

Intervenció arqueològica en el pont Trencat

Treballs

Lluís Vila
Isidre Pastor
Arqueòlegs

INTRODUCCIÓ

L'any 1996 un grup de persones, sensibilitzades en relació amb la conservació del patrimoni monumental, va crear l'Associació Pont Romà 2000 amb l'objectiu d'assegurar la perdurabilitat del pont Trencat i millorar-ne l'estat de conservació. A partir d'aquesta iniciativa s'encarregà a Xavier Font, enginyer de camins, l'elaboració de l'avantprojecte de reconstrucció del pont Trencat. L'actuació comportava diverses intervencions:

- 1) Realització d'excavacions arqueològiques, destinades a aprofundir en el coneixement històric: origen i evolució del pont.
- 2) Es proposà la restauració i reconstrucció de la part inexistent, amb l'objectiu de millorar la co-

municació entre els dos barris situats a banda i banda del pont.

- 3) Recuperació paisatgística de l'entorn.

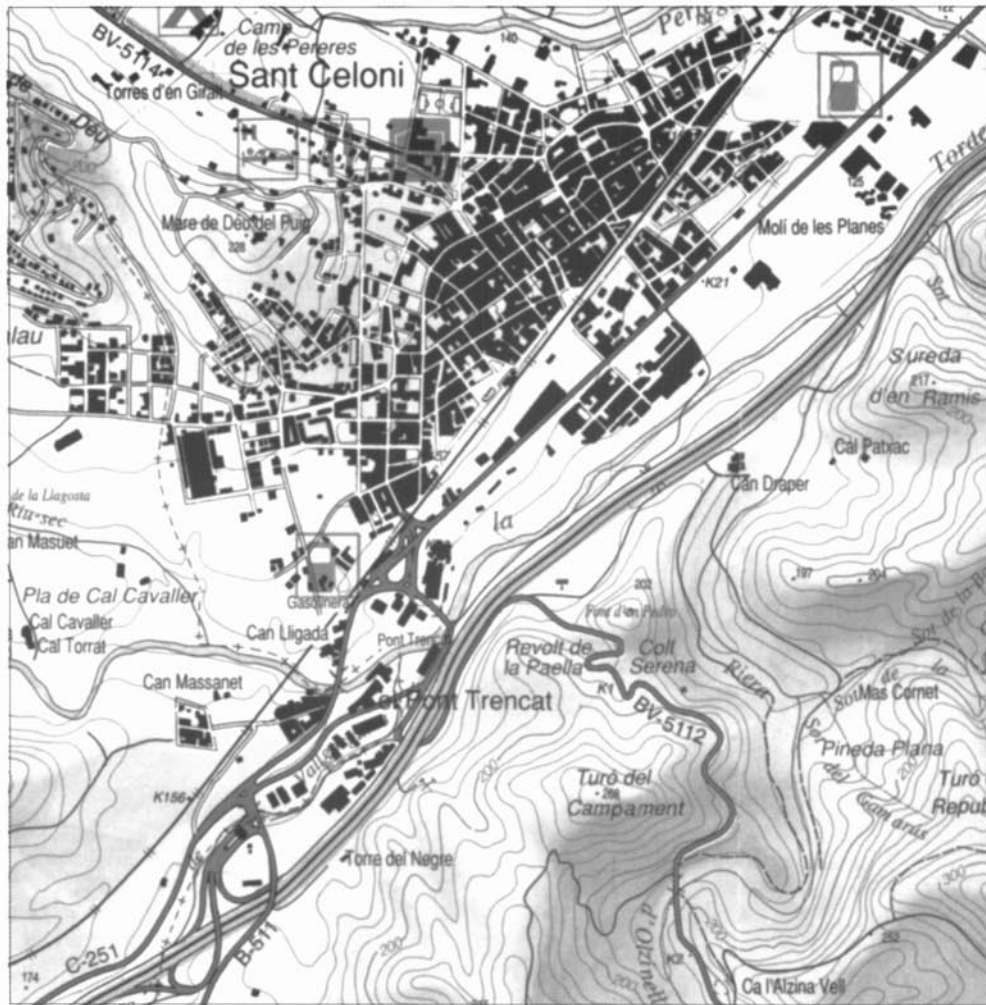
L'elaboració de l'avantprojecte va permetre a l'Associació avançar en els seus propòsits. Així, durant la primavera de 1998, va organitzar una mostra destinada a donar a conèixer la història del pont Trencat i el projecte de futur elaborat; aconseguiren la col·laboració econòmica de diverses institucions: dels ajuntaments de Sant Celoni i de Santa Maria de Palautordera, de la Diputació de Barcelona, a través del Consell Comarcal del Vallès Oriental, i de la Unió Europea, a través de la Direcció General d'Administració Local de la Generalitat de Catalunya, així com de diverses empreses.

Els treballs d'excavació, seguiment i control arqueològic que es van fer en el conjunt del pont Trencat formen part de la primera fase d'intervenció arqueològica. Aquestes tasques van afectar la caixa i el paviment del cos de l'arc conservat, el cappont meridional i els estreps sud i nord del pont. L'actuació arqueològica que es presenta en aquest treball es portà a terme en dues campanyes dirigides per Estrat SCP: una primera, el juliol de l'any 1998, i una altra, a finals de 1999.

SITUACIÓ GEOGRÀFICA

El pont Trencat es troba a la comarca del Vallès Oriental, i fa de partió entre els municipis de Santa Maria de Palautordera i Sant Celoni. Es localitza al sud del nucli urbà de Sant Celoni, població a la qual és més pròxim. Els barris que circumden el pont són, respectivament, el del Pont Trencat i el del carrer de Sant Fermí.

La seva situació estratègica dins el corredor prelitoral ha comportat que hagi esdevingut un lloc vital de les comunicacions nord-sud, tal com es fa palès per l'alta concentració d'eixos viaris en aquesta zona. Aigües amunt de la Tordera hi trobem el pont de la línia de ferrocarril Barcelona-Portbou-França i el pont de la carretera de Granollers a Girona (C-251). Aigües avall hi ha el pont de la carretera de Sant Celoni a Olzinelles i el de l'Autopista A-17.



