

1. CIVILITZACIÓ ROMANA: URBANISME I OBRES PÚBLIQUES

La civilització romana era fonamentalment urbana, perquè la seva unitat bàsica eren les ciutats, que, creades a imatge i semblança de Roma, van ser el principal mitjà per estendre el model romà de vida per totes les terres sotmeses al domini dels romans.

1. LES CIUTATS CONQUEREIXEN EL TERRITORI: LA ROMANITZACIÓ

Com a la resta de la part occidental de l'Imperi, en el món ibèric, on s'inscriu la Catalunya romana, no hi havia ciutats sinó tan sols poblats, normalment construïts en llocs elevats. Solament les colònies que hi havien establert els grecs, com Empòrion, es poden considerar nuclis realment urbans. Tanmateix, la societat ibèrica sofreix un trasbals quan cau sota la dominació romana a partir del 218 a. C., any en què l'exèrcit romà desembarca a Tàrraco. Allà, funda una plaça forta que esdevindrà al cap d'un temps la primera ciutat romana de l'actual Catalunya i, més endavant, la capital de la província de la Hispania *Citerior*.



Els pobles ibèrics de Catalunya.

Més endavant, entorn del 100 a. C., Roma va emprendre un programa planificat de colonització basat, sobretot, en el repartiment de terres entre els veterans de l'exèrcit, tot creant una xarxa de ciutats d'importància diversa per tot el territori català, moltes de nova creació, tot i que sovint pròximes a nuclis anteriors als quals substituïen i altres sobre els mateixos poblats ibèrics.

Els colons, antics soldats recompensats amb un lot de terra en el moment de llicenciar-se, s'agrupaven en ciutats. El territori del voltant es dividia en parcel·les

equitatives entre els colons. La integració de la regió conquerida en l'economia i el sistema de vida de Roma es completava en les zones rurals amb l'establiment de *uillae*, explotacions agrícoles on s'introdueixen nous conreus (vinya i olivera).

La ciutat era el centre de serveis per a la població d'un territori: oferia un mercat al fòrum per als productes agraris, tenia uns edificis consagrats a la seva administració (basílica, cúria) i temples per al culte religiós. A més, una gran ciutat capital de província, com ara Tàrraco, disposava de diverses termes,

un teatre, un circ i un amfiteatre. Així doncs, qualsevol ciutat provincial es bastia seguint el model de Roma o, si era anterior a la conquesta romana, es mirava d'adaptar-hi les institucions i els edificis de la capital, els quals, fossin dedicats a l'administració, a la religió o al lleure, eren els elements característics de la manera romana d'entendre la vida, de convida i de divertir-se.

D'aquesta manera, els ibers i els altres pobles del Mediterrani occidental van veure's abocats a abandonar els seus poblats i emigrar a les ciutats, on es van anar assimilant a la civilització dominant. Per tant, l'establiment de ciutats va ser el principal mitjà de romanització, ja que va permetre imposar una unitat de mercat, una administració lligada a Roma, un dret, una cultura i -llevat d'Orient- una llengua comunes sobre la gran diversitat de pobles de la conca mediterrània.

2. DISSENY, FUNDACIÓ I TRAÇAT DE LES CIUTATS.

Com que a les províncies sotmeses d'Occident les ciutats eren gairebé sempre edificades de nova planta, podien ser perfectament planificades pels urbanistes. Aquests decidien on s'havia d'establir una nova ciutat i projectaven un plànol general que indicava els espais destinats a les seves diverses necessitats: habitatges, botigues, temples, places, carrers, clavegueres... L'urbanisme romà seguia un model determinat. Aquest model, igual que en molts altres aspectes de la cultura romana, deu les seves característiques més importants a la influència de les civilitzacions etrusca i grega.

Té un origen etrusc l'existència dels dos carrers principals, el *Decumanus Maximus*, orientat en direcció est-oest, i el *Cardo Maximus*,



Relleu de la fundació d'Aquileia, Museo Archeologico, Aquileia, Itàlia.

orientat en direcció nord-sud. També eren una herència etrusca els rituals religiosos que s'havien de celebrar

