamos de la larga **Vía** el pequeño tramo que va desde el semiderruido

arco romano que aún colmata el viejo puente sobre el **Llobregat**, en la “mansio” **“Ad Fines”** (entre **Martorell** y **Gelida**), hasta las inmediaciones del arco de **Bará**, ubicado en el área de la “mansio” **Palfuriana** (cerca de la estación de **Comarruga**), quedando engullidas, entre ambas, la “mansio” **Antistiana**, asignada al entorno de **Les Masuques** y la “mansio” **Stabulo Novum** que sólo aparece en los “Itinerarios de **Antonino**” y debió estar enclavada en el **Solar Roig**, del actual **L’Arboç**. Es obligado reseñar que tanto la “mansio” **Antistiana** como la de **Palfuriana**, fueron grandes predios o “**fundus**” que se entregaron a familias poderosas -**gens**- para que fuesen explotados como haciendas y así llegar a colonizar agrícolamente el territorio.



Pertenecían a importantes personajes itálicos, tanto como premio o recompensa al tino en la labor de gestionar ciertos cargos públicos, como por el éxito o victorias ganadas en hechos militares, en tiempos que iban desde la guerra civil de **Julio César** contra **Pompeyo** -años **49/45 a.C-** en **Hispania**, hasta la resolución militar que tomó **Augusto** para acabar -**año 25 a.C-** con las enquistadas guerras contra cántabros y astures, finiquitadas tras largos años con la derrota de estos en la batalla del **Monte Medulio**.



Tras este corto ínterin ponemos énfasis sobre la travesía de la **Vía** por el solar o descampado donde ahora se asienta **Camp Joliu**, quedando este centro escolar entramado entre las modernas vías del **AVE**, la carretera **N-340**, la **vía férrea** tradicional -en uso desde **1865**- y la autopista **A-2**, mientras lo flanquea de oeste a este la hosca riera de **Marmellar** -en latín membrillar silvestre- bronco torrente, seco las más veces, que desagua cerca de **Castellet** en el **Foix** conectándose así ambos cauces. Cauces o lleras que fueron en un principio balizas de paso aprovechadas por el discontinuo tránsito caminero de la primigenia **vía Hercúlea**, antecesora mostrenca de la que hoy comentamos aquí.



San Joan de Salerm

Aunque los predios o “**fundus**” ribereños a la **Vía**, por esta zona, se convirtieron en propiedades de familias patricias -itálicas y poderosas- tuvo, además, definitivo peso para el posterior reparto de los terrenos a colonizar, limítrofes con ella, el que se les concedía por sus méritos militares a los soldados veteranos con cargos de cierta relevancia -**centuriones**, **procónsules**- en las legiones que participaron en finiquitar la conquista emplazada por **César**

Augusto. A estos terrenos, que de alguna manera recompensaban el brío, la bravura y lealtad al “imperator” y a Roma ¡durante un servicio de veinticinco años!, se les llamó “**centuriatios**” y todas las vías camineras, con notable importancia estratégica, estaban bordeadas por estas propiedades.



Estos predios -o **centuriatios**- consistían en una generosa cuadrícula ortogonal de **712m** de largo por otros **712m** de ancho, más o menos unas **50 has**, que podían ser explotadas por el legionario, ya convertido en colono, con la forzada ayuda de los aborígenes -a los que tras la derrota se las habían arrebatado, y que ya eran antes rentables territorios de laboreo; además se añadían forzadamente las gentes oriundas del lugar -que entraban como la dote semi-esclava en la propiedad- como traspaso humano vinculado al lote de tierras entregado en propiedad y, que por lo general, al ser estas gentes de cultura íbero-mediterránea con notable influencia griega y fenicia, estaban bastante civilizadas.

Conformaban estos forzados agricultores grupos bastante heterogéneos -íberos, tanto layetanos, cosetanos como ilercavones e ilergetes, rebeldes capturados de otros territorios, convictos y soldados derrotados- trabajando en duras condiciones -“**penitens**”- de semi-esclavitud que fueron encomendados como fuerza de trabajo al señor dominante “**dominus rusticae**” para que consiguiera alcanzar en su “**centuriatio**” estipendaria el ideal que era la “**Terra Dominicata**” o tierra dominada con el compromiso de rentabilizarla, pagar el estipendio tributario y velar por el cuidado y seguridad de las Vías camineras -un uso que resultó muy rentable y quedó como ejemplo repetido y eficaz porque fue duro anticipo de lo que pasaría siglos más tarde, con el dominio militar y las encomiendas de aborígenes indios

para la severa explotación de los vastos territorios colonizados por los peninsulares tras la descubierta y conquista de **América**-.

