**Ficha Formativa**

|  |  |
| --- | --- |
| **Título** | Historia y Desarrollo de las Carreteras Romanas |
| **Palabras clave** | Imperio romano, mapas itinerarios, carreteras consulares, red de carreteras romanas, historia bizantina |
| **Proporcionado por** | “***DEMOSTENE*** – Study Centre for the Promotion of Human Flourishing” |
| **Idioma** | **Español** |
| **Área** | *Por favor, seleccione una o más de las siguientes opciones:*  *Sección cultural X*  *Sección empresarial* |
| **Objetivos / metas / resultados de aprendizaje** | |
| En este módulo podrás conocer las principales rutas romanas europeas, su historia, desarrollo y su función durante el Imperio Romano. | |
| **Descripción** | |
| **Las carreteras romanas** eran infraestructuras físicas vitales para la conservación y evolución del estado romano, y se construyeron alrededor del año 300 antes de Cristo mediante la expansión y consolidación de la República romana y el Imperio Romano. Proporcionaron medios eficientes para el movimiento por tierra de los ejércitos, funcionarios, y civiles, el transporte terrestre de comunicaciones oficiales y de mercancías comerciales.  Estas infraestructuras eran esenciales para la conservación del imperio, permitiendo al ejército desplazarse rápidamente donde fuera necesario. Pero la finalidad militar no era la única que tenían. Eran estratégicas también para las actividades políticas, administrativas y comerciales.  A menudo estas carreteras iban directas hacia colinas empinadas, por lo que se construyeron pequeños puentes y túneles para asegurar que el camino pudiera cruzar ríos y atravesar montañas.  Las calzadas romanas constituyeron el sistema de carreteras más eficiente y duradero de la antigüedad, lo que permitió a la civilización romana entrar en contacto con los pueblos más diversos que poblaban el entonces mundo conocido. Ningún otro pueblo de aquel periodo histórico fue capaz de igualar su habilidad para elegir las vías, las técnicas de construcción y la organización de asistencia a los viajeros.  Las carreteras romanas eran en aquel entonces, las arterias del imperio. Conectaban comunidades, ciudades y provincias, y sin ellas los romanos probablemente no habrían podido conquistar y mantener sus inmensos territorios como hicieron durante tantos siglos. Además, tales eran las habilidades de ingeniería y topografía de los romanos que muchas de sus carreteras han proporcionado la base para cientos de rutas actuales por toda Europa y Oriente Medio. Muchas de las carreteras de Europa todavía usan el nombre romano original para ciertos tramos e incluso algunos puentes. | |
| **Contenidos organizados en 3 niveles** | |
| 1. **Nombre del módulo: Historia y Desarrollo de las carreteras romanas**     1. **Nombre de la unidad: Carreteras romanas: Evolución de la red y mapeo**       1. **Nombre de la sección: Diferentes Tipos de carreteras romanas**          1. **Contenidos:**   Las carreteras romanas variaban desde simple calzadas de troncos colocados en cruz hasta caminos pavimentados que usaban lechos profundos de escombros apisonados como capa subyacente para asegurar que se mantenían secos, de manera que el agua fluiría entre las piedras y los fragmentos de escombro, en lugar de convertirse en barro sobre suelos arcillosos. Según Ulpian, había tres tipos de carreteras:   1. Vías públicas, consulares, praetoriae o militares; 2. Vías vecinales, rústicas, comarcales, glareatae o agrarias; 3. Vías privadas.   Las vías públicas, comúnmente llamadas “consulares”, conectaban las ciudades más importantes. Estas calzadas las cruzaban las legiones romanas para trasladarse y los mensajeros del servicio postal del estado.  