

LA XARXA VIARIA ROMANA A LES COMARQUES DE GIRONA. ASSAIG METODOLÒGIC

JOSEP CASAS I GENOVER

Fins fa relativament pocs anys, l'estudi de les vies romanes era quelcom considerat gairebé secundari i els resultats de les investigacions solien ser incerts i erronis. Això era degut, en part, a la utilització d'una metodologia arcaica i desfasada en comparació als avenços de l'Arqueologia. Hom no es podia arriscar a publicar l'estudi d'una via, a vegades dubtosa, sabent que a la seva aparició un altre investigador podia ensorrar tota la hipòtesi.

Aquestes publicacions han estat, doncs, com una mena de «tira i afliuixa» entre diferents autors. Només cal veure la bibliografia apareguda a Espanya per adonar-se que moltes vegades un article en provoca un altre com a reacció i aquest, un tercer, etc.¹.

Potser degut a aquest perill, durant molts anys no s'ha publicat massa coses serioses sobre aquest tema. Llevat de casos de camins conservats encara actualment o dels que queden restes de fàbrica. D'altra banda, periòdicament han vist la llum articles sobre vies de primer ordre (la via Augusta, la via de la Plata, la via XVIII del I.A.), amb uns recorreguts ben divergents. Aquests treballs es deuen, normalment, a erudits locals que, a fi de que una via important passés pel seu poble o ciutat o, amb el desig d'identificar aquest amb una *mansió*, han obligat al camí a seguir un itinerari absurd. Potser el cas més pintoresc és el del individu que es va inventar tres de les quatre taules d'Astorga².

Darrerament, però, han aparegut molts treballs serio-

sos sobre aquest tema³. Això és degut a dos factors bàsics: a) El descobriment de la importància que té la xarxa de comunicacions per entendre la romanització i el desenvolupament socio-econòmic de la Hispania romana i, b) a l'aparició i utilització de mètodes científics que permeten un estudi rigorós, correcte i gairebé definitiu d'aquests camins⁴.

Ja no s'estudien només les vies de primer ordre. Junt a elles n'hi ha de secundàries amb la mateixa importància. Les primeres són poques i serveixen d'eix al voltant del qual s'extenen els vials que unien les més petites vil·les rústiques amb nuclis més importants i ens mostren, en definitiva, el radi d'acció dels grans camins. Totes són prou importants per a l'investigador actual, el qual es val de mètodes rigurosos i segurs.

Des de sempre, i en gairebé tots els estudis de vies, s'ha començat la investigació partint dels itineraris, sobretot el d'Antoní⁵. Això suposava una limitació del camp d'investigació, doncs només les grans vies estan presents als itineraris.

Un altre factor que ha limitat els estudis viaris en gran mesura ha estat la idea obsessiva de la major part dels erudits de basar-se sobretot en les troballes de mil·lars, ponts o restes dels camins. Com tots sabem, només les vies importants tenien mil·lars, llevat d'algunes excepcions, i només aquestes solien estar empedrades, encara que no sempre era així. A tot això cal afegir la mania de

¹ D'entre altres treballs, cal remarcar els següents: P. de MARCA, *La Marca Hispánica*. París, 1680. BOTET I SISO, *De Gerona a França*. Girona, 1878. COELLO Y QUESADA, *Noticia sobre las vías, poblaciones y ruinas antiguas de la provincia de Alava*. Madrid, 1875. HERAS DE PUIG, *Las vías romanas en la provincia de Gerona*. Girona, 1882. F. FITA, *De Clunia a Tricio. Viaje epigráfico*. Madrid, 1907. BLAZQUEZ i DELGADO AGUILERA, *Vías romanas del valle del Duero*. Madrid, 1916. DIEZ SANJURJO, *De Clunia a Intercaria. Según el itinerario de Antonino*. Valladolid, 1916. GARCIA FARRIA, *Medios y vías de comunicación de la Península Ibérica en los tiempos Prehistóricos*. Madrid, 1917. SENENT IBÁÑEZ, *Del río Ceniza als Mil·lars. La via romana*. Barcelona, 1920. BLAZQUEZ, *Calzada romana de Astorga a Pamplona*. La Coruña, 1930. TARACENA AGUIRRE, *Vías romanas del Alto Duero*. Madrid, 1934. Id. *Las vías romanas en España*. Murcia, 1947. GOLOBARDES, *Las vías romanas en el Ampurdán*. Barcelona, 1948. P. CANER, *Calonge Arqueológico*. Girona, 1949. CONSTANS, *¿Transcurría por Guialbes la Via Augusta? Hallazgo de un importante documento*. Girona, 1950. A. BELTRAN, *El tramo de vía romana entre Ilerda y Celsa y otros datos para el conocimiento de los Monegros*. Zaragoza, 1952.