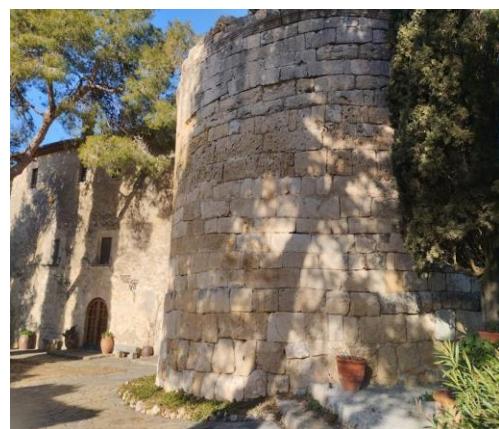
La permanencia activa y regulada de la **Vía Augusta** como tal se inicia desde el apogeo del gobierno del emperador que le da nombre -**año XV a.C**- hasta bien entrado el **siglo IV d.C**, en que la atrabiliaria llegada de las tribus bárbaras -suevos, vándalos, alanos...- hizo poco aconsejable el tránsito por esa calzada, lo que significó su descuido debido a la desaparición de los “**curatores viae**” y al temor de los asaltos vandálicos que padecían los colonos propietarios de las “**centuriatios**” ribereñas a ella, que además tenían el encargo responsable de velar por el cuidado y la seguridad del tránsito por la vieja calzada

7.- RESTOS Y EDIFICIOS CONSERVADOS EN LA VÍA AUGUSTA POR EL PENEDÈS

Aunque el paso de la calzada augustea por el **Penedés** empieza en el deteriorado arco de sillares del puente sobre el **Llobregat -Pont del Diable-** que construyeron, en el año **X a.C**, las legiones romanas **III, IV y VI** -dejaron sus siglas grabadas en los tajamares- de los que se ocuparon durante la obra en ese territorio -abrieron canteras donde extraían roca: **Sant Bertomeu** y la **Rierussa**- tras la ya consolidada pacificación de **Hispania**.



Ajustaron, además, y así hacerlos transitables los profundos vados de la llera del **Avernó** y los salteados pasos de pilas pétreas del torrencial y anómalo cauce del **Anoia**, bajo la mirada atenta y militar de la posición romana en torres vigías de **Castellvi de Rosanes**, **Castell de Gelida** y **Sant Pere de Subirats** -con bases ciclópeas de aporte íbero- y la vigilante torre lumbreña y defensiva de **Les Gunyoles**.



Eso sin contar las numerosas y desperdigadas muestras que quedan de restos romanos de la antigua **Vía** y que, aún hoy, es posible encontrar en **Can Bas**, como toscos sillares de la ermita de **Sant Joan Salerm**, ruinas de la **Casa Bermella**, el **ara romana** en la base de la cruz de **La Granada**, en **Santa Fe**, el **ninfeo** termal de **Sant Valentí de les Cabanyes**, mosaico de la rectoría de **Pacs**, la “villae” romana del **Casalot d’Espuny**, **La Bleda** y su ermita, **La Rápita** y su “**Al Ribat**” o convento musulmán inserto en la **mansio Antistiana**... y lo mismo que por la otra rama del haz que atravesaba el Penedés, desde **Can Bas de Lavern** hacia los restos de **Parets Antigues**, la arcada “tinelaria” de la “mutatio” de **Mas Comtal**, el trozo de Vía rescatado por mossèn **Antoni Margarit** en **Sant Cugat de Sesgarrigues**, **Les Cases Roges**, las “villae” de **Sant**

Pere Molanta, Moja, Els Monjos, Santa Tecla, la Gravosa,



Como quiera que nuestro trabajo común está vinculado al paso de la vieja calzada por el solar que ahora ocupa Camp Joliu, comenzamos “in itinere” desde la ermita de Sant Esteve de Castellet hasta el supuesto Solar Roig - posible enclave del cruce de la vía augstea con la que, procedente de la costa, subía por el cauce del Foix hasta Castellet, en las cercanías de L’Arboç- que es donde, se cree que estaba emplazada la “mansio” Stabulo Novo -distaba de Tárraco 35 km, hito que el enclave cumple- siguiendo las indicaciones recogidas en el Itinerario de Antonino Caracalla.