Junto a la red de vías públicas, había numerosas carreteras de interés regional: las vías vecinales o rústicas, que conectaban pequeños asentamientos o aldeas, unos con otros o con las calles principales, cuyo mantenimiento estaba a cargo de las administraciones, y finalmente, las vías privadas, de interés local y mantenidas por las comunidades o ciudadanos individuales que las usaban.  Mientras que las vías públicas por lo general, estaban pavimentadas, las carreteras secundarias podían o no estarlo, por ejemplo, con solo una capa de gravilla o piedras: en este caso se les llamaba “viae glareatae”. Después de las calzadas secundarias, venían las “viae terrenae” o carreteras de tierra, generalmente sin pavimentar.  **1.1.2 Nombre de la sección:** Principales carreteras romanas de Europa  **1.1.1.2 Contenidos:**  **Italia** – Carreteras principales:   * [Via Aemilia](https://en.wikipedia.org/wiki/Via_Aemilia), desde [Rimini (Ariminum)](https://en.wikipedia.org/wiki/Rimini) hasta Plasencia ([Placentia](https://en.wikipedia.org/wiki/Piacenza)); * [Via Appia](https://en.wikipedia.org/wiki/Via_Appia), desde Roma hasta [Apulia](https://en.wikipedia.org/wiki/Apulia); * [Via Aurelia](https://en.wikipedia.org/wiki/Via_Aurelia) desde Roma hasta Francia; * [Via Cassia](https://en.wikipedia.org/wiki/Via_Cassia), desde Roma hasta Toscana ([Tuscany](https://en.wikipedia.org/wiki/Tuscany)); * [Via Flaminia](https://en.wikipedia.org/wiki/Via_Flaminia), desde Roma hasta [Rimini (Ariminum)](https://en.wikipedia.org/wiki/Rimini); * [Via Raetia](https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Via_Raetia&action=edit&redlink=1), desde el norte de [Verona](https://en.wikipedia.org/wiki/Verona) y cruza el paso de Brenero ([Brenner Pass](https://en.wikipedia.org/wiki/Brenner_Pass)); * [Via Salaria](https://en.wikipedia.org/wiki/Via_Salaria), desde Roma hasta el mar Adriático ([Adriatic Sea](https://en.wikipedia.org/wiki/Adriatic_Sea), in the [Marches](https://en.wikipedia.org/wiki/Marches)); * Via Casilina, desde [Roma](https://en.wikipedia.org/wiki/Rome) hasta [Casilinum](https://en.wikipedia.org/wiki/Casilinum) ([Capua](https://en.wikipedia.org/wiki/Capua)), actualmente [Santa Maria Capua Vetere](https://en.wikipedia.org/wiki/Santa_Maria_Capua_Vetere); * Via Capua: conectaba Roma permanentemente con las "Civitas foederata Regium", el extremo final de la península italiana; * Via Nomentana: desde Roma hasta [Nomentum](https://en.wikipedia.org/wiki/Nomentum) (la actual [Mentana](https://en.wikipedia.org/wiki/Mentana)); * Via Postumia: era una antigua calzada romana del norte de italia, construida en el año 148 a. C. por el [*consul*](https://en.wikipedia.org/wiki/Consul) [Spurius Postumius Albinus Magnus](https://en.wikipedia.org/wiki/Spurius_Postumius_Albinus_Magnus). Se extendía desde la costa de [Genua](https://en.wikipedia.org/wiki/Genoa) a través de las montañas hasta [Dertona](https://en.wikipedia.org/wiki/Dertona), [Placentia](https://en.wikipedia.org/wiki/Piacenza) (the termination of the [Via Aemilia](https://en.wikipedia.org/wiki/Via_Aemilia)) y [Cremona](https://en.wikipedia.org/wiki/Cremona); * Via Latina: recorre 236.5 km desde Roma hasta el sur de Italia. La Via Latina data de alrededor del 334 a. C., lo que la convierte en una de las carreteras consulares más antiguas de Roma; * Via Prenestina: desde Roma hasta Palestrina; * Via Tiburtina: desde [hasta](https://en.wikipedia.org/wiki/Rome) [Tivoli](https://en.wikipedia.org/wiki/Tivoli,_Italy) (Latin, [Tibur](https://en.wikipedia.org/wiki/Tibur)) y continúa hasta [Pescara](https://en.wikipedia.org/wiki/Pescara) (Latin, [Aternum](https://en.wikipedia.org/wiki/Aternum)); * Via Traiana: fue construída por el emperador [Trajan](https://en.wikipedia.org/wiki/Trajan)o como una extensión de la [Via Appia](https://en.wikipedia.org/wiki/Via_Appia) desde [Beneventum](https://en.wikipedia.org/wiki/Benevento), hasta alcanzar [Brundisium](https://en.wikipedia.org/wiki/Brundisium) (Brindisi) por una ruta más corta (por ejemplo, via [Canusium](https://en.wikipedia.org/wiki/Canusium), [Butuntum](https://en.wikipedia.org/wiki/Bitonto) y [Barium](https://en.wikipedia.org/wiki/Bari) en lugar de via [Tarentum](https://en.wikipedia.org/wiki/Taranto)).   **Albania / Macedonia Norte / Grecia / Turquía**   * [Via Egnatia](https://en.wikipedia.org/wiki/Via_Egnatia) (146 a. C.) conecta Dürres en el mar Adriático ([Dyrrhachium](https://en.wikipedia.org/wiki/Durr%C3%ABs), on [Adriatic Sea](https://en.wikipedia.org/wiki/Adriatic_Sea)) con [Byzantium](https://en.wikipedia.org/wiki/Byzantium) (actualmente Estambul) via [Thessaloniki](https://en.wikipedia.org/wiki/Thessaloniki).   **Austria / Serbia / Bulgaria / Turquía**   * [Via Militaris](https://en.wikipedia.org/wiki/Via_Militaris) (Via Diagonalis, Via Singidunum), conecta Europa Central ([Middle Europe](https://en.wikipedia.org/wiki/Middle_Europe)) y  Bizancio ([Byzantium](https://en.wikipedia.org/wiki/Byzantium)); * Carretera [Romana en Cilicia](https://en.wikipedia.org/wiki/Roman_road_in_Cilicia) al sur de Turquía; * [Carretera romana de Ankara](https://en.wikipedia.org/wiki/Roman_Road_of_Ankara);   **Francia**  En Francia, las carreteras romanas se llaman coloquialmente *voie romaine*.   * [Via Agrippa](https://en.wikipedia.org/wiki/Via_Agrippa); * [Via Aquitania](https://en.wikipedia.org/wiki/Via_Aquitania), desde Narbona ([Narbonne](https://en.wikipedia.org/wiki/Narbonne)), donde conectaba con Via Domitia, con el Océano Atlántico a través de Toulouse y Burdeos; * [Via Domitia](https://en.wikipedia.org/wiki/Via_Domitia) (118 a. C.), desde Nimes ([Nîmes](https://en.wikipedia.org/wiki/N%C3%AEmes)) hasta los Pirineos ([Pyrenees](https://en.wikipedia.org/wiki/Pyrenees)), donde se une a la [Via Augusta](https://en.wikipedia.org/wiki/Via_Augusta) en [Col de Panissars](https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Col_de_Panissars&action=edit&redlink=1); * [Ruta romana (Nord)](https://en.wikipedia.org/wiki/Roman_road_(Nord)), que se extiende desde Dunkirk hasta Cassel en Nord Département.   **Germania Inferior (Alemania, Belgica, Holanda);**   * [Carretera romana desde Trier hasta Colonia (Cologne](https://en.wikipedia.org/wiki/Roman_road_from_Trier_to_Cologne)); * [Via Belgica](https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Via_Belgica&action=edit&redlink=1) (Boulogne-Cologne); * Lower [Limes Germanicus](https://en.wikipedia.org/wiki/Limes_Germanicus); * Interconexiones entre Lower [Limes Germanicus](https://en.wikipedia.org/wiki/Limes_Germanicus) y [Via Belgica](https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Via_Belgica&action=edit&redlink=1).   **Oriente Medio**   * [Via Maris](https://en.wikipedia.org/wiki/Via_Maris); * [Via Traiana Nova](https://en.wikipedia.org/wiki/Via_Traiana_Nova); * Calzada [Romana](https://en.wikipedia.org/wiki/Petra_Roman_Road) [Petra](https://en.wikipedia.org/wiki/Petra) (siglo I), [Jordan](https://en.wikipedia.org/wiki/Jordan)ia;   **Rumanía/ Bulgaria**   * Puente de [Trajano](https://en.wikipedia.org/wiki/Trajan%27s_bridge) y calzada de [Iron Gates](https://en.wikipedia.org/wiki/Iron_Gates). * Via Traiana: Porolissum Napoca Potaissa Apulum road. * Via Pontica: [Troesmis](https://en.wikipedia.org/wiki/Troesmis) [Piroboridava](https://en.wikipedia.org/wiki/Piroboridava) [Caput](https://en.wikipedia.org/wiki/Caput) [Stenarum](https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Stenarum&action=edit&redlink=1) [Apulum](https://en.wikipedia.org/wiki/Apulum_(castra)) [Partiscum](https://en.wikipedia.org/wiki/Szeged) [Lugio](https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Lugio&action=edit&redlink=1).   **España y Portugal**   * Via Asturica Burdigalam unía las cuidades de *Asturica Augusta* (actual [Astorga](https://en.wikipedia.org/wiki/Astorga,_Spain)) en [Gallaecia](https://en.wikipedia.org/wiki/Gallaecia) y *Burdigala* (actual [Bordeaux](https://en.wikipedia.org/wiki/Bordeaux)) en [Aquitania](https://en.wikipedia.org/wiki/Novempopulania). Es conocida por ser la entrada de Santigo, para la peregrinación religiosa el Camino de Santiago; * [Via Augusta](https://en.wikipedia.org/wiki/Via_Augusta), desde [Cádiz](https://en.wikipedia.org/wiki/C%C3%A1diz) hasta los Pirineos, donde se une con la [Via Domitia](https://en.wikipedia.org/wiki/Via_Domitia) en el [Coll de Panissars](https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Coll_de_Panissars&action=edit&redlink=1), cerca de [La Junquera](https://en.wikipedia.org/wiki/La_Jonquera). Pasa por Valencia, Tarragona y Barcelona; * [Camiño de Oro](https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Cami%C3%B1o_de_Oro&action=edit&redlink=1), finaliza en Ourense, capital de la provincial de Ourense, pasando junto al pueblo O Reboledo; * ‘Via De la Plata’, cruza España en vertical desde el norte de Astorga, capital de la región homónima hasta Sevilla, la capital de Andalucía y es la ruta española para las peregrinaciones a Santiago de Compostela; * ‘Via Caesaraugustana’, cruza España en diagonal desde Zaragoza en Aragón, hasta Mérida en Extremadura; * Via Baetica desde Bolonia hasta Córdoba; * Via Terraconecla desde Tarragona hasta Pamplona.   **Siria**   * Carretera que conecta Antioquía y Calcis ([Antioch](https://en.wikipedia.org/wiki/Antioch) and [Chalcis](https://en.wikipedia.org/wiki/Chalcis)); * [Strata Diocletiana](https://en.wikipedia.org/wiki/Strata_Diocletiana), a lo largo de [Limes Arabicus](https://en.wikipedia.org/wiki/Limes_Arabicus), pasa por Palmira y Damasco ([Palmyra](https://en.wikipedia.org/wiki/Palmyra) and [Damascus](https://en.wikipedia.org/wiki/Damascus)), por el sur hasta [Arabia](https://en.wikipedia.org/wiki/Arabia_(Roman_province)).   **Carreteras transalpinas**  Estas carreteras conectaban la Italia moderna y Alemania.   * [Via Claudia Augusta](https://en.wikipedia.org/wiki/Via_Claudia_Augusta) desde [Altinum](https://en.wikipedia.org/wiki/Altinum) (ahora [Quarto d'Altino](https://en.wikipedia.org/wiki/Quarto_d%27Altino)) hasta [Augsburg](https://en.wikipedia.org/wiki/Augsburg) via the [Reschen Pass](https://en.wikipedia.org/wiki/%C3%96tztal_Alps); * [Via Mala](https://en.wikipedia.org/wiki/Via_Mala) desde [Milán](https://en.wikipedia.org/wiki/Milan) hasta [Lindau](https://en.wikipedia.org/wiki/Lindau) a través del Paso de [San Bernardino.](https://en.wikipedia.org/wiki/San_Bernardino_Pass)   **Reino Unido**  El [High Street](https://en.wikipedia.org/wiki/High_Street_(Lake_District)), una caída en el [Lake District](https://en.wikipedia.org/wiki/Lake_District) inglés, que lleva el nombre de la aparente calzada romana que pasa por encima de la cima, la cual se dice que es la calzada romana más alta de Gran Bretaña. Su condición de calzada romana es problemática, ya que parece ser un camino hundido, mientras que los romanos construyeron sus carreteras sobre un terraplén ([agger](https://en.wikipedia.org/wiki/Agger_(ancient_Rome))).  [Carreteras romanas en Gran Bretaña (Britannia](https://en.wikipedia.org/wiki/Roman_roads_in_Britannia))   * [Akeman Street](https://en.wikipedia.org/wiki/Akeman_Street) * [Camlet Way](https://en.wikipedia.org/wiki/Camlet_Way) * [Dere Street](https://en.wikipedia.org/wiki/Dere_Street) * [Ermine Street](https://en.wikipedia.org/wiki/Ermine_Street) * [Fen Causeway](https://en.wikipedia.org/wiki/Fen_Causeway) * [Fosse Way](https://en.wikipedia.org/wiki/Fosse_Way) * [King Street](https://en.wikipedia.org/wiki/King_Street_(Roman_road)) * [London-West of England Roman Roads](https://en.wikipedia.org/wiki/London-West_of_England_Roman_Roads) * [Peddars Way](https://en.wikipedia.org/wiki/Peddars_Way) * [Pye Road](https://en.wikipedia.org/wiki/Pye_Road) * [Roman road de Silchester a Bath](https://en.wikipedia.org/wiki/Roman_road_from_Silchester_to_Bath) * [Stane Street (Chichester)](https://en.wikipedia.org/wiki/Stane_Street_(Chichester)) * [Stane Street (Colchester)](https://en.wikipedia.org/wiki/Stane_Street_(Colchester)) * [Stanegate](https://en.wikipedia.org/wiki/Stanegate) * [Via Devana](https://en.wikipedia.org/wiki/Via_Devana) * [Watling Street](https://en.wikipedia.org/wiki/Watling_Street)   Un caso especial. Via Francigena:  Via Francigena es el nombre común de una ruta de peregrinación medieval que va de Francia a Roma y continúa hasta Apulia, donde los peregrinos navegaban hacia Tierra Santa. Por lo general, se considera que tiene su punto de partida al otro lado del Canal de la Mancha, en la ciudad catedralicia de Canterbury. Como tal, la ruta pasa por Inglaterra, Francia, Suiza e Italia.  La ruta se conocía en Italia como la "Via Francigena" ("la carretera que viene de Francia") o la "Via Romea Francigena" ("la carretera a Roma que viene de Francia"). En la época medieval fue un importante camino y ruta de peregrinaje para quienes deseaban visitar la Santa Sede y las tumbas de los apóstoles Pedro y Pablo.   * 1. **Nombre de la unidad: Carreteras romanas durante los siglos: El papel de las Rutas romanas en la conexión de los centros culturales y económicos a lo largo de los siglos.**       1. **Nombre de la sección: La red carreteras contribuye a la economía y la cultura.**          1. **Contenidos:**   Desde la antigüedad hasta hoy, las infraestructuras de transporte a gran escala han dado forma a la conectividad y determinado la distribución de la actividad económica, no solo a nivel local, sino también entre varias regiones.  La conectividad puede tener consecuencias duraderas para las regiones conectadas, como la reducción de las fricciones de información y una mayor integración cultural. Sin embargo, todavía no hay suficiente información sobre los posibles orígenes de las diferencias sistemáticas en la conectividad del transporte bilateral y las fricciones de información entre las regiones (Flückiger et al., 2019).   * + 1. **Nombre de la sección: Cómo contribuyeron las carreteras romanas a la economía durante el Imperio Romano.**         1. **Contenidos:**   Las excavaciones en las regiones celtas muestran que, antes de la ocupación romana, la cantidad de productos romanos, como ánforas y otros productos de cerámica, es significativamente baja (Fitzpatrick, 1985, p. 310).  La integración en la red de transporte romana por todo el imperio dio como resultado un cambio sustancial en la diversidad y cantidad de los bienes intercambiados, no solo en las regiones centrales del Imperio, sino también en las regiones periféricas.  Una vez ocupados y conectados la red de transporte romana, los considerables excedente agrícolas de las antiguas regiones celtas y egipcias, contribuyeron de forma crucial a la seguridad alimenticia del Imperio Romano y su capital *(Erdkamp, 2013)*. Los tipos de cereales que eran insostenibles para cultivo en el norte, como el farro y la escanda, se importaban de las provincias sureñas *(Reddé, 2018, p. 147).*  Además, el acceso a la red romana de transporte también fomentó la especialización y el intercambio de diferentes productos manufacturados, como las ánforas, la cerámica, el cristal, las lámparas, y las estatuillas de bronce. Estos productos se producían en grandes cantidades en lugares de producción centralizados y se comercializaban a largas distancias *(Bowman and Wilson, 2009, p. 17).