

## ELS CAMINS CATALANS. ANÀLISI ARQUEOLÒGICA DELS SEUS VESTIGIS\*

MANUEL RIU  
*Universitat de Barcelona*

### SUMARI

1. Algunes classificacions - 2. Nota bibliogràfica prèvia - 3. La xarxa viària romana - 4. Utilització de les vies romanes a la Catalunya medieval - 5. Els guals i els ponts - 6. Les barques i els ponts de barques.

### 1. ALGUNES CLASSIFICACIONS

La classificació dels camins catalans, per al seu estudi, no és fàcil. Per tal de fer-la degudament caldria realitzar una anàlisi detinguda de les fonts escrites i dels vestigis arqueològics, distingint en aquests darrers:

- a) els vestigis romans,
- b) els vestigis medievals,
- c) els vestigis posteriors al segle XVI.

Caldria primer diferenciar les *rutes terrestres*, de les *rutes fluvials i marítimes*, aquestes darreres caracteritzades per l'existència de barques i de ports naturals i artificials, barrats o no amb cadenes.

Hom podria establir la relació d'unes i altres rutes a través dels *guals*, senyalitzats o no (amb pedres o bé amb pals), i de les *torres* o guaites, de protecció o de vigilància, ampliadetes a les rutes de cabotatge, per mar, bo i seguint les costes.

Els *camins terrestres* són susceptibles de moltes classificacions:

- a) Camins de carro (*carrereres*) i camins de bast o de ferradura. Els camins de carro, al pla i més amples; els de bast, a la muntanya i més

\* Text revistat i anotat de la conferència pronunciada el 10 d'abril de 1989, al CSIC, dintre del Curset d'Història Medieval dedicat a *Els camins a l'Edat Mitjana* i organitzat per la UEI d'Estudis Medievales de la Institució Milà i Fontanals.

estrets. Uns i altres en ús fins al segle XX tot i que, des del 1840, començaren a construir-se les carreteres nacionals i provincials modernes.

b) Camins públics i camins privats. Entre els primers, el *camí ral* o reial, d'ús i conservació públics. L'*Usatge* número 63, probablement de mitjan segle XII, titulat «Quan els camins i les estrades per terra i per mar són en la pau i treva del príncep», ens diu explícitament que «Els camins i les estrades, o vies principals, tant per mar com per terra, pertanyen a l'autoritat superior (*sunt de potestate*) i per la seva defensa deuen romandre en pau i treva tots els dies i totes les nits, per tal de que les homes, tant els qui van a peu com els que a cavall, com els mercaders, que circulen anant i venint o que estan en ells, vagin i vinguin segurs i quiets i sense cap temor, amb totes les seves coses. I si algú els exigís quelcom, els assaltés o els ferís, o bé els hi prengués algun dels seus béns, deurà esmenar el dany i deshonor que els va fer, entregant el doble del valor que els correspongui, i caldrà també que els retorni onze vegades tot el que els va pendre...»

c) Camins de vall, seguint la vorera d'un riu, i camins de carena, pels cims de les muntanyes.

d) Camins plans, o horitzontals, i camins costeruts o costaners, amb un 25 per cent de pendent o més.

e) Camins empedrats o enllosats i camins de terra, propicis al fangueig en èpoques de pluja.

f) Camins oberts i visibles de lluny o camins fortificats, amb protecció lateral de pedra<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> La bibliografia sobre els camins medievals va essent ja extensa. Les actes d'alguns congressos han dedicat atenció al tema, com les del VIIè Congrés dels Medievalistes de l'Ensenyament Superior de França, tingut a Rennes el juny del 1976 i dedicat a *Les transports au Moyen Age* («Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest», 85, núm. 2/1978/, pp. 157-336): s'hi publiquen deu treballs sobre el transport marítim, fluvial i terrestre, Les assegurances de mercaderies, etc. dels segles XI al XV. Gairebé paral·lelament Jean Hubert, a *Les routes du Moyen Age* («Arts et vie sociale...», Librairie Droz, Genève, 1977, pp. 43-77), traça un estudi detingut de les rutes reials, feudals i monàstiques franceses.

Pel que fa a Espanya, cal recordar l'obra clàssica de Gonzalo Menéndez Pidal, *Los caminos en la Historia de España* (Eds. Cultura Hispànica, Madrid, 1951, 139 pp., amb mapes plegables), on hom exposa les característiques dels camins medievals i l'interès que, des del segle XIII, es manifesta per la renovació de les antigues vies enllosades i de pendents no superiors al 20%, pels carruatges i pels tipus de rodes, pels camins ramaders, pels guals, per la tipologia dels ponts, etc. Dos repertoris de camins del segle XVI, el de Pedro J. Villuga (1546) i el de Alonso de Meneses (1576), amb la incorporació de les novetats sobre camins i ponts, patrocinades pels Reis Catòlics la segona meitat del segle XV, completen aquesta visió de conjunt que Pedro García Ortega, amb la seva *Historia de la legislación española de caminos i carreteras* (Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, Madrid, 1992), ha vingut a actualitzar especialment pel que fa als segles XVIII a XX, però sense oblidar alguna referència a les constitucions de pau i treva que protegiren els camins catalans des del segle XI o les reformes realitzades pels Reis Catòlics.

Agustí Duran i Sanpere<sup>2</sup> distingí per a Barcelona el camí de la sal (procedent de Cardona), el del blat (del Pla d'Urgell i d'Aragó), el de la llana (de València) i el de la fusta (del Montseny). Hi ha, doncs, molts tipus de camins i moltes possibilitats de classificar-los. Fins i tot hi hagué, a l'Edat Mitjana, el camí real (existent en la realitat) i el camí imaginari, per a un viatge imaginat o somniat, o bé per a un viatge de desig (com ho seria el *Via Crucis* o camí de la Creu, generalitzat a la baixa Edat Mitjana i pintat amb negre de fum a les parets de les esglésies, amb les seves dotze, i després catorze, estacions, recompensa espiritual per al qui no podia anar a Terra Santa en pelegrinatge).

Per a l'estudi dels camins medievals podríem distingir el mètode arqueològic del mètode heurístic. El primer, destinat a la recerca prospectiva dels vestigis. El segon, a la recerca de les fonts escrites. La investigació a les fonts escrites per a identificar els antics camins ens portaria molt lluny: des de les indicacions dels límits de camps, vinyes, terres, cases, etc., on figura la indicació d'un camí, fins als relats de viatgers i pelegrins, els comptes de viatges, la documentació comercial o les cròniques i els relats d'expedicions militars. Amb tot, trobar els comptes de la construcció d'un camí o d'un pont no és gens fàcil abans del segle XIV.