Situació del pont Trencat. (Font: Montseny Parc Natural, Diputació de Barcelona i Diputació de Girona, 1994, E: 1:25.000)-

ANTECEDENTS HISTÒRICS

Segons Knapp (1986), en època republicana existia una via de comunicació denominada Via Heraclea o Hercúlea que tindria un traçat similar al de la Via Augusta. En qualsevol cas, no es disposa de dades arqueològiques ni epigràfiques que permetin confirmar aquesta hipòtesi. La Via Augusta és el nom que correspon al traçat de la via que es localitzava a Hispania i que posava en comunicació Roma amb Gades.

La primera intervenció sistemàtica i global sobre el traçat de la Via Augusta correspon al període d'August, concretament entre els anys 16-6 aC. La informació proporcionada pels mil·liaris de *Barcino*, Vilassar de Mar i *Tarraco*, així com les marques epigràfiques del pont de Martorell, permeten confirmar la mencionada cronologia (MAYER, M. 1997, pàg. 115). L'actuació de caràcter global portada a terme per August a *Hispanica* ha quedat clarament reflectida en molts testimonis



Vista general del pont Trencat.
(Fotografia: Cinta Cantarell, 1999)

arqueològics, com ara la fundació de *Barcino*, la construcció de diversos edificis, com el pont de Martorell, la torre de Castellví de Rosanes i l'arc de Barà. Altres testimonis que evidencien aquest traçat a través de la depressió Prelitoral són els mil·liaris i les diverses viles i *mansio* existents al llarg de la calçada. La importància d'aquest eix viari queda demostrada, també, per la continuada actuació dels diversos emperadors, si bé a partir del segle III les obres efectuades tenien caràcter de conservació.

Des de la *mansio* localitzada al *Summum Pyrenaeum* (Pertús i Pannissars), la Via Augusta penetrava a *Hispania* passant per la *mansio* de *Deciana*, al sud de la Jonquera, continuava cap a la *mansio* de *Iuncaria* (Figueres) i es dirigia vers a *Gerunda* (Girona). Des d'aquest punt penetrava a l'actual comarca de la Selva fins a arribar a la *mansio* de *Aquae Voconiae* (Caldes de Malavella). Seguidament, es dirigiria vers Maçanet,

Setarrae (Hostalric), *Praetorio* (Llinars?, la Roca?), *Semproniana* (Granollers?) i *Arrago* (Sabadell), des d'on anava cap a *Fines* (Martorell), fins a arribar a *Gades*.

Tradicionalment ha existit un ampli debat per identificar les diverses *mansio* amb un municipi o amb un lloc precís. Aquesta és una qüestió no resolta i que possiblement futures investigacions arqueològiques podran dilucidar. És precisament al seu pas per l'actual comarca del Vallès Oriental que ha estat motiu de discussió entre especialistes, centrat en la identificació i localització de *Praetorio* i *Semproniana*. No és l'objectiu d'aquest treball aprofundir en aquesta discussió, però creiem oportú esbossar dues de les hipòtesis de treball defensades de forma majoritària.

J. Estrada, en diversos treballs publicats (1969, 1993), ha defensat la tesi a partir de la qual la *mansio* de *Setarrae* s'ha d'identificar amb Hostalric, *Praetorio*,

amb Llinars i *Semproniana*, amb Granollers. Altres autors defensen localitzacions diferents. En un estudi recent, M. Mayer (1997) planteja la hipòtesi que la *mansio* de *Setarrae* es trobaria entre la Batllòria i Gualba de Baix, *Praetorio*, al nord de la Roca (podria correspondre a la casa de can Messeguer) i *Semproniana* es trobaria entre Parets i el sud-oest del municipi de Granollers.

Un altre centre d'interès en la discussió històrica el representa el pont Trencat, l'origen del qual ha estat atribuït a l'època romana. Els arguments aportats en aquest sentit són diversos: el pont es troba a la depressió Prelitoral, just on els diversos testimonis arqueològics i epigràfics situen el traçat de la via romana; la persistència dels camins medievals en el mateix lloc és un altre argument que s'aporta en aquest sentit (MIRET, M., 1910 pàg. 163; LLOBET, 1990, pàg. 336; GRIVÉ, M. 1988 pàg. 91); finalment, altres autors han defensat aquest

possible origen romà en les característiques tècniques, constructives i en els fonaments del pont (PALLÍ, 1985, pàg. 164).

M. Grivé, partidari de la segona tesi assenyalada, va descriure de forma detallada el traçat de la via romana al seu pas pel municipi de Sant Celoni. Des de Vilalba Sasserra, la via passava pel pont Trencat fins al davant de la fàbrica de la llet —ca la Sila—; continuava cap al pla de Mirona, passant prop de l'estació de ferrocarril, des d'on es dirigia cap a la plaça del Bestiar; seguia el camí de Pertegàs i continuava cap al pla d'en Tuies i els Hostals de Gualba de Baix (GRIVÉ, 1988, pàg. 91).

Si bé les dades existents fins avui no permeten afirmar la validesa de la descripció efectuada per aquest autor, hi ha elements prou interessants per tenir-la en consideració. Cal destacar que en el pla de Mirona està documentada l'existència de restes d'una vila romana, de la qual se'n desconeix més informació ja que fou pràcticament destruïda amb la construcció de l'estació del ferrocarril actual. Diverses fonts orals esmenten que amb motiu de l'ampliació de la fàbrica ca la Sila, on es trobaven les naus industrials de la multinacional Nestlé, va aparèixer l'empedrat original de la via romana. Segons aquesta informació, les restes foren destruïdes amb l'edificació de les naus. Un altre aspecte interessant és el que configura el topònim de la riera del Pertegàs, el qual deriva d'una antiga mesura agrària d'època romana, fet que posa en evidència l'existència d'una zona plenament romanit-

zada. Aquest conjunt de dades permeten contextualitzar, en bona mesura, el possible origen romà del pont i confirmar el traçat de la Via Augusta en aquest tram.

