



## Memòria dels treballs d'excavació a la via romana del Congost (Seva - Centelles) Febrer - Març 1988

Antoni Caballé i Crivillés, M<sup>a</sup> del Mar Espadaler i Gispert, Xesca  
Tió i Godayol



### **Avís legal**

Aquesta obra està subjecta a una llicència Reconeixement-NoComercial-SenseObresDerivades 2.5 de Creative Commons. Se'n permet la reproducció, distribució i comunicació pública sempre que se'n citi el titular dels drets i no se'n faci un ús comercial. No es pot alterar, modificar o generar una obra derivada a partir d'aquesta obra. La llicència completa es pot consultar a <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/2.5/es/legalcode.ca>.

MEMÒRIA DELS TREBALLS D'EXCAVACIÓ A LA VIA ROMANA

DEL CONGOST (Sava - Contelles).

Febrer - Març 1988

24 Maig 1988

Estudi:

Antoni Caballé i Crivillés, arqueòleg.

M<sup>re</sup> del Mar Espadaler i Gispert, arqueòloga.

Xesca Tió i Godayol, arqueòloga.

Planimetria:

Josep Solà



INDEX:

A. <u>LOCALITZACIÓ DEL JACIMENT</u>		ps. 2-6
A.1. DESCRIPCIÓ GEOGRÀFICA	(pàg. 2)	
A.2. GEOMORFOLOGIA	(pàg. 3)	
A.3. CLIMA I VEGETACIÓ	(ps. 3-4)	
BIBLIOGRAFIA CONSULTADA	(pàg. 5)	
MAPA 1		
MAPA 2		
B. <u>CONTEXT HISTÒRIC</u>		ps. 6-18
B.1. LA XARXA VIÀRIA EN EL MON ROMÀ		
<u>Típus de vies</u>	(pàg. 6-7)	
<u>Construcció de les vies</u>	(pàg. 8-9)	
<u>Xarxa viària a Catalunya</u>	(ps. 9-10)	
B.2. DADES HISTÒRIQUES I EVOLUCIÓ DE LA VIA		
<u>Època Romana</u>	(ps. 10-11)	
<u>Època Medieval</u>	(ps. 12-13)	
<u>Època Moderna</u>	(pàg. 14)	
<u>Del s.XVIII a l'actualitat</u>	(ps. 14-16)	
BIBLIOGRAFIA CONSULTADA	(ps. 17-18)	
C. <u>PLANTEJAMENTS I METODOLOGIA</u>		ps. 19-23
C.1. MOTIUS I OBJECTIUS	(ps. 19-20)	
C.2. TREBALL DE CAMP		
<u>Estat inicial</u>	(pàg. 20)	
<u>Metodologia</u>	(ps. 20-23)	
D. DESCRIPCIÓ GENERAL DE LES RESTES		ps. 24-34)
SECCIONS GALA 1		
SECCIONS GALA 2		

CONCLUSIONS ps. 35 - 39

RECONSTRUCCIÓ HIPOTÈTICA Fases 2 a 4

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA ps. 40 - 42

ANEX N° 1

INVENTARI DEL MATERIAL ps. 44 - 51

LÀMINA 1: fig. 1 a 7

LÀMINA 2: fig. 8 i 9

LÀMINA 3: fig. 10

LÀMINA 4: fig. 10

LÀMINA 5: fig. 11 i 12

ANEX N° 2

ANÀLISIS DE LES MOSTRES DE MORTER pàg. 53

ANEX N° 3

LLISTAT DE FOTOGRAFIES ps. 55 - 60

LLISTAT DE DIAPOSITIVES ps. 61 - 67

ANEX N° 4

PLANIMETRIA pàg. 69

El projecte d'ampliació de la N-152 (tram Aiguafreda-Centelles) preveu una entrada vers la vila de Centelles, afectant la part del camí de sobre la capella de St. Antoni, possiblement utilitzat des d'època romana, i documentat en època medieval i moderna.

És per aquest motiu que, amb l'acord de la Direcció General de Carreteres i el Servei d'Arqueologia de la Generalitat de Catalunya, es va decidir portar a terme una excavació d'urgència a la zona afectada.

La coordinació dels treballs per part del Servei d'Arqueologia ha anat a càrrec del Sr. Joaquim Arxé, arqueòleg territorial, i per part de la Direcció General de Carreteres del Sr. Josep M<sup>a</sup> Escuer. L'empresa encarregada de l'obra, COPCISA, és la que ha aportat els obrers, així com també la col·laboració dels seus tècnics Antoni Planes i Jaume Molins.

També volem fer constar l'interès mostrat per part de l'Ajuntament de Centelles, representat per la regidora de cultura Assumpta Vall-llovera, així com de totes les escoles de Centelles que ens van visitar en el transcurs de l'excavació.

Finalment volem agrair l'ajuda rebuda per part dels investigadors Marc Mayer, Isabel Rodà i Aureli Álvarez, de la UAB.

## A. LOCALITZACIÓ DEL JACIMENT

### A.1. DESCRIPCIÓ GEOGRÀFICA

El jaciment es troba al límit sud de la comarca d'Osona a la banda de ponent del poble de Centelles, tot i que forma part del municipi de Seva. (veure mapa 1)

Osona està formada per quatre unitats naturals: la Plana de Vic, el Lluçanès, el Collsacabra i les Guilleries. Els diferents relleus de la comarca emmarquen una plana central, zona de pas entre els Pirineus i el Vallès Oriental: la Plana de Vic. És en aquesta subcomarca on es localitzaria el jaciment, en la zona de contacte amb la vall del Congost. La vall del riu Congost, en rebre les aigües de les rieres de Vall-llosera, Avencó i Martinet, ha esdevingut una gran via de comunicació.

El sector excavat es troba aproximadament en el punt quilomètric 52.100 de la N-152, a l'alçada del trencall que porta a la vila de Centelles. Aquest indret és a prop del barri centellenc de St. Antoni, que es creà entorn de la capella del mateix nom, i de l'hospital de camí ral, ambdós en procés de desaparició degut al desdoblament de l'esmentada carretera. Les seves coordenades geogràfiques són, segons el mapa del "Servicio del Ejército" 1:50.000, editat pel "Consejo Superior Geográfico", full 364 - M-781: 36,5 (x) / 27,7 (y) (31 TDG 365277).

## A.2. GEOMORFOLOGIA

Dins la divisió de Catalunya en quatre grans unitats geològiques (Pirineu, Prepirineu, Sistema Mediterrani i Depressió Central Catalana) aquest estudi correspon a l'àrea situada a l'extrem oriental de la Depressió Central Catalana, i ubicada geomorfològicament en el que s'entén per la Plana de Vic.

La Plana de Vic és una depressió (una plana amb una alçada mitjana de 500 mts., voltada de turons) modelada en gran part pels processos erosius que es produeixen d'ençà el seu aixecament durant el Terciari. La gènesi dels materials que la componen és la sedimentació marina que tingué lloc en períodes anteriors i que se solidificà a partir del Triàsic, quan el mar que cobria tota la depressió començà a retrocedir. Això va donar lloc a la diversitat litoestratigràfica que avui es pot observar.

El material geològic que conforma el substrat de l'àrea excavada és de formació triàsica (calisses dolomítiques i dolomies), té una potència estratigràfica d'uns 10 metres, que va disminuint en direcció als Hostalets de Balenyà, on l'estrat de calisses desapareix i és substituït per arenisques i lutites carbonatades (margues) d'origen Eocènic.

## A.3. CLIMA I VEGETACIÓ

El clima d'Osona pot ser considerat com a mediterrani continentalitzant, amb una variació tèrmica més alta que en les zones costaneres (de 17° a 20° de diferència entre les



mitjanes de gener i del juliol).

Degut a la localització i a la disposició del relleu de la Plana de Vic, es pot parlar de dues característiques climàtiques: per una part els contrastos tèrmics molt acusats amb hiverns molt llargs i estius curts i calurosos, i per altra banda el fenomen de la inversió tèrmica que dona lloc, en dies d'hivern calmats, a la popular boira. Les precipitacions a la Plana no són ni elevades ni escasses i giren entorn de 600-700 mm. anuals.

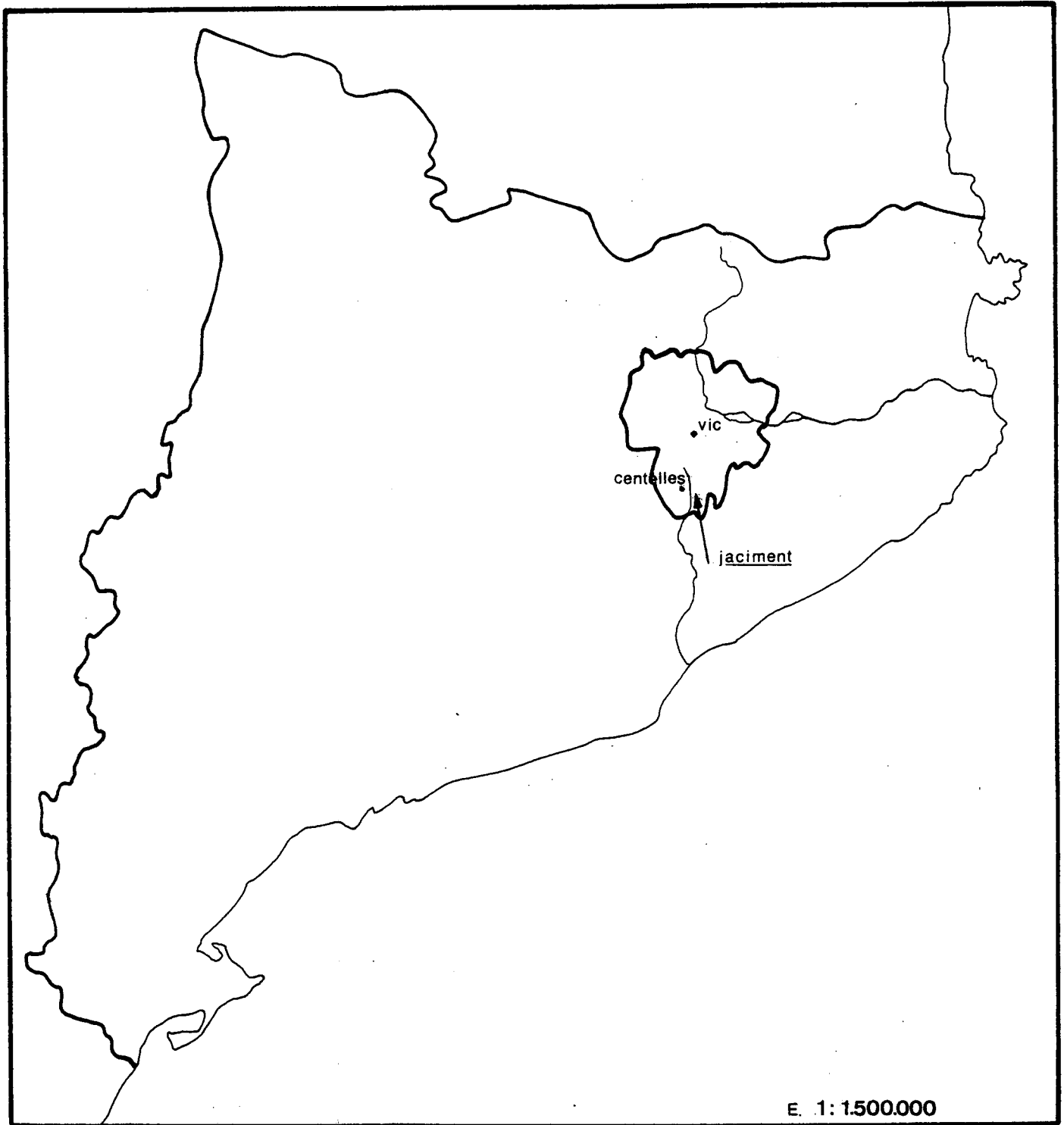
La vegetació de la zona va molt lligada al factor climàtic; la forta inversió tèrmica fa que la roureda (*Boxo-Quercetum pubescentis*) de les muntanyes perifèriques sigui també la vegetació principal del plà. En aquest, destruït el bosc, s'hi fan sobretot pastures de caràcter mediterrani i camps de conreu (cereals, patates, farratges...).

El jaciment es troba al límit dels camps de conreu de la vall de Centelles on comença la zona muntanyosa amb una vegetació de sotabosc formada per matolls i boix.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA:

- BOLÓS O. DE (1981): Clima i vegetació a Osona. a: Gran Geografia Comarcal de Catalunya; vol. I. Osona i el Ripollès . Enciclopèdia Catalana, Barcelona.
- BUSQUETS, P.-DOMINGUEZ, A.-VILAPLANA, M. (1979): Geologia d'Osona. Eumo Ed., Vic.
- BUSQUETS, P.- REGUANT, S.- VILAPLANA, M. (1987): Geologia de la Plana de Vic. Col. Osona a la butxaca, nº 9. Publ. Patronat d'Estudis Ausonencs, Vic.
- Instituto Geológico y Minero de España (IGME): La Garriga, nº 364 (37-14). 1976, Madrid.
- MALUQUER DE MOTES, J. (1987): Hª de Catalunya. Vol. I: Prehistòria i Edat Antiga fins al s.III. Ed. 62, Barcelona.
- VILÀ i VALENTI, J. (1981): Geografia d'Osona. a: Gran Geografia Comarcal de Catalunya; vol. 17. Geografia General. Enciclopèdia Catalana, Barcelona.