² Un bon estudi d'aquestes plaques es pot trobar a J. M. ROLDAN HERVAS, *Itineraria Hispana. Fuentes para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica*. Madrid, 1975, pág. 163-175.

³ Cal remarcar els treballs de: LOEWINSHON, *Una calzada y dos campamentos del Conventus Asturum*. Madrid, 1965. A. BLANC, *Ponts Gallo-romans et tres ancients de l'Ardeche et de la Drome*. 1966. LORRAINE, *Le Chemin d'Allemagne*. 1968. HANIERE, *Voies et ponts antiques dans la comuna de Saint Merty*. 1969. RODRIGUEZ, *Las vías militares romanas en la actual provincia de León a Legio VII Gemina*. León, 1970. ROLDAN HERVAS, *Iter ab Emerita Asturicam. El Camino de la Plata*. Salamanca, 1971. ESTEFANIA, *Vías romanas de Galicia a Zephyrus*. CHEVALLIER, *Les voies romaines*. París, 1972. CORZO SANCHEZ, *Munda y las vías de comunicación en el Bellum Hispaniense. a Habis 4*. 1973. RODRIGUEZ COLMENERO, *La red viaria romana del S.E. de Galicia*. Valladolid, 1974. ROLDAN HERVAS, *Itineraria Hispana...* citat, Valladolid, 1975. AIVAREZ ABASOLO, *Comunicaciones de la época romana en la provincia de Burgos*. Burgos, 1975. MARTIN BUENO, *Vías de comunicación y romanización del Alto Aragón*. 2n. col. Int. Arq. Puigcerdá, 1976. SILLIERES, *Le «Camino de Anibal». Itineraire del Golelets de Vicarello de Castulo a Saetabis*. M.C.V. París, 1977. Id. *La via Augusta de Cordoue a Cadix. Documents du XVIII^e s. et photographies aériennes pour un etude de topographie historique*. M.C.V. París, 1976. RODRIGUEZ HERNANDEZ, *Un nuevo miliario de la Calzada de la Plata*. Salamanca, 1978.

⁴ Veure en general el llibre de R. CHEVALLIER, *Les voies romaines*, citat.

⁵ ROLDAN HERVAS, *Itineraria Hispana*, citat, pág. 19-102.

creure cegament que tots els camins romans segueixen la línia recta; error en el que ha caigut quasi tothom.

La manera ideal, doncs, de situar una via i reconstruir el seu recorregut seria situar els mil·liaris damunt un mapa i unir-los amb una línia imaginària. També cercant restes de ponts i, fins i tot, de la via mateixa. Realment, d'aquesta manera seria fàcil establir la xarxa de camins importants.

Malauradament, això només és possible a poques comarques d'Espanya. A Galícia, on no queden massa restes de vies, però són abundosos els mil·liaris. A Castella, Extremadura i Andalusia, on a part dels mil·liaris trobem restes de ponts i de camins empedrats. Però a les comarques gironines no tenim cap de les tres coses. Els mil·liaris han desaparegut, sovint enterrats a gran profunditat; els ponts i altres restes de fàbrica han estat enrunats completament, ja per a construir-los de nou (Sarrià de Ter), o bé utilitzats com a pedrera (Sant Miquel de Fluvià)⁶.

Pel que fa referència a les vies, és prou difícil trobar-les com a tals. Quasi sempre són camins rurals que en res es diferencien dels altres, estrets i de difícil trànsit. No hi ha cap dubte que això és degut a l'ampliació dels camps mitjançant el llavorament dels camins, els quals han esdevingut el suficientment estrets com per permetre tan sols el pas d'un vehicle. Aquest és un fenomen que s'està donant des de l'Edat Mitjana.

Però, aleshores, com seguir i estudiar les vies romanes a les nostres comarques? Es evident que no podem utilitzar els mètodes generals que exposa R. Chevallier en el seu interessant llibre *Les voies romaines*. El seu és un model general que molt poques vegades es pot aplicar a la realitat i menys aquí. En canvi, és més factible utilitzar un mètode semblant al que Rodríguez Colmenero ha emprat al estudiar les de Galícia. Quelcom bàsic del seu procediment és la investigació toponímica, de la qual parlarem en el seu moment i, rebutjant la idea de la rectilineïtat dels camins romans, condicionar el seu recorregut a la topografia propia de cada regió. Veiem, però, quines són les passes que és convenient donar a les comarques gironines.