Ens cal pensar que el món medieval és ple de camins. Camins per anar d'una ciutat a una vila o a un altre nucli urbà, passant per vilatges i trobant *clusae* –llocs barats on devien restar situades les duanes o llocs de pagament de lleudes o altres imposicions senyoriales–, *tabernulae* (Tabèrnoles o Tavèrnoles), llocs d'estatge o de repòs, i *hostals* o *hostalets* que han donat lloc a una abundosa toponímia: Hostal Nou, Hostalrich, Hostal Roig, Els Hostals de Cornudella, Els Hostalets d'En Bas, Els Hostalets de Cervera, de Balenyà o de Pierola... Dos coneguts monestirs, el de Sant Serni de Tavèrnoles, al Valira, camí d'Andorra, i Sant Pere de Tavèrnoles, a Osona, recorden aquesta antiga funció d'acull de viatgers.

Hom retroba camins per anar d'un castell a l'altre, d'una vil·la als seus masos, d'aquests darrers als molins o a les fonts, als camps, als prats o al bosc... El paisatge és ple de camins i corriols i alguns autors de mapes històrics semblen haver-los oblidat. Fent ara un incís, voldria dir que un

L'aspecte de la utilització dels camins per viatgers de tota mena, hom podrà albirar-lo al llibre de Margaret WADE LABARGE, *Viajeros medievales. Los ricos y los insatisfechos* (Ed. Nerea, Madrid, 1992, 390 pp.), que no oblidia alguns viatgers espanyols famosos com Pero Tafur o Rui González de Clavijo ni les peregrinacions a Sant Jaume de Galícia. La utilització dels camins pels viatgers del territori català ha estat resumida per Joan-F. CABESTANY, *Els camins romànics: viatges i viatgers* («Circular. Amics de l'Art Romànic», Barcelona, núm. 88, desembre 1989, pp. 223-224), amb la bibliografia recent sobre el tema dels camins medievals.

<sup>2</sup> Agustí DURAN I SANPERE, *Caminos*, «Diario de Barcelona», 25 de octubre de 1970.

paisatge sense l'orografia i sense els camins és un paisatge mutilat, i ho dic pensant en alguns mapes esquemàtics presentats a congressos arqueològics recents.

L'home que necessita moure's per anar a l'església, al castell, al mercat, a veure els parents o amics, o bé a moldre els cereals al molí, cal que utilitzi els camins. Com els necessiten el pastor, l'almogàver o el mercader.

Viatgen els reis i les seves corts, viatgen els eclesiàstics desitjosos de llegir un llibre, els mestres i els estudiants; els *militres*, guerrers i cavallers a la recerca de botí, de la festa o del torneig... els pelegrins a la recerca d'ajut espiritual... i fins els camperols van a la recerca de terres millors i d'una major llibertat. No obstant això, molta gent viatja poc o bé el seu àmbit no supera gaire els quinze quilòmetres de radi, distància que permet anar i venir a la llar en un dia. Rares vegades hom viatja més de 45 km diaris.

La major part dels que viatgen no escriuen pas les seves impressions. I això no ens permet conèixer gairebé res de les condicions del viatge, de les despeses o bé les incomoditats que suposa viatjar. Si hem de creure el que ens diu la *Crònica* del moro Rasis<sup>3</sup>, vers l'any 955, de Carcassona a Barcelona hi havia deu dies de camí. Hem de pensar que, en línia recta, de Barcelona a Girona hi ha uns 90 km; de Barcelona a la Seu d'Urgell n'hi ha 130, aproximadament; de Barcelona a Roda de Ribagorça, uns 180 i, de Barcelona a Narbona, uns 200. Així, doncs, hom solia fer poc més de 20 quilòmetres diaris quan empenia un viatge llarg. Un altre autor dos segles posterior, Benjamín de Tudela, en el seu *Llibre de viatges*<sup>4</sup> escrit vers el 1173, indica que de Tortosa a Tarragona va caminar dues jornades, de Tarragona a Barcelona dues jornades més, de Barcelona a Girona una jornada i mitja, de Girona a Narbona (on diu que hi vivien 300 jueus) tres jornades més i, de Narbona a Béziers, quatre llegües. També indica, entre altres detalls, que de Marsella a Gènova hi havia quatre dies de navegació.

## 2. NOTA BIBLIOGRÀFICA PRÈVIA

Tres repertoris bibliogràfics, presentats com a catàlegs especialitzats per la Librería Polifemo, de Madrid, tenen per tema exclusiu els camins romans d'Hispania, els viatges i viatgers de l'Espanya medieval cristiana i els viatges i viatgers de l'Espanya musulmana. Publicats, respectivament, els mesos de maig dels anys 1989, 1990 i 1991, tenen 8, 16 i 20 pàgines, amb 123, 259 i 355 entrades bibliogràfiques que reuneixen, en total, 737

<sup>3</sup> Ed. Diego CATALÁN y María Soledad de ANDRÉS, Ed. Gredos (Fuentes cronísticas de la Historia de España, III), Madrid, 1975, p. 199.

<sup>4</sup> Benjamín de TUDELA, *Libro de viajes*, pp. 55 i 56.

referències, comentades i classificades per temes: vies, ponts, altres camins testimoniats per l'arqueologia romana, fonts antigues i obres generals per al món romà; i obres generals i estudis regionals per al món medieval amb apartats per als camins en concret, viatgers, rutes de l'art pre-romànic, romànic i gòtic, camins de la mar, conquesta de les Canàries, expansió catalano-aragonesa, comerç marítim i llibres de viatges; i camins d'al-Andalus, campanyes militars, toponímia i topografia, ciències i tècniques, viatgers per al-Andalus, geògrafs, historiadors, altres escriptors, rutes de l'art hispano-musulmà, mossàrabs, mudèjars i moriscs, la Mediterrània musulmana i els viatgers hispans a Orient.

De tots aquests llibres hom podrà escollir fàcilment els que es refereixen en concret a Catalunya i als camins catalans, que no són pas pocs. Ja el primer catàleg, dedicat a *Vías romanas en la Hispania antigua*, s'obre amb el mapa d'Hispania, traçat per Gonzalo Arias al seu *Repertorio de caminos de la Hispania Romana* (Madrid, 1987, 372 pp.), on figuren les rutes principals de la Tarraconense. Hom hi podria afegir les actes del *Simposio sobre la red viaria en la Hispania romana* (Zaragoza, 1990, 455 pp. amb ils.) i, entre la bibliografia referent a Catalunya, cal remarcar el treball de Federico Pallí Aguiler, *La via Augusta en Cataluña* (UAB, Bellaterra, 1985, 217 pp., 1 mapa), amb una completa bibliografia i indicació de fonts, els estudis arqueològics d'Alberto Balil i de Marià Ribas i Bertran, entorn de Bàrcino, Tàrraco i Mataró (la vil·la romana de Torre Llauder), i l'article de divulgació sobre l'abundància de restes arqueològiques de les *Vías romanas en Cataluña*, de Josep Casas i Genover («Revista de Arqueología»/Madrid/, II, núm. 7/1981/, pp. 6-11, amb il·ls), amb la bibliografia complementària i amb particular atenció a les *mansiones* i als mil·liaris<sup>5</sup>.