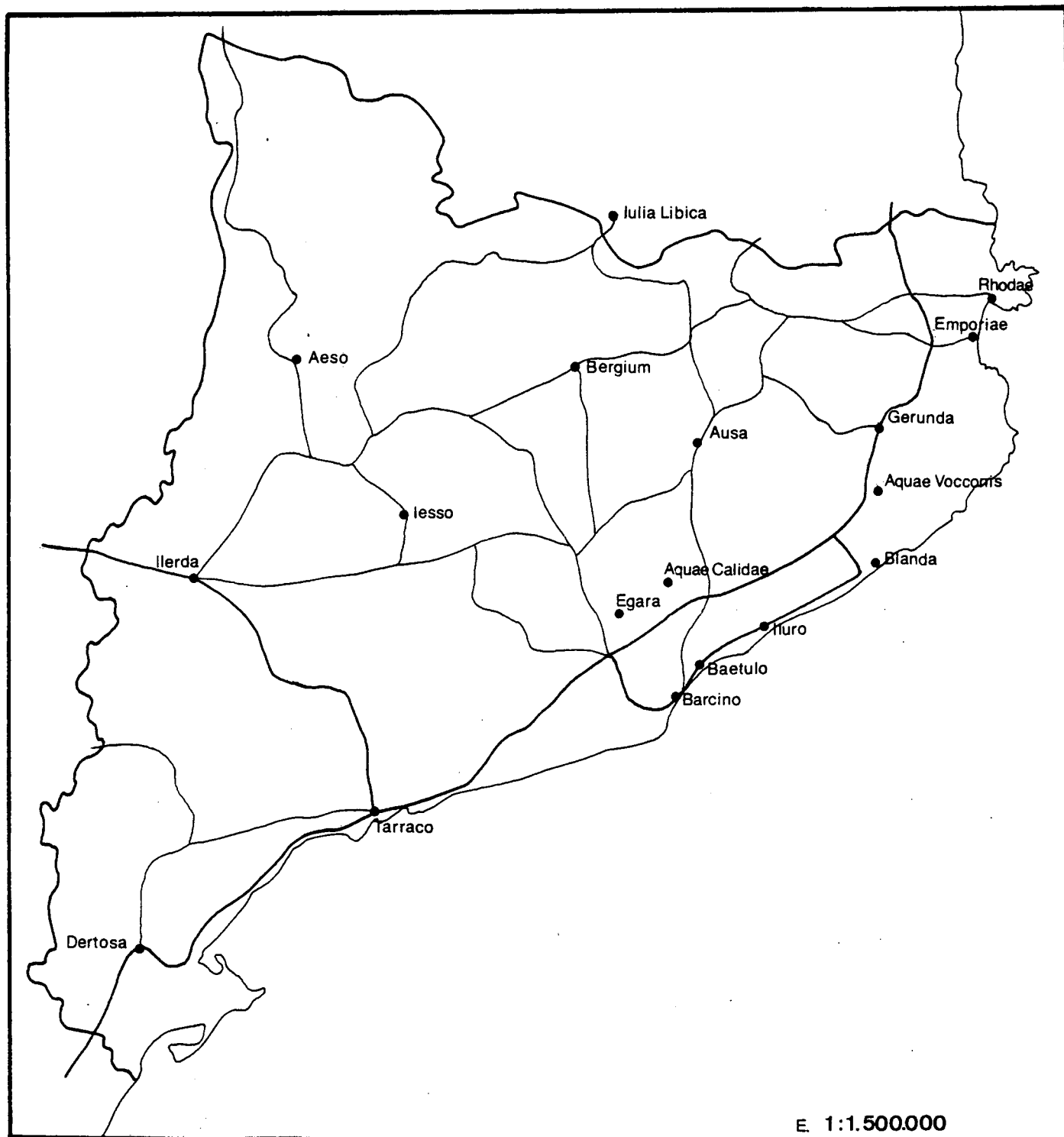
MAPA 1 :



E. 1:1.500.000

SITUACIÓ GEOGRÀFICA JACIMENT

MAPA 2 :



E. 1:1.500.000

VIES ROMANES

—— Via Augusta i Via de Lleida

—— Vies principals.

● Nuclis població importants

## B. CONTEXT HISTÒRIC

### B.1. LA XARXA VIÀRIA EN EL MÓN ROMÀ

La LLENGUA, el DRET ROMÀ i l'ENGINYERIA CIVIL són les aportacions més importants del món romà a la nostra cultura. Forma part de l'enginyeria civil tot el que fa referència a la xarxa viària, amb una incidència especial en el procés de romanització. En un primer moment la seva funció principal tindrà un caràcter estratègic-militar per passar, amb la pacificació del país ja en l'etapa imperial, a tenir una funció bàsicament comercial i d'enllaç entre centres de població.

#### B.1.1. Tipus de vies :

Ulpia i altres autors llatins esmenten diferents tipus de camins que podem agrupar en tres grans grups segons la seva amplada, els constructors, financiació i us, i la seva tècnica constructiva.

Segons l'amplada distingim:

- Via (strata o agger). Era el camí més important, amb una amplada mínima de 8 peus (2,35 mts.) en els trams rectes i 16 peus (5 mts) en les corbes. Aquests camins permetien el creuament de dos carros.

- Actus Era el camí amb una amplada mínima de 4 peus (1,17 mts). Solament hi podia passar un carro.

- Iter Era el camí amb una amplada mínima de 2 peus (0,59 mts.). Només permetia el pas de vianants, cavalls i lliteres.

Altres camins d'una amplada inferior a l'iter serien: la Semita o sender, la Callis o camí de cabres, l'ambitus o camí en ziga-zaga.

Segons el constructor, financiació i us, podem distingir:

- Vies públiques. Inclouen les vies consulars o pretorianes" i les "vies militars". Normalment, l'emperador o cònsul governant eren els responsables de la seva construcció.

- Vies veïnals. Camins d'enllaç amb altres vies o amb "vicis" (agrupaments rurals d'unes quantes masies). El seu manteniment anava a càrrec del municipi o del propietari del terreny per on passava la via. Per la seva amplada solien correspondre a un "actus".

- Vies privades. Camins construïts en terreny particular. El seu pas estava condicionat per la voluntat de l'amo. També s'inclouen aquí els camins comunals i els del camp. Sovint els trobem mencionats com a "iter".

Segons la seva tècnica constructiva distingim:

- "Viae silice stratae". Camí pavimentat amb lloses de pedra.

- "Viae glarea stratae". Camí cobert per grava.

- "Viae terrenae". Camí de terra batuda sobre base natural.

Altres termes referents a camins són: "strata", com s'anomenava a les vies durant el Baix Imperi, "vicus" que eren els camins que travessaven les poblacions, "clivi" o camins en pendent, "trames i diverticulum" desviacions del camí principal i camins a través, i finalment els encreuaments se solien denominar "divortia", "bivia", "trivia" o "quadrvia" segons si eren de dos, tres o quatre camins.

### B.1.2. Construcció de les vies:

En la construcció dels camins romans un factor determinant seria la morfologia del terreny, la qual ja hauria condicionat les antigues rutes prehistòriques. Aquestes rutes són reutilitzades en època romana un cop arranjades i adaptades a les noves necessitats. Els trets diferencials entre les vies romanes i les anteriors són la seva rectilinealitat i el fet que el seu traçat respon a un itinerari preestablert, unint centres de poblament importants.

Teòricament el sistema constructiu típicament romà, un cop preparat el terreny, estaria compost de quatre capes, que tindrien una profunditat total d'1 m. o 1,50 mts.:

- "statumen" : fileres de pedres planes unides amb argila o morter.
- "rudus" : capa prensada de formigó amb còdols petits.
- "nucleus" : capa de calç i sorra.
- "summum dorsum" : empedrat de lloses -en el cas de les "viae silice stratae", o pedres petites -en el cas de les "viae glarea stratae"- abombat al centre per l'escolament de les aigües.

Malgrat tot, s'observa que no sempre se seguirà aquest model teòric, donant-se en alguns casos unes capes o unes altres depenent de les característiques litològiques del lloc a més d'altres condicionants.

Alguns elements constructius que també podem trobar a les vies són: els pilons guarda-rodes, murs de contenció, ponts i desaigües. A més d'aquests, hi ha tota una infraestructura que garanteix el manteniment i seguretat de les vies, amb fonts,

torres de defensa i "mansions".

Un dels elements associats a les vies, i que mereix atenció especial, són els mil·liaris. Situats en les vies principals, tenien una funció indicadora de distància. Eren pedres tallades de forma cilíndrica d'uns 3 mts. d'alçada per 2 mts. de circumferència aproximadament. Portaven gravat el constructor de la via i la distància d'una ciutat a l'altre.

### 8.1.3. Xarxa viària a Catalunya:

Com abans hem esmentat, la importància del relleu es manifesta també en la distribució de la xarxa viària a Catalunya.

La via Augusta que enllaçava Roma amb els principals nuclis urbans de la Península la trobem, en el seu pas per Catalunya, en l'anomenada Depressió Prelitoral, entre la Serralada litoral i la prelitoral. Aquest trajecte ha estat utilitzat al llarg de tota la història, connectant Europa amb la Península. Fins i tot actualment la principal artèria d'enllaç (l'Autopista A-2) segueix el mateix traçat.

La Via Augusta fou coneguda anteriorment com a "camí d'Heracles", i canviaria de nom amb les reformes introduïdes per l'emperador August a principis de l'Imperi. El primitiu camí seguiria un traçat interior i amb les reformes imperials es construí un tram litoral que connectava Barcelona amb la zona del Maresme.

A partir d'aquesta via principal surten altres vies secundàries. Aprofitant el curs dels rius que tallen la Serralada litoral, aquestes vies permeten la comunicació amb l'interior del país. Aquest seria el cas de la via del Congost que, seguint el curs del riu del mateix nom, penetrava a la Plana



de Vic i es dirigia vers les zones muntanyoses del Pirineu. Així doncs, tot el país estava comunicat per un entremat de vies que bàsicament el creuaven en direcció N-S i E-O, unint els centres més importants (veure mapa 2).

Malauradament queden molt poques restes d'aquestes vies degut a la seva reutilització i destrucció. Per tant, a l'hora d'iniciar el seu estudi hem de tenir en compte, a més de l'excavació arqueològica, les dades que ens poden oferir la cartografia, l'anàlisi de fotografia aèria, toponímia, documentació escrita i restes materials.

## B.2. DADES HISTÒRIQUES I EVOLUCIÓ DE LA VIA

Sabem per la documentació que la via del Congost ha estat utilitzada des d'època romana fins a la construcció de la N-152, si bé en molts llocs la Nacional segueix el seu mateix traçat.

Aquesta via ha estat sempre l'enllaç de Barcelona amb Vic, variant en alguns moments de la història el seu ús i les relacions amb els assentaments humans.

### B.2.1. Època Romana:

La via del Congost està documentada per mil·liaris i altres restes arqueològiques que la daten del s.III d.C., ja en època imperial, encara que és possible que fos utilitzada amb anterioritat, durant l'època republicana, degut a que és un lloc de pas natural. Fins ara no tenim proves que ens confirmin aquesta teoria; la via que s'utilitzava en aquest moment era la de Colluspina, que passava per Caldes de Montbui, Castellterçol, Santa Maria Sasserra, Colluspina, des d'on bai-

xava fins el Vilar, seguint per Tona fins arribar a Vic. Aquesta via per les seves característiques oferia més seguretat que la del Congost, en un moment que el país no estava del tot romanitzat.

L'itinerari que seguia la via romana del Congost es pot refer a partir de les restes trobades (MOLAS, D., 1982). Sortiria de Barcelona (Barcino) vers el punt d'unió dels rius Mogat i Congost, seguint en direcció a Granollers (Semproniana) creuant amb el tram interior de la via Augusta i amb la via de Colluspina cap a Mataró (Iluro). Continuaria en direcció a la Garriga, passant per la vil·la de Can Terrés on s'hi va trobar un mil·liari; llavors entraria pel Congost, seguint el curs del riu, documentat això per la troballa de sis mil·liaris al Molf de les Canes, datats entre el 249 i el 305 d.C.. Sortiria del Congost per la costa de St. Antoni mitjançant una forta pujada amb dos revolts molt tancats, on encara actualment se'n pot veure algun troç ben conservat, i arribaria fins als Hostalets. Continuaria cap a Tona, on hi ha una gran densitat de troballes romanes; dalt del pla del castell de Tona es conserva una torre d'origen romà que estaria relacionada amb la via, possiblement com a torre de guaita. Passant per Torrellebrera i pel Mas Colomer (on s'hi ha trobat restes romanes) aniria en direcció a Vic pel Mas Albanell, prop del riu Gurri a l'alçada del Km. 64 de la N-152; on hi havia també un mil·liari. Arribaria a Vic (Ausa) per l'actual carrer de St. Francesc, on a mà dreta, en terrenys de la fàbrica de Colomer Munmany, fou documentada una necròpolis del s.II-III d.C.