En primer lloc, cal fer un estudi topogràfic, encara que superficial, de la regió. Podem fer-ho damunt qualsevol mapa que porti ben marcat el relleu (Escala 1:100.000 o 1:200.000). D'aquesta manera es pot intuir quins són els llocs de pas més adients que els constructors, motivats per diferents raons de tipus pràctic, podien escollir per a construir-hi el camí. Cal parar atenció en aquest punt i estudiar bé les valls dels rius.

A les comarques planes o amb turons, com és el cas de l'Empordà o el Gironès, hem de intentar evitar els llocs que puguin obligar a la via a passar per una forta pendent. Com diu Heras de Puig⁷, «Estas pendientes son de tanta consideración, que a pesar de que las exigencias de los tiempos modernos no admiten que se traspase el límite del 5 por 100, en la actual carretera de Gerona a Figueras las hay que tal vez pasen del 10, como son, la que se encuentra después de pasado el Farga más allá de Mediñá». Hem de tenir en compte que això ho va escriure a l'any 1882, quan encara no hi havia vehicles motoritzats. És més senzill i pràctic obligar a la via a donar una petita volta, encara que el seu recorregut es pugui allargar alguns centenars de metres.

Una vegada delimitades unes zones de possible curs, el següent pas és cercar damunt un mapa escala

1:50.000 possibles restes de camins vells o de carreteres actuals que, per la seva orientació, longitud o, en alguns casos, rectilineïtat, facin pensar en pervivències o arranaments d'antigues vies romanes.

Cal tenir en compte que no tots els camins vells més o menys rectes han de ser d'època romana, ni totes les vies romanes han de ser forçosament rectes. Ja és més problemàtic quan es tracta d'una carretera asfaltada, puix que el seu recorregut pot ser completament nou. En tot cas, i per evitar errors, cal cercar documents antics o moderns que especifiquin tal cosa o, en última intància, preguntar a la gent del lloc.

Per identificar les calçades romanes d'entre la gran quantitat de camins vells, sovint és necessari utilitzar la toponímia. Dades toponímiques ben emprades poden donar millors resultats que l'estudi dels antics itineraris o la troballa de mil·liaris.

No existeix, però, una toponímia general aplicable a tots els països. És més, cada comarca té uns topònims específics que, amb el mateix significat que els d'altres contrades, són totalment diferents. És interessant la toponímia que dona Chevallier, però és bastant incompleta i la major part d'ella es pot utilitzar només a França. Amb tot, l'arrel·latina la trobem a totes les províncies del Imperi amb les lògiques modificacions que comporten els idiomes de diferents països.

La toponímia millor estudiada a Espanya és la de Galícia, deguda a Rodríguez Colmenero⁸. Aquesta es pot aplicar a molts llocs; fins i tot a les nostres comarques amb algunes lleugeres modificacions.

LLATÍ	GALLEG	CATALÀ
Milliaria	Millara Padrós o Padrón Calzada Vialba	Millàs o Millars Padró o Pedró Calçada Vialba i Guialbes
Strata	Estrada	Estrada
Quadrifurca	Confurco	Quatre Camins Creu Viadera-Can Viader Camí Ral Camí dels Francs Camí dels Carlins
Venio (verb)	Venda Barca	Venta La Barca (Pont de) Passaró
Pons Petrinea	Ponte Pedriña	Pedrinyà
Portus	Porto	Portús-Perthús
Columbarium		Colomer-Colomers

Com podem veure, molts topònims gironins són gairebé idèntics als de Galícia i altres tenen els seus equivalents, però un tercer grup són propis de la nostra terra. Segurament, amb una acurada investigació en trobaríem més, doncs nosaltres hem limitat les nostres recerques a un reduït nombre de municipis. Potser seria interessant comentar-ne alguns.