La ermita de Sant Esteve de Castellet y su enclave reúnen todos los aditamentos que la declaran signo evidente del paso de la vieja calzada. Lo primero es que enfrente, en la masía de Can Llopart se encontró un hito o miliario -se vació y fue pilón para abrevar ganado- con epigrafía abundante y suficientemente clara -ahora está en el Museo de arqueología de

Catalunya, en Barna.- También reúne todos los indicios de ser otra de aquellas ermitas cristianas que sustituían la pagana **ara romana** que siempre se anticipaba a la llegada de los caminantes a las mansios -en este caso a **Antistiana**- donde los viajeros hacían pequeñas ofrendas o libaciones al dios pagano **Mercurio** o a **Apolo** por llegar a ese enclave sano y sin novedad. Más aún, la que fue bastante anterior a la actual ermita -s.X- estuvo flanqueada a su espalda por el cauce del río **Foix**, quedando no muy lejos de unas maltrechas ruinas de recias paredes hechas de cal y canto, el famoso hormigón romano, que debieron ser contrafuertes militares de los habitáculos, corrales y almacenes de la mansio antes citada. Por si le faltaba algo, queda como guinda del pastel, un menudo puentecillo de clara factura romana -el **pontet de Can Llopart**- que salva el siempre impredecible y a veces impetuoso torrente **Estalella**, que podía, en días de tempestad, impedir el paso al más pintado.



De hecho, alimentaba una alberca, represa o gran balsa de agua, con paredes de dimensiones considerables, para el provecho molinero del excedente de los cereales que producían las grandes **centuriaciones** y las no menores explotaciones agrícolas establecidas en sus lindes para cumplir con la demanda tradicional propia de la tríada mediterránea.

Siguiendo el trazado clásico del camino augusteo -concurre con el otro republicano anterior, además del arcaico herakleo- con el que nos adentramos por el “camí **Moliner o Fariner**” -nombres que hacen referencia a los tradicionales molinos hidráulicos para cereales de esa zona- en dirección a la medieval masía de **Cal Cunillera** que en su cruce enlazaba con el caminillo de **La Llacuneta**, el que nos encauzaría directamente al barrio de “masies de **Puigmoltó**”, antesala de nuestro destino como solar de **Camp Joliu**, pero que, ahora, debido a su abandono y al ser una rambla de pedregal impracticable, nos condiciona a seguir otro

itinerario algo más largo pero amable por su disposición y escaso desnivel, incluso cuando va en busca de la llera del valle del **Foix**, dejando entrever el empinado y solitario torreón, con su porte orientativo, de la atalaya vigía de **Castellet**.

La continuación del camino emprendido nos acerca a la masía medio restaurada de **Can Xeixa** sin que haya -nos acercamos al **Foix** en su confluencia con **Marmellar-** variaciones geodésicas de reseñable interés, y es que se nota la pericia de los que proyectaron el trazado de la **Vía** ya que procuraron cumplir a rajatabla el principio caminero de **Vitrubio**, según el cual ha de evitarse -en lo posible- que las vías, calzadas cuando sean carreteras -para carros- tengan desniveles que superen el **2%**, puesto que las inclinaciones superiores a esto dificultan y entorpecen el tránsito carretero en días de lluvia impertinente o vientos racheados, al tiempo que provocan -con las tormentas repentina y avenidas torrenciales- el grave deterioro del pavimento ya fijado, o de la costra pétreas y sólida de la vía, dejando al descubierto un impracticable balastro de guijarros.



Continua el camino **Fariner** -después de **Can Xeixa-**, acercándose al cruce que indica por un lado el desvío a **Torrelletes** y por el otro al próximo caserío del **Corral d'en Rafeques**, desde donde ya se vislumbra la población de **L'Arboç**, dejando la planta del castillo, el torreón de **Castellet** y el cauce del río **Foix** mirando al lado contrario. Aporta especial interés la senda que pasa sobre la riera de **Marmellar** -riera torrentera que atraviesa, algo más arriba, el ahora urbanizado solar de **Camp Joliu-**, un fácil paso aprovechable por disponer éste de una

enlosada represa hidráulica hecha de sólidos sillares pétreos y desagües -con uso molinero e idéntica actividad que las anteriores y de claro origen romano- que también debió servir de puente, en caso de apuro durante las riadas, para facilitar el tránsito militar -además del civil-

Aunque el camino va directo hasta llegar al emplazamiento del **Solar Roig** -presumible incardinación de la “**Mansio**” **Stabulo Novo** o, en su defecto, de alguna novedosa “**mutatio**” premium o golfa “cauponae”-, descampado solar al que se llega después de atravesar la actual carretera de Castellet a L’Arboç, que toma clara orientación a la loma donde se alza **La Gornal** -dejando distante y atrás el actualmente dilatado caserío de L’Arboç-