A partir de l'emperador Teodosi, les notícies epigràfiques i arqueològiques són escasses. No és fins al segle IX que apareix esmentada la *strata francisca*, que és la continuació, en el temps, de la Via Augusta. Des d'aleshores fins a l'època moderna, aquesta via apareix mencionada, essencialment, en documents de caràcter jurídic.

La manca de documents tampoc permet precisar si el pont Trencat podria tenir el seu origen a l'alta edat mitjana. En aquest sentit, el document més antic que fa referència explícita al pont data del dia 8 d'octubre de 1453. La reina Maria, actuant com a lloctinent d'Alfons el Magnànim, va concedir a la Universitat de veïns de Sant Celoni la llicència per reedificar el pont, antigament edificat al costat del camí ral o públic (GRIVÉ, 1988, pàg. 92), i el dret de percebre pontatge durant un període de vint anys. Segons consta, aquest impost corresponia a un diner per persona o cavalleria. Els diners recaptats havien de ser destinats al pagament de les obres de reparació del pont, que van ser assumides pels veïns de Sant Celoni.

Aquestes obres de reparació no estigueren exemptes de conflictes. Així, els consellers de la ciutat de Barcelona aconseguiren, del rei Alfons el Magnànim, la derogació del privilegi concedit per la reina. En vista d'això, els

còsols de Sant Celoni promogueren un recurs que el Consell Reial informà favorablement. El 8 de gener de 1457, el lloctinent del governador general de Catalunya dictà sentència i reconegué el privilegi atorgat als veïns de Sant Celoni.

Durant el regnat de Joan II les confrontacions polítiques i militars van ocasionar que la casa dels Cabrera fos desposseïda dels seus dominis, i Sant Celoni fou adjudicada a Joan Sarriera. És precisament en aquest període de conflictes, entre els anys 1462 a 1472, que es produí un combat molt sagnant en la confluència del pont Trencat. Francesc Vernatallat, partidari de la causa reial, va infligir una severa derrota a Arnald de Vilademanya, que capitanejava la bandera de Barcelona. Segons J. Vilageliu, l'exèrcit derrotat tingué més de cent morts i molts ferits, mentre que en el bàndol vencedor foren trenta els morts i una vintena els ferits. En la documentació existent no s'esmenta que es produïssin desperfectes a l'estructura del pont (VILAGELIU, 1976, pàg. 198).

Les conseqüències de la guerra i les males collites afectaren els habitants de Sant Celoni, que veïren la seva activitat econòmica paralizada i com s'agreujaven enormement les seves condicions de vida. El veïnat de Sant Celoni va sol·licitar del rei el perdó general pel fets ocorreguts durant la insurrecció; així, el dia 20 d'octubre de 1471, Joan II els atorgà una sèrie de privilegis, d'entre els quals en destaquen: el dret de percebre pontatge perpètuament, la concessió de franquesa i guiatge durant un trienni a totes aque-

lles persones que anessin a viure a Sant Celoni, l'exempció del dret de sal, imposat a la resta del Principat, i de pagar pontatges, leudes i peatges, així com de presó per deutes on fos que anessin.

Cent anys després, el dret de pontatge encara era aplicat, tal com resta recollit en la documentació. El dia 23 de gener de 1571, dos veïns de Corró d'Amunt que portaven porcs es disposaven a travessar el pont sense pagar el dret acostumat d'un diner per cada animal gros i d'un ardit per cada vianant i per cap de bestiar petit. El jurat de la vila de Sant Celoni els va prendre els porcells i els va vendre en públic pel preu de quatre lliures barcelonines (VILAGELIU, 1976, pàg. 198).