<sup>5</sup> Pel que fa al món medieval, convé examinar atentament els dos catàlegs de la Librería Polifemo titulats *en la España medieval: De viajes y viajeros (I y II)*, referents, respectivament, a *La España cristiana* y *La España musulmana*, on hom pot trobar des de les síntesis de caracter més general fins a estudis molt concrets i amb observacions orientadores. Així, al costat d'obres sobre la cavalleria o els trobadors, indubtables viatgers, hom podrà conèixer la immigració britànica a Tortosa el segle XII (Ramon Miravall) o la presència de venecians a la Catalunya del segle XV (Bernard Doumerc), entre molts altres estudis sobre els camins de la mar, els consolats de mar (Robert S. Smith) i la cartografia nàutica (Joan Vernet), fins a les conquestes de les Canàries i de l'Orient de la Mediterrània o el desenvolupament del comerç mediterrani. Llibres de viatges, relats d'ambaixades, manuals de mercaderia, guies de pelegrins i novel·les d'aventures completen el panorama del desig, cada vegada més gran, d'ampliar el seu horitzó que sent l'home medieval tant des d'una perspectiva cristiana com islàmica.

## 3. LA XARXA VIÀRIA ROMANA

Tres fonts principals ens permeten conèixer la xarxa viària romana: l'Itinerari d'Antoní, la Tabula Peutingeriana i els tres Vasos Apol·linars, no sense certs problemes d'identificació dels topònims. L'*Itinerarium Antonini Augusti*, compilat en començar el segle III, es conserva sols en manuscrits medievals el més antic dels quals és del segle VIII. La seva relació hispànica de vies majors ha estat examinada per Víctor Hurtado: *Las provincias hispanorromanas y las vías de Antonino*<sup>6</sup>. La *Tabula Peutingeriana*, que data de l'any 1264, reproduïx un mapa de vies romanes de la primera meitat del segle III de Crist, o de la fi del segle IV, segons uns i altres autors. Els tres *Vasos Apol·linars* de plata mostren l'itinerari de Cadis a Roma, amb certes variants i les distàncies entre estacions.

Aprofitant aquestes i altres fonts Vicente Vera, a la seva obra clàssica *Cómo se viajaba en el siglo de Augusto*<sup>7</sup>, dedicà un capítol a les vies romanes d'Hispania amb 35 itineraris, en cinc dels quals hi ha referències a les estacions catalanes.

Amb motiu de commemorar-se, el 1982, el XXIIè centenari del Pas d'Anníbal pel Pirineu, tingué lloc a Puigcerdà el «Vè Col·loqui Internacional d'Arqueologia», organitzat per l'Institut d'Estudis Ceretans, que donà lloc a la publicació del volum *Hannibal Pyrenaeum Transgreditur*<sup>8</sup>, on s'inclouen tres treballs referents als camins antics del Pirineu català redactats per Josep Casas i Genover, Josep Padró, el qual documenta les vies romanes de la Cerdanya (en particular la de Ruscino a Ilerda, entre el Conflent i l'Urgellet), i per Josep de la Vega, referit aquest darrer als camins de bast antics i medievals de les comarques del Pallars i Ribagorça, reutilitzats de fet fins al segle actual.

Uns altres dos articles de divulgació, el de J. Vilalta i Surós sobre el camí ral de Castellar de N'Hug<sup>9</sup>, i el de Rosa Serra i Maria Dolors Santandreu, titulat *Dels camins romans a les carreteres asfaltades*<sup>10</sup>, fan referència als camins rals, als ponts i als ports de muntanya, referits principalment a la comarca del Berguedà.

La bibliografia dels darrers anys, hom la trobarà en volums miscel·lanis com el de *La red viaria en la Hispania Romana*<sup>11</sup>, que conté 35 comunica-

<sup>6</sup> «El Miliario Extravagante» (París), núm. 5 (1964), pp. 102-108, amb un mapa.

<sup>7</sup> Espasa Calpe, Madrid, 1925, esp. pp. 49 a 68.

<sup>8</sup> Puigcerdà, 1984, 201 pp., amb un mapa. L'article de Casas a les pp. 39-60, el de Padró a les pp. 61-87 i el de Josep de la Vega a les pp. 89-132.

<sup>9</sup> «L'Erol» (Berga), II, núm. 6 (1983), p.7.

<sup>10</sup> «L'Erol» (Berga), III, núm. 9 (1984), pp. 13-22, amb un mapa dels camins ramaders.

<sup>11</sup> Zaragoza 1990, 445 pp.

cions presentades al Simposi celebrat a Tarassona el setembre de 1987, o bé al minuciós treball de J. Lostal Pros, *Los miliarios de la Provincia Tarraconense*<sup>12</sup>, que traça el catàleg dels mil·liaris coneguts i completa el *Catàleg de l'epigrafia i de l'escultura clàssiques del Museu Episcopal de Vic*, traçat el 1989 per Isabel Rodà<sup>13</sup>.

Itineraris concrets han estat objecte d'estudis minuciosos com els de Gonzalo Arias, que tingueren cabuda al seu curiós «El Miliario Extravagante», publicat a París, dels quals recordem, entre altres, *Itinerarios romanos del Pirineo a Tarragona*<sup>14</sup> i *El triángulo Tárraco-Osca-Caesaraugusta*<sup>15</sup>; o bé l'article de Víctor Hurtado, *De Cotlliure a Golf de Roses per la Maçana*<sup>16</sup>, on estudia aquesta via romana, de 4,30 metres d'amplada i de llarga perduració, com altres vies a les quals ens referirem tot seguit.

L'epígraf *La xarxa viària romana del Vallès*, de l'obra de Marc Mayer i Isabel Rodà, *La romanització del Vallès segons l'epigrafia*<sup>17</sup>, és un bon exemple de com hom pot estudiar els camins antics i el seu aprofitament medieval.