El discutido emplazamiento en el **Solar Roig** del enclave de la **Mansio “Stabulo”**...se vería reforzado por el evidente cruce caminero de la **Vía Augusta** con los caminos que provenientes de las numerosas “villae” del litoral -enclavadas desde **Subur** a **Cubelles**- iban en dirección a las actuales poblaciones de **La Bisbal-Montblanc** hasta enlazar con las Vías transitables que se dirigían a las ciudades de **Ilerda, Cesaraugusta o Pompeyo**. Añádase, también, para confirmar aún más esa hipótesis, el demostrado paso crucial del ancestral “camí Taberner” o de les “Quadres”; siendo el primer nombre un claro vínculo con la presencia de **tavernae** o “**cauponae**” en la zona... y alzándose el segundo como claro referente al reconocido “**Stabulo Novo**”, posible “**mutatio**” mejorada que sustituyó a otra más antigua y que devino en una posterior mansio nueva, en donde se procedería al cambio o servicio del equipamiento tanto equino como acemilero.

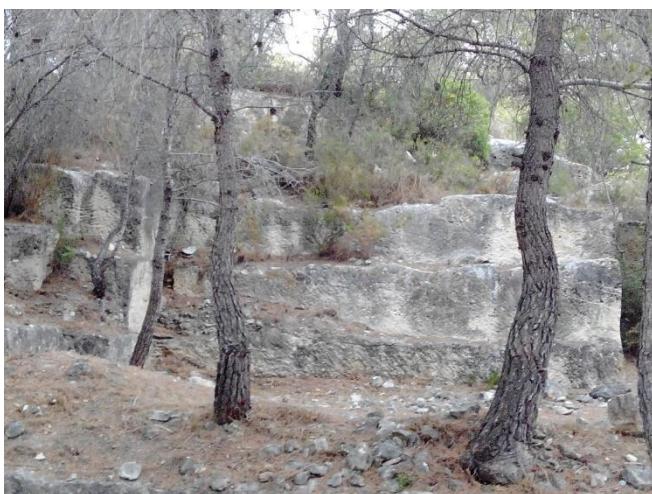


El largo camino viario continúa a través del leve montículo de La Gornal para dirigirse a la calle mayor de Bellvei y sigue rectilíneo -se conoce aún como La Calzada- hasta el solar ahora ocupado por El Vendrell de donde sale encajonado -entre muretes de piedra seca- como “Camí Real”, atravesando lo que ahora domina la viña de la bodega “**Augustus**” hasta llegar al local que en la actualidad ocupa el restaurante/fonda de carretera edificado sobre los restos de lo que fue medieval palacio del rey **Martín el Humano**... y mucho antes la “**mansio**” **Palfuriana**. “**Mansio**” enclavada en la antigua propiedad de la patricia e itálica familia de los **Palfurius**, una “**gens**” caída en desgracia por las graves delaciones que cometió uno de sus miembros en tiempos del déspota emperador **Domiciano**, y que **Nerva**, el emperador que sustituyó al tirano, castigó severamente.

Un codiciado “**fundus**” que un siglo más tarde -principios s.II d.C- heredaría o pasaría a la propiedad de **Lucio Licinio Sura**, importantísimo patricio, senador y tres veces cónsul en tiempos de **Nerva y Trajano**, el cual encargó en su testamento la construcción del noble arco de **Bará** como -presumible- anuncio triunfal por la cercanía de la imperial Tárraco.

8.- EL ARC DE BERÀ

El Arc de Berà fue construido en la época romana con sillares de piedra calcárea local, procedente de “la cantera de l’Elies”, situada dentro del núcleo urbano de Roda de Berà. El lugar es una antigua cantera romana que con el paso de los siglos estaba perdida entre pinos. Se ven las piedras en hileras con marcas de los picapedreros, la cantera estuvo en uso durante varios siglos hasta bien entrado el S.XX.



La Cantera d’ Elies

En la actualidad, ésta pequeña cantera romana, invita a dar un bonito paseo por la naturaleza, la parte más visible se ha convertido en un espacio cultural donde se celebran recitales y otros eventos.

