

Viajes por el antiguo Imperio romano

JORGE GARCÍA SÁNCHEZ



Colección: Historia Incógnita

Título: *Viajes por el antiguo Imperio romano*

Autor: © Jorge García Sánchez

Copyright de la presente edición: © 2023 Ediciones Nowtilus, S. L.

Camino de los Vinateros, 40, local 90, 28030 Madrid

www.nowtilus.com

Elaboración de textos: Santos Rodríguez

Realización de cubierta: ExGaudia, Asociación Cultural

Imagen de portada: La *Tabula Peutingeriana* (Tabla de Peutinger). Itinerario que muestra la red de carreteras del Imperio romano. Una de las copias se puede contemplar en la Biblioteca Nacional de Austria en Viena. El mapa original, del que solamente han sobrevivido copias, fue realizado a partir del siglo IV, ya que aparece Constantinopla que fue refundada en el año 328. Cubre Europa, partes de Asia (India) y África del Norte.

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra (www.conlicencia.com; 91 702 19 70 / 93 272 04 47).

ISBN edición impresa: 978-84-1305-377-6

Fecha de edición: julio 2023

Impreso en España

Imprime: Podiprint

Depósito legal: M-17301-2023

A mi abuela, por el viaje de una vida.

Índice

| | |
|--|----|
| Introducción: El mundo heredado por Roma | 13 |
| Capítulo 1. La vuelta al mundo en LXXX días. | |
| Los viajes por tierra | 35 |
| Las vías romanas, monumentos de una civilización | 35 |
| Cómo se construía una vía romana | 38 |
| Las legiones, constructoras de las vías | 44 |
| Todos los caminos conducen a Roma | 46 |
| Los miliarios, las señales de tráfico romanas | 53 |
| Los medios de transporte | 56 |
| Excesos y normas de tráfico | 63 |
| Los peligros de la carretera | 68 |
| Capítulo 2. Las estaciones de servicio y los hoteles de la antigüedad: <i>hospitia, mansiones, stabula, mutationes y tabernae</i> | 75 |
| El <i>cursus publicus</i> | 75 |

| | |
|---|-----|
| Los diplomas y el problema del fraude en el <i>cursus publicus</i> | 79 |
| <i>Mutationes, stabula y mansiones</i> | 81 |
| Los bares y las hospederías de la ciudad romana | 84 |
| Las «luces de neón» de los locales | 91 |
| Clientes y propietarios..... | 97 |
| <i>La copa</i> | 102 |
| Capítulo 3. Los mapas de la Ecúmene | 109 |
| De las tablillas cuneiformes a la cartografía helenística | 109 |
| Características de la cartografía romana republicana | 115 |
| Sabios griegos y oficiales romanos: | |
| los mapas de Julio César y de Marco Agripa | 119 |
| Los <i>itineraria adnotata</i> : el <i>Itinerario Antonino</i> | 126 |
| Los Vasos de Vicarello y otras evidencias epigráficas | 129 |
| Los <i>itineraria picta</i> y los mapas militares | 131 |
| La <i>Tabula Peutingeriana</i> | 133 |
| De papiros, pergaminos y mosaicos | 140 |
| Capítulo 4. La navegación y los navegantes del <i>mare nostrum</i> | 147 |
| <i>Mare apertum, mare clausum</i> | 147 |
| Los portulanos de la Antigüedad | 151 |