Josep Estrada i Garriga, a *Notes històriques sobre camins antics i moderns de la rodalia de Granollers*<sup>18</sup>, proporciona fonts medievals i bibliografia sobre la *strata francesca* o *via calciata*, de la qual un document del 10 de març de l'any 998 explica que era un «camí recte que per l'honra i glòria dels francs fou fet amb fragments de pedres i tot seguit afermat»<sup>19</sup>.

#### 4. UTILITZACIÓ DE LES VIES ROMANES A LA CATALUNYA MEDIEVAL

Un capitular de Carles el Calb, del juny de l'any 844, ens permet afirmar que no sols les vies romanes continuaven essent utilitzades habitualment a la Catalunya del segle IX, sinó que els mil·liaris restaven en peu, bo i senyalant la distància de mil passos com a l'època antiga. En efecte, en aquest precepte dirigit al clergat de Septimània, vigent a les diòcesis catalanes, hi figura, entre altres detalls, el que els «preveres que viuen a no més de cinc mil·liaris de la ciutat... hauran de fer els pagaments per mitjà de

<sup>12</sup> 1992, 458 pp.

<sup>13</sup> Vic, 1989, 155 pp.

<sup>14</sup> «El Miliario Extravagante» (París), núm. 14 (1968), pp. 399-402, 2 mapes.

<sup>15</sup> «El Miliario Extravagante» (París), núm. 14 (1968), pp. 410-419.

<sup>16</sup> «El Miliario Extravagante» (París), núm. 13 (1967), pp. 382-386.

<sup>17</sup> Museu d'Història de Sabadell, Sabadell, 1984, 56 pp., 16 làms. Especialment, pp. 39-44.

<sup>18</sup> «Ponències. Centre d'Estudis de l'Associació Cultural de Granollers» (Granollers 1984), pp. 101-125, amb 4 fig. i 2 plànols. Esp., p. 105.

<sup>19</sup> M. RIU, *Els camins medievals i els ponts de Vallonga i de les Cases*, «Cardener» (Cardona), núm. 2 (1985), pp. 65-87, amb il·ls. Esp., p. 65, n. 8.

criats a dita ciutat». Si els mil·liaris no haguessin romàs al seu lloc, al costat de les vies romanes, difícilment això hauria estat possible<sup>20</sup>.

Al Symposium dedicat al Mil·lenari de Catalunya, recordava Anscari Manuel Mundó<sup>21</sup> que, a Catalunya, el segle x hi havia gent que tenia per ofici arreglar els camins, atès que apareixen a la documentació *Stradarius* i *Viarius* uns noms que han donat lloc a cognoms actuals ben significatius, com Estrader i Viader. Si hom arreglava les vies i estrades és perquè encara eren utilitzades normalment. Hom pot afirmar, doncs, que almenys fins al segle x a Catalunya continuaren utilitzant les *vies romanes*.

La *Via Domitia* anava de Barcelona a Narbona, per Girona, travessant el Perthus. Una variant, la *Via Herculea*, seguia la costa per Elna, Cotlliure i Empúries<sup>22</sup>. Una tercera via, des de Toulouse, seguia l'Ariège fins a Puymorens, travessava la Cerdanya, passava per Llúvia i anava per Vic fins a Barcelona. Els centres urbans com Toulouse, Narbona, Girona i Barcelona, Lleida i Tarragona restaven ben comunicats. Tan sols cal repassar detingudament la documentació, localitzar-ne les citacions, identificar els fragments de camins antics sobre el terreny, cercar les restes de ponts i assenyalar en un bon mapa les successives troballes confrontant-les amb fotografies aèries.

A causa de les invasions germàniques, hom hagué de fortificar els colls de muntanya mitjançant el sistema de les *clausurae* o llargs murs als colls, amb torres o *castella* als punts estratègics, dotats de petites guarnicions. Potser topònims com *Duocastella* i les *Cluses* (on ben aviat se situaran les duanes) es deuen a aquest origen. Al món visigòtic i musulmà és evident que les vies romanes, de construcció ben coneguda, restaren en ús, i fins i tot la seva xarxa degué completar-se, probablement amb la mateixa tècnica, per arribar als nous nuclis de població. Cal encara una prospecció sistemàtica sobre el terreny per tal d'eliminar dubtes i precisar molts detalls.

Les paraules *viae* i *stratae*, que hom sol fer sinònimes, han estat puntualment analitzades per Ramon Ordeig en un article en el qual mostra com aquests camins d'època romana encara eren utilitzats al comtat d'Osona, segons ho acredita la documentació conservada dels anys 879 a 1000, bo i esmentant les rutes subsistents i identificables encara<sup>23</sup>. Així, per exemple, en precisar els límits del territori de l'esglèsia de Sant Joan de

<sup>20</sup> R. d'ABADAL, *Catalunya Carolíngia*, IEC, Barcelona 1952, II, 2a part, ap. VI, pp. 426-429.

<sup>21</sup> En la seva intervenció oral del 15 de desembre de 1989.

<sup>22</sup> Vegeu *Les communications dans la Péninsule Ibérique au Moyen Age*, «Actes du Colloque tenu à Pau les 28 et 29 Mars 1980 sous la direction de P. Tucoo-Chala», CNRS, Paris, 1981. Especialment el treball de Michel ROUCHE, *Les relations transpyrénéennes*, pp. 12-18.

<sup>23</sup> Ramon ORDEIG I MATA, «*Villae*», «*viae*» i «*stratae*» d'Osona, *testimonis de l'antiguitat a l'època medieval*, «Ausa» (Vic), X, núms. 102-104 (1982), pp. 387-400.



Montdarn, al *pagus* del Berguedà, en ocasió de la consagració i dotació del temple, l'11 de desembre de l'any 922, hom esmenta la *strata Kardonense*, o via de Cardona, que discorre al costat del riu de Navel en el terme de Serrateix<sup>24</sup> i, en una venda d'un alou a Gurb, al comtat d'Osona, que fa el comte Borrell II i té lloc el 16 d'octubre del 962, hom cita la *strada Cerdana* o via de Cerdanya i la *via de Mulnelos* o camí dels molins<sup>25</sup>.

Precisament, Ramon Ordeig proposava de seguir els traçats de les *viae* i *stratae* d'època romana per mitjà de la documentació medieval, i traçà un mapa detallat bo i assenyalant els punts on els textos esmenten camins importants (*strata publica*, *stratas que pergunt ubique*, *strata publica magiore*, etc.).