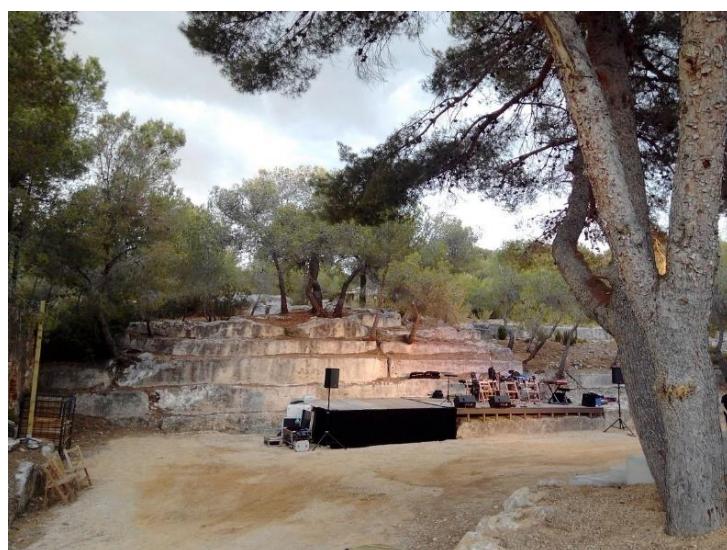
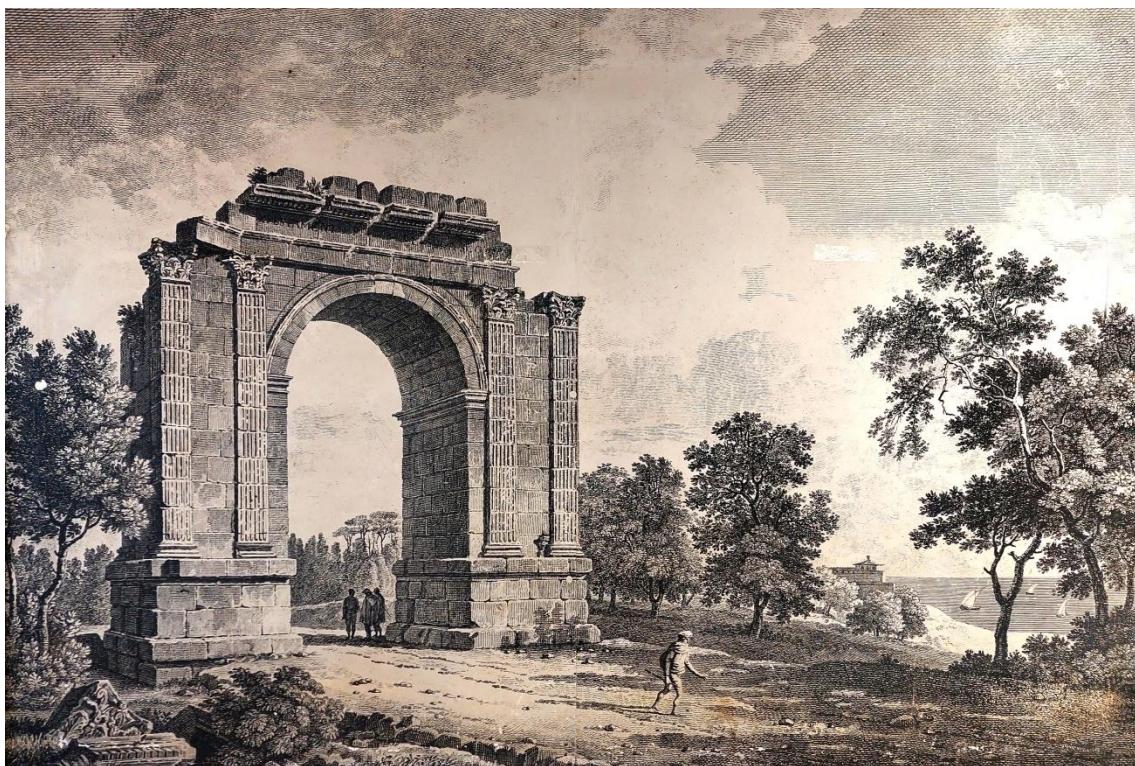


Foto actual Cantera de l'Elies

La cantera es de entrada libre y si nos adentramos entre sus pinos y rocas perfectamente cinceladas, nos traslada a otra época mientras damos un bonito paseo por la naturaleza.

El Arc de Berà está situado en la antigua Vía Augusta, a unos 20 kilómetros al nordeste de Tarragona, en el límite de la unidad geográfica actualmente conocida como Camp de Tarragona. Un reciente estudio ha permitido fechar a comienzos del siglo I d. C., básicamente a partir de la lectura de la inscripción, en la actualidad parcialmente conservada en el arquitrabe de uno de sus lados, en la que se ha identificado a **Lucius Licinius Sura**, el influyente senador y tres veces cónsul, como constructor del mismo.

La nueva cronología atribuida al epígrafe (CIL II, 4282 =RIT 930) del arco de Berà, permite determinar que éste fue construido por disposición testamentaria de un Lucius Licinius Sura, perteneciente a la tribu Sergia, fallecido en el último cuarto del siglo I d. C. Éste bello arco arquitectónico lo terminaría una estatua que indicaría el objetivo y destino del monumento.