*  Aparte de estimular la interacción económica y el comercio interregional, la red romana de transporte aumentó la interacción interpersonal y por lo tanto, indujo la migración y la difusión tecnológica y cultural entre las regiones. Finalmente, esto podría haber llevado a la coevolución y asimilación de preferencias, valores y actitudes a largo plazo.   * + 1. **Nombre de la sección: Carreteras romanas durante el Bizancio**        1. **Contenidos:**   El Sistema de carreteras bizantino es la continuación natural del romano. Sin embargo, existen varios factores que debemos considerar.  En primer lugar, en la antigüedad, la mayoría de los caminos seguían rutas formada naturalmente, como valles o desfiladeros, y necesariamente pasaban por algunos puntos como cruces de ríos. Sin embargo, el tráfico y la importancia general de cada carretera fluctuaba dependiendo de los cambios territoriales, la demografía de la zona, el grado de seguridad, los desarrollos económicos y estratégicos, etc.  Por ejemplo, el llamado Camino de Peregrino, que conectaba Europa central con Palestina, pasando por Constantinopla, Nicea, Ankara, Tarso y Antioquía, era prácticamente inaccesible después del siglo V debido a la agitación de los Balcanes y volvió a utilizarse después de finales del siglo X, cuando apareció el nuevo movimiento de peregrinación. Del mismo modo, la Via Sebaste, carretera construida por Augusto (27 a.C.-14 d.C.) en el siglo VI a. C. para unir Pisidia con las provincias del sureste y suroeste, no fue nunca una ruta importante para los Bizantinos, aunque adquirió importancia tras la conquista selyúcida.  Sin embargo, ¿mantuvieron y ampliaron los bizantinos la red de carreteras romanas? En el reinado de Justiniano (527-565) fue la última vez que grandes obras transprovinciales se llevaron a cabo. A partir de ese momento, los bizantinos mantuvieron principalmente las carreteras ya existentes, en su mayoría para uso militar, pero no construyeron carreteras nuevas *(Tserkezis, 2019)*.   * + 1. **Nombre de la sección: Evolución de las carreteras romanas en Europa**         1. **Contenidos:**   Hay que admitir que, desde las carreteras romanas de piedra hasta las tradicionales carreteras asfaltadas del siglo XIX, se han registrado pocos avances *(Mouratidis, et al., 2014).* Hay algunas razones posibles para esto: en primer lugar, el hecho de que la gente estuviera en su mayoría organizada en ciudades estado, bastante autosuficientes, por lo que la necesidad de comercio y movilidad era limitada. Por otro lado, las carreteras en buen estado podrían traer enemigos para conquistar la ciudad.  Durante la Edad Media, la organización de la población en pequeños estados (feudalismo), así como las enfermedades potencialmente mortales, las calamidades y las guerras entre estados, no favorecían el desarrollo tecnológico de las carreteras. Además, la movilidad de la población se consideraba, en la mayoría de los casos, innecesaria y potencialmente dañina, por lo que las rutas ya existentes fueron abandonadas y desatendidas.  Un caso excepcional de desarrollo de la red de carreteras en Europa Occidental y del Este, bajo el reinado de Carlomagno, fue la Carretera Varangian (su parte principal era vía fluvial) que sirvió como ruta de comercio transnacional.  No fue hasta finales del siglo XVIII que las ideas innovadores de los ingenieros de carreteras Tresaguet, Telford and McAdam cambiaron el diseño y la práctica común en la construcción de carreteras.  Varios factores han cambiado el enfoque de analizar el efecto de la red de romana en el comercio durante la antigüedad a investigar su influencia en la estructura de la propiedad espacial actual.  En primer lugar, el comercio a través del país se procesa en gran medida dentro de empresas multinacionales, lo que muestra una relación cercana entre la intensidad del comercio bilateral y los vínculos comerciales.  