### 8.2.2. Època Medieval:

Durant l'Edat Mitjana el concepte de vies de comunicació fa un canvi respecte del món romà. Entrem en una etapa històrica caracteritzada per una economia bàsicament autàrquica i amb un intercanvi limitat a àrees geogràfiques petites; és per això que les vies que enllaçaven els grans centres perden importància respecte dels camins que unien petits nuclis de població. Moltes d'aquestes vies o camins rals aprofiten l'antic traçat i els elements constructius romans.

Malgrat tot, els principals eixos viaris seran utilitzats en un primer moment per les penetracions dels pobles germànics, i més tard per l'ocupació àrab i el repoblament cristià posterior. L'obra de repoblament de Guilfré el Pelós (879 d.C.) va comportar la reorganització del país mitjançant un sistema d'enclaus estratègics (castells, guàrdies, torres, puigs...) que controlaven el territori en funció dels camins existents. Per exemple, tenim el cas de la via del Congost que hauria servit com a mitjà de recuperació de la comarca d'Osona, d'enllaç entre la Cerdanya i el Barcelonès, vigilada des dels castells de Bertí, Tagamanent, Centelles, Esparraguera, entre d'altres.

Els primers documents escrits coneguts fan esment d'una "streda" situada prop del riu "Congusto", dels anys 998 i 1007 (Arx. Cap. Vic cal.6 doc.1327, i Arxiu Mensa Episcopal, Perg. Vol.2 doc.135) i d'unes terres situades "iuxta viam qui pergitt ad Congusto" l'any 1110.

En altres documents dels s.XI i XII, el sector del camí ral que s'enfilava des de la capella de St. Antoni fins als Hostalets, s'anomena "Puïol rege", i més endavant es catalanitza com a "Pujol ric". En aquest sentit, tenim l'acta de dotació

i. consagració de l'església de St. Martí del Brull, de l'any 1062, que al donar els límits de la parròquia cita aquest tram de via (PLADEVALL, A., 1987).

Hi ha documents més recents que ens parlen d'aquest camí com a "via", "carraria", "strada", indicant que es tracta d'un camí principal (PLADEVALL, A., 1987).

Durant la Baixa Edat Mitjana, alguns problemes van posar en perill la seva continuïtat. Així, sabem que el 29 de Juliol de l'any 1274 el rei Jaume I va haver de revocar la concessió feta als homes i a la vila de Caldes de Montbui referent a que tot el trànsit del camí ral, que enllaçava Vic amb Barcelona, havia de passar per la vila de Caldes i no per la clàssica via del Congost vers la Garriga i Granollers (Arxiu Corona Aragó C. Reg. 12 de Jaume I, 1ª part, nº modern 19, fol. 151l).

També als segles XIV i XV els senyors de Centelles intenten desviar el camí ral vers la població, donant com a excusa la forta pujada que hi havia sobre la capella de St. Antoni. Tot i que l'any 1481 el rei Ferran el Catòlic va autoritzar la desviació, l'antic traçat es continuà utilitzant (PLADEVALL, A., 1983).

Al peu mateix del tram de via excavada, i que donarà nom a la forta pujada d'aquest indret, es troba l'esmentada capella de St. Antoni, patró dels traginers, erigida l'any 1291. A prop d'ella, pels volts del 1330, a partir del llegat testamentari del baró de Centelles, Gilabert de Nules, es fundà l'hospital de Codines per a pelegrins i viatgers (PLADEVALL, A., 1987).

### 8.2.3. Època Moderna:

Des de l'Edat Mitjana un dels motius del naixement de nuclis de població és l'existència d'un camí. Aquest serà el cas, ja en època moderna, de l'origen dels Hostalets de Balenyà. El nom d'aquest poble ve donat per la presència de petits hostals que atenien als viatgers que passaven per aquí. Feien la bestreta i mentre canviaven les cavalleries, els viatgers menjaven i reposaven del viatge. El nom d'Hostalets ens apareix a la documentació el Març del 1540 (PLADEVALL, A., 1979).

Entre el 1590 i el 1700, el trajecte que pujava des de la capella de St. Antoni vers l'actual camp d'esports dels Hostalets, era registrat com a Pla de la Bruixa, Pla de les Forques o Còdol del Bisbe (PLADEVALL, A., 1979).

En la publicació dels viatges fets per Francisco de Zamora l'any 1787, "Diario de los viajes hechos en Cataluña", al passar per les terres d'Osona fa referència en aquest sector de via de la següent manera:

"...y así continuamos nuestro camino, pasando por delante de la ermita de San Antón, desde donde empieza la pesada subida de este nombre, que está tal cual compuesta. (...) Todo este camino está sobre mármoles negros y de algunos otros colores".

(ZAMORA, F., 1973 pàg.56).

### 8.2.4. Del segle XVIII a l'actualitat:

Des del s. XVIII la comarca d'Osona segueix les grans pautes de creixement experimentades a Catalunya, amb una societat en vies ràpides de transformació cap el capitalisme, amb un fort creixement demogràfic i econòmic. Així doncs, les vies de comunicació s'han d'adaptar a les noves circumstàncies.

En el cas de la via que enllaçava Barcelona amb Vic, a partir del 1840 es començà a plantejar canvis en el seu trajecte per tal d'evitar els passos més difícils i perillosos. L'any 1841 es va proposar evitar el pas del Congost desviant la carretera per sobre del Puiggraciós. A partir d'aleshores la Diputació de Barcelona va encarregar un projecte que la feia anar per la part dreta superior del riu Congost, enfilant-se vers els cingles del Bertí i seguint en part l'actual carretera de St. Feliu de Codines fins a Centelles. El cost d'aquesta obra era molt elevat i degut a això la Diputació de Barcelona va encarregar un segon projecte, el qual fou aprovat el dia 7 de Juliol de 1842 (PLADEVALL, A., 1987). Aquest, feia passar la carretera pel lloc on fins a l'inici de les obres de desdoblament transcorria la N-152 (anomenada així a partir del "Plan General de Obras Públicas 1939-1941").

Mentre que el tram de carretera entre Tona i Vic es va construir l'any 1844, el tros del Congost es va retardar degut a les pressions de la vila de Granollers i Centelles perquè la via passés per l'interior d'aquestes poblacions. Finalment, el 18 de febrer de 1846, es va manar que es fes la carretera de Granollers a Tona tal com s'havia previst en el projecte aprovat, desestimant les peticions dels dos municipis. No serà fins l'any 1928 que es farà una entrada directa a Centelles des de la capella de St. Antoni (PLADEVALL, A., 1987).

A partir de la nova carretera, l'antic camí es deixà d'utilitzar comportant la seva progressiva degradació. Fins i tot en algun punt, al tractar-se d'una àrea rica en recursos minerals (calcària aprofitable per a l'extracció de sorres i calç) a mitjants de segle funcionaria una padrera que destruiria

part del camí al cantó NO de la zona excavada (veure plànol emplaçament, nº 2).

Entorn dels anys 80 es va ampliar algun tram de la carretera, amb carrils lents per a camions, per tal de salvar les fortes pujades entre el Figueró i Tona.

L'any 1986 es van iniciar les obres de desdoblament de la N-152 en el tram de La Garriga - Aiguafreda, modificant en algun punt l'antic traçat. Actualment, essent el motiu pel qual s'ha intervingut arqueològicament, s'està portant a terme el desdoblament de la carretera entre Aiguafreda i Centelles.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA:

- ALBAREDA, J.-FIGUEROLA, J.- MOLIST, M.- OLLICH, I. (1984): Història d'Osona. Eumo Ed., Vic.
- BERNAT, J. (1983): Pla de carreteres de Catalunya. Antecedents històrics. Annex nº 1. Tom 1. Dept. Política Territorial i Obres Públiques. Generalitat de Catalunya, Barcelona.
- CASAS, J. (1981): Las vias romanas en Catalunya. a: Revista de Arqueologia, 7. Maig 1981, Madrid.
- CASAS, J. (1983): La via romana del Capsacosta. Diputació de Girona. Dept. Cult. Generalitat de Catalunya, Girona.
- CHEVALIER, M. (1972): Les voies romaines. Ed. Armand Colin, Paris.
- MAYER, M.- RODÀ, I.- CALDERON, J.- ÀLVAREZ, A. (1983): La xarxa romana. Aproximació preliminar a la xarxa viària romana de Catalunya. a: Pla de carreteres de Catalunya. Annex nº 1. Tom 1. Dept. Política Territorial i Obres Públiques. Generalitat de Catalunya, Barcelona.
- MOLAS, M<sup>e</sup> D. (1982): Els ausetans i la ciutat d'Ausa. Col. Osona a la butxaca, 4. Publ. Patronat d'Estudis Ausonencs, Vic.
- PARDO, J.- PÀMIES, A.- PANOSA, M. (1987): El camí empedrat de l'Abella. Temes Aiguafredencs, IV. Publ. Ajuntament d'Aiguafreda.
- PLADEVALL, A. (1979): Sobre l'origen de la població dels Hostalets. Llibre de la Festa Major dels Hostalets de Balenyà.
- PLADEVALL, A. (1983): El camí ral i els Hostalets de Balenyà. a: Llibre de la Festa Major dels Hostalets de Balenyà.



PLADEVALL, A. (1987): Centelles. Aproximació a la seva història. Ajuntament de Centelles - Eumo Ed., Centelles.

PLADEVALL, A.- BENET, A.- PAGÈS, M. (1984): El Marc Històric. a: Catalunya Romànica, vol. II. Osona I. Enciclopèdia Catalana, S.A., Barcelona.

ZAMORA, F. (1973): Diario de los viajes hechos en Cataluña. Ed. Curial, Barcelona.

## C. PLANTEJAMENTS I METODOLOGIA

### C.1. MOTIUS I OBJECTIUS

Els motius d'aquesta intervenció han estat la continuació de les obres de desdoblament de la N-152, en el tram comprès entre Aiguafreda i Centelles. En concret, es preveu una entrada vers la vila de Centelles, afectant la part del camí situada just sobre el lloc on es trobava la capella de St. Antoni, desmuntada per la mateixa causa.

Al principi, la idea era la de recuperar tot el tram visible de l'antiga via, que actualment es pot seguir fins a prop del camp de futbol dels Hostalets de Balenyà. Degut a diversos problemes es va decidir de dividir el treball en tres fases:

- 1ª fase: excavació de la part afectada per les obres del desdoblament de la Nacional entre Aiguafreda i Centelles, contemplant la possibilitat de modificar el projecte de l'entrada a Centelles, després de valorar les restes trobades i el seu estat de conservació.
- 2ª fase: excavació de la resta de l'antic camí, fins als Hostalets de Balenyà, quan es continuïn les obres de desdoblament.
- 3ª fase: consolidació i arranjament d'una part de la via, per a convertir-la en passeig arqueològic.

Els objectius concrets que ens vam marcar en aquesta primera fase foren: la recuperació del camí, determinant la seva

cronologia, el sistema constructiu i les seves fases, i constatar si hi havia elements originaris d'època romana.

## C.2. TREBALL DE CAMP

### C.2.1. Estat inicial:

Abans de començar, s'insinuava el possible traçat del camí que, en aquest punt, feia una corba marcada per un mur de contenció i pedres de grans dimensions. A la part superior de l'àrea a excavar es veien dues grans pedres col·locades transversalment, que formaven part de l'esmentat camí. La resta estava coberta de matolls, boix i terra acumulada per l'acció d'agents naturals.

### C.2.2. Metodologia:

Per tal de realitzar el treball d'una manera més àgil i més ordenada, a l'hora de descriure les restes, es va dividir tota la superfície a excavar en 5 sectors:

Sector 1: Pendent superior de la via.

Sector 2: Esplanada de la corba, que inclou el mur de contenció del giravolt.

Sector 3: Pendent inferior de la via.

Sector 4: Marge entre el sector 1 i el sector 3, que inclou el mur de contenció de la pendent superior.

Sector 5: Marge de la pendent inferior o sector 3, que inclou el mur de contenció.

El mètode emprat en el registre de les dades fou el sistema d'E.C. Harris, adaptat a les característiques del jaciment. A les diferents Unitats Estratigràfiques (elements i estrats)

se'ls va donar un número a partir del 1001. Es va decidir de fer-ho així donat que el traçat de la via es segueix d'una manera intermitent fins als Hostalets de Balenyà, i el seu trajecte es pot dividir en diferents trams. Per tant, el 1000 significa que es tracta del primer. Això permetrà que quan es realitzi la segona fase d'actuació es pugui seguir el mateix sistema, canviant el 1000 per 2000, 3000...segons el tram.