Dibujo del Arc de Berà año 1563

Arquitectónicamente, se trata de un arco de un solo vano, construido sobre un alto podio, con un cuerpo central estructurado por cuatro lesenas corintias en cada una de las fachadas; lesenas simples junto al arco y de ángulo en los extremos. Es de advertir que las dos fachadas son completamente iguales una mirando al sol saliente y la otra al sol poniente.

Las lesenas se apoyan en una especie de plinto corrido, que separa el cuerpo central del podio y sostienen un entablamento formado por un arquitrabe moldurado, un friso -en el que originariamente se hallaba la inscripción- y una cornisa denticulada.



Tanto la cornisa como el ático que, sin duda alguna, coronaba el monumento han desaparecido. La antigua imagen del arco era diversa de la actual ya que, por un lado, presentaba el citado ático, probablemente con estatuas, y, por otra parte, la cota de base era unos 0,90 metros inferior a la que ahora podemos observar.

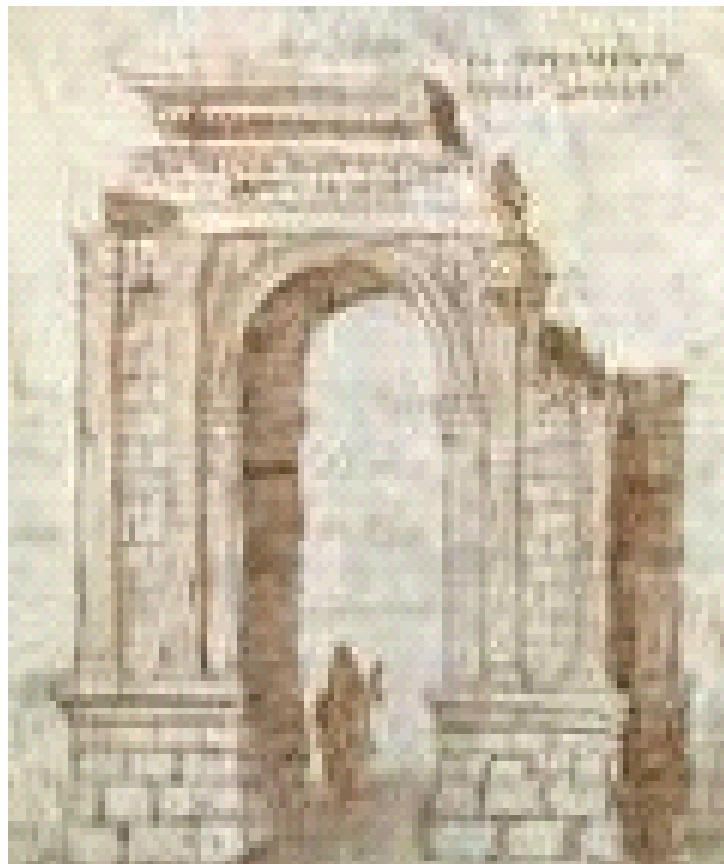


Las dimensiones del edificio pueden reconstruirse en (14,65) X (11,84) X (3, 7m).

El arco romano viene a sustituir la columna honorífica helenística y, como esta, estaba pensado para soportar una estatua o un grupo de estatuas con un claro valor honorífico. Es muy probable que el texto original, hoy perdido, incluyera un ruego al numen del emperador o un rezo por su victoria, probablemente mencionando también a su esposa y a su heredero o herederos, haciendo mención de sus triunfos militares; se usaban formas como *Pro salute et Victoriae*, o *Devotissimus numeni suo* = Por la salud y la victoria, o el más devoto de la divinidad suya; es decir, incluían fórmulas propias del culto imperial en las cuales se celebra la victoria y divinidad del emperador y su familia. Los arcos no fueron siempre erigidos para conmemorar una victoria militar y, por eso, se los conoce genéricamente como arcos triunfales, es más adecuado utilizar el término de arco honorífico para designar este tipo de monumentos.

Su programa iconográfico y decorativo incluye normalmente relevos, alguna estatua coronándolo y las inscripciones, donde está la mención de los personajes homenajeados, las dedicatorias y el motivo de la construcción. Las palabras latinas que designan este tipo de monumento son: *Arcus e ianus* –utilizado en época republicana–. Este último utiliza el nombre de una divinidad arcaica del pasaje para referirse a un tipo de monumento, el arco, que acontece la verdadera expresión del rito del pasaje, erigiéndose en lugares de carácter sagrado o especialmente significativo. Esta divinidad es *Ianus* –Jano–, que formaba parte de la tríada antigua -Jano, Marte y Quirino- en contraposición a la tríada capitolina (Juno, Minerva y Júpiter); Jano es una importante divinidad, con doble rostro, relacionado con las puertas, los caminos y los puentes, también con la media noche y los solsticios, un dios oscuro que contaba con sus propios sacerdotes flamínicos y cuyo culto no se perdió pero fue absorbido por el de advocaciones místicas y orientales, así como por el mismo culto imperial.