En segundo lugar, el establecimiento de vínculos comerciales interregionales se facilita por medio de las redes que ayudan a superar las posibles fricciones de información. El comercio puede crear tales redes y de este modo, reducir estas fricciones.  En tercer lugar, el comercio en tierra romana sellada (Roman terra sigillata) puede verse como una medida de integración en un sentido más general. Las variaciones en la magnitud de los flujos de comercio pueden haber determinado las diferencias en la intensidad del intercambio cultural, lo que resultó en una reducción de las asimetrías de información y por tanto, en una variación en las decisiones de inversiones bilaterales. | |
| **Preguntas (n.3):** | |
| 1. ¿Por qué podemos describir la Via Francigena como un caso especial? 2. ¿Cuál es la diferencia entre *Via publicae* y *Via vicinale*? 3. ¿Qué tipo de ruta era la Varangian Road? | |
| **Glosario** | |
| 1. Legiones romanas: La legión romana era la unidad militar más grande de la armada romana. 2. Carretera empedrada: Carretera con una superficie dura y plana de piezas de piedra (pavimentada con piedras). 3. Carretera Bizantina: El Sistema de carreteras bizantino es la continuación natural del sistema romano. 4. Edad Media: En la historia de Europa, la Edad Media o Periodo Medieval duró desde el siglo V hasta el siglo XV. Comenzó con la caída del Imperio Romano Occidental y se unió con el Renacimiento y la Era del Descubrimiento. 5. Feudalismo: El feudalismo fue una combinación de costumbres legales, militares y culturales que floreció en la Europa Medieval entre los siglos IX y XV. En sentido general, puede definirse como un modo de estructurar la sociedad en torno a relaciones que derivaban de la posesión de tierras a cambio de un servicio o trabajo. | |
| **Bibliografía y otras referencias** | |
| * Von Hagen, Victor W. (1967), [*The Roads That Led to Rome*](https://archive.org/details/roadsthatledtoro00vonh)*,* The World Publishing Company, Cleveland and New York; * Roman Roads, <https://en.wikipedia.org/wiki/Roman_roads#Other_areas> * Roman Roads in Europe, <https://www.iter-romanum.eu/en> * The Beautiful Networks of Ancient Roman Roads, <https://www.atlasobscura.com/articles/the-beautiful-network-of-ancient-roman-roads>; * Roman Roads, Ancient History Encyclopedia, <https://www.ancient.eu/article/758/roman-roads/> * Roman Road System, <https://www.britannica.com/technology/Roman-road-system> * Bowman, Alan, and Wilson, Andrew. 2009. "Quantifying the Roman Economy: Integration, Growth, Decline". In Quantifying the Roman Economy: Methods and Problems, edited by Alan Bowman and Andrew I. Wilson, 3–86. Oxford: Oxford University Press * Erdkamp, Paul. 2013. "The Food Supply of the Capital." In The Cambridge Companion to Ancient Rome, edited by Paul Erdkamp, 262–264. Cambridge University Press * Fitzpatrick, Andrew. 1985. "The Distribution of Dressel 1 Amphorae in Northwest Europe". Oxford Journal of Archaeology 4 (3): 305–340 * Flückiger, Matthias & Hornung, Erik & Larch, Mario & Ludwig, Markus & Mees, Allard. 2019. "Roman Transport Network Connectivity and Economic Integration". CESifo Working Paper Series 7740, CESifo * Reddé, Michel. 2018. "The Impact of the German Frontier on the Economic Development of the Countryside of Roman Gaul". Journal of Roman Archaeology 31: 131–160 * Mouratidis, Anastasios & Kehagia, Fotini. 2014. "On the Track of Road Evolution". Journal of Infrastructure Development. 6. 1-15. 10.1177/0974930614543047 * Tserkezis, Eleftherios. 2019. "Did the Byzantine Empire still use Roman roads?" web source: <https://www.quora.com/Did-the-Byzantine-Empire-still-use-Roman-roads> | |
| **Material relacionado** |  |
| **PPT** |  |
| **Link de referencia** |  |