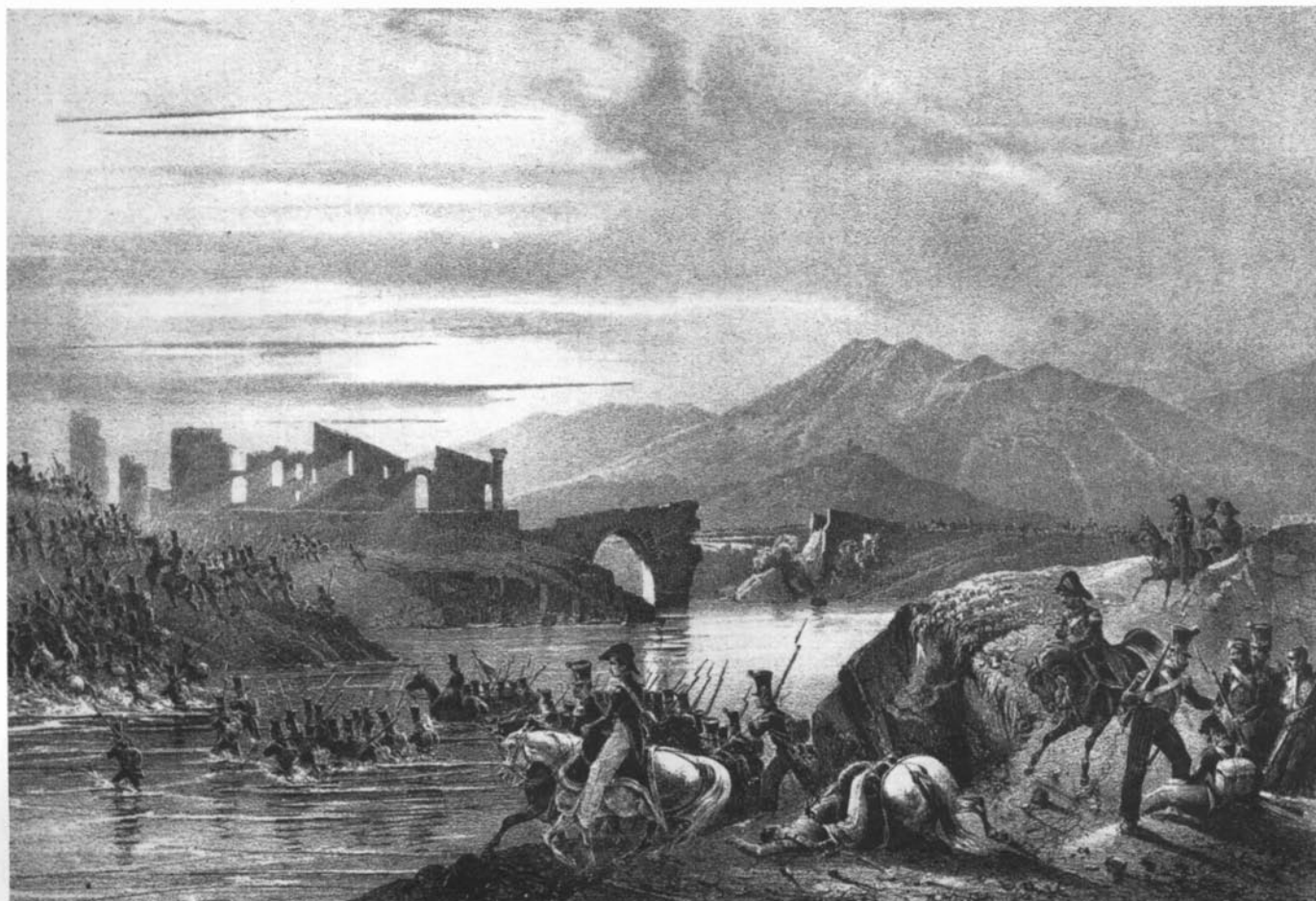
Segons M. Grivé, amb motiu de la situació econòmica i política general de mitjans del segle XVII, el dret de pontatge no fou exercit, si bé els veïns de la població continuaren mantenint i arranjant el pont. El 1720 es portaren a terme obres d'arranjament a la riba dreta del riu efectuades pels veïns de Palautordera, si bé no es precisa quin tipus d'obra s'hi féu. Alguns anys després, concretament el 1753, es portà a terme una obra de reparació important, efectuada per Joan Larotxe i Josep Picasso, pel preu de vuit-centes lliures. L'obra durà cinc mesos i hi participaren unes vint persones amb l'ajut de dues parelles de bous, un cavall i dos ases. L'obra va «consistir a recompondre part dels fonaments de l'arcada, les parets col·laterals i

les demés, i alçar les baranes» (GRIVÉ, 1988, pàg. 54).

El pont va ser destruït l'any 1811 durant la Guerra del Francès. L'acció va ser portada a terme per una dona que, en no tenir temps d'escapar-se dels efectes de la deflagració va morir (GRIVÉ, 1988, pàg. 189). L'objectiu pretès amb aquesta acció era dificultar el moviment de l'exèrcit francès. Les conseqüències de l'explosió van significar la destrucció d'un dels arcs, el que es trobava a la riba esquerra de la Tordera, dins el municipi de Sant Celoni.

L'any 1834, l'Ajuntament de Sant Celoni acordà presentar un recurs en el qual es manifestava al governador de Mataró, la neces-

Gravat del pont Trencat: *Passage de la Tordera, près San-Celoni*, d'un dibuix de C. Langlois, vers 1830. (Font: *Voyage pittoresque & militaire en Espagne —Catalogne—*, per M.C. Langlois, publicat per Engelmann & Cie. Editeurs, París, 1826-1830)



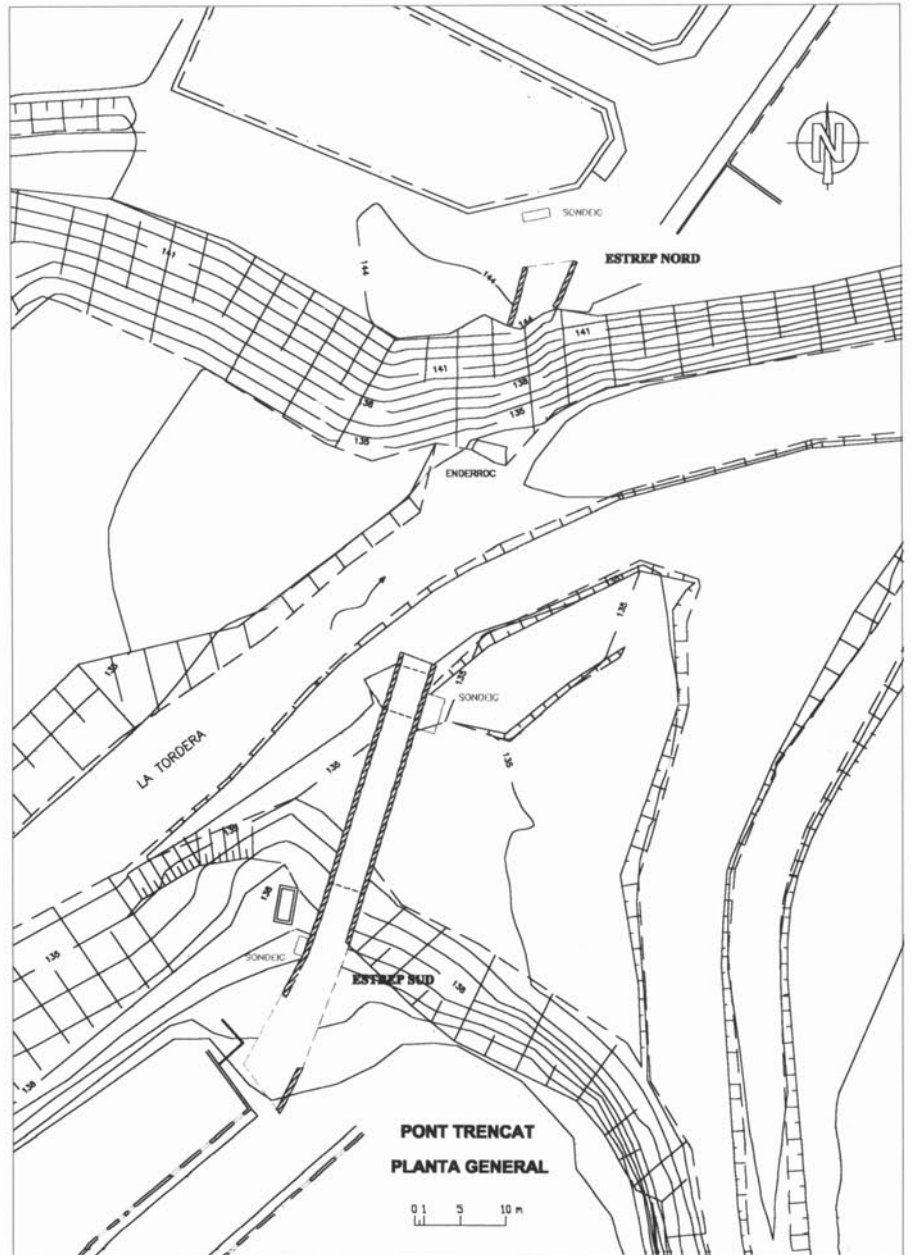
sitat de la reparació del pont. Poc temps després, el brigadier Ramon de Foixà i el mestre de cases Miquel Umber anaren a Sant Celoni per aixecar el plànol i confeccionar el pressupost. Això no obstant, les dificultats polítiques generals feren que es deturés aquesta iniciativa i s'incloués la construcció d'un nou pont dins el Pla d'Obres de l'Estat (GRIVÉ, 1988, pàg. 58). Amb la construcció d'aquest nou pont, conegut com a pont de la Reina, el pont Trencat es va abandonar.