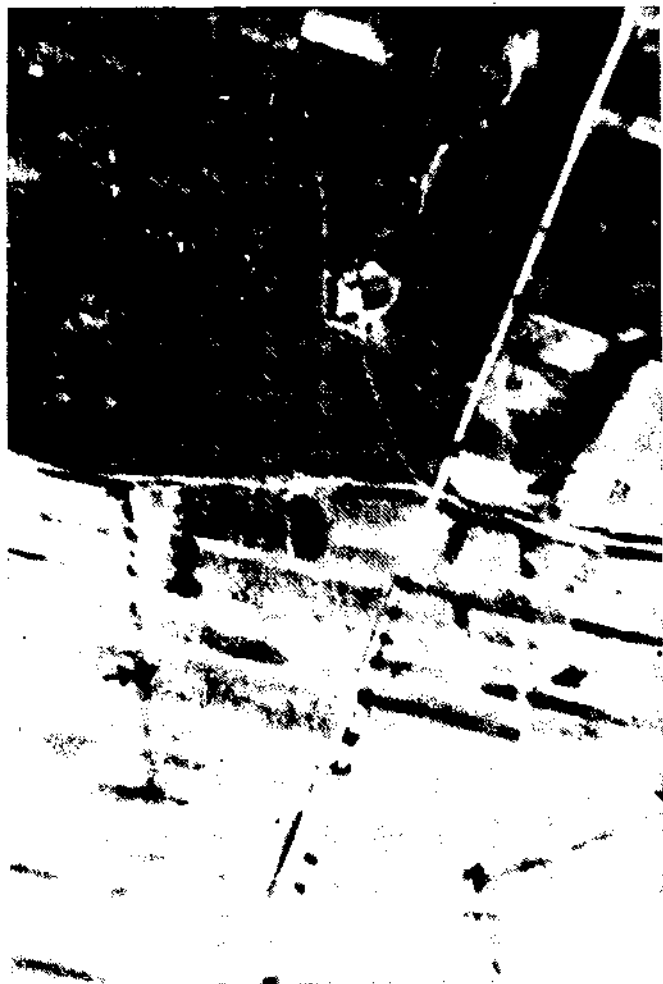
Padró. Està molt estès per les nostres comarques. Fa referència a mil·liaris, presents o desapareguts, encara que no sempre. La forma *Pedró* designa creus de terme o creus de camí, les quals indicaven un encreuament de camins. Aquestes són nombroses.

Venda. Derivat del verb llatí *venio*. Es refereix a establiments o parades situades prop del camí. L'únic cas que coneixem és Ventalló (*Ventileone* en documents medie-

⁶ Coneixem l'existència de dos possibles ponts romans a terres empordaneses. Els dos són d'un sol ull i travessen dues rieres. Un és a Saus i l'altre a Serra de Daró.

⁷ HERAS DE PUIG, *Las vías romanas...* citat, p. 362.

⁸ RODRIGUEZ COLMENERO, *La red viaria romana...* citat.



Fot. 1. «Castrà Caecilia», segons fotografia publicada per Roldán-Hervás.

vals). Prop d'aquest poble passava el camí que unia la via Augusta amb Empúries⁹.

La Barca (Pont de). No sempre està relacionat amb vies romanes, però indica el pas d'un riu per un indret on precisament no hi havia pont. Pot ser d'època medieval, però sabem que a l'Edat Mitjana persistia la mateixa xarxa de vies romanes sense gairebé cap modificació.

Passaró. També està relacionat amb el pas d'un riu o d'una riera. Es refereix a un pont modest, segurament de fusta. El trobem dins el terme de Sant Mori; és el nom d'una riera que havia de travessar la via Augusta. Aquest mateix nom tenen tots els camps i masies del seu entorn. D'altra banda, al Sud del *Passaró*, abans d'arribar al *Camp del Colomer*, hi ha restes d'un petit pont enrunat.

La Creu i els Quatre Camins. Fan referència a un encreuament de camins antics no sempre romanes. El primer apareix dues vegades dins el terme de Saus; una sota la forma de «Creu Viadera», en un indret on la via Augusta es creuava amb un altre camí empedrat i actualment soterrat. Aquest camí, després de travessar una riera per un pont del que encara queden restes, es dirigia cap a Valldavià (topònim digne d'atenció, més quan sabem que hi havia una vil·la). No hem tingut oportunitat d'estudiar completament aquest vial.

Una segona variant la trobem més al Sud, en un lloc on un camí secundari provenent de la via Augusta i en direcció a Colomers es creuava amb un tercer camí que també sembla dirigir-se a Valldavià.

Els *Quatre Camins*, és un encreuament situat al Nord de Llers. Un dels camins és l'anomenat *Camí dels Carlins*. No hem comprovat encara si té un origen romà.