I el mateix autor hi afegia<sup>26</sup>: «La inalterabilitat dels traçats de les *viae* i *stratae* d'època romana al llarg dels segles medievals, i fins i tot de les èpoques moderna i contemporània, és evidenciada pels múltiples testimonis arqueològics i epigràfics que s'han conservat. Les referències documentals permeten de constatar només, de manera força imprecisa, els indrets per on discorria una *via* o *strata*. Pertoca als arqueòlegs de refer amb precisió, sobre el terreny, els traçats. Pel que fa a la denominació, l'anàlisi dels documents fa veure que, almenys en molts casos, s'usa indistintament la qualificació de *via* o *strata* per a un mateix traçat.»

No obstant això, cal recordar que no tots els camins importants daten d'època romana. La *strata francisca*, o *via calciata*, «via empedrada» com les grans vies romanes, fou bastida a la darrera del segle VIII per tal de facilitar les anades i vingudes del exèrcit francs, i es convertí en el cordó umbilical que vinculà Catalunya a l'Europa Carolíngia i en l'eix principal de la xarxa viària pública més important. Un document de Sant Cugat, del 10 de març del 993, en una donació que fa el comte Borrell II, indica –recordem-ho també– que el límit del terreny cedit «baixa fins la via empedrada... pel costat de migdia, pel camí recte que per honra i glòria del pas dels francs fou enllestit amb fragments de pedres i tot seguit afermat». Aquesta via anava de Ripoll a Olot, Besalú i Bàscara fins a trobar la Via Augusta, camí de Barcelona<sup>27</sup>.

Una via com aquesta comportà la construcció, als serrats contigus al Llobregat, de torres de fusta cilíndriques per a protegir-la, que foren el pre-

<sup>24</sup> F. UDINA, *El archivo condal*, doc. 73, pp. 207-209.

<sup>25</sup> F. UDINA, *El archivo condal*, doc. 159, pp. 326-328.

<sup>26</sup> ORDEIG, art. cit., n. 23, p. 399.

<sup>27</sup> Josep ESTRADA I GARRIGA, *Notes històriques sobre camins antics i moderns de la rodalia de Granollers*, «Centre d'Estudis de l'Associació Cultural de Granollers. Ponències» (Granollers 1984), pp. 101-125, esp. p. 105. El document esmentat és el núm. 280 del Cartulari de Sant Cugat.

cedent de les torres, guardioles, guàrdies, miralles i espiells, precursors dels castells que, des del segle X, ompliren les valls i muntanyes en un desig de protecció del territori.

Els carruatges de dues i de quatre rodes tan sols podien circular pels camins principals i per les zones planes. La major part dels camins catalans seran, fins al segle XIX, camins de bast. Per això la veu *carraria*, *carrera* o camí de carros fou menys freqüent, fins que en finalitzar el segle XVIII la substituïa el nom de *carretera*, que esdevindria usual per als nous camins des de llavors.

Josep Estrada, en tractar de determinar l'itinerari d'aquest camí, mostra les alternatives traçades per Granollers, on devien confluïr tres camins molt importants, i per la Roca del Vallès, i assenyala, com a font valuosa per a estudiar els camins importants, l'estudi dels itineraris reials, ja que els seguicis i la impedimenta de la cort reial requerien uns camins amples i ben condicionats. Hom hi podria afegir, també, els itineraris de les campanyes militars, que podrien proporcionar nous detalls igualment interessants.

Des del segle XI es produí una renovació dels camins. Els que menaven als mercats i a les fires foren protegits per les constitucions de pau i treva destinades a garantir les vides i els béns dels qui hi transitaven, especialment dels no bel·ligerants i desarmats, quan anaven o tornaven dels dits mercats setmanals o de les fires, del molí o de la ferreria a llossar les eines o bé a ferrar les cavalleries o els bous.

L'aparició del *camí ral* o *reial*, protegit per la potestat o autoritat superior dels comtes-reis, és un altre fet digne d'esment. Aquests camins solien seguir els traçats de les principals vies antigues. Ramon Morales, en un recorregut excursionista del camí de Masquefa a Piera, Vallbona, Pobla de Claramunt i Igualada, ens ha mostrat com podien ésser aquests camins<sup>28</sup>.

Hom no podia pas modificar-los arbitràriament. Quan Jaume I, el 19 de desembre de 1228, concedí un privilegi a la vila de Terrassa, hi féu constar que volia que el camí de Manresa a Barcelona passés sempre per la vila del Palau de Terrassa i per cap més lloc i que, per autoritat reial, hom podria forçar a transitar per aquest camí els qui no volguessin fer-ho<sup>29</sup>.

L'Església i els municipis contribuïren molt a la conservació dels camins. Des del segle XIV, ja no en foren tan sols els sobirans llurs protectors. Pere III concedí per primera vegada a la ciutat de Barcelona, el 3 de juliol de 1352, autorització per a poder imposar als viatgers el pagament

<sup>28</sup> Ramon MORALES, *El camí ral d'Aragó i altres itineraris per la comarca d'Anoia*, Arxiu Bibliogràfic Excursionista de la Unió Excursionista de Catalunya, R. Dalmau Editor, Barcelona, 1966, 141 pp.

<sup>29</sup> A. HUICI, D. CABANES, *Documentos de Jaime I*, doc. 109, pp. 204-205.

del *dret de barra*, amb la condició que tot l'import que es percebés anés destinat a la reparació del camí ral. I aquest import era considerable, perquè entre 1360 i 1372 sumà una mitjana anual de 869 lliures. Algunes rutes, entre les més transitades, tingueren barra permanent, com les de Montcada, Flix, la Palma de Cervelló o Sant Boi.

En anys consecutius hom anà obtenint dels sobirans successius unes concessions semblants al dret de barra o bústia, destinat a la conservació dels camins i dels ponts. Encara el 1429 s'establí la «barra del camí de Roses» i, el 1431 i 1432, es creà la dels camins de Lleida i Cervera, d'acord amb Igualada, car la «ruta del blat» continuava essent fonamental<sup>30</sup> i la mitjana recaptada ascendia els anys trenta del segle XV a unes 1.200 lliures anuals.

Hom va estudiant, de mica en mica, els camins per zones. Casademunt i Rossell ha analitzat els camins veïnals d'Arenys de Munt<sup>31</sup>; Marquès i Casanovas, els de Besalú<sup>32</sup>; Josep Estrada, els de la rodalia de Granollers<sup>33</sup>; Francesc Fité, els de la zona del Montsec<sup>34</sup>. D'aquesta manera van perfilant-se les rutes principals i les secundàries i ens ajuden a comprendre moltes de les activitats del període medieval.