INTERVENCIÓ ARQUEOLÒGICA

A la caixa i al paviment del pont (zona IV)

Els treballs d'excavació van estar precedits per la realització d'unes tasques de desbrossament i neteja arqueològica de les estructures conservades del pont, que van incloure la retirada del substrat vegetal que cobria parcialment el paviment de la caixa de l'arc lateral, el qual es va deixar al descobert. Es tracta d'un empedrat de còdols acuradament disposats, on s'alternen els de gran format amb els de menors proporcions, que ocupa tota la superfície interior de la caixa, que presenta una lleugera pendent vers l'extrem sud de l'estrep, punt on està seccionat.

En els laterals, a tocar del cos de la barana, s'hi va documentar el sistema de desguàs original d'aquest paviment. Està constituït per una sèrie de forats rectangulars —de 20 a 30 cm de costat— que es disposen, de forma equidistant, al llarg de tota la caixa del pont.



Planta general del pont Trencat.

Si bé aquesta superfície oferia un bon estat de conservació en termes generals, en alguns punts s'hi han documentat reparacions del ferm, que presentaven un farciment fet amb terres i fragments de teules piconades. Aquest deteriorament es degué, molt probablement, al desgast provocat pel pas rodat, ja que les empremtes de les roderes encara s'aprecien en certs trams.

L'obra de les baranes està feta amb un aparell de còdols lligats amb morter de calç i arena, que presentava un arrebossat per la seva cara interna, que s'ha perdut en la majoria dels trams. Aquesta obra correspon a un moment constructiu sincrònic al del paviment esmentat. El coronament de les baranes està totalment escapçat, tant el del cos est com el de l'oest, fet que fa difícil

determinar l'alçada que aquestes baranes assolien originalment. El conjunt del paviment i les baranes podria correspondre a la reforma efectuada el 1753.

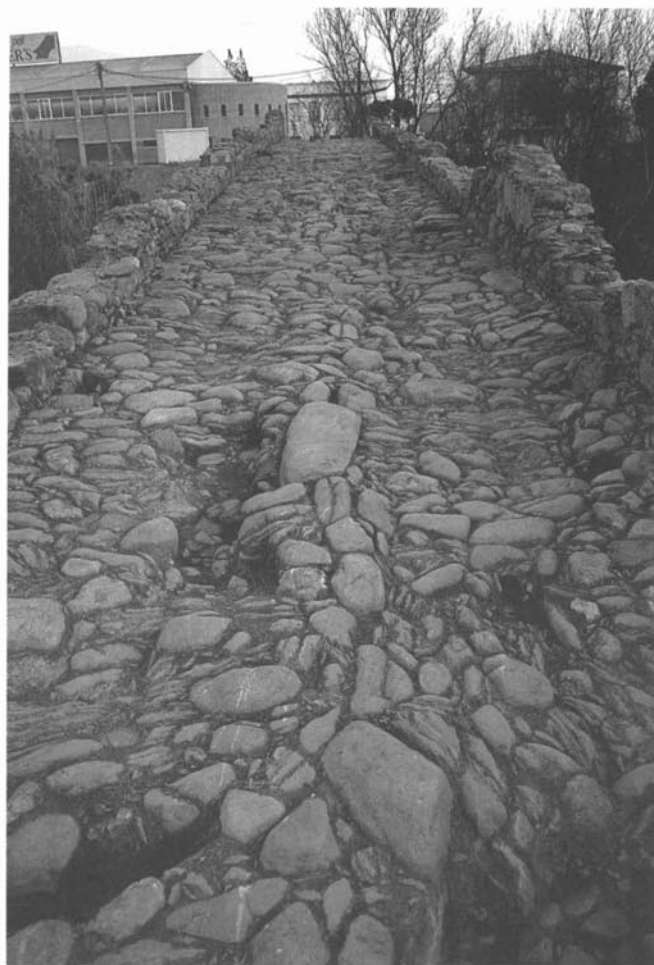
Entre els materials apareguts en els estrats d'amortització d'aquest paviment, cal fer menció de les produccions de terrissa contemporànies, així com de dues monedes de cinc cèntims de la segona meitat del segle XIX. Peces que presenten una pervivència datada amb posterioritat a la voladura del pont.