Camí Ral o Reial. Està directament relacionat amb la via Augusta. És el nom que reben diferents fragments d'aquesta a Saus, Viladasens i Cervià de Ter. El trobem també a vies de segon ordre, però no sempre fa referència a camins romanes, doncs poden ser carreteres obertes al s. XVI o XVII.

Camí dels Francs. Topònim conservat en un documental medieval publicat per Constans¹⁰. Aquest document fa referència a una importantíssima via secundària, segurament una branca de la via Augusta, que passava per Sant Esteve de Guialbes i es dirigia, possiblement, cap a la zona de Banyoles o a *Gerunda*. La part del document que ens interessa diu: «*Illud campum quod est alodium predicti Sancti Saturnini et est ad collum Villafreder (et Vallegota)... Affrontat... ab occiduo in strata francigena*». L'altre document publicat per Constans i referent a la mateixa via, diu: «*...et afrontat ipsa terra de parte orientis in media strata que vadit a Sancti Stephani vel ubique partes...*»¹¹. Aquest camí és conegut avui dia amb el nom de *Camí Ral*.

Mercès a l'estudi toponímic hem pogut aclarir molts punts que havien quedat foscos en un passat treball¹². Concretament en el recorregut de la via Augusta, havia quedat un espai buit en el seu trajecte: el comprès entre Sant Mori i el Sud del terme de Saus. Intuíem el camí que seguia, però no va ser fins que consultàrem les actes d'amillarament, on s'especificà el nom de totes i cada una de les parcel·les del municipi, que no poguérem establir el seu recorregut exacte. Efectivament, a banda i banda d'un antic camí apareixen camps anomenats «l'Estrada de Dalt», «l'Estrada de Baix», «el Colomer», etc. A part d'això, la resta de finques que voregen aquell camí, tenen noms relacionats amb vies («Camp del Camí Ral», «Passaró», etc.).

La investigació toponímica ens ha permès descobrir fragments de nous camins i, fins i tot, un de sencer, el qual sembla ser una branca de la via Augusta. Més endavant farem una descripció més acurada d'aquesta via.

Ja per acabar, cal parlar de la fotografia aèria. Es gairebé obligat utilitzar aquesta font. Sempre és d'una gran ajuda, puix que ens dona una visió dels camins que l'observador de terra no podrà tenir mai. Una via pot haver desaparegut, haber-se convertit en un rec o presentar un recorregut aparentment absurd. La fotografia ens mostra, mercès a les ombres o a la humitat del sol, els camins desapareguts. També ens assenyalava les zones massa humides i no aptes per al pas d'una via i, d'aquesta manera, ens explica perquè un camí segueix un trajecte que a vegades no podem comprendre.

És realment sorprenent el que pot mostrar una fotografia aèria degudament utilitzada¹³; però també pot menar a error. Cal dir que qui vagi predisposat a cercar camins rectes, infreqüents a les nostres comarques, es veurà, en un primer moment, sorprès al trobar-ne tants. Però al comprobar-ho damunt el terreny, sovint es trobarà amb que el que creia una via és en realitat una línia elèctrica o

¹⁰ CONSTANS, L. G. *Transcurria por Guialbes la via Augusta?*... citat a *Anales del I.E.G.* 1950, pàg. 223-227.

¹¹ CONSTANS, L. G. *Transcurria por Guialbes*... citat, pàg. 225.

¹² CASAS GENOVER, *Aproximació a l'estudi*... citat (I) a *Revista de Girona* 87, pàg. 109-118: (II).

¹³ Una breu però interessant exposició la podeu trobar a CHEVALIER, *Les voies romaines*. París, 1972. O a J. DASSIE, *Manuel d'Archéologie Aérienne*, 1978.

⁹ CASAS GENOVER, *Aproximació a l'estudi de la via Augusta a les comarques de Girona (II)*, a *Revista de Girona*. N.º 88 pàg. 193.

una conducció d'aigua enterrada. Es en aquest punt en el que cal parar atenció, doncs els riscos d'error són grans si la investigació es fa amb lleugeresa. Cal sempre recórrer el terreny i comprovar totes les dades obtingudes de la fotografia.