El material que va sortir s'ubicà en relació al sector i a la Unitat Estratigràfica. Al mateix temps, tot el procés d'excavació es va recollir sistemàticament en un diari.

Començant des de la part superior del camí, on aflorava la roca natural, es va netejar seguint el pendent, en direcció SE. Es va treure tot el nivell superficial deixant al descobert les restes de l'empedrat. Posteriorment, aquest es va delimitar i, on havia desaparegut, es va arribar fins al preparat. També es van netejar les restes de murs que eren visibles i, seguint la línia que marcaven algunes pedres, vam posar al descobert els murs que restaven tapats, definint així el traçat de la via.

Un cop excavat tot el tram, es van marcar dues cales, una en el sector 1 (cala 1) i l'altre en el sector 2 (cala 2) per tal de registrar el tall estratigràfic.

Des d'un primer moment, pel tipus de jaciment -un camí- i per la seva probable desaparició, es va creure convenient tenir una documentació gràfica el màxim d'acurada i àmplia.

Una part d'aquesta documentació fou la fotografia, en B/N (blanc i negre) i en Diapositiva, tant de vistes generals com de detall de les diferents U. E.. En un dels annexes d'aquesta memòria hi ha tot el llistat del material fotogràfic.

També es va fer un seguiment amb vídeo, des de l'inici dels treballs fins a l'acabament dels mateixos.

Donada l'importància de la planimetria i el dibuix, aquesta tasca es va encarregar a un professional. Per a la realització del dibuix es va quadricular tota la superfície de l'excaució en quadres d'1 X 1 m., orientada aproximadament en la mateixa direcció que la via. Totes les cotes i punts topogràfics es van prendre en referència a una de les estakes ( $\Delta$ ) col·locada en l'esplanada de la corba. Aquest punt ha estat anomenat "base cresta" i té unes coordenades de  $x= 6.507,38$  /  $y= 7.576,67$  i  $z= 483,33$  mts., proporcionades pel topògraf de l'empresa constructora de la carretera (COPCISA). L'alçada correspon tant a la marcada en el MTN 1:50.000 com en el Topogràfic de la Diputació Provincial de Barcelona 1:5.000 (vol 1967) Fulla 250 (290-106), i per tant a l'alçada sobre el nivell del mar a Alacant.

Els plànols que s'han realitzat han estat els següents:

- plànols topogràfics: E:1:5.000 situació
- E 1:200 emplaçament
- plantes: E 1:50 plànol guia
- E 1:50 planta general
- E 1:50 planta amb U.E.
- E 1:20 planta de detall, distribuïda en sis fulles.
- seccions: E 1:200 secció transversal a la via
- E 1:50 3 seccions transversals
- E 1:50 2 seccions longitudinals
- alçats: E 1:50 secció via amb alçat murs
- E 1:20 5 alçats murs

L'instrumental tècnic que es va utilitzar fou un taquímetre, un nivell òptic i, d'una manera puntual, el pantògraf del Servei d'Arqueologia de la Generalitat de Catalunya \*

\* Agraïm la col.laboració dels topògrafs del Servei d'Arqueologia de la Generalitat de Catalunya, Xavier López i Lluís Sans.

#### D. DESCRIPCIÓ GENERAL DE LES RESTES:

Les Unitats Estratigràfiques que hem definit són:

U.E. 1001 - tres lloses planes de secció trapezoidal (dues de les quals mesuren 100 X 50 cm), situades perpendicularment al sentit de la via en la part superior del sector 1 (veure foto nº15). Aquestes no es trobaven en la posició lògicament normal, sinó que estaven posades de cantó. S'ha pogut constatar que haurien estat reaprofitades donat que en una de les seves cares s'observava un desgast produït per roderes de carruatges (veure fotos nº 76 i 77).

Talla a: 1020.

U.E. 1002 - Mur de contenció de la part superior de la via, dins del Sector 4, en direcció NO-SE (veure fotos nº 80, 82 i 83). Construït amb "pedra seca" i de forma atalussada. El seu parament és fet amb una alternança de pedres de grans dimensions i pedres petites, sense escairar. En alguns punts es perd la línia del mur, i en general es pot dir que no es conserven totes les filades.

Cobert per: 1006

Se li recolza: 1025, 1043 i 1020.

Cobreix a: 1024 i 1046.

U.E. 1003 - Dues pedres de grans dimensions (amb una amplada de 80 cm. i una llargada de 185 i 200 cm.) Tenen una alçada d'uns 70 cm.), que marcarien el revolt en el punt de contacte dels sectors 1, 2 i 3. Aquestes es troben seguint la mateixa línia i a l'inici del mur de la pendent superior (1002) (veure foto nº 69).

Es recolza a: 1002.

Se li recolza: 1006.

Cobreix a: 1046.

U.E. 1004 - Tres pedres de grans dimensions (de 50 a 80 cm d'amplada per 150 a 250 de llargada. Tenen una alçada aproximada de 70 cm.), que marcarien el revolt per la seva part exterior. Situades en els Sectors 2 i 3. (veure fotos nº 70 i 71). Estarien col·locades sobre el mur de contenció i, segons fonts orals, sembla ser que n'hi hauria més per tot el revolt vallent el seu redós.

Se li recolza: 1006, 1021, 1022.

Cobreix a: 1005, 1046.

U.E. 1005 - Mur de contenció del giravolt, primer en direcció NE-SO per després seguir en direcció SE-NO. El seu parament és semblant al del mur del sector 4 (1002), però a l'haver de salvar un desnivell més alt, el talús és més gran i també hi ha més filades de pedres. (veure fotos nº 85 a 91). Situat en el Sector 2.

Cobert per: 1004 i 1006.

Se li recolza: 1021, 1022, 1045.

Cobreix a: 1046.



U.E. 1006 - Estrat superficial de terra orgànica, que es troba en tota la zona excavada, Té una potència de 2 a 15 cm a la part superior de les pendents i de 20 a 30 cm. a la part inferior i a l'esplanada del giravolt.

Es recolza a: 1003, 1004.

Cobreix a: 1002, 1005, 1007 a 1011, 1013 a 1026, 1029 a 1033, 1035 a 1041, 1048.

U.E. 1007 - Restes d'empedrat, format per pedres d'uns 30 X 15 cm., en alguns casos trossajades, col·locades a plec de llibre. (veure foto nº 16). Situat vers el NO del Sector 1.

Cobert per: 1006

Cobreix a: 1020.

U.E. 1008 - Dues línies de pedres, separades d'uns 50 cm., situades en diagonal (108º) respecte a la direcció del camí, en el Sector 1. (veure foto nº 17). Delimitarien una línia de lloses, de les que només en resta una.

Cobert per: 1006

Cobreix a: 1020, 1030.

U.E. 1009 - Restes d'empedrat de les mateixes característiques que la U.E. 1007, situada en la part central del sector 1.

Cobert per: 1006

Cobreix a: 1020, 1031

U.E. 1010 - Línia de pedres d'uns 30 X 15 cm. disposades en diagonal al sentit de la via. (veure foto nº 20).

Està desviat uns 135° respecte el sentit del camí.

Es troba en la meitat inferior del Sector 1.

Cobert per: 1006

Cobreix a: 1020

U.E. 1011 - Línia de lloses planes de secció trapezoidal, de la que només en resten tres, una al costat del mur (1002) i dues a l'altre extrem. Les seves mides són: de 40 a 50 cm. d'amplada per 80 a 130 de llarg (veure foto nº23). Es localitza a la part inferior del sector 1, amb 110° d'inclinació respecte el sentit del camí. En l'espai que no hi ha lloses, hi trobem algunes pedres (de 15 X 30 cm.) que acaben de marcar la línia.

Cobert per: 1006

Cobreix a: 1020, 1033

U.E. 1012 - Vuit lloses planes de secció trapezoidal, perpendiculars a la via, situades en l'extrem SE del sector 1 i on comença el sector 2. Tenen una amplada de 45 a 50 cm. i una llargada de 80 a 110 cm. (veure foto nº 35). La seva direcció varia un 5° entre les quatre lloses d'un extrem i les de l'altre.

Cobert per: 1021

Cobreix a: 1034

U.E. 1013 - Restes d'empedrat, amb pedres d'uns 30 X 40 cm. algunes d'elles trossejades. (veure foto nº 49). Es troba en el sector 2, abans de començar els 3.

Cobert per: 1006

Cobreix a: 1021.

- U.E. 1014 - Llosa de 85 X 100 cm., a l'inici del Sector 3,  
Formaria part d'una primera línia de lloses a l'  
l'inici del pendent de baixada (sector 3).  
Cobert per: 1006  
Cobreix a: 1035
- U.E. 1015 - Restes d'empedrat format per pedres de 30 X 40 cm.  
algunes d'elles trossejades, col·locades a plec  
de llibra. Cobreix uns 5 mts. de la part superior  
del sector 3 (veure foto nº 47).  
Cobert per: 1006  
Cobreix a: 1023
- U.E. 1016 - Restes d'empedrat, amb pedres força regulars d'uns  
30-40 cm X 30 a 60 cm. Les trobem aproximadament  
a la meitat del sector 3 i a la banda del camí que  
toca amb el sector 4 (veure foto nº 47).  
Cobert per: 1006  
Cobreix a: 1023
- U.E. 1017 - Restes d'empedrat, que es troben repartides per  
la meitat inferior del sector 3. Tindria les ma-  
teixes característiques que la U.E. 1015.  
Cobert per: 1006  
Cobreix a: 1023
- U.E. 1018 - Restes d'empedrat de les mateixes característi-  
ques que la U.E. 1016, localitzades en l'extrem  
inferior del sector 3.  
Cobert per: 1006  
Cobreix a: 1023
- U.E. 1019 - Mur de contenció del pendent inferior de la via,

dins del sector 5, en direcció SE-NO. Seria construït igual que els anteriors, però de menys alçada.

Cobert per: 1006

Se li recolza: 1023

Cobreix a: 1046

U.E. 1020 - Terra sorrenca, amb moltes pedretes, de color ocre.

Es troba pràcticament en tot el sector 1, fins a la U.E. 1011. Té una potència de 5 a 25 cm.

Cobert per: 1006 a 1010, 1028 a 1033

Es recolza a: 1002

Cobreix a: 1042, 1043, 1046

U.E. 1021 - Estrat de sorra fina amb pedres, de color ocre.

Es troba des de la U.E. 1011 del sector 1 fins a la meitat del sector 2. La seva potència és de 15 a 20 cm.

Cobert per: 1006

Es recolza a: 1003, 1004, 1005

Cobreix a: 1011, 1012, 1043

U.E. 1022 - Estrat de sorra molt fina sense pedres, de color

ocre clar. Té una potència de 20 a 35 cm. i es troba en l'altre meitat del sector 2, des de la U.E. 1021 fins a la U.E. 1005.

Cobert per: 1006, 1021

Es recolza a: 1004, 1005

Cobreix a: 1044, 1045

U.E. 1023 - Estrat de les mateixes característiques que la U.E.

1020, situat al llarg del sector 3.

Cobert per: 1006, 1015 a 1018, 1036 a 1041

Es recolza a: 1019

Cobreix a: 1046

U.E. 1024 - Pedres sense cap mena de disposició, formant ta-  
llús, per sota del mur de contenció del pendent su-  
perior (1002). Es troba en l'extrem N del sector 4

Cobert per: 1006, 1002

Cobreix a: 1046

U.E. 1025 - Terra compacte i de color vermellós, Formaria part  
del marge del camí dins del sector 4.

Cobert per: 1006

Es recolza a: 1002

Cobreix a: 1046

U.E. 1026 - Terra compacte, de color blanquinós, que es troba  
entre la roca natural del sector 4 i l'empedrat  
de la part superior (1015).

Cobert per: 1006

Es recolza a: 1015

Cobreix a: 1046

U.E. 1027 - Línia de sis lloses, amb unes dimensions de 60 X  
50 cm. les dues primeres començant pel costat de  
l'element 1003, i de 70 a 80 cm. X 80 a 130 cm.  
les quatre lloses restants. Les vores de les llo-  
ses que donen a la U.E. 1012 estan ben tallades,  
mentre que les de l'altra banda són irregulars.  
(veure fotos nº 42 i 43).

