

ARQUEOLOGIA

ARTAS MEDIA (UAB)



Les vies de les zones més transitades de l'Imperi que conduïen a les principals ciutats sovint estaven pavimentades, com aquesta a Timgad, a Algèria.

Ni tots els camins anaven a Roma ni eren tan rectes

Un estudi de la UAB posa sobre el mapa més de 300.000 quilòmetres de vies de l'Antiga Roma

SÍLVIA MARIMON MOLAS
BARCELONA

“Tots els camins porten a Roma” és una expressió que s’ha fet servir per parlar de geografia, religió o com a dita popular per dir que hi ha diferents maneres d’arribar a un mateix resultat. Tanmateix, la ciència acaba de desmuntar aquest mite. Una recerca liderada per l’equip d’arqueologia de la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB) ha demostrat que la xarxa de mobilitat de l’Imperi Romà no tenia la capital com a melic del món.

El treball, publicat a la revista *Nature Communications*, és el resultat de sis anys d’investigació. L’equip d’arqueòlegs ha anat recopilant, analitzant i sumant totes les recerques que s’han fet des de finals del segle XIX fins a l’actualitat amb l’objectiu de construir Itiner-e, el mapa digital més detallat i complet, segons la UAB, de la xarxa viària romana creat fins ara. Itiner-e abasta cinc milions de quilòmetres quadrats a tot l’arc mediterrani, el nord d’Àfrica, el Pròxim Orient i Europa. “Hem buscat regió per regió i hem unificat les dades perquè a cada lloc es feien servir criteris i escales diferents”, explica Pau de Soto, arqueòleg i professor associat Serra Hùnter de la UAB. “Fins ara la majoria d’estudis només tenien en compte al voltant del 50%

de les vies conegudes i les conclusions que s’obtenien eren molt més simples. Nosaltres hem aconseguit recopilar i digitalitzar prop del 90% de les vies, i el resultat és un mapa molt més complex i realista del que era la veritable mobilitat en l’Antiguitat”, diu De Soto.

L’anàlisi espacial d’Itiner-e demostra que l’Imperi Romà es va vertebrar a través de xarxes regionals articulades al voltant de capitals provincials, ports marítims i corredors fluvials. Roma és al centre-oest de la península Itàlica, i aquesta ubicació geogràfica també ho complicava tot. “Si busquem el punt on realment es troben les vies de tots els continents, aquest és Bizanci”, defensal’investigador. La futura Constantinoble i actual Istanbul, per tant, era el veritable node d’articulació geogràfic de l’Antiguitat: “Bizanci se situa en el punt exacte on connecten les rutes d’Europa cap a l’Àsia, i per on havies de passar si venies del nord-est d’Àfrica o de l’Àsia oriental. Pensant en la geografia de tot l’imperi, Bizanci era un punt molt més estratègic, cosa que explica per què es converteix en la capital de l’Imperi d’Orient i acaba perdurant molts més segles”, afegeix.

Un altre dels mites que la recerca desmunta és el de les carreteres romanes com a línies perfectament rectes que ignoraven la topografia.

“Tots tenim al cap la imatge de la Via Àpia, amb eixos rectilinis i enllosats, i tendíem a idealitzar tota la xarxa a partir d’aquests exemples”, indica l’arqueòleg de la UAB. Tanmateix, l’anàlisi de més de 300.000 quilòmetres de camins revela que els romans eren molt pragmàtics i que la política sempre hi tenia un pes important. “Allà on més els interessava, com als Alps per connectar Itàlia amb la resta d’Europa, hi van dedicar recursos ingents per fer vies més rectes i amb més bon pendent. En canvi, en altres serralades o zones de menys interès estratègic, s’adaptaven més al relleu”, assegura De Soto.

Frenar els carruatges

Dissenyar aquesta xarxa sense la tecnologia actual, i sense satèl·lits que poguessin donar una visió global des de l’aire, requeria una feina ingent. Ho van fer tot a peu pla, caminant, explorant i aprofitant també el coneixement i els camins que ja havien traçat les societats que conquerien. Els enginyers romans utilitzaven eines topogràfiques precises per mantenir els pendents per sota del 16%, un límit important per al transport de mercaderies. “En època romana el gran problema tècnic no era pujar les muntanyes, sinó baixar-les i frenar els carruatges”, explica l’investigador. La pervivència d’aquesta xarxa de fa dos mil·lennis encara és vi-

Centre Bizanci era el lloc on es trobaven les vies dels diferents continents

Feina
L’equip de la UAB ha estat cinc anys recollint dades

sible avui dia, tot i que amb grans diferències segons la regió. “Una de les claus principals de la continuïtat de les rutes és el manteniment de les ciutats: moltes de les ciutats on vivim avui tenen un origen romà i és molt lògic que els corredors de connexió s’hagin mantingut”, diu De Soto.

Amb tot, la revolució industrial va canviar força el mapa. “Regions com el nord d’Alemanya o els Països Baixos, que en època romana eren zones frontereres o secundàries, han multiplicat enormement la seva xarxa de carreteres amb la industrialització fins a esdevenir el centre neuràlgic d’Europa. De la mateixa manera, capitals actuals molt centralistes com Madrid o París no existien o no tenien cap pes en el disseny de la xarxa imperial romana”, detalla.

El desenvolupament d’Itiner-e ha requerit una gran feina de buidatge documental. “Hem estat més de cinc anys recopilant i digitalitzant dades, sense utilitzar intel·ligència artificial, i tot aquest darrer any fent càlculs complexos”, detalla l’investigador de la UAB. L’objectiu de l’eina no és només cartogràfic, sinó que també busca respondre moltes altres preguntes. “Crear aquest recurs era fonamental perquè el transport està lligat a tot: a l’economia, a la circulació d’idees, a l’expansió de religions com el cristianisme i a la propagació de malalties”, alerta De Soto. ■