Sembla que aquest és un error corrent, doncs R. Chevallier ja ens adverteix sobre aquestes confusions¹⁴. Però això no vol dir que aquest mètode d'investigació no sigui útil, ans al contrari. Mercès a ell s'han descobert, a part de vies, importants *mansiones* que fins ara eren desconegudes o de localització discutida. A part del conegut «Castra Caecilia», del qual reproduïm la fotografia publicada per Hervas¹⁵, aquest mateix autor ha descobert la *mansió* de «Sentice»¹⁶ i nosaltres mateixos localitzarem la *mansió* de «Cinniana» (fot. n.º 2), a part d'altres jaciments fins ara desconeguts.



Fot. 2. «Cinniana», al lloc anomenat «La Plana» situat al S.E. de Viladassens. A la dreta es pot veure la via Augusta.

Com a dades complementaries, és interessant situar jaciments i troballes per petites que aquestes siguin. Normalment es troben molt concentrades en faixes més o menys àmplies seguint les vies o camins naturals de penetració (una depressió, la vall d'un riu, etc.). No és res estrany que les troballes pertanyin a època imperial donat la densitat de poblament d'aquell període. Però s'ha de tenir en compte que la major part de jaciments republicans estan molt a prop de les vies principals. Amb tot, aquest no és un factor bàsic ni cap llei que sempre s'hagi de complir.

UNA APLICACIÓ PRÀCTICA. EL «CAMÍ D'EMPÚRIES» I LA VIA IVNCARIA-EMPÚRIES

Un camí intuït des de fa temps, però mai estudiat, és el que partint d'Empúries es dirigia cap al Sud, a la zona del actual Calonge¹⁷. Aquesta via en el seu pas per alguns municipis del Baix Empordà és coneguda encara amb el nom de «Camí d'Empúries». El topònim per ell sol no vol dir que ens trobem davant d'una via romana, però són molts els factors que convergeixen en un mateix punt assenyalant-nos l'existència d'un camí que comunicava Em-

¹⁴ CHEVALLIER, *Les voies romaines*. citat, pàg. 136.

¹⁵ ROLDAN HERVAS, *Iter ab Emerita Asturicam...* citat, Lam. VIII, fig. 5.

¹⁶ ROLDAN HERVAS, *Iter ab Emerita Asturicam...* citat, Lam. X, fig. 14.

¹⁷ PERICOT-OLIVA, *Actividades de la Comisaría Provincial de Excavaciones Arqueológicas a Anales del I.E.G.* VII, 1952, pàg. 362.



Fot. 3. «Camí de la Calçada». La via Augusta entre Pont de Molins y Figueres. El cercle de la part superior indica el punt on la via Augusta deixa la Nacional II per a dirigir-se a *Ivncaria* (cercle de la part inferior). La distància entre els dos punts és d'uns 6 Km.

púries amb algunes importants *villae* i nuclis de població baixempordanesos, al mateix temps que ens mostren una desviació d'aquesta que la unia amb l'anomenada via Augusta.

Els dos camins es poden seguir amb dificultat damunt un mapa i, és clar, damunt el terreny. Però la informació més valuosa ens la dona la toponímia i algunes restes de fàbrica.

Situant els topònims que coneixem –els quals malauradament són una mínima part dels que realment existeixen– veiem, en primer lloc, un camí que, partint de la via Augusta des dels voltants de Medinyà, travessa el Ter i segueix cap a Sant Martivell i Cruïlles. És en aquest punt on es troba amb el «Camí d'Empúries».

Quins són aquests topònims? De Nord a Sud trobem arreglats els llocs de Vilosa, Vilers, el Padró, Pedrinyà, Millars, el Pedró i Cruïlles. No cal dir la importància que té aquest darrer topònim de cara a la localització de vies. Cruïlles: encreuament de camins. Així ens ho fa saber un document medieval de l'any 991: *Strata que discurrit de Cruciliis per fossas usque ad Sanctam Mariam*¹⁸. A partir d'aquest punt podem seguir, en direcció Nord, el «Camí d'Empúries». Malauradament, no coneixem cap altre document que el mateix nom del vial; però es conserva el camí i jaciments importants que justifiquen el seu trajecte.

El camí es dirigeix des de Cruïlles cap a l'actual Canapost passant pel costat de les importants pedreres de sorrenca dels Clots de Sant Julià. Seguidament fa via cap a Ullastret i Serra de Daró. Cal recordar que es conserva encara un fragment empedrat¹⁹. D'altra banda, abans d'arribar a Serra, la via travessa una riera per un petit pont d'un sol ull que, si no d'època romana, és Alt-medieval. Des de Serra arribava fins Empúries passant pel costat del Montgrí. Aquest darrer fragment està clarament senyalat en els mapes 1:25.000 i 1:50.000.