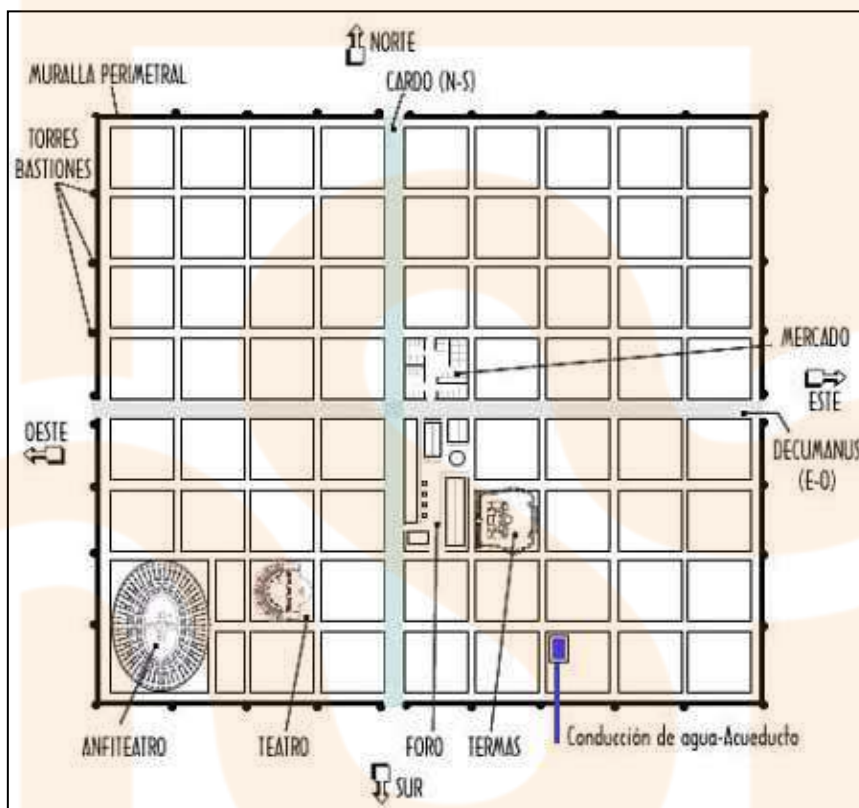
abans de construir una ciutat. En primer lloc, es

prenien els auguris per saber si els déus eren favorables. Després, un sacerdot traçava un solc amb una arada marcant els límits previstos per a la nova ciutat, exceptuant les futures portes. Aquest solc assenyalava el *pomerium*, el perímetre protegit pels déus, sobre el qual es construïen les muralles.

La quadrícula que resultava de la intersecció dels *cardines*, carrers paral·lels al *Cardo Maximus*, i dels *decumani*, paral·lels al *Decumanus Maximus*, deriva del traçat ortogonal de les colònies gregues del sud

d'Itàlia. Tot i que ja existia des d'antic, el teòric que sistematitzà aquesta projecció urbanística va ser Hipòdam de Milet, per la qual cosa es denomina: planta hipodàmica.

La planta d'una ciutat es completava amb el fòrum, una gran plaça situada normalment al mig de la ciutat, a l'encreuament del *Cardo Maximus* i del *Decumanus Maximus*. Com a defensa, la ciutat s'envoltava amb muralles, normalment reforçades amb torres de vigilància i quatre portes, una a cada extrem dels dos carrers principals.



Planta d'una ciutat romana

Aquest traçat és força coincident amb l'estructura dels campaments militars, dels quals provenien moltes ciutats romanes, com ara la d'Empúries o Lleó. Ara bé, en la realitat, sovint el recinte no forma un quadrat perfecte, sinó que s'adapta a les condicions del terreny, de la mateixa manera que la distribució interna i les edificacions s'adaptaven als accidents topogràfics (desnivells, rius) o a peculiaritats locals. Les variacions podien ser petites, com les que va patir el perímetre de Bàrcino, amb els angles retallats, o molt més importants: Tàrraco, construïda en el vessant d'un turó, s'esglaonava en una sèrie de grans terrasses i s'apartava en gran mesura de l'esquema ideal.



Campament militar romà o castra.

Els carrers tenien calçada empedrada i voreres bastant altes. De tant en tant, la calçada era travessada per unes fileres de blocs de pedra a la mateixa alçada que les voreres per impedir que els vehicles agafessin massa velocitat i, alhora, per permetre que els vianants passessin sense problemes si l'aigua de la pluja inundava el carrer. De tota manera, això no passava gaire sovint perquè hi havia un sistema complet de clavegueres, distribuïdes per tota la ciutat seguint el traçat de la majoria de carrers. Aquestes canalitzacions, cobertes amb llosses planes o amb un arc de mig punt, recollien les aigües residuals dels carrers a través de forats fets als costats de les calçades, o dels edificis i cases per mitjà de canonades de ceràmica o de plom, i les desguassaven als rius o camps propers. Algunes de les clavegueres construïdes pels romans encara resten en servei en ciutats com ara Tarragona o a Roma.



