

Divulga UAB

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

26/05/2025

¿Es realmente el transporte un motor de crecimiento? El caso de la península Ibérica en la época romana



Actualmente, las infraestructuras de transporte se asocian con un crecimiento económico y demográfico. Ahora bien, ¿hasta qué punto esta afirmación es real? Este artículo analiza el impacto de las redes de transporte en la península ibérica en la época romana a través de los conceptos de accesibilidad y saturación para entender hasta qué punto transforman en positivo las comunidades urbanas.

iStock/David Sanchez

Actualmente, cualquier proyecto de redes de infraestructuras viarias y de ferrocarriles implica la afirmación de que la sola presencia de la red en una población concreta supone un crecimiento económico y demográfico. Por lo tanto, la prosperidad está ligada a la creación de infraestructuras de transporte y cualquier núcleo de población tendría que estar agradecido de que pasas por su municipio. Ahora bien, ¿hasta qué punto esta afirmación es real? En los últimos años, varios equipos de historiadores y arqueólogos analizan antiguas sociedades históricas para ver si realmente la red viaria, ferroviaria, fluvial o marítima significó un progreso para aquellas comunidades concretas.

En nuestro caso, desde hace muchos años trabajamos en el estudio de la red de transporte en la época romana de la Península Ibérica y su evolución a lo largo del tiempo hasta el

siglo XIX, cuando aparece la primera red ferroviaria. El presente artículo presentado al *Journal of Archaeological Science* profundiza en esta problemática de hasta qué punto la red de transporte transforma en positivo las comunidades urbanas. Por eso, se aplican dos conceptos corrientes de la gente que se dedica al estudio de las redes de transporte, como son la **accesibilidad** y la **saturación**.

Se entiende por accesibilidad aquella voluntad de una sociedad o Estado de favorecer la conexión de un determinado centro urbano con multitud de redes de transporte diversas, desde puertos a puertos fluviales o vías terrestres. De alguna manera, el interés de esta sociedad o Estado por aquel casco urbano se demuestra por la construcción de numerosas infraestructuras, que sumadas según las categorías y volumen de mercancías que pueden transportar, muestran una jerarquía de ciudades. Los romanos priorizaron las fachadas marítimas tanto del Mediterráneo como del Atlántico, para comunicar fácilmente las ciudades costeras con Italia, y de este modo importar todas las riquezas de la Península Ibérica y también exportar los productos otros territorios del Imperio. Estos posibles costes de transporte y de tiempo los hemos podido calcular a partir de simulaciones en varias aplicaciones de Sistemas de Información Geográfica (análisis de redes), que permiten entender la lógica en la construcción de estas infraestructuras de transporte.

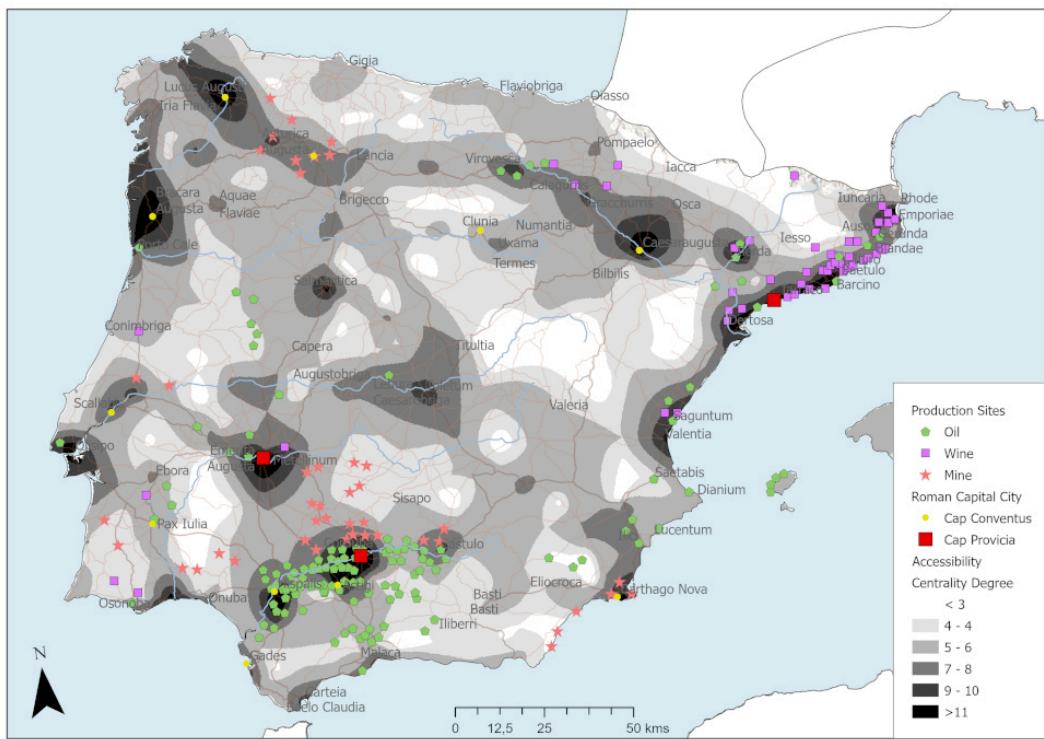


Figura 1: Accesibilidad de varios centros urbanos de la península ibérica

El segundo concepto contrapuesto es el de saturación. Si una red de transporte concentra muchas infraestructuras en un único centro urbano, este seguramente tendrá un volumen de tráfico excepcional que a la larga será contraproducente, porque hará más lento el movimiento y, por tanto, provocará un coste mayor. En los proyectos iniciales de las redes viarias nunca se tiene en cuenta esta saturación, de la cual tenemos evidencias hoy en día en los principales centros urbanos de la península. Esta misma concentración de tráfico en puntos concretos ya la conocían los romanos, y de hecho la tenemos muy documentada en la propia ciudad de Roma, el lugar de donde salían todas las vías terrestres. En el caso de Roma, su problema de saturación lo resolvían de forma muy simple, haciendo que el tráfico

comercial solo pudiera acceder a la ciudad por la noche. Así pues, los carros se quedaban fuera de las murallas de día, y no sería hasta la noche que podrían hacer su carga y descarga, produciendo un gran ruido en el vecindario, del cual las mismas fuentes antiguas son testigo. Una segunda alternativa para evitar estos cuellos de botella dentro de la red de transporte era crear “by-passes” (desviaciones) que distribuían parte del tráfico, que estaba de paso por aquella ciudad, a través de una vía alternativa. El mismo que actualmente pasa con las vías de circunvalación de las zonas metropolitanas, para evitar que el tráfico colapse los centros urbanos.

Cèsar Carreras, Pau de Soto, Núria Romaní

Departamento de Ciencias de la Antigüedad y de la Edad Media

Universitat Autònoma de Barcelona

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

Referencias

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](#)