Fot. 4. El «Camí d'Empúries», a Millars.

No hem estudiat el trajecte que seguia al perllongar-se cap al Sud de Cruïlles. Sembla que travessava les Gavarres seguint un recorregut semblant al de la carretera que actualment uneix La Bisbal amb Calonge, arribant fins a la costa. En un curiós treball ja es fa esment d'una via que unia Calonge amb La Bisbal²⁰; però és molt possible que sigui tan sols una imaginació d'algun afeccionat local.

Una altre via important, sorprenent per la seva rectilitat, és la que comunica *Ivncaria* amb Empúries, passant per Viladamat. La seva antiguitat està en part testimoniada pel fet de servir de límit entre tots els municipis que troba en el seu recorregut. Persones solvents ens han informat de l'existència d'un curt fragment empedrat d'aquest camí.

Aquestes vies que acabem de veure no presenten massa problemes de localització. Estan perfectament marcades en els mapes ja esmentats i es poden seguir fàcilment mitjançant la fotografia aèria i, lògicament, damunt el terreny. Però n'hi ha d'altres que presenten uns problemes més difícils. Falta estudiar encara la que unia *Gervnda* amb Banyoles i la que, seguint el curs del Fluvià, es dirigia a l'interior (Besalú-Olot-Vall de Bianya). Tenim notícies d'un estudi realitzat sobre aquesta via, però no hem tingut oportunitat de veure'l publicat. Caldria estudiar també les que seguien la conca del Ter i les de l'Alt Empordà, les quals deuriem ser nombroses si tenim en compte que la centuriació d'Empúries ocupava, segurament, quasi tota la comarca.

RESUM

El fet de que per les nostres comarques passés la via XIII de l'itinerari d'Anton²¹ (l'anomenada Via Augusta), ha estat motiu perquè periòdicament, des de fa 300 anys, sortissin a la llum diferents treballs tractant el tema. No hi ha, però, cap estudi exhaustiu ni rigorós sobre les vies de segon ordre, també nombroses.

Això és degut a diferents motius. D'una banda, al parlar de vies romanes, hom pensa amb la via Augusta, oblidant les demés. Realment, aquesta és la que ha ofert fins ara més possibilitats d'estudi; està relativament ben documentada i fins a cert punt es pot estudiar seguint el mètode clàssic de situar *mansiones*, miliaris i restes del mateix camí damunt un mapa. Els resultats depenen de la intenció de cada investigador.

Però la inexistència d'estudis sobre vies de segon ordre ha estat deguda sobretot a la manca d'un mètode de treball que oferís uns resultats mínimament satisfactoris. Els trets bàsics d'aquesta metodologia són els que expossem en aquestes pàgines. Les passes a seguir són molt clares: a) Determinar els camins naturals; b) recerca de vials antics; c) estudi toponímic; d) fotografia aèria i, e) situació de jaciments al llarg de la via.