L'estrep sud (zona II)

L'actuació a la llera del riu va estar centrada en recuperar l'alçat original de l'estructura de l'estrep sud, des de l'intradós de l'arc apuntat fins a la part superior del capping. El rebaix dels sediments acumulats en aquests sectors, que cobrien parcialment el parament de les dues cares de l'obra, es varen retirar alternant mitjans mecànics —retroexcavadora mixta— i manuals.

A la cara est, la retirada del talús de terra i runa, format per abocaments contemporanis, va posar al descobert el cos inferior d'aquesta estructura, resolta amb un escalonat del gruix del mur, fet amb aparell de pedra tallada. La fonamentació de l'estrep està feta directament sobre el terreny natural i el parament es recolza sobre un nivell de preparació.

A la cara oest, l'orografia del terreny natural havia estat alterada per l'acumulació de sediments d'aportació al·luvial, que ocultaven tota la part inferior del cos de l'estrep i l'arrencada de l'arc



Paviment de còdols, obra del segle XVIII.
(Fotografia: Estrat, 1999)

apuntat. L'actuació arqueològica va permetre recuperar el perfil original de l'estructura de l'estrep i la llum de l'arc. El tram de parament d'aquesta cara, que es va posar al descobert, presenta les mateixes característiques tipològiques que les documentades en la cara est. Està fet amb un aparell de pedra tallada que es fonamenta directament sobre el terreny natural, si bé, la disposició de la carreuada és completament vertical.

La fàbrica del conjunt d'aquesta estructura presenta una diversitat tipològica dels seus paraments. A les parts inferiors l'aparell és de pedra tallada,

mentre que a les superiors aquest aparell és fet amb paredat comú de còdols col·locats en verd. La seqüència que s'ha documentat en els paraments esmentats sembla indicar que aquest canvi d'aparell es correspon a diferents fases constructives, si bé, fins al moment, no ha estat possible determinar si aquestes fases són d'èpoques diferents.

La retirada del material acumulat a la superfície de la part baixa de l'ull del pont, a tocar de l'estrep sud, va permetre documentar l'arrencada de l'arc apuntat i la banquetta de fonamentació. Està feta de paredat lligat amb argamassa i presenta una



Interior de la caixa de l'estrep sud, secció transversal.
(Fotografia: Estrat, 1999)

Intradós de l'arc apuntat, banqueta de fonamentació.
(Fotografia: Estrat, 1999)



planta irregular, que en la seva cara oest té una longitud de 70 cm, mentre que la cara est coincideix amb l'angle de l'intradós. Aquesta disposició podria tenir la funció d'oferir una major protecció a la fonamentació de l'obra. L'excavació dels estrats associats a aquesta estructura va proporcionar bàsicament diversos fragments de ceràmica d'època moderna. Aquests elements no permeten establir una datació cronològica totalment fiable, pel fet que el nivell on han aparegut està subjecte a la dinàmica fluvial.

L'actuació a la llera es va completar amb la realització d'un sondeig a l'angle sud-est del pilar central, per tal de documentar l'estat de conservació de l'estructura. Els treballs es van realitzar amb mitjans mecànics i es van haver d'interrompre quan va aflorar l'aigua del riu. Per sota de la cota del terreny es documentaren sis fileres de l'aparell de pedra tallada i es va arribar fins a la banqueta de fonamentació.

Cappont meridional (zona III)

L'excavació de la zona del cappont meridional va afectar la superfície d'aquest sector que no presentava el paviment de còdols documentat a l'interior de la caixa del pont; des del pont, on el mur lateral de la cara est de l'estrep està seccionat, fins al límit edificat del carrer. El fet que aquestes estructures estiguin parcialment desaparegudes és degut, possiblement, a la fractura del sòl que hauria originat l'esllavissament del parament i de part del paviment.

Per sota de la capa de preparació del paviment de còdols esmentat, va aparèixer un estrat de farciment fet amb graves de riu que estava amortitzant un nivell de circulació anterior, format per un estrat de terres compactades. L'excavació d'aquest estrat proporcionà una quantitat significativa de material ceràmic d'època moderna, que apareixia majoritàriament concentrat en el lateral del mur oest que encara es conserva. En rebaixar-se aquest nivell d'ús, cobert per una capa de sauló, va aparèixer un altre paviment fet amb còdols lligats amb morter de calç i arena. Aquest paviment presenta una modulació definida per una sèrie de reforços fets amb blocs de pedres i disposats horitzontalment a l'eix del pont. A mesura que disminueix el pendent del paviment, respecte de la seva cota màxima a sobre de l'arc, els nervis estan més espaiats.

El paviment de cada un dels trams disposats entre els nervis presenta dues composicions diferenciades: en els trams on el pendent és més acusat i l'espai entre els reforços és menor, està fet amb còdols de grans dimensions i disposats amb un cert ordre; mentre que en els trams d'un pla més horitzontal, la pedra és menuda. Aquest canvi tipològic del paviment es produeix just en un punt on l'eix de tota l'estructura del pont presenta un lleuger desplaçament vers l'oest. D'aquesta manera, han estat diferenciades dues parts: la del paviment que està associat directament sobre l'estructura de l'estrep, fet amb còdols de grans dimensions, i la del tram que es correspondria amb el ferm del camí, on aquest aparegué fet de pedregoleig.



Estrep sud i el capont meridional. (Fotografia: Estrat, 1999)

En el tram de camí que ha estat excavat, s'ha posat al descobert part del mur de contenció de terres de la cara est; estructura del tot arrasada en la cara oest. La seva fàbrica és feta amb aparell de còdols lligat amb argamassa, i forma un cos homogeni amb el conjunt de l'obra de l'estrep, tot i que fins al moment no ha estat possible d'establir una relació seqüencial precisa.

El tram del paviment que s'ha posat al descobert estava amortitzat per una capa de sauló que cobria tota la seva superfície. És en aquest estrat on han aparegut produccions ceràmiques de la primera meitat del segle XVII. Es tracta, bàsicament, de pisa de vernís blanc estannífer amb decoració monocolor en blau; fragments que corresponen a formes obertes com ara plats i escudelles. En aquest estrat també va

aparèixer una moneda: un ardit de billó de la primera meitat del segle XVII.

