

Divulga UAB

Revista de difusió de la recerca de la
Universitat Autònoma de Barcelona

26/05/2025

És realment el transport un motor de creixement? El cas de la península Ibèrica a l'època romana



Actualment, les infraestructures de transport s'associen a un creixement econòmic i demogràfic. Ara bé, fins a quin punt aquesta afirmació és real? Aquest article analitza l'impacte de les xarxes de transport a la península Ibèrica a l'època romana a través dels conceptes d'accessibilitat i saturació per entendre fins a quin punt transformen en positiu les comunitats urbanes.

iStock/David Sanchez

Actualment, qualsevol projecte de xarxes d'infraestructures viàries i de ferrocarrils implica l'afirmació de què la sola presència de la xarxa en una població concreta suposa un creixement econòmic i demogràfic. Per tant, la prosperitat està lligada a la creació d'infraestructures de transport i qualsevol nucli de població hauria d'estar agraït de què passes pel seu municipi. Ara bé, fins a quin punt aquesta afirmació és real? En els darrers anys, diversos equips d'historiadors i arqueòlegs analitzen antigues societats històriques per veure si realment la xarxa viària, ferroviària, fluvial o marítima va significar un progrés per aquelles comunitats concretes.

En el nostre cas, des de fa molts anys treballem en l'estudi de la xarxa de transport a l'època romana a la península Ibèrica, i la seva evolució al llarg del temps fins al segle XIX, quan

apareix la primera xarxa ferroviària. El present article presentat al *Journal of Archaeological Science* aprofundeix en aquesta problemàtica de fins a quin punt la xarxa de transport transforma en positiu les comunitats urbanes. Per això, s'apliquen dos conceptes corrents per la gent que es dedica a l'estudi de les xarxes de transport com són l'**accessibilitat** i la **saturació**.

S'entén per accessibilitat aquella voluntat d'una societat o Estat d'afavorir la connexió d'un determinat centre urbà amb multitud de xarxes de transport diverses, des de ports a ports fluvials o vies terrestres. D'alguna manera, l'interès d'aquesta societat o Estat per aquell nucli urbà es demostra per la construcció de nombroses infraestructures, que sumades segons les categories i volum de mercaderies que poden transportar, mostren una jerarquia de ciutats. Els Romans van prioritzar les façanes marítimes tant del Mediterrani com l'Atlàntic, per comunicar fàcilment les ciutats costaneres amb Itàlia, i d'aquesta manera importar totes les riqueses de la península Ibèrica i també exportar els productes d'altres territoris de l'Imperi. Aquests possibles costos de transport i de temps els hem pogut calcular a partir de simulacions en diverses aplicacions de Sistemes d'Informació Geogràfica (anàlisis de xarxes), que permeten entendre la lògica en la construcció d'aquestes infraestructures de transport.

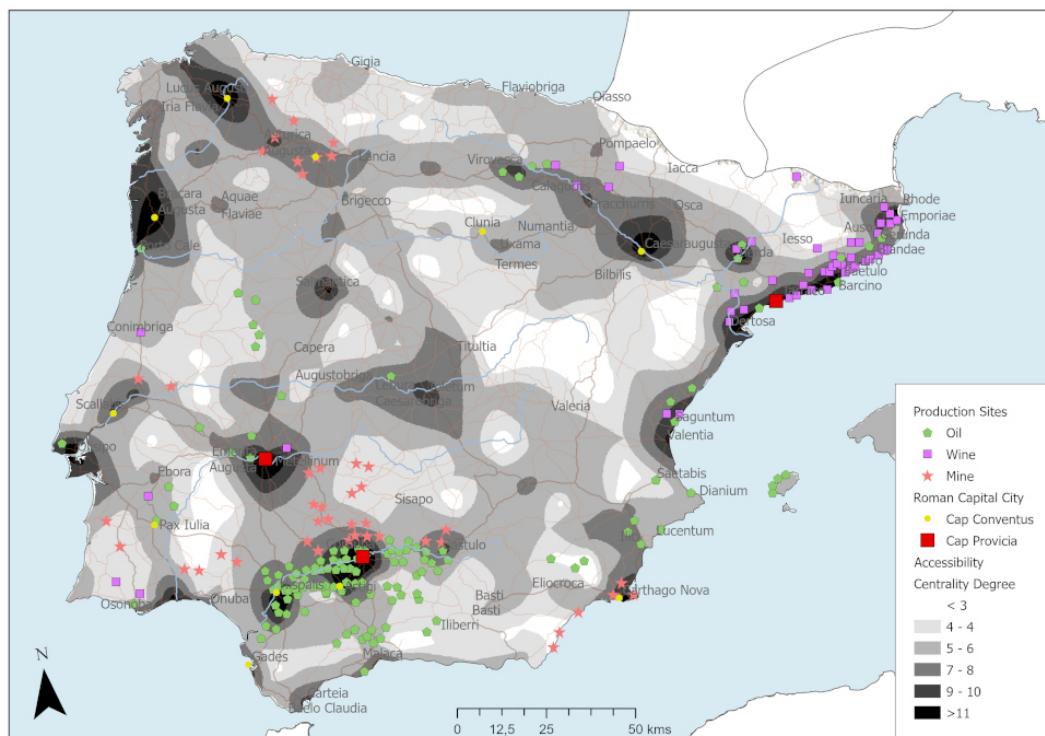


Figura 1: Accessibilitat dels diversos centres urbans de la península Ibèrica

El segon concepte contraposat és el de saturació. Si una xarxa de transport concentra moltes infraestructures en un únic centre urbà, aquest segurament tindrà un volum de tràfic excepcional que a la llarga serà contraproductiu, perquè farà més lent el moviment i, per tant, provocarà un cost major. En els projectes inicials de les xarxes viàries mai es té en compte aquesta saturació, de la qual tenim evidències avui en dia als principals centres urbans de la Península. Aquesta mateixa concentració de tràfic en punts concrets ja la coneixien els romans, i de fet la tenim ben documentada a la mateixa ciutat de Roma, el lloc d'on sortien totes les vies terrestres. En el cas de Roma, el seu problema de saturació el resolien de forma molt simple, fent que el tràfic comercial només pogués accedir a la ciutat

de nit. Així doncs, els carros es quedaven fora muralles de dia, i no seria fins a la nit que podria fer la seva càrrega i descàrrega, produint un gran soroll en el veïnat, del qual les mateixes fonts antigues són testimoni. Una segona alternativa per evitar aquests colls d'ampolla dins la xarxa de transport era crear "by-passes" (desviacions) que distribuïen part del tràfic, que estava de pas per aquella ciutat, a través d'una via alternativa. El mateix que actualment passa amb les vies de circumval·lació de les zones metropolitanes, per tal d'evitar que el tràfic col·lapsi els centres urbans.

Cèsar Carreras, Pau de Soto, Núria Romaní

Departament de Ciències de l'Antiguitat i de l'Edat Mitjana

Universitat Autònoma de Barcelona

Cesar.Carreras@uab.cat, PauDe.Soto@uab.cat, Nuria.Romani@uab.cat

Referències

Carreras, C.; De Soto, P.; Romaní, N. (2025) **Impact of accessibility and saturation of the Roman transport network in the urban development of the Iberian Peninsula**. *Journal of Archaeological Science*, 174, 106126. <https://doi.org/10.1016/j.jas.2024.106126>

[View low-bandwidth version](#)