El Arc de Berà se encontraba ya bastante deteriorado en 1563, cuando A. Van de Wyngaerde lo dibujó.



Durante los siglos XVII y XVIII continuó un lento proceso de degradación hasta el año 1788, en el cual fue objeto de una cuidadosa y parcial restauración, dirigida por el arquitecto Juan Antonio Rovira. Esta consistió, fundamentalmente, en la sustitución de los sillares que se encontraban degradados y en la construcción de obra nueva de una parte del monumento que había desaparecido.

En el año 1840 una nueva restauración –en este caso muy lamentable– el Arc de Berà estaba muy deteriorado y amenazaba ruinas, promovida por el gobernador de Tarragona, Juan Van Halen y Sartí, con el objetivo de dedicar el monumento, reestructurado, a la reina Isabel II y al general Espártalo, rebautizándolo con el nombre de "**Arco de la paz**". El objetivo, pues, no fue una restauración y recuperación del monumento, sino una reutilización. Esta comportó una intervención que provocó la destrucción de algunos elementos únicos –bloques de la cornisa–, la desaparición de dos de los seis sillares de la inscripción latina –los otros cuatro se recolocaron en el centro del arquitraje– y el repintado de todo el monumento con una capa de color ocre. Además, se instalaron dos inscripciones que hacían referencia en la restauración.



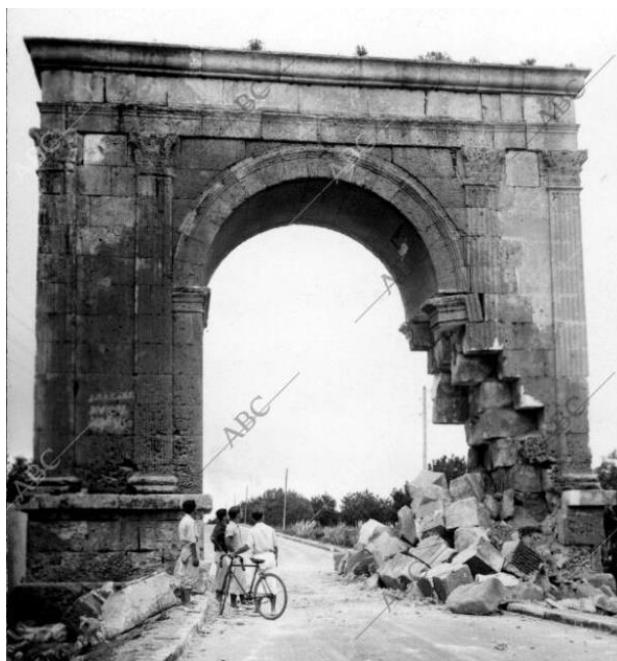
Además de ser un monumento clave del arte romano y de ser considerado un elemento muy importante para el conocimiento del desarrollo de la época romana en nuestras comarcas, el Arc de Berà se ha convertido en un símbolo y un reclamo por la utilización de su imagen en el transcurso de diferentes épocas.



Año 1920

En la tercera legislatura de la II República, el arco sufrió los efectos de un atentado que puso en peligro su asistencia. La razón aducida para la voladura del monumento fue el intento de cortar el paso al ejército sublevado ya que existían rumores que una columna militar

avanzaba desde Tarragona; obviamente no había tal columna; nadie avanzaba desde Tarragona y en este caso, la voladura del arco no lo hubiera impedido. Se trató simplemente de destruir un símbolo de una cultura que se asociaba al clero y la derecha. Se desconoce si fueron los violentos milicianos anarquistas de la FAI los autores de esta voladura o simplemente poder afirmar que ellos construirían un país nuevo sin ninguna semilla del pasado.



Año 1936

Después de la brutal voladura de la reliquia romana, cuando las autoridades de la Generalitat catalana pudieron a duras penas recobrar el control parcial del país, apuntalaron el monumento, posteriormente (mediante un desdoblamiento de la misma) se hizo el desvío de la carretera.

El Servicio de Catalogación y Conservación de Monumentos intervino inmediatamente, apuntando provisionalmente el monumento y realizando una restauración muy respetuosa con la realidad del edificio,



El aspecto que presenta el Arc de Berà, pues, es muy diferente del original ésto sucede con la mayoría de los monumentos reconstruidos. Tan solo cuatro de los capiteles de lesena que se conservan son de época romana y buena parte de los bloques de los menajes del monumento son el fruto de las restauraciones anteriormente citadas.