Si examinem la xarxa viària de les comarques de muntanya, veurem que, encara avui, del 57 al 70 per cent de les vies són pròpiament camins i no pas carreteres<sup>35</sup>. Josep de la Vega<sup>36</sup> va fer el 1981 unes consideracions generals sobre els camins de muntanya (amplades, marges de paret seca, sectors empedrats, camins arrapats a les parets de roca, amb arcs de pedra i morter adossats a la paret per a salvar falles o cisellats a la mateixa roca del cingle...) a propòsit del Montsec i de les serres properes, que hom podria aplicar a altres zones muntanyenques. Pel que fa als camins de bast, suggerí que potser equivalien al camí romà anomenat *actus*, de quatre a cinc peus d'ample. Recordava que seguien les sinuositats de la roca, amb una ampla-

<sup>30</sup> AHCB, *Antiquus privilegiorum*, II, 88v., segons Jean BROUSSOLLE, *Les impositions municipales de Barcelona de 1328 à 1462*, «Estudios de Historia Moderna» (Barcelona), V (1955), pp. 3-164, esp. pp. 90-91.

<sup>31</sup> J. CASADEMUNT I ROSELL, *Camins veïnals d'Arenys de Munt*, Museu-Arxiu d'Arenys de Munt, Arenys de Munt, 1990.

<sup>32</sup> Jaume MARQUÈS CASANOVAS, *Antiguas vías de comunicación en Besalú*, «I Assemblée d'Estudis sobre el Comtat de Besalú, 1968» (Olot 1972), pp. 261-277, 6 làms.

<sup>33</sup> Josep ESTRADA I GARRIGA, *Notes històriques sobre camins antics...*, art. cit., n. 27, pp. 101-125.

<sup>34</sup> Francesc FITÉ, *Introducció a l'estudi dels camins medievals de la zona del Montsec*, «La Noguera. Estudis» (Balaguer), núm. 2 (1987), pp. 75-96, amb il·ls.

<sup>35</sup> Joan GURREA I LLUCH, *Anàlisi de la xarxa viària de les comarques de muntanya. Aplicació a les comarques pallareses i l'Alta Ribagorça*, «Collegats», 2 (1988), pp. 91-106.

<sup>36</sup> Article citat a la n. 8, pp. 89-132.

da d'1,10 metres, i tan sols quan hom arribava a un «apartador», per a deixar passar els que venien en sentit contrari, tenien uns dos metres d'ample. El transport s'hi feia per riates de muls carregats que, encara el segle XIX, per anar de Vall Ferrera-Cardós a Barcelona necessitaven vuit dies de viatge i altres tants per al retorn. La càrrega de bast (*somada*) era aproximadament de 120 kg, distribuïts en dos farcells o sacs de 60 kg, o bé d'uns 150 kg quan hom hi afegia un tercer farcell o sac entremig. Les baranes de pedra que protegien el camí, quan aquest restava gairebé penjat al cingle, no solien excedir d'uns seixanta centímetres d'alçada per tal de no destorbar la càrrega que penjava d'ases i de cavalleries.

## 5. ELS GUALS I ELS PONTS

En relació amb els camins hom no pot oblidar els guals senyalitzats, que permetien travessar sense perill els rius i rierols, i els ponts de fusta i de pedra.

Sobre els ponts de pedra a l'Edat Mitjana cal recordar els orientadors treballs de Jean Mesqui<sup>37</sup>, on ens mostra els procediments constructius: retirada de la sorra del llit del riu, substituint-la per una capa d'argila més dura, amb base de morter d'uns trenta centímetres i pedra al damunt, en filades força regulars a totes les cares i amb reble omplint l'interior. Algunes vegades hom utilitzava arrels d'arbres o troncs per a fonamentar els pilars. La concepció i l'execució del pont requerien uns coneixements tècnics; el finançament demanava forts cabals i la construcció d'uns equips ben entrenats, car la lluita contra les aigües donava lloc a alguns sobresalts, i la col·locació dels encimbratges per als grans arcs de mig punt o apuntats no era fàcil amb els mitjans de què hom disposava.

Dels ponts de fusta, n'han perdurat menys vestigis, però l'existència de palanques i ponts de fusta ha deixat testimonis evidents en els forats fets al rocam per a sostenir les bigues<sup>38</sup>, i gràcies a aquests forats hom pot examinar els encaixos i la tipologia dels suports, des dels segles X i XI.

Els testimonis documentals de l'existència de ponts no són pas negligibles per tal com, si bé no ens indiquen com eren els ponts documentats,

<sup>37</sup> Jean MESQUI, *Le pont en France avant le temps des ingénieurs*, Eds. Picard, Paris, 1986, 304 pp., 300 il·ls. —IDEM, *À la découverte des ponts anciens*, «Archéologie Médiévale» (Paris), XVII (1987), pp. 67-91, amb 12 fig. — IDEM, *Le pont de pierre au Moyen Age*, «Artistes, artisans et production artistique au Moyen Age», Eds. Picard, Paris, 1986, I, pp. 197-215.

<sup>38</sup> S.E. RIGOLD, *Structural aspects of Medieval Timber Bridges*, «Medieval Archaeology» (Londres), XIX (1975), pp. 48-91.— Majorie N. BOYER, *Working at the bridge site in late medieval France*, «Artistes, artisans et production artistique au Moyen Age», Paris, 1986, I, pp. 217-227.

permeten les prospeccions sobre el terreny per a la localització dels seus vestigis. La documentació, per exemple, ens parla de l'existència d'un pont sobre la Noguera Ribagorçana, al terme del castell Aulet, l'any 874, però no en detalla les característiques<sup>39</sup>. Ja iniciat el segle X, el 15 de maig del 913, hom esmenta també un pont damunt del Ter, al costat del monestir de Sant Joan de les Abadesses<sup>40</sup>. Un altre pont, sobre el Llobregat, prop de la casa de Sant Iscle i el Montpeità, al Pla de Bages, és esmentat el 18 d'octubre del 950<sup>41</sup>. Circumstancialment, la documentació aporta algunes dades, poc precises, però d'arreu de Catalunya.

Tot i que l'obra de Fernández Casado<sup>42</sup> es limita a examinar els ponts romans d'Hispania, el fet que gairebé tots els que ell esmenta, i altres, hagin experimentat reformes o reconstruccions durant l'Edat Mitjana com els de Martorell, pont vell de Manresa de cinc arcs, pont del diable a Cardona, pont romà de Vic, de Sant Joan de les Abadesses (refet el 1138), i altres encara com els de Caldes de Montbui, Castellbell, Vilumara, Cabrianes, Navarcles, Sallent, Balsareny, Berga, la Pobla de Lillet, Guardiola, Bagà, Organyà, Tres Ponts (el topònim *Interpontes* de la documentació no en suposa, precisament, tres), etc., ens aproxima al nostre objectiu i a l'època que ara ens interessa.