D'acord amb això, s'ha de considerar que la construcció d'aquest paviment ha de ser anterior al període de pervivència d'aquestes produccions; obra que es correspondria amb la reconstrucció del pont de la segona meitat del segle XV, referenciada en la documentació d'aquesta època. Si bé, atenent a l'estat de desgast acusat en què es troba el paviment, així com per les diferents reparacions de les marques de les roderes, no s'ha de descartar la possibilitat que es tracti d'una obra d'un moment anterior.

Estrep i capont nord (zona V)

Durant la campanya arqueològica de l'any 1998 es van delimitar les restes conservades de l'es-



Sondeig del pilar central, detall del parament. (Fotografia: Estrat, 1999)

tractura de l'estrep nord del pont, a la part del terme municipal de Sant Celoni. Aquestes restes estaven totalment cobertes de vegetació i l'única estructura visible era una paret longitudinal, el traçat de la qual és paral·lel a l'eix del pont. L'excavació va permetre constatar que es tractava del mur lateral del pont, que havia estat reaprofitat com a límit de propietat.

La capa d'humus que cobria aquesta zona presentava una potència de 15 a 20 cm i corresponia a un sòl de terra fina, cendrosa i de color gris. L'extracció d'aquest estrat va fer aflorar un paviment de còdols i el mur paral·lel al de la barana abans mencionada. L'aparició d'aquest segon mur va permetre definir amb claredat el traçat i els límits del paviment, així com l'eix de la calçada. Ambdós murs dibuixen el cappont amb una forma cònica, o d'embut, ja que la calçada s'estreny a mesura que s'aproxima a la caixa del pont.

El paviment aparegut estava format per còdols de dimensions diverses col·locats acuradament. Les marques de les roderes dels carros hi eren presents, si bé no eren profundes ni àmplies, fet que podria indicar un ús relativament curt en el temps.

Una vegada fou documentat el paviment es procedí a la neteja del tall oest de l'estrep, originat com a conseqüència de la voladura de l'any 1811. El procés d'erosió i desequilibri estructural iniciat a partir d'aquesta data va ocasionar la desaparició completa de la part esquerra de l'estrep.

Paral·lelament al mur est, en el límit de la secció, es va portar a terme un petit sondeig amb l'objectiu de contrastar les dades que ens havia proporcionat la neteja de la secció i documentar algun element arqueològic que permetés datar les estructures del pont. Els resultats obtinguts foren els mateixos que els referenciats en la secció del tall meridional.

L'estratigrafia quedava clarament definida; l'única particularitat va ser l'aparició d'un tronc de 25 cm de diàmetre col·locat de forma horitzontal i paral·lel al mur est.

L'excavació va permetre documentar el procediment i la tècnica constructiva d'aquest paviment. Els còdols es disposen de cantell sobre un sòl de grava, d'una sola filada i sense cap material que els lligui. Aquest primer preparat tindria la funció d'aconseguir un sòl més estable. Per sobre d'aquesta base hi ha un nivell compactat de sorra barrejada amb calç, preparat dipositat per tal d'obtenir un sòl homogeni que permetia aconseguir l'anivellament desitjat.

Els paraments laterals de l'estrep, sobre els quals s'assenten les baranes, són fets amb pedres de mida mitjana i gran, lligades amb morter d'arena i calç. El farciment interior de la caixa està compost per sorra i pedres petites,

damunt del qual es disposen els còdols que formen el paviment de la calçada. En el procés de neteja no va aparèixer cap tipus de material moble que permetés determinar la cronologia de la seva construcció.

A l'extrem oest del paviment es va realitzar un altre sondeig, perpendicular al mur nord-oest. A uns 20 cm de profunditat del nivell del sòl actual van aparèixer runes de material constructiu abocat al llarg dels últims trenta anys. El resultat d'aquesta dilatada activitat va permetre guanyar terreny i avui el marge es troba a uns 5 m de distància del límit del camí original que es dirigeix a la casa de can Lligada.

A la part inferior de l'estrep, situada a la llera del riu, va portar-se a terme un altre sondeig amb l'objectiu de documentar-ne la fonamentació i l'arrencada de l'arc central, avui desaparegut. L'actuació va permetre fer una estimació de les dimensions originals d'aquest arc: es va establir la seva llum en 25,2 m i la fletxa en 9,49 m.

En aquest sector es va localitzar un gran bloc de l'estructura de l'estrep que, com a conseqüència de la voladura del segle XIX, havia caigut a tocar del riu.

CONSIDERACIONS FINALS

És prou conegut que el traçat de la Via Augusta passava per la depressió Prelitoral. Alguns dels seus trams han estat clarament documentats. Ara bé, a la zona del Vallès Oriental resta per identificar i determinar la locali-

tzació d'algunes *mansio* (*Praetorio* i *Semproniana*, concretament) i l'origen del pont Trencat. Amb relació a les *mansio* ja han estat exposades les hipòtesis existents.

Tradicionalment s'ha atribuït un origen romà al pont Trencat, si bé, fins ara, no ha estat demostrat. Els resultats de les excavacions efectuades per Estrat SCP tampoc no han permès confirmar aquesta atribució. No obstant això, la contrastació de les dades arqueològiques i documentals fan possible continuar plantejant aquesta hipòtesi. Són diversos els factors que hi concorren: el context històric (descriu amb anterioritat), la localització geogràfica (es troba a la depressió Prelitoral, travessa la llera de la Tordera en el punt més estret) i la persistència dels camins me-

dievals (*strata francisca*, que era la continuació, en el temps, de la Via Augusta).

Els resultats de les dues campanyes arqueològiques efectuades han aportat nous elements d'interpretació de l'obra del pont i de les estructures annexes, fins ara desconegudes. Així mateix, l'anàlisi provisional dels resultats obtinguts permet plantejar la seqüència cronològica dels diferents moments d'ús del pont i de les reformes a que fou sotmès.