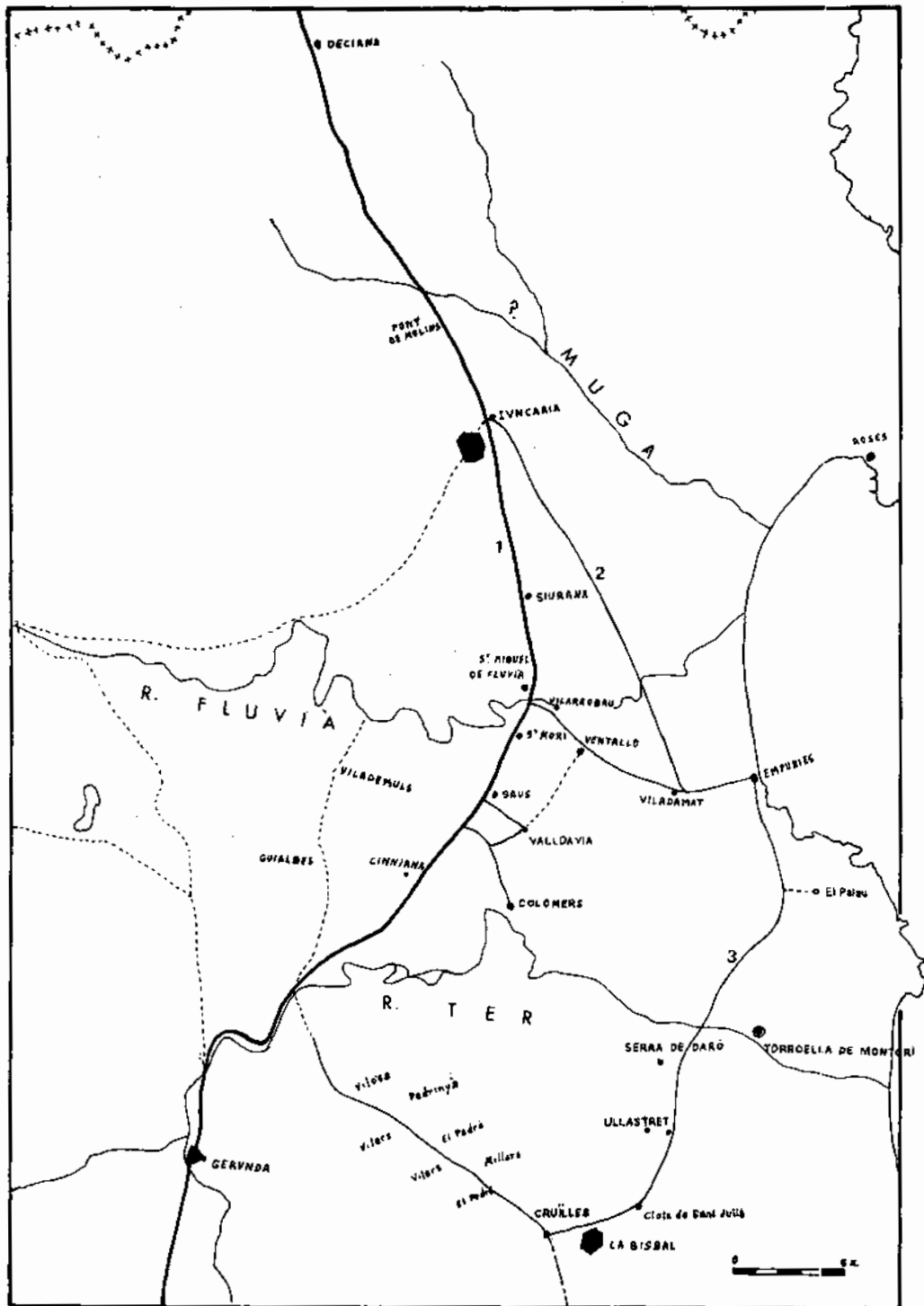
Es clar que no és un mètode perfecte. Es tracta d'unes normes generals que cal polir i ampliar; però són correctes, doncs els resultats obtinguts fins ara ho confirmen.

¹⁸ BADIA I HOMS, J. *L'Arquitectura Medieval de l'Empordà. I. El Baix Empordà*. Girona, 1978, pàg. 167.

¹⁹ PERICOT-OLIVA, *Actividades...* citat, pàg. 362.

²⁰ CANER, P. *Calonge Arqueològic*. citat, a *Anales del I.E.G.* IV, 1949, pàg. 317.

²¹ Segons la relació de les vies principals publicada per KUBITS-CHEK a *Itinerarien*, a *Realencyklopaedie der Altertumswissenschaft* IX, 1916 cols. 2323-2325.



Lam. I Xarxa viària romana a les comarques gironines. 1) Via Augusta; 2) Via Ivncaia-Empúries; 3) el «Camí d'Empúries».

SUMMARY

Because of the fact that the Road XIII of the *Antonine Itinerary* (otherwise known as the *Via Augusta*) passes through our countries, it has been the object of different published works for the last 300 years. However there has been no exhaustive or rigorous study on the secondary roads, also very numerous.

This is due to different reasons. For instance, when speaking of Roman Roads, people have always thought of the *Via Augusta*, forgetting the others. This is relatively well documented and up to a certain point it can be studied in the traditional way, by locating *Mansiones*, *mil-*

liarii and remains of the road itself on the map. The results depend upon the susceptibilities of each investigator.

However, the lack of studies on secondary roads is above all due to the lack of a method of work which offers results of a minimum satisfaction. The basic point of this methodology are those it is hoped to expound in these pages. The steps to follow are very clear: a) To determine the natural routes of communication; b) The search of ancient roads; c) Toponymic study; d) Aerial photography; and e) The location of sites along the road.

This is clearly not a perfect method. These are merely general rules, which we must perfect and amplify; however they are correct, as the result to date confirm.