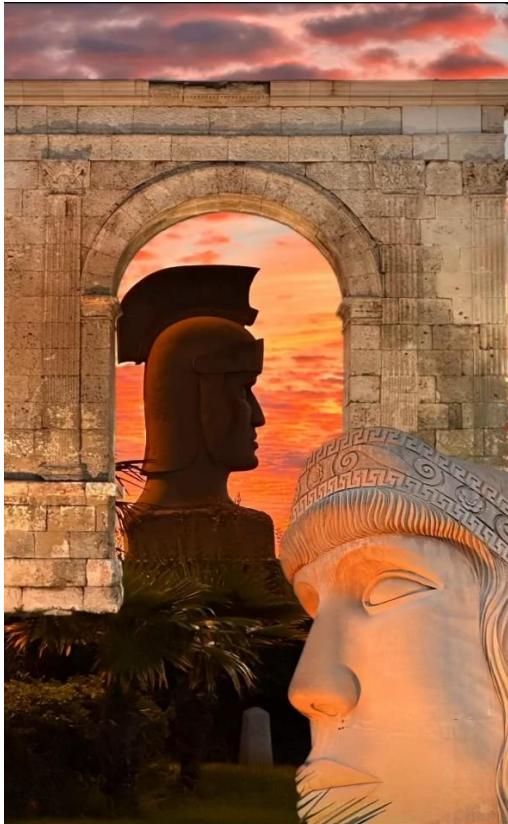


Con posterioridad al proceso de investigación llevado a cabo entre 1984, dio como fruto un conocimiento esmerado del monumento y de su estado de conservación, y a las campañas de excavación que se realizaron en 94 y 97, se desarrolló la última intervención restauradora sobre el edificio, basada en tres proyectos sucesivos –agosto de 1992, enero de 1995 y noviembre de 1996–, redactados por el arquitecto Jaume Costa y el arqueólogo Xavier Dupré y financiados por el Ministerio de Fomento. Esta intervención, que le ha dado su aspecto actual, fue inaugurada en mayo de 1998.



Los sillares del zócalo del podio están cortados en una piedra de diferente color y más consistente.

Se supone que fue dedicado a Augusto o a su genio, y que sirvió para marcar los límites territoriales que dependían de la ciudad cuyo nombre completo era Colonia Iulia Urbs Triumphalis Tarraco.



9.- CONSIDERACIONES FINALES

Como objetivo nos propusimos conocer algo sobre la cominería del gran Imperio romano y la importancia caudal que representó el paso de la Vía Augusta, no sólo por el Penedés sino por todo su recorrido. Siendo, que lo fue, un hito capital de la historia y cultura de nuestro país.

El papel de las vías romanas fue fundamental. No solo para el ejército sino también para el sostenimiento de las ciudades que necesitaban, además de abundantes metales y enormes recursos alimenticios, todo tipo de materias primas y elaboradas. Muchas de ellas de primera necesidad, de consumo común y otras de variados artículos, tanto de lujo como ordinario, dado al gran poder adquisitivo de una buena parte de la población. Estos recursos sólo podían obtenerse con una buena red de comunicación que facilitase el transporte.

Además, al pie de la vía fueron creados toda una serie de establecimientos a servicio de esta institución, con paradas de postas para el refresco y cambio de los caballos *mutationes*. El uso de toda esta estructura de uso, a menudo militar, estaba más veces restringido a los portadores de información para los gestores del Imperio, así como a funcionarios imperiales y personajes relevantes que debían disponer de un permiso por escrito expedido por el prefecto correspondiente.

La economía y seguridad del Imperio romano dependían directamente de las carreteras. Podemos decir, por tanto, que su expansión por las orillas del **Mare Nostrum** y todo el orbe conocido por ellos, se debió precisamente al uso que supieron hacer de las carreteras y a la enorme capacidad y calidad constructora que demostraron en la implantación de estas infraestructuras. Sin ellas Roma nunca hubiese sido lo que fue y sin Roma las carreteras nunca habrían alcanzado el papel civilizador que ésta tuvo en la historia.

OMNES VIAE ROMAM DVCVNT -TODOS LOS CAMINOS CONDUCEN A ROMA-

Probablemente, nuestra propia civilización se sustente de este singular hecho.

9- BIBLIOGRAFÍA

Els enterraments Romans de la vía Augusta – 1973, por José Sánchez Leal.

A peu per la vía Augusta – 2013, por Joan Antón Ventura y Miguel Vives.

La vía Augusta – 1995, por Serie TV, guión: Josquin Oristrell i Enric Gomà.

WWW-viaaugusta.anoia.com. WWW.mnat.es.