Pas de vianants, Pompeia.



Cloaca Maxima

3. EL FÒRUM, CENTRE DE LA CIUTAT

En la civilització romana, el fòrum era el tret definitori de la ciutat. El fòrum era una plaça pública: un gran espai a l'aire lliure, de forma generalment rectangular i envoltat de porxos. Era el centre de tota la vida de la ciutat, tant si era política, comercial, religiosa o de lleure. En un primer període, sota els porxos s'arregleraven les *tabernae* (botigues), mirant cap a l'interior de la plaça, i s'hi feia el mercat. Més endavant, però, es va tendir a reservar el fòrum per a les activitats considerades més nobles, les polítiques i religioses, tot orientant les *tabernae* cap a l'exterior o a situant-les en els carrers adjacents, i a fer el mercat en una plaça veïna. Sovint, es pretén allunyar del fòrum els comerços i a aplegar-los en *macella* (mercats tancats).

El fòrum era el punt de trobada dels ciutadans i el lloc on se celebraven les eleccions dels magistrats i on s'aixecaven alguns dels principals edificis de la ciutat. Hi havia el temple més important, la cúria o senat local -centre administratiu de la ciutat- i la basílica. A tot el voltant s'alçaven estàtues dedicades als emperadors o a personatges notables de la ciutat.



Reconstrucció del fòrum de Bàrcino

Reconstrucció d'una part del fòrum de Roma



4. ELS AQÜEDUCTES

Les cases no tenien aigua corrent, excepte les *domus*, però cada illa de cases solia disposar d'una font pública. A més, en qualsevol ciutat s'havien construït diverses termes i s'havien de regar els jardins públics i privats. Per tant, una ciutat romana necessitava un subministrament d'aigua molt abundant, regular i segur, que no garantien els sistemes tradicionals (pous, cisternes i fonts naturals).

L'aigua era desviada dels rius o de les fonts de les muntanyes a una canalització consistent en una galeria coberta amb el fons impermeabilitzat per un arrebossament de morter. L'aqüeducte baixava en pendent suau i progressiu, tot superant els obstacles naturals (muntanyes o valls) amb perforacions a la roca o amb grans construccions en fileres d'arcs sobreposades. Aquesta última és la imatge més difosa per l'espectacularitat de restes com l'aqüeducte de les Ferreres, a Tarragona, anomenat el Pont del Diable, el de Segovia o el Pont del Gard.

En arribar a la ciutat anava a parar a una torre d'aigua (*castellum aquae*), on l'aigua es filtrava d'impureses i des d'on es distribuïa en tres receptacles: un per a les fonts públiques, un altre per a les termes i un tercer per a les cases privades.



Aqüeducte de Segòvia.



Aqüeducte de les Ferreres o Pont del Diable.



Tram de *specus* de l'qüeducte de Los Bañales, Saragossa.



Tram de *specus* de l'qüeducte Punta Paloma, Cadis.

4. TOTES LES VIES DUEN A ROMA

A mesura que Roma anava conquerint nous territoris, els seus enginyers i soldats construïen una xarxa viària que va acabar unint totes les províncies de l'Imperi. L'objectiu primer va ser facilitar el trasllat de tropes en cas de guerres o sublevacions. Més endavant, un cop sotmès el territori, les vies van adquirir més un valor comercial i administratiu que no militar. Al nostre país, la calçada principal va ser la *uia Herculeia*, anomenada més tard *uia Augusta*, paral·lela a la costa. Aquesta va ser la primera que es va construir a la península Ibèrica, per comunicar Gades (Cadis), la ciutat aleshores més important, amb l'entrada a través dels Pirineus.