Cobert per: 1044

Farceix a: 1049

Cobreix a: 1046

- U.E. 1028 - Restes d'argamassa, en la part superior del sector 1, al costat de la U.E. 1001.  
Cobert per: 1006  
Cobreix a: 1020
- U.E. 1029 - Restes d'argamassa situades en el sector 1, al costat de la U.E. 1007, marcant una línia diagonal al sentit del camí.  
Cobert per: 1006  
Cobreix a: 1020
- U.E. 1030 - Idem. Situat en el sector 1, seguint la mateixa direcció que la U.E. 1008.  
Cobert per: 1006, 1008  
Cobreix a: 1020
- U.E. 1031 - Idem, a la part central del sector 1, per sota de la U.E. 1009.  
Cobert per: 1006, 1009  
Cobreix a: 1020
- U.E. 1032 - Idem, a prop de la U.E. 1010.  
Cobert per: 1006  
Cobreix a: 1020
- U.E. 1033 - Idem. Es troba a la part baixa del sector 1, sota de la U.E. 1011  
Cobert per: 1006, 1011  
Cobreix a: 1020
- U.E. 1034 - Restes d'argamassa, en el sector 2, que es troba sota de la U.E. 1012.  
Cobert per: 1012  
Cobreix a: 1046

- U.E. 1035 - Restes d'argamassa, corresponent a una primera línia de lloses en el sector 3.  
Cobert per: 1006  
Cobreix a: 1023
- U.E. 1036 - Restes d'argamassa a la part superior del sector 3, per sota de la U.E. 1015.  
Cobert per: 1015, 1006  
Cobreix a: 1023
- U.E. 1037 - Restes d'argamassa que es troben en la meitat superior del sector 3. Les restes que queden estan disposades diagonalment a la direcció del camí.  
Cobert per: 1006.  
Cobreix a: 1023
- U.E. 1038 - Restes d'argamassa, situades a la meitat del sector 3, prop de la U.E. 1016. Igual com la U.E. 1037 està en diagonal.  
Cobert per: 1006  
Cobreix a: 1023
- U.E. 1039 - Restes d'argamassa en la meitat inferior del sector 3, amb les mateixes característiques que 1037 i 1038.  
Cobert per: 1006  
Cobreix a: 1023
- U.E. 1040 - Restes d'argamassa situades en la part inferior del sector 3, entre 1017 i 1018. També té una inclinació en diagonal respecte al camí.  
Cobert per: 1006  
Cobreix a: 1023

U.E. 1041 - Restes d'argamassa que es troben al final del sector 3, i disposades de la mateixa manera que els anteriors (1037 a 1040).

Cobert per: 1006

Cobreix a: 1023

U.E. 1042 - Capa premsada de morter de calç amb còdols petits. Té una potència màxima de 20 cm.. S'ha localitzat en el tall estratigràfic de l'excavació de la cala 1.

Cobert per: 1020

Cobreix a: 1046

U.E. 1043 - Reomplert compost per una alternància de capes de terra sorrenca amb capes de pedres, algunes d'elles de grans dimensions (130 X 70 cm. les més grans). Té una potència màxima d'un metre aproximadament. S'ha localitzat a la cala 1; La seva funció seria la d'anivellar el terreny.

Cobert per: 1020

Cobreix a: 1046

U.E. 1044 - Estrat dur i compacte de color blanquinós, que trobem en el sector 2. Possiblement seria la base del camí en aquest sector. La seva potència és de 5 a 15 cm.

Cobert per: 1021, 1022

Tallat per: 1034

Cobreix a: 1045, 1046

U.E. 1045 - Reomplert de pedres de diferents tamanys i terra tova de color marró fosc. Està en la cala 2, al costat del mur de contenció. Igual com la U.E. 1043



serviria per a anivellar el terreny. Té una potència màxima de 210 cm.

Cobert per: 1022, 1044

Es recolza a: 1005

Cobreix a: 1046

U.E. 1046 - Roca natural, que en alguns punts està alterada (constatat a la Cala 1 i a la Cala 2).

Cobert per: 1002 a 1005, 1019, 1020, 1023 a 1027, 1034, 1042 a 1045

U.E. 1047 - <sup>Cobreix 3:</sup> Retall de la roca natural, per la mateixa construcció del camí. Part superior del sector 1 (veure fotos nº 13 i 14).

U.E. 1048 - Regueró excavat a la roca, que segueix d'una manera intermitent l'extrem de la via pel costat de la U.E. 1047. Serviria de desaigua. (veure fotos nº 13 i 14).

Cobert per: 1006

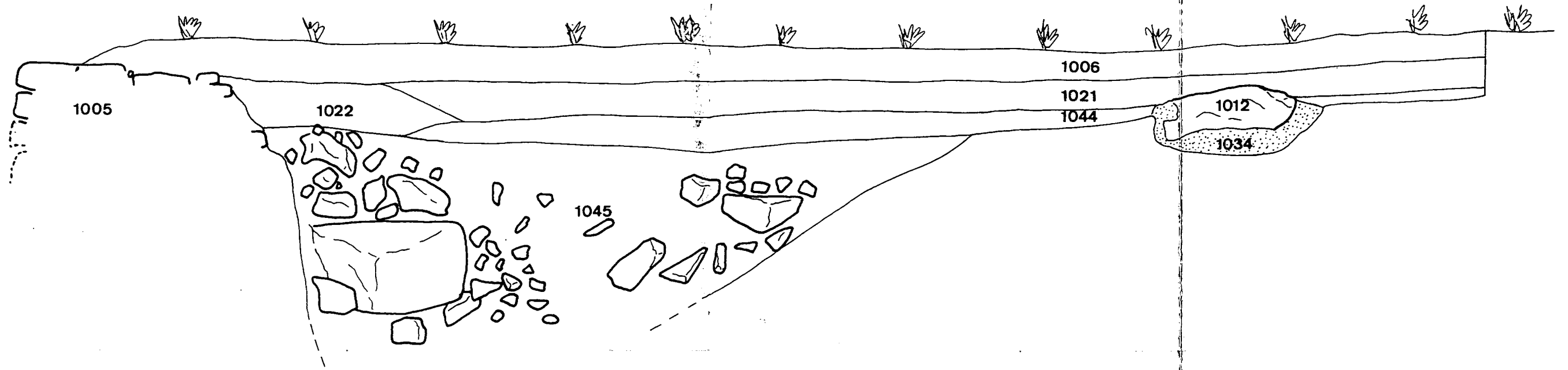
U.E. 1049 - Tall a la roca natural en el sector 2, per a col·locar la U.E. 1027.

Farcit per: 1027

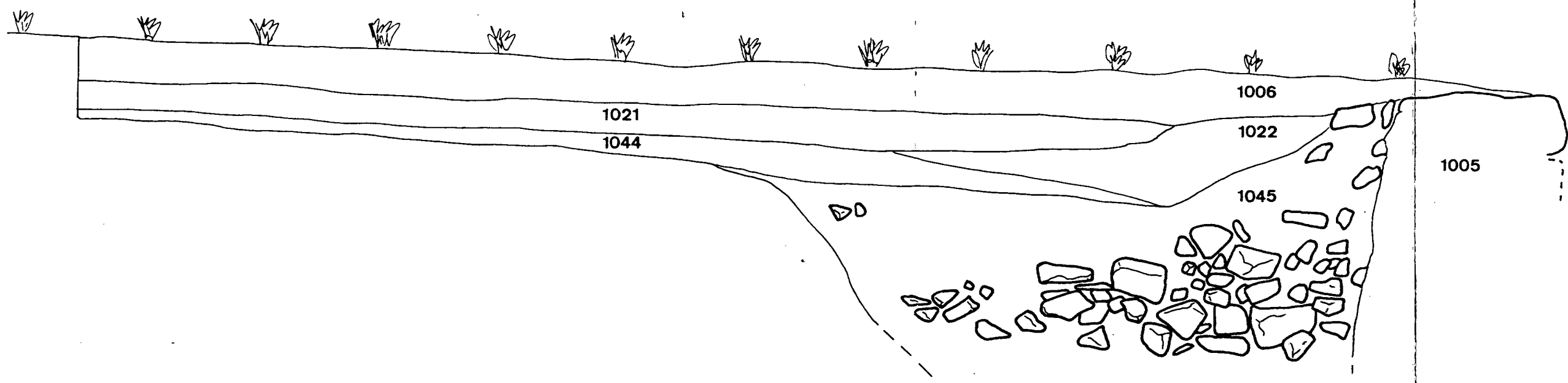
U.E. 1050 - Terra acumulada, fora dels límits de la via.

Durant el procés d'excavació, al netejar les vores del camí per a la recuperació dels murs en direcció SE-NO del sector 2, va aparèixer aquest estrat amb una gran quantitat de material, especialment taules, i també alguns fragments de ceràmica i una sina de ferro. Això podria fer pensar que es tractaria d'un abocador.

# CALA 2



Secció SE-NW. Tall Estratigràfic NE



Secció NW-SE. Tall Estratigràfic SW



## CONCLUSIONS

Els estudis que fins el moment actual ens han arribat sobre vies romanes gairebé es limiten a descripcions de camins empedrats i de reconstrucció d'itineraris a partir de fonts literàries i restes materials. A més a més, la majoria s'han centrat sobretot a Itàlia, i cal tenir en compte que, per una banda, les vies properes a la capital de l'Imperi seran diferents a les d'altres províncies més o menys allunyades, i per altra banda, que la construcció dels camins es va adaptant als diversos tipus de terrenys.

Aquest serà un factor important, ja que no ens permetrà confrontar les nostres dades amb altres informacions de tipus arqueològic. A més d'aquesta manca d'elements comparatius, i les pròpies característiques del jaciment de que es tracta (un camí), amb poc material, farà difícil poder fixar una datació per cada una de les fases constructives. Per això, les fases que aquí s'establiran tindran una successió cronològica, però només es podran emmarcar hipotèticament dins d'un moment històric. En aquest sentit, caldria dir també que haurà d'esperar els resultats de les anàlisis de les mostres de morter que podran ajudar a confirmar o modificar algunes de les fases que tot seguit esmentem:

### FASE 1: Fase anterior a la construcció del camí.

Possiblement en època pre-romana s'hauria utilitzat el mateix traçat o un de similar per a la comunicació dels diferents nuclis de població.

## FASE 2: Fase de construcció del camí.

Constatada per diversos elements:

- roca natural retallada (U.E. 1047)
- capa prensada de morter amb còdols petits (U.E. 1042). Coincideix amb la definició que donen del "rudus" romà Chevalier (CHEVALIER 1972) i Marc Mayer et alii. (MAYER, M. et alii. 1983). La funció del rudus seria la d'anivellar el terreny i construir una base sòlida.
- línia de sis lloses col·locades sobre la roca natural. (1027)

En aquesta fase, la via tindria una amplada aproximada de 2,5 mts., que s'aixamplaria en el giravolt fins a uns 5 mts.

Cronològicament, la podem incloure dintre de l'època romana ja que s'ha documentat l'existència del "rudus", preparat característic en la construcció de vies romanes.

Per la seva amplada, es tractaria d'una "via" o "strada" i pel sistema constructiu correspondria a les "vias terrenae", ja que s'assenta en gran part sobre una base natural.

## FASE 3: Fase d'ampliació del camí.

A l'aixamplar el camí, per tal d'anivellar el terreny es va fer necessària la construcció de murs de contenció (U.E. 1002, 1005, 1019) i el reompliment (U.E. 1043, 1045) de l'espai que quedava entre aquests i la roca natural.

Un cop anivellat el terreny, es tiraria una ca-

pa

pa de sorra barrejada amb pedres (U.E. 1020 a 1023). Tot seguit, sobre d'aquest preparat d'aniria col·locant línies de lloses transversals al sentit del camí, amb una freqüència de 3,5 a 4 mts. D'aquestes línies, el que hem pogut constatar són les restes d'argamassa que les fixarien al terra (U.E. 1028 a 1041), així com també algunes de les lloses de secció trapezoidal (U.E. 1011, 1012).

Entre aquestes línies de lloses la superfície del camí seria de grava (sorra i pedretes). La funció de les lloses seria la de facilitar la pujada, així com també la d'evitar la degradació natural i l'erosió del camí.

En aquest moment, l'amplada seria d'uns 4,5 a 6 mts. en el pendent inferior i d'uns 5 a 8 en el superior, aixamplant-se a l'acostar-se al revolt. El giravolt tindria una amplada màxima de 8,5 mts.. Possiblement en aquest punt, sobre dels murs hi hauria grans pedres (U.E. 1004) fent la funció de valla.

Aquesta fase podria també correspondre a un moment romà posterior a l'anterior, confirmat per la troballa d'elements característics de la construcció de vies romanes:

- línies de lloses situades transversalment al camí i que es repeteixen amb una certa freqüència,
- lloses de secció trapezoidal.

Igual com en la fase anterior, per l'amplada del camí, es tractaria d'una "via" o "strada", en aquest cas "vies glareas stratas".

La troballa de mil·liaris en diferents punts de l'itinerari permet afirmar que en època romana es tractaria d'una via pública. Aquests mil·liaris mostren, segons les últimes investigacions, traces d'haver estat repicats diverses vegades, la qual cosa podria demostrar l'existència de dues fases en època romana.