L'excavació va posar al descobert l'existència de tres nivells de circulació. El paviment inferior va aparèixer amortitzat per un estrat de sauló que va proporcionar material ceràmic datat entre finals del segle XVI i començament del XVII.

Pont Trencat i barri del Pont, en una fotografia de principi del segle.
(Fotografia: HMG, núm. reg. 8.140)



D'acord amb això, podria considerar-se que l'arc apuntat conservat fins avui dia i el paviment de còdols inferior, estarien relacionats amb les obres de reparació efectuades l'any 1453. Amb tot, no es descarta la possibilitat que el paviment sigui anterior a les obres mencionades. En aquest sentit cal tenir present dos aspectes que obliguen a reconsiderar aquesta possibilitat: en primer lloc, el desgast que presenta el paviment com a resultat de l'ús continuat en el temps, i, en segon lloc, la diversitat tipològica de l'aparell que presenta la fàbrica dels paraments de l'estrep, que deixa entreveure diferents fases constructives. Podria tractar-se, doncs, del reaprofitament parcial de l'estructura anterior a l'obra gòtica. L'existència d'un pont anterior a aquesta reforma apareix mencionada a la documentació escrita amb motiu de la concessió de la llicència per a reedificar el pont, antigament edificat al costat del camí ral (GRIVÉ, 1988).

Per damunt del paviment —i de l'estrat de sauló— va aparèixer un nivell de circulació format per terres compactades que van proporcionar material ceràmic d'època moderna. Aquest nivell d'ús podria estar relacionat amb l'actuació d'arranjament efectuada a la riba dreta del riu, portada a terme pels veïns de Palautordera l'any 1720, mencionada per la documentació escrita (GRIVÉ, 1988).

L'excavació efectuada a la part inferior de l'ull del pont va documentar l'existència d'una banqueta de fonamentació que podria tenir per finalitat protegir l'estructura de l'estrep. El mate-

rial ceràmic que va aparèixer associat als nivells que l'amortitzaven presenta una marc cronològic de mitjans del segle XVIII. Segons Grivé, el 1753 es portaren a terme importants obres de reparació en el pont, que van comportar la construcció del paviment superior i els cossos de les baranes que s'hi relacionen. La manca de desgast que presenta el paviment permet confirmar la relació cronològica establerta, en cas contrari, les roderes dels carros haurien estat més profundes.

L'any 1811 el pont va ser destruït parcialment en un acte de guerra. Com a conseqüència de l'explosió, va caure l'arcada nord i va provocar la deterioració progressiva del conjunt i la pràctica desaparició de l'estrep esquerre. L'excavació arqueològica ha posat al descobert que a l'estrep i al cappont dret hi manca bona part del parament sud, a més d'observar-se l'existència d'esborancs de dimensions considerables en el paviment massís inferior de l'estrep. La forma semicircular i còncaua que presenten permet plantejar la possibilitat que la causa de la seva desaparició hagués estat l'existència d'un punt de fractura en el subsòl que hauria originat l'erosió d'aquesta zona.

Tot el que aquí s'ha exposat és una primera estimació a partir dels resultats obtinguts fins ara; properament, aquestes dades hauran de ser contrastades amb les que s'obtinguin en una tercera fase d'excavació. Aquesta fase se centrarà en l'excavació de la caixa del pont i de l'interior de l'estructura de l'estrep sud.

L'actuació en aquesta zona del cappont meridional permetrà apreciar les relacions que s'estableixen entre l'obra dels murs de contenció de terres del camí i les estructures de l'estrep, i es podrà precisar el marc cronològic que correspon a cada una d'aquestes estructures.

BIBLIOGRAFIA

- ALCOVER, J.A. (1982): «On the differential diet of Carnivora in islands: a method for analysing in and a particular case». *Doñana Acta Vertebrata*, 9: 321-339.
- D. a. (1997): «Voies romaines du Rhône à l'Èbre: via Domitia et via Augusta», *Documents d'Archéologie Française*, núm. 61, Editions de la Maison des Sciences de l'Home, París.
- ESTRADA i GARRIGA, J. (1969): *Vías y poblamiento romanos en el territorio del Área Metropolitana de Barcelona*. Cuadernos de edición limitada y para uso interno de la Comisión de Urbanismo de Barcelona, núm. B-69.
- ESTRADA i GARRIGA, J. (1993): *Granollers a l'antiguitat*, Revista del Vallès, Ed. Tarafa.
- ESTRADA i GARRIGA, J. (1993): «L'itinerari dels vasos apol·linars en el trajecte de Granollers a Tarragona», dins de: *De les estructures indígenes a l'organització provincial romana de la Hispània Citerior*. Homenatge a Josep Estrada i Garriga, SCEC.
- FONT, X. Avantprojecte *Reconstrucció del Pont Trencat*, Ajuntament de Sant Celoni, 1997.
- GRIVÉ MASÓ, M. (1988): *Temes d'Història Local*, Ajuntament de Sant Celoni, Sant Celoni.
- KNAPP, R. (1986): «La vía Heraclea en el Occidente: mito, arqueologia, propaganda, historia». *Emerita*, 54, pàg. 103-122.
- LLOBET, S. (1990): *El medi i la vida al Montseny*, CSIC, Barcelona, 1947, 2a ed., Granollers.
- MAYER, M. (1997): «La via Augusta des Pyrénées à l'Èbre», dins de *Voies romaines du Rhône à l'Èbre: via Domitia et via Augusta*, Documents d'Archéologie Française, núm. 61, Editions de la Maison des Sciences de l'Home, París.
- MIRET ISANS, J. (1920): *Les cases de Templiers i Hospitalers a Catalunya*. Aplec de noves i documents històrics, Barcelona.
- PALLÍ AGUILERA, F. (1985): *La Via Augusta en Catalunya*, Barcelona, Universitat Autònoma de Barcelona.
- VILAGELIU, J. (1976): *Estampes històriques de Sant Celoni*. Editorial Bilbeny, Granollers.