Des dels inicis del segle XI i durant el segle XII, l'Església fou la principal impulsora de la construcció i reparació de ponts, perquè ho considerava una obra pietosa. Als testaments de laics i eclesiàstics solen figurar-hi llegats de mancosos, morabatins, sous i diners per a la construcció de ponts a la Noguera Pallaresa, Balaguer, Corbins, Tremp, Lleida, el Francolí, etc. Un bisbe d'Urgell considerat sant, Sant Ermengol, moria el 1035 quan exercia de *pontífex* en caure del Pont de Bar en construcció damunt del riu Segre. Els ordes monàstics afavoriren també la construcció de ponts per a evitar guals perillosos, i així sorgiren ponts com el de Gerri, que unia el monestir a la població, el de Besalú o el de Camprodon, sobre el riu Ter, amb grans arcades. A la part baixa de la pila dreta de l'arcada central del pont vell de Manresa, atribuït al segle XI, hi havia gravades una sèrie de creus en línia, d'uns vint-i-cinc centímetres d'alçada, que segons Alexandre Soler i Marc podien significar la consagració del pont o bé indulgències atorgades als donadors d'almoines.

<sup>39</sup> R. d'ABADAL, *Catalunya Carolingia*, III: *Els comtats de Pallars i Ribagorça*, 1a part, doc. 71, p. 27.

<sup>40</sup> F. UDINA, *El archivo condal de Barcelona*, doc. 38, pp. 157-165.

<sup>41</sup> A. BENET, *Història de Manresa*, doc. 7, Fons Bages, núm. 901.

<sup>42</sup> Carlos FERNÁNDEZ CASADO, *Historia del puente en España. Puentes romanos*, CSIC, Madrid, 1980. Sense paginar, reproduïx articles publicats a la «Revista Informes de la Construcción», acompanyats de plànols i gravats antics.

Al peu del pont, en el cas de Manresa, i en altres casos al bell mig i a la part més alta, com el de Martorell, hi havia una ermita o capelleta dedicada a Nostra Senyora de la Guia, patrona dels *correus* o *troters* que, a peu o a cavall, transportaven els missatges. Els missatgers catalans s'agruparen en una confraria especial fundada per Pere Marcús, el 1166, i prengueren per patrona la Mare de Déu de la Guia. Aquesta confraria tingué la seva seu a la Capella dita d'En Marcús, de Barcelona, petita capella romànica encara subsistent, a la qual, segons la tradició, acudien els troters barcelonins abans d'iniciar els seus viatges. Hom diu que Pere el Cerimoniós, al segle XIV, per a la distribució de la correspondència de la cort reial disposava de 80 troters o carters.

Consta que, el segle XIII, continuaren construint-se nous ponts de pedra. El 1241, per exemple, se'n feia un a Cardona per comunicar la vila amb la Coromina i Súria<sup>43</sup>. Abans de finalitzar el segle, el 8 de setembre de 1287, un gran aiguat s'emportà el pont de Molins de Rei i també la sèquia dels molins; la reparació en costà 1858 sous i, durant quatre mesos, els molins restaren parats. El 1288 es construïa igualment el pont de Vallvidrera. Des d'aquelles dades la documentació és cada vegada més abundosa.

Però fins ara s'han realitzat ben poques excavacions sistemàtiques als ponts. L'equip de la Diputació de Barcelona, format per Albert López Mullor, Àlvar Caixal, Xavier Fierro i Mercedes Juan, presentà al Congrés Arqueològic de Huesca, el 1985, els resultats de la seva excavació, realitzada el 1984, al Pont Vell de la Pobla de Lillet (Berguedà). Es tracta d'un pont d'un gran arc de mig punt que tendeix a apuntar-se, lleugerament, entre els dos pilars de secció quadrangular recolzats sobre les ribes del Llobregat. Hom excavà les bases dels pilars i advertí que el pont podia haver tingut un segon arc, probablement més petit. Les bases dels pilars eren fetes amb parament molt regular i hom cregué que es tractava d'un parament romà damunt el qual, a mitjan segle XIV, es devia bastir el pont actual.

Molt semblant al pont de Pedret, considerat també dels segles XIV-XV, i amb desnivell d'esquena d'ase, amb arcs desiguals, és difícil de precisar-ne la cronologia. El mateix servei del Patrimoni Arquitectònic, de la Diputació de Barcelona, els anys 1983-1987, realitzà una intervenció al pont vell de Castellbell i el Vilar<sup>44</sup>, que hom considerava del segle XIII i avui sabem que el va fer construir el senyor de Castellbell, Bernat sa Roca, l'any 1452. És també d'esquena d'ase, amb paraments ben treballats de carreus de gres; consta de quatre arcs de mig punt desiguals, el més gran de trenta metres de llum, amb una amplada total de 3,55 metres, i fou reparat en diverses ocasions, segons ho ha mostrat l'excavació arqueològica.

<sup>43</sup> M. CASES, *Sant Vicenç de Cardona*, Tesi doctoral, Barcelona, 1989, p. 152, n. 470.

Havent construït la ciutat de Barcelona el pont de Sant Boi per a facilitar el pas del Llobregat, el 1303, el rei Jaume II l'any 1306 hi concedí el dret de pontatge per a sufragar-ne les despeses<sup>45</sup>. El pont nou de Manresa, de sis arcs i de via plana (no d'esquena d'ase), és d'estructura gòtica. La seva construcció fou promoguda per Guillem Artús el qual sol·licità del mateix rei Jaume II l'oportú permís i l'obtingué, el 18 de març de 1312, amb el dret de pontatge que li permetia percebre un diner per cada atzembla, un òbol per persona i un diner per cada vuit caps de bestiar gros o per cada vint caps de bestiar menut. L'autoritat eclesiàstica atorgà 40 dies d'indulgència als qui col·laboressin a les obres i autoritzà els rectors a demanar almoines. Traçà els plànols, el 1322, el barceloní Berenguer de Montagut, i les obres començaren el 1323<sup>46</sup>.