#### FASE 4: Reparacions del camí:

- a partir del reaprofitament d'elements de la fase anterior. En aquest sentit tindriem que:
  1. es continuaria utilitzant algunes línies de lloses (U.E. 1008, 1011, 1012, 1014...)
  2. algunes d'aquestes lloses es girarien de cantó (U.E. 1001).
  3. i altres es partirien per tal d'empedrar part del camí (U.E. 1016, 1018):
- utilitzant un tipus diferent de pedra i de la seva disposició (a plec de llibre) per a acabar d'empedrar la via, (U.E. 1007, 1009, 1010, 1013, 1015, 1017), a excepció del giravolt.

L'amplada del camí seria la mateixa, tot i que és possible que es reparassin parts dels murs.

Pal fet de tractar-se de diverses reparacions, la cronologia d'aquesta fase abarcaria un període molt llarg, (probablement des de l'E. Mitjana fins a la Fase 5).

En relació a l'ús continuat de la via, fem esment de la presència d'un abocador situat fora del camí, a la seva banda sud, on ha aparegut gran quantitat de material de construcció (teules) i ceràmic amb una cronologia que

abarca del s.XI al s.XVIII.

FASE 5: Fase d'abandonament definitiu de la via.

A partir de la construcció de la crtra. N-152 (l'any 1846) i fins al moment de l'excavació.

El tram de via excavada es tracta d'una part molt concreta dins del traçat del camí que anava de Barcelona a Vic.

Com ja hem dit, aquesta haurà estat una primera fase del projecte de recuperació de l'antic camí, actualment visible, i que es pot seguir, fins als Hostalets de Balenyà.

Quan es faci la segona fase, ja tindrem unes pautes a seguir, proporcionades tant per l'excavació d'aquest primer tram com pels resultats que n'hem obtingut. Llavors serà l'hora de realitzar l'estudi complet de tota la via, amb el seu itinerari i evolució històrica del trajecte sencer; aplicant a més de la informació arqueològica i documental, altres disciplines com la cartografia, fotogrametria, toponímia...

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA:

- A.A.V.V. (1988): Vias romanas del Sureste. Actas del Symposium celebrado en Murcia del 23 al 24 de Octubre 1986. Servicio Regional de Patrimonio Histórico. Dirección Regional de Cultura. Consejería de Cultura, Murcia.
- ALBAREDA, J.- FIGUEROLA, J.- MOLIST, M.- OLLICH, I. (1984): Història d'Osona. Eumo Ed., Vic.
- BERNAT, J. (1983): Pla de carreteres de Catalunya. Antecedents històrics. Annex nº1. Tom 1. Dept. Política Territorial i Obres Públiques. Generalitat de Catalunya, Barcelona.
- BOLÓS, O DE (1981): Clima i vegetació a Osona. a: Gran Geografia Comarcal de Catalunya, Vol. I. Enciclopèdia Catalana S.A., Barcelona.
- BUSQUETS, P.- DOMINGUEZ; A.- VILAPLANA, M. (1979): Geologia d'Osona. Eumo Ed., Vic.
- BUSQUETS, P.- REGUANT, S.- VILAPLANA, M. (1987): Geologia de la Plana de Vic. Col. Osona a la butxaca, nº 9. Publ. Patronat d'Estudis Ausonencs, Vic.
- CASAS, J. (1981): Las vías romanas en Catalunya. a: Revista de Arqueología, 7. Maig 1981, Madrid.
- CASAS, J. (1983): La via romana del Capsacosta. Diputació de Girona. Dept. Cultura Generalitat de Catalunya, Girona.
- CHEVALIER, M. (1972): Les voies romaines. Ed. Armand Colin, París.
- Instituto Geológico y Minero de España (IGME): La Garriga, nº 364 (37 - 14) 1976, Madrid.



- MAGALLON, M.A. (1987): La red viaria romana en Aragón. Diputación General de Aragón.
- MALUQUER DE MOTES, J. (1987): Història de Catalunya. Vol. I: Prehistòria i Edat Antiga fins el s. III. Ed. 62, Barcelona.
- MAYER, M.- RODÀ, I.- CLADERÓN, J.- ÁLVAREZ, A. (1983): La xarxa romana. Aproximació preliminar a la xarxa viària romana de Catalunya. a: Pla de Carreteres de Catalunya. Annex nº 1. Tom 1. Antecedents històrics. Dept. Política Territorial i Obres Públiques, Generalitat de Catalunya, Barcelona.
- MOLAS, M<sup>rs</sup>.D. (1982): Els ausetans i la ciutat d'Ausa. Col. Osona a la butxaca, nº 9. Publ. Patronat d'Estudis Ausonencs, Vic.
- PALLÍ, F. (1985): La via Augusta en Catalunya. Universitat Autònoma de Barcelona, Barcelona (Bellaterra).
- PARDO, J.- PÀMIES, A.- PANOSA, M. (1987): El camí empedrat de l'Abella. Temes Aiguafredencs, IV. Ajuntament d'Aiguafreda.
- PLADEVALL, A. (1979): Sobre l'origen de la població dels Hostalets. a: Llibre de la Festa Major dels Hostalets de Balenyà.
- PLADEVALL, A. (1983): El camí ral i els Hostalets de Balenyà. a: Llibre de la Festa Major dels Hostalets de Balenyà.
- PLADEVALL, A. (1987): Centelles. Aproximació a la seva història. Ajuntament de Centelles - Eumo Ed., Centelles.

PLADEVALL, A.- BENET, A.- PAGÈS, M. (1984): El Marc Històric

a: Catalunya Romànica, vol. II. Osona I. Enciclopèdia Catalana, S.A., Barcelona.

VILÀ I VALENTÍ, J. (1981): Geografia d'Osona. a: Gran Geografia Comarcal de Catalunya. Vol 17: Geografia General. Enciclopèdia Catalana, S.A. , Barcelona.

ZAMORA, F. (1973): Diario de los viajes hechos en Cataluña. Ed. Curial, Barcelona.

ANEX N° 1

INVENTARI DEL MATERIAL :

JACIMENT:

ANY:

SECTOR: 3

U.E.

NÚM. FULL

VIA ROMANA CONGOST

1988

QUADRE:

1006

NÚMERO  
REFERÈNCIA

DESCRIPCIÓ

NÚMERO  
FRAGMENTES

OBSERVACIONS

s/n

frags. informes cer, vidrada  
de color blanc estannifer

8

s.XV a s.XVIII

s/n

frag. informe de vidre

1

JACIMENT:

ANY:

SECTOR: 1

U.E.

NÚM. FULL

VIA ROMANA CONGOST

1988

QUADRE:

1020

NÚMERO REFERÈNCIA	DESCRIPCIÓ	NÚMERO FRAGMENTES	OBSERVACIONS	LÀM.
1	clau de ferro de secció rectangular i cap quadrat	1		1.1
2	clau de ferro de secció i cap rectangulars; punta doblada.	1	clau de ferradura	1.2
3	clau de ferro de secció i cap rectangulars; punta doblada.	1	clau de ferradura	1.3
4	clau de ferro de secció i cap rectangulars.	1	clau de ferradura	1.4
5	clau de ferro de secció rectangular i cap quadrat.	1	possiblement clau de ferradura	1.5
s/n	cap arrodonit de clau de ferro.	1		
s/n	frags. informes de ferro	1	possibles restes de ferradura; mala conserv.	

JACIMENT:	ANY:	SECTOR: 1-2	U.E.	NÚM. FULL
VIA ROMANA CONGOST	1988	QUADRE:	1021	

NÚMERO REFERÈNCIA	DESCRIPCIÓ	NÚMERO FRAGMENTES	OBSERVACIONS	LÀM.
1	botó de coure, amb dec. d'una roseta dins una estrella de 8 puntes.	1		1,6
s/n	cap arrodonit de clau de ferro de 4 cm. de diàmetre.	1		
s/n	caps rectangulars de claus de ferro.	4		
s/n	clau de ferro sense cap.	1		
s/n	frag. informe de cer. grisa, de pasta ben depurada.	1		
8/9				

JACIMENT:

ANY:

SECTOR: 3

U.E.

NÚM. FULL

VIA ROMANA CONGOST

1988

QUADRE:

1023

NÚMERO REFERENCIA	DESCRIPCIÓ	NÚMERO FRAGMENTS	OBSERVACIONS	L'AM.
1	coll d'ampolla de vidre	1		1,7

JACIMENT:

ANY:

SECTOR: 4

U.E.

NÚM. FULL

VIA ROMANA CONGOST

1988

QUADRE:

1024

NÚMERO REFERENCIA	DESCRIPCIÓ	NÚMERO FRAGMENTS	OBSERVACIONS	LÀM.
1	clau de ferro	1		2.8



JACIMENT:

ANY:

SECTOR: 2

U.E.

NÚM. FULL

VIA ROMANA CONGOST

1988

QUADRE:

1044

NÚMERO REFERENCIA

DESCRIPCIÓ

NÚMERO FRAGMENTS

OBSERVACIONS

s/n

cap rectangular de clau de ferro de secció rectangular.

1

s/n

frag. informe de ferro.

1

s/n

frag. informe de cer. vidrada de color verd

1

JACIMENT:

ANY:

SECTOR: 2

U.E.

NÚM. FULL

VIA ROMANA CONGOST

1988

QUADRE:

1045

NÚMERO REFERÈNCIA

DESCRIPCIÓ

NÚMERO FRAGMENTES

OBSERVACIONS

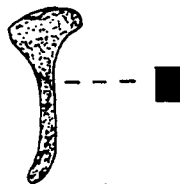
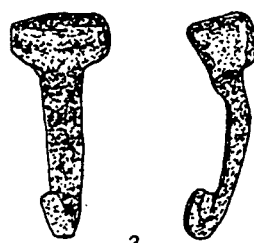
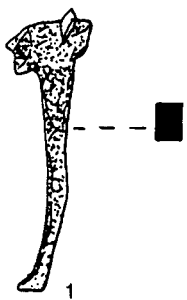
s/n

frag. informe cer. grisa, amb desgredant de quarç i mica.

1

JACIMENT:	ANY:	SECTOR:	U.E.	NÚM. FULL
VIA ROMANA CONGOST	1988	QUADRE:	1050	

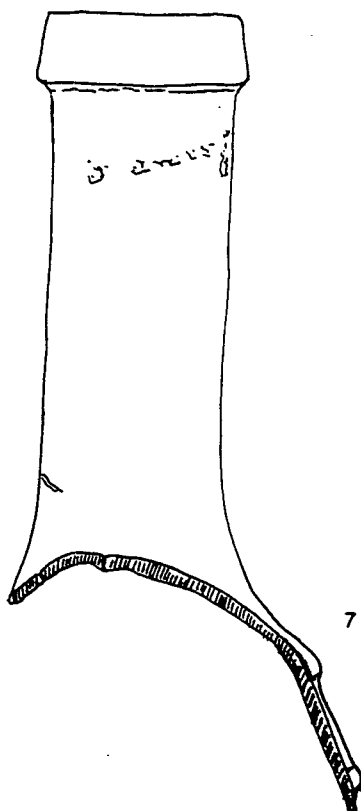
NÚMERO REFERÈNCIA	DESCRIPCIÓ	NÚMERO FRAGMENTES	OBSERVACIONS	LÀM.
1	aixadell de ferro	1	Us: cavar forats i remoure terra (a vegades l'utilitzen als de tal.	3.10 4.10
2	llàntia de cer., dec. amb manegans sobre fons estannifer.	5	s.XIV	2.9
3	frag. vora de cer., de color bru, oxidada.	1	s.XI a XIV	5.11
s/n	frags. informes cer. oxidada de color bru; desgriant abundant de quarç.	32	s.XI a XIV	
s/n	frags. informes cer. grisa, de coccio defectuosa.	12	s.XI a XIV	
4	frag. cer. vidrada de color melat, amb broc.	1	s.XVI a XVII	5.12
s/n	frags. informes cer. comuna sense vidrar	4	s.XVI ...	
s/n	frags. teules	4		