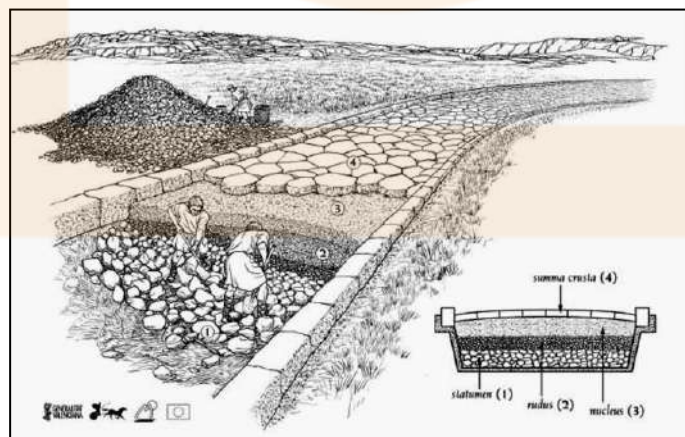


Traçat de la *via Herculeia*.

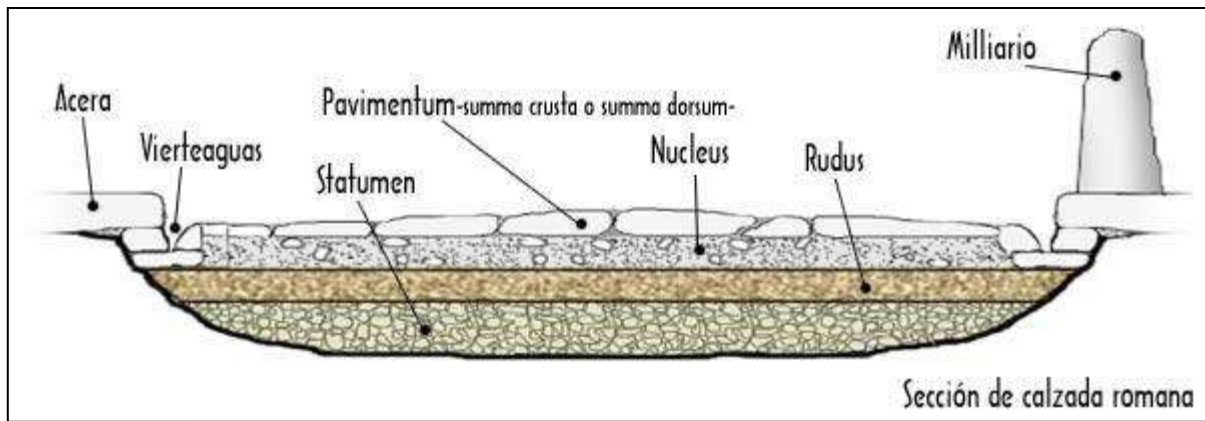


Xarxa viària de l'Imperi romà.

Les vies principals es feien amb una estructura molt sòlida. Es començava marcant-ne els marges amb dues fileres de pedres verticals, després buidaven la terra d'entremig i ho tornaven a omplir de diverses capes de pedres, grava, pedres triturades i, finalment, ho recobrien amb una superfície de lloses o còdols lleugerament convexa per evitar-hi els bassals. El traçat de les vies era projectat perquè s'adequés al terreny i per aconseguir l'itinerari més curt. Per això, seguien una línia recta sempre que es podia, utilitzant ponts per travessar barrancs o rius i estructures de fusta per salvar aiguamolls. Els ponts es construïen procurant estalviar material i per això solien tenir forma de falca, el mínim possible d'arcs i obertures addicionals.



Construcció d'una calçada romana.



Secció d'una via romana.

Al costat de les vies es situava cada mil passos (1.481'5 m.) un *miliarium* o mil·liari, una pedra cilíndrica que indicava la distància d'aquell punt respecte el principi o/i el final de la via, i el nom de l'autoritat que l'hagués construïda o restaurada. El punt de partida de les calçades imperials era un mil·liari cobert d'or aixecat al fòrum de Roma. Al llarg de les vies que sortien de les poblacions, es posaven les tombes, ja que estava prohibit enterrar els morts dins els nuclis habitats.

Les vies no eren gaire segures sinó que els viatgers eren sovint assaltats per bandits i, per tant, els caminants o els que anaven amb carro s'ajuntaven en grups, de vegades amb escorta armada. A causa dels perills i de la poca capacitat de càrrega i la lentitud dels vehicles terrestres (60 km/dia), els viatges i el comerç a llarga distància es feia, sempre que era possible, per mar o per riu.

S'han conservat molts trams de vies fins a l'actualitat. L'encert en la trajecte de les calçades romanes és confirmat pel fet que moltes vies de comunicació modernes (carreteres, ferrocarrils, autopistes) coincideixen amb el seu traçat.