Dels darrers segles medievals, en posseïm —com hem dit— més dades. Des del 1307 els habitants de Cervera obtingueren el privilegi de poder creuar els ponts d'Aragó sense pagar peatge. Pere III afavorí les construccions de ponts cedint els drets de pontatge a les municipalitats del patrimoni reial a canvi de vetllar per la bona conservació de ponts i rutes. Hom solia percebre deu diners per cada cent moltons, un diner per home amb cavall o mul carregat, i quantitats petites pel pas d'un home a peu o amb un porcell; etc. D'un pont de Bagà, construït el 1330, se n'han conservat les relacions de despeses per materials i sous. L'any 1332 es construïen els ponts de Monistrol i de Vallcarca. Berenguer d'Erill i de Pallars, entre 1371 i 1387, impulsà la construcció d'un pont a Collegats. Una bona part dels ponts medievals que han perdurat fins als nostres dies foren construïts o refets els segles XIV i XV, sia pels terratrèmols de l'època sia pels grans aiguats que inutilitzaven vells ponts i obligaven a fer-ne de nous.

Els ponts de Girona foren estudiats per M. Mercè Costa<sup>47</sup>, els de la Garrotxa, per Ramon Sala<sup>48</sup>, els de Manresa, per Alexandre Soler i Marc<sup>49</sup>, el de Súria (1420-1421), per Guerau Llompart, els de Gaià, per Joan Cabestany, i així hom va completant els nostres coneixements sobre la xarxa viària.

<sup>44</sup> S'edità, en ocasió de la seva inauguració el 8 de febrer del 1987, un tríptic en el qual s'especificuen les obres realitzades, les característiques i la seva història.

<sup>45</sup> J. BROUSSOLLE, *Les impositions...*, citat a la n. 30, pp. 96-97.

<sup>46</sup> A. SOLER I MARC, *Els ponts medievals de Manresa*, «Ciutat» (Manresa), any III, núm. 17 (1928), pp. 44-48.

<sup>47</sup> M.<sup>a</sup> Mercè COSTA I PARETAS, *Els antics ponts de Girona*, «Anuario del Instituto de Estudios Gerundenses» (Girona), XXI (1974-1975).

<sup>48</sup> Ramón SALA I CANADELL, *El Pont Trençat* (Nadala), Barcelona, 1977, 12 pp.

<sup>49</sup> A. SOLER I MARCH, *Els ponts medievals de Manresa*, article citat a la n. 46, pp. 47-48.

## 6. LES BARQUES I ELS PONTS DE BARQUES

Des de ben antic hom utilitzava també barques per al pas de rius importants, com el Segre o l'Ebre. Pel que fa al Segre, consta que Ramon Berenguer d'Àger, el 26 d'abril de 1212, concedí als pobladors de Vilanova de la Barca (topònim significatiu) i dels llocs veïns d'Aguilar i Castellpagès el dret de pas pel Segre amb barca gratuïta, per part del qui posseís pel seu senyor la barca, i que aquest hauria de passar-los sempre d'una banda a l'altra del riu amb la seva barca sense percebre res d'ells<sup>50</sup>.

Sembla que, a mitjan segle XIII, el consell de Tortosa decidí construir un pont de fusta estable per substituir les barques destinades a passar l'Ebre, i n'atorgà els drets a un col·lectiu de ciutadans. Aquest pont de barques existia ja el 1297 i consistia en una passarel·la de fusta amb baranes, construïda sobre barques. Tanmateix, experimentà diverses vicissituds, restà trencat i fou substituït per barques aïllades, en diverses ocasions. Consten els detalls d'una reconstrucció dels anys 1373 a 1376. I consta, també, que una crescuda del riu, l'any 1489, fins i tot s'endugué l'edifici de pedra del Cap del Pont<sup>51</sup>. Les despeses de conservació d'aquestes estructures de fusta continuaven essent molt considerables i per això proliferaren poc.

\* \* \*

En aquesta conferència hem recollit algunes dades que permeten localitzar i estudiar els camins medievals i els ponts de fusta i de pedra, però la tasca a realitzar, des del punt de vista arqueològic, en especial, és encara ingent. I, sense la utilització sistemàtica d'una metodologia arqueològica, no serà possible d'avançar d'una manera decisiva en el coneixement del tema que ara ens ocupa.

## RÉSUMÉ

Après quelques considérations sur les diverses classifications qui peuvent être établies à propos des chemins, classification réalisée selon leurs caractéristiques, leur utilisation et leur propriété, nous trouvons ici pour nous orienter, une bibliographie plus approfondie que celle que l'on aurait pu imaginer, mais, en bien des

<sup>50</sup> J. M.ª FONT I RIUS, *Cartas de población y franquicia de Cataluña*, textos I, doc. 236, p. 329.

<sup>51</sup> Albert CURTO, Maria UTGÉS i altres, *Lo Pont de Barques. L'Antic pas de l'Ebre a Tortosa*, Llibres de l'Índex, Barcelona, 1993, 127 pp. Vegeu també el tríptic titulat *Lo Pont de Barques*.



aspects non définitive encore, principalement en ce qui concerne les analyses archéologiques du thème. En partant du réseau de voies romaines, utilisées et réparées pendant le Moyen-Age, on examine plus spécialement les documents concernant les routes principales et secondaires qui continuent à être utilisées, en s'arrêtant tout particulièrement sur les ponts de bois et de pierres construits pendant le Moyen-Age et plus spécialement ceux du XI<sup>ème</sup> siècle (les ponts romans) et ceux du XIV<sup>ème</sup> (les ponts gothiques). On prête une attention encore plus particulière aux deux seuls qui aient été minutieusement mis à jour jusqu'ici, dans la vallée du Llobregat et qui permettent de connaître les caractéristiques et les époques de leur construction et de leurs réparations successives. Dans la conclusion il est fait référence aux barques et aux ponts des bateaux destinés à traverser les rivières principales telles le Sègre et l'Ebre.

Le thème des chemins médiévaux catalans a été tout d'abord traité d'un point de vue régional, prospections et recherches directement sur le terrain sont encore nécessaires pour une connaissance plus approfondie.

#### SUMMARY

We shall begin with some considerations about different classifications of paths according to their characteristics, use and property. Afterwards, we shall include, for its study, an orientating bibliography more extense than what could be foreseen, but not already definitive in many aspects, specially about archaeological analyses of this topic. We shall start with the Roman road network, used and repaired during the Middle Ages, we shall examine documentary notifications of main and secondary roads that were used, attracting the attention on wooden and stone bridges constructed during the Middle Ages. We shall focus more peculiarly our attention on specimens of the XI<sup>th</sup> century (Romanesque bridges) and the XIV<sup>th</sup> century (Gothic bridges) and more specially on the only two excavated meticulously till now, in the Llobregat Valley, that will allow us to know better the characteristics and the periods of their construction and successive restorings. We shall conclude with some references to small boats and bridges of boats to cross the main rivers, the Segre and the Ebro.

As far as Catalan medieval roads are concerned, we still need more prospecting and direct investigations on sites to know them in depth, though we have already started treating from a local point of view.