1020



1021



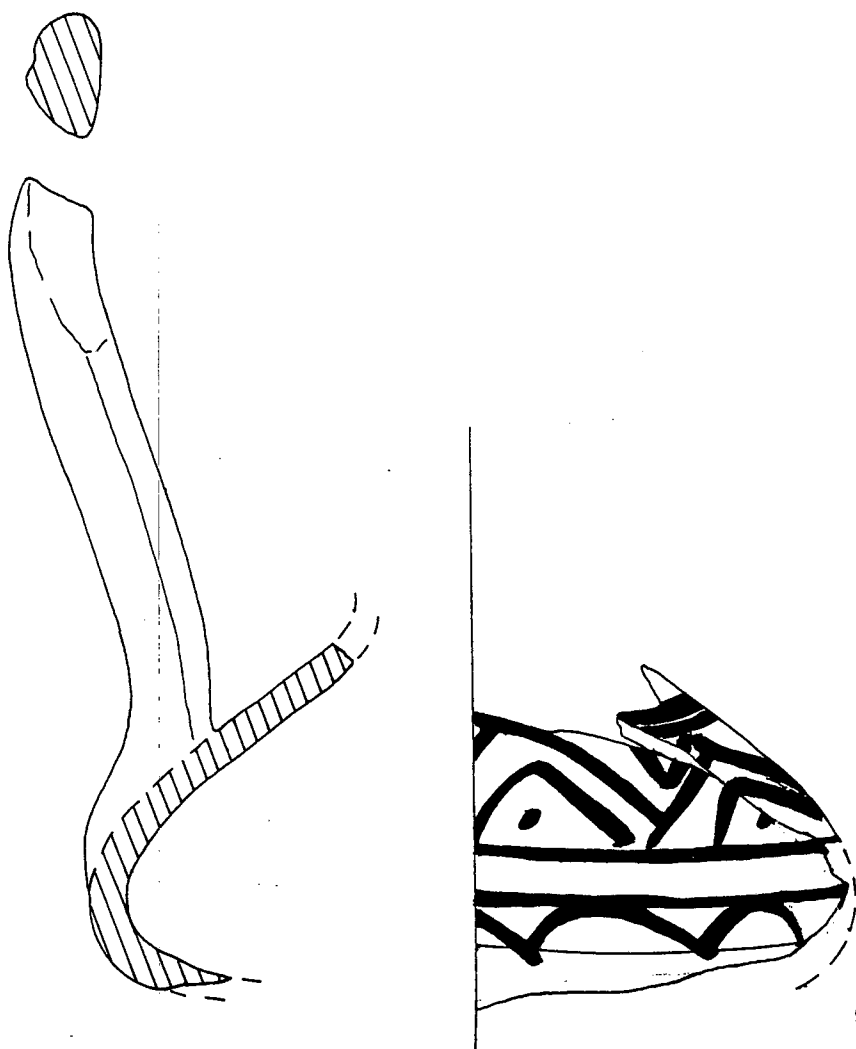
1023





8

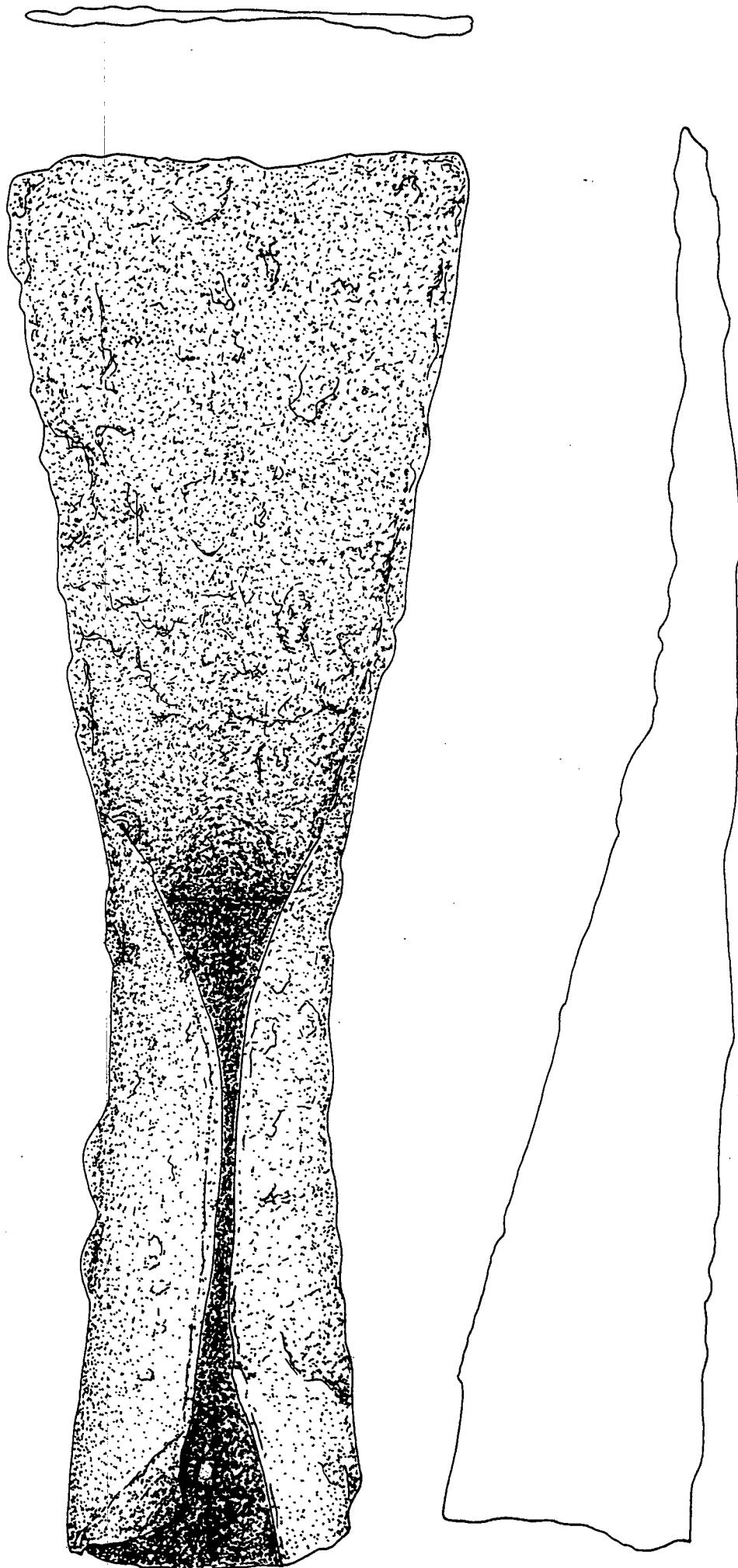
1024



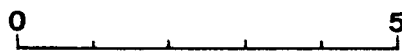
9

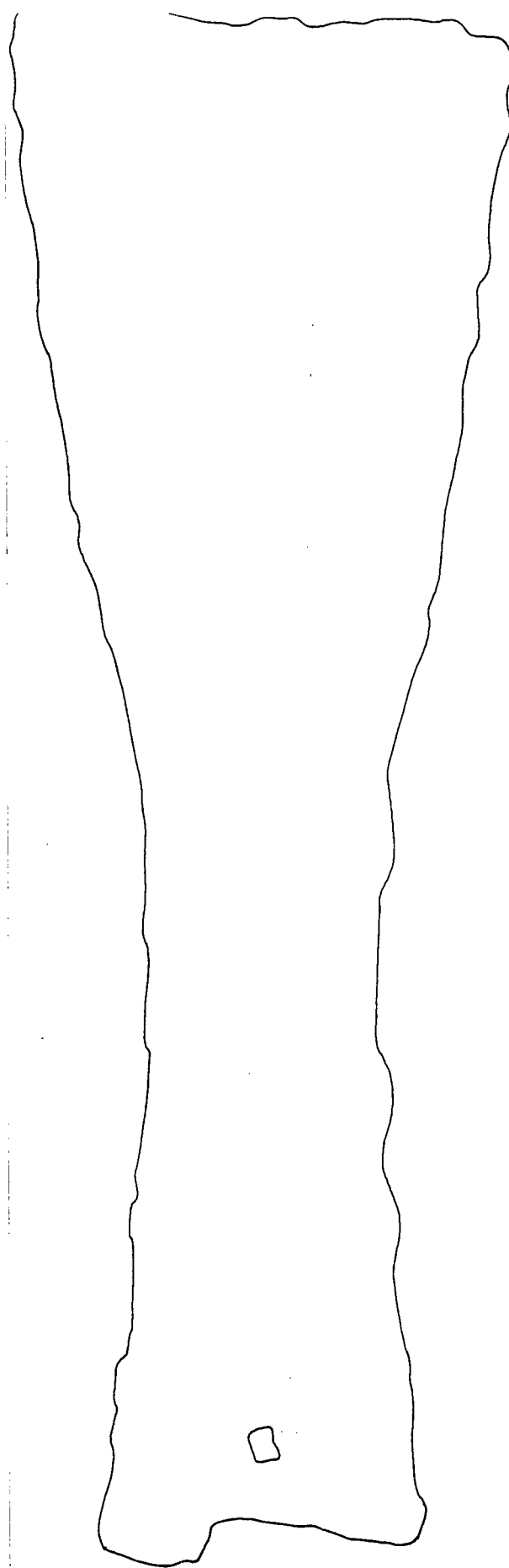
1050



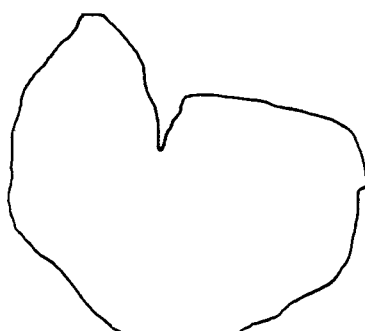


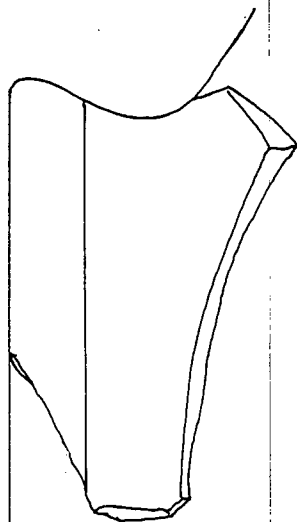
10



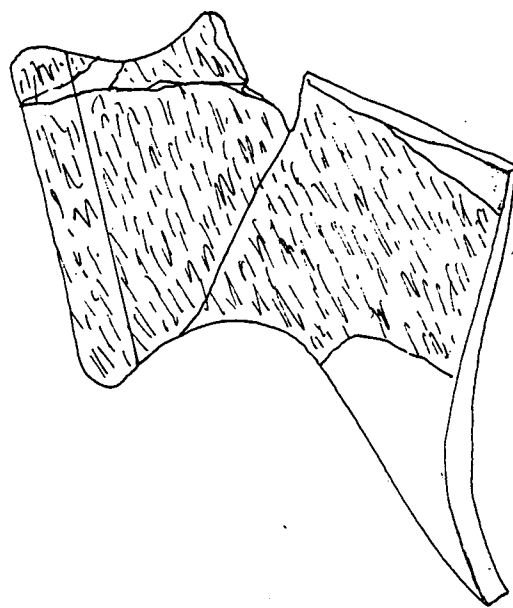


10

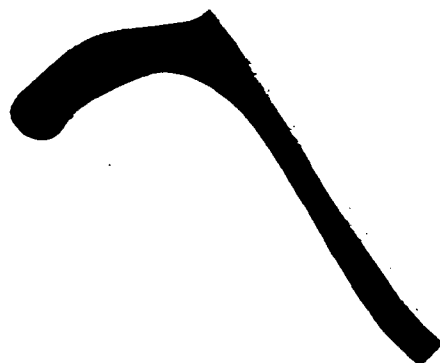




11



12





**ANEX Nº 2**

**ANÁLISIS DE LES MOSTRES DE MORTER :**

Aquest annex s'entregarà quan ens arribin els resultats de les mostres que s'estan analitzant a la UAB., per l'equip del geòleg Aureli Alvarez.

Les mostres que es van prendre són:

U.E. 1029

U.E. 1030

U.E. 1033

U.E. 1034

U.E. 1035

U.E. 1038

U.E. 1042

**ANEX Nº 3**

**LLISTAT DE FOTOGRAFIES I DIAPOSITIVES :**

LLISTAT DE FOTOGRAFIES :

1. Vista del jaciment des de sota del castell de Centelles.
2. Vista de la via des de sobre la N-152, des d'on s'aprecia molt bé el Sector 3 i el tall erosionat per la padrene.
3. Idem.
4. Vista del jaciment des de l'entrada de Centelles.
5. Idem.
6. Vista del jaciment des de l'altra banda de la riera de Vall-  
llosera.
7. Idem.
8. Idem.
9. Idem.
10. Vista del castell de Centelles des del jaciment.
11. Vista del jaciment després del treball de desbrossament.
12. Vista general del Jaciment.
13. U.E. 1047 i 1048.
14. Detall de la U.E. 1048.
15. U.E. 1001 (abans nº 7).
16. U.E. 1007 (abans nº 8).
17. U.E. 1008 (abans nº 13) i restes d'empedrat compost per  
terra i pedres petites.
18. Restes d'empedrat del Sector 1.

19. Restes d'empedrat Sector 1.
20. U.E. 1010 (abans nº 25).
21. U.E. 1002.
22. Troballe de la U.E. 1011.
23. Vista de l'esplanada del giravolt, on ja comença a aflorar la U.E. 1011.
24. Vista del Sector 1 i part del Sector 2.
- 25 Vista del Sector 1 des de l'esplanada del giravolt.
26. Sectors 1, 2 i 3, en procés d'excavació.
27. Sector 1.
28. Vista detallada de la convergència delles U.E. 1010, 1011 i 1012.
29. Procés d'excavació de la U.E. 1006, en l'esplanada del giravolt.
30. Detall de les U.E. 1010 i 1011.
31. U.E. 1012 i part del 1011.
32. U.E. 1011 (abans nº 14).
33. U.E. 1021 (abans nº4) i 1012. Els jalons indiquen el lloc on es va marcar la cala 2.
34. U.E. 1044 (abans nº5) i 1012. Ídem. 33.
35. U.E. 1012 (abans nº 15), situació respecte a 1003.
36. Detall de la U.E. 1044 (abans nº 5).
37. Vista de l'esplanada del giravolt, on hi podem destacar les U.E. 1003 a 1005 i 1010 a 1012.

38. U.E. 1034 (abans nº 37). Detall.
39. Idem.
40. U.E. 1027 (abans nº 34 ).
41. Idem. i U.E. 1034 (abans nº 37).
42. U.E. 1027 (abans nº 34)
43. U.E. 1027 (abans nº 38).
44. Treballs d'excavació en el sector 3, en concret s'està netejant la U.E. 1015.
45. Treballs de neteja del Sector 3.
46. Vista general de part dels Sectors 1, 2 i 3.
47. U.E. 1015 i 1016.
48. Vista general del Sector 3.
49. U.E. 1035 (abans nº 30) i U.E. 1013 (abans nº 8).
50. Idem.
51. U.E. 1007.
52. U.E. 1029 (abans nº 42).
53. U.E. 1041 (abans nº 39).
54. U.E. 1040 (abans nº 36).
55. U.E. 1041 (abans nº 39).
56. Detall U.E. 1041.
57. U.E. 1038 (abans nº 35).
58. U.E. 1038.
59. Idem., amb referència a la U.E. 1016.

60. U.E. 1016 (abans nº 27).
61. Detall de la U.E. 1016.
62. U.E. 1016.
63. U.E. 1017. Detall.
64. Sector 3, vista des de la part inferior.
65. Idem. Es pot apreciar la U.E. 1019. S'observa la quadrícula utilitzada pels dibuixos en planta.
66. Vista general dels Sectors 3 i 4.
67. Vista general de part dels Sectors 1, 2 i 3. Es pot observar la U.E. 1015.
68. Vista de les U.E. 1003, 1004 i 1010 a 1012.
69. U.E. 1003 (abans nº 10/11).
70. U.E. 1004 (abans nº 17-18).
71. U.E. 1004 (abans nº 19).
72. U.E. 1035 (abans nº 30).
73. Detall de la U.E. 1038.
74. U.E. 1026 (abans nº 31).
75. Vista general cantó S-O, des de la N-152. Es pot veure la U.E. 1004 (pedres de grans dimensions que marquen el revolt).
76. U.E. 1001. Una de les tres lloses, aixecada.
77. U.E. 1001. Una altra de les lloses, on s'aprecien les senyals de desgastament.
78. U.E. 1001 en el seu emplaçament inicial.

79. Una de les lloses de la U.E. 1012. Es pot veure clarament la secció trapezoidal que les caracteritza.
80. U.E. 1002, una part, vista respecte a l'empedrat del sector 3.
81. Vista del sector 1 i Sector 4, un cop acabada l'excavació.
82. U.E. 1002 i 1024 (abans nº 12).
83. Part de la U.E. 1002 i 1024.
84. U.E. 1005. (mur de contenció del giravolt).
85. U.E. 1004 i 1005.
86. U.E. 1004 i 1005.
87. Idem. Foto seguida en seqüència de la nº 86.
88. Idem. Foto seguida en seqüència de la nº 87.
89. U.E. 1005.
90. U.E. 1005.
91. U.E. 1005.
92. Treballs de neteja de la U.E. 1005.
93. Part de la U.E. 1005, vista des de baix.
94. Treballs de dibuix i d'excavació.
95. Lluís Sans i Xavier López dibuixant la U.E. 1005 amb un pantògraf.
96. Cala 1, vista en relació a la part superior del Sector 1.
97. Cala 1. Detall de la U.E. 1022 (abans nº 24).
98. Idem.
99. Detall Cala 1, en relació amb la U.E. 1007.



100. Cala 1. U.E. 1042. Rudus. Marcat com Estrat IV en el dibuix de la secció.
101. Cala 2. i U.E. 1020 (abans nº 3).
102. Cala 2. Es pot veure una llosa de la U.E. 1012, i la U.E. 1044.
103. Detall de la Cala 2, en procés d'excavació.
104. Cala 2. Al final de la seva excavació. Al costat es veuen també dues de les lloses de la U.E. 1012 que s'estaven aixecant.
105. Vista general de l'excavació, acabats els treballs, on es pot observar la situació de la Cala 1 respecte del Sector 1.
106. Vista general del jaciment, acabats els treballs d'excavació.

#### LLISTAT DE DIAPOSITIVES:

1. Vista de la situació del jaciment des de sota del castell de Centelles.
2. Vista de l'emplaçament del jaciment des de Centelles.
3. El jaciment es troba a l'entrada del Congost
4. Vista del jaciment des de l'altra banda de la riera de Valllosera.
5. Vista general del jaciment a l'iniciar-se els treballs de desbrossament.
6. Vista general del jaciment un cop desbrossat, apunt de treure l'estrat superficial (U.E. 1006).
7. Vista general del jaciment, en procés d'excavació.
8. Vista general del jaciment, en procés d'excavació.
9. Vista general del jaciment, en procés d'excavació.
10. Vista general del jaciment, en procés d'excavació.
11. Vista general del jaciment un cop acabada l'excavació.
12. Vista del Sector 1.
13. Vista del Sector 3.
14. Vista del jaciment a l'iniciar-se els treballs de desbrossament
15. Vista del jaciment un cop desbrossat, apunt de treure l'estrat superficial (U.E. 1006).

16. Treballs de desbrossament Sector 3 i 4.
17. Procés d'excavació dels nivells superficials del Sector 1.
18. Troballa de l'element 1011.
19. Procés d'excavació dels nivells superficials a l'esplanada del giravolt, Sector 2.
20. Idem. Aparició U.E. 1012.
21. Neteja del mur del giravolt (U.E. 1005).
22. Idem.
23. Idem.
24. Neteja de l'empedrat del Sector 3 (U.E. 1015).
25. Idem.
26. Excavació del Sector 4.
27. Idem.
28. Procés d'excavació del Sector 5.
29. Procés d'excavació del Sector 5 i dibuix.
30. Procés d'excavació CALA 1.
31. Dibuixant l'empedrat.
32. Dibuixant els murs amb pantògraf.
33. Eines tècniques pel dibuix i la medició (pantògraf, taquímetre i nivell òptic).
34. Detall U.E. 1001 (abans nº 7).
35. Vista general U.E. 1002; veure també la roca natural tallada per fer el camí (U.E. 1047).

36. U.E. 1002.
37. U.E. 1002.
38. U.E. 1003 (abans nº 10 i 11).
39. U.E. 1004 (abans nº 17 i 18).
40. U.E. 1004 (abans nº 19).
41. Vista general U.E. 1005, des de l'altre cantó de la riera de Vall-lloera.
42. U.E. 1004 i 1005 abans d'iniciar l'excavació.
43. U.E. 1004 i 1005 un cop excavat i netejat.
44. U.E. 1005.
45. U.E. 1005.
46. U.E. 1005.
47. U.E. 1005.
48. U.E. 1005.
49. U.E. 1005.
50. Detall U.E. 1007 (abans nº 8).
51. Localització U.E. 1007, entre mig de les U.E. 1001 i 1008.
52. U.E. 1007.
53. U.E. 1007.
54. Detall U.E. 1008 (abans nº 13).
55. Vista general meitat inferior Sector 1, on s'aprecien les U.E. 1009 a 10012.
56. Detall U.E. 1010 (abans nº 25).

57. Detall U.E. 1011 (abans nº 14).
58. Línia de 8 lloses o U.E. 1012 (abans nº 15).
59. Vista de les U.E. 1010, 1011 i 1012.
60. Idem, i U.E. 1003.
61. Ubicació a l'inici del pendent inferior (Sector 3) de la U.E. 1014.
62. Detall U.E. 1015.
63. U.E. 1016 (abans nº 27); al seu costat restes de morter (U.E. 1038).
64. Detall U.E. 1016.
65. Idem.
66. Detall U.E. 1017.
67. Mur de contenció del pendent inferior, Sector 5 (U.E. 1019)
68. Preparat de pedres i sorres, Sector 1. U.E. 1020 (abans nº2).
69. Talús del mur de contenció del pendent superior, Sector 4 U.E. 1024 (abans nº 12).
70. Terra vermellosa compacte del Sector 4. U.E. 1025 (abans nº 33).
71. Terra blanquinoso compacte, Sector 4. U.E. 1026 (abans nº 31).
72. Localització en el Sector 2 de la línia de sis lloses (U.E. 1027).
73. Idem. Al costat es pot apreciar les restes de morter (U.E. 1034) per sota de la U.E. 1012.
74. Idem
75. Detall U.E. 1027.

76. Restes de morter de la meitat superior del Sector 1. U.E. 1029.
77. Restes de morter de l'inici del sector 3. U.E. 1035 (abans nº 30).
78. Idem.
79. Ubicació a la meitat del sector 3 de les restes de morter U.E. 1038 (abans nº 35) al costat de la U.E. 1016.
80. Detall U.E. 1038.
81. Idem.
82. Restes de morter de la meitat inferior del Sector 3. U.E. 1039. ~~Idem~~
83. idem.
84. Restes de morter al final del Sector 3 (U.E. 1041).
85. Roca natural retallada al fer el camí (U.E. 1047.) i regueró tallat a la roca , U.E. 1048.
86. Detall del regueró tallat a la roca. U.E. 1048.
87. Ubicació en la pendent superior (Sector 1) de la Cala 1.
88. Cala 1, marcada abans de començar la seva excavació. Es pot veure el tipus de preparat del Sector 1.
89. Cala 1.
90. Idem.
91. Cala 1. Tall estratigràfic N-0.
92. Cala 1. Reomplert de pedres i terra. U.E. 1045 (abans nº 24).
93. Idem.

94. Cala 1, en procés d'excavació.
95. Ubicació en un extrem del sector 2, de la Cala 2.
96. Cala 2, abans d'excavar. Es pot veure també el tipus de preparat de l'esplanada U.E. 1021 (abans nº 4).
97. Cala 2, abans d'iniciar la prospecció; es pot veure també com surt un preparat més dur i compacte per sota de la U.E. 1021 i al costat de la U.E. 1012 (U.E. 1044, abans nº 5).
98. Cala 2. U.E. 1044.
99. Cala 2. U.E. 1022 (abans nº 3).
100. Cala 2 un cop excavada, Tall estratigràfic S-O.
101. Cala 2 un cop excavada. Al fons, veure el reompliment (U. E. 1045).
102. Una de les vuit lloses de la U.E. 1012, de secció trapezoidal.
103. Reaprofitament de lloses (U.E. 1001).
104. Lloses de secció trapezoidal (U.E. 1001).
105. Idem. Es pot apreciar el desgast d'aquesta cara, la qual estava clavada al terra.
106. Vista general del Sector 1 un cop acabada l'excavació.
107. Vista general Sector 1 i Sector 4, un cop acabada l'excavació.
108. Sector 1 i Sector 4.
109. Vista general Sector 1.
110. Idem. Podem veure totes les seves U.E.

111. Vista general Sector 1. Amb Cala 1.
112. Vista general Sectors 1, 2 i començament del 3, un cop excavats.
113. Vista general Sector 2, on podem veure totes les U.E.
114. Idem.
115. Vista general Sector 2 i començament sector 3, excavats, on podem veure totes les seves U.E.
116. Idem.
117. Vista general meitat superior Sector 3, un cop excavat, i on es poden veure totes les U.E.
118. Idem.
119. Vista general meitat inferior Sector 3, un cop excavat. Podem veure-hi totes les seves U.E.
120. Vista general Sector 3 i Sector 4 un cop excavats.
121. Vista general Sector 3 i Sector 5 un cop excavats.
122. Idem. Es pot veure la quadrícula montada per tal de fer el dibuix.
123. Idem.
124. Vista general del jaciment un cop excavat.
125. Idem. Es pot veure el desnivell del camí, amb els seus murs de contenció.
126. Idem.
127. Idem.
128. Vista general del camí des de l'altre cantó de la riera. Es
129. pot veure la pendent superior i els murs de contenció.



ANEX Nº 4

PLANIMETRIA :

La Planimetria ha anat a càrrec de Josep Solà. A la memòria s'ajunten 15 plànols amb la numeració següent:

- nº 1 - Situació
- nº 2 - Emplaçament
- nº 3 - Secció transversal
- nº 4 - Planta general
- 4'- Unitats estratigràfiques
- nº 5 - Plànol base
- nº 6 - Detall empedrat via
- nº 7 - Idem.
- nº 8 - Idem.
- nº 9 - Idem.
- nº 10 - Idem.
- nº 11 - Idem.
- nº 12 - Plànol seccions
- nº 13 - Alçats
- nº 14 - Alçat general.

Alçat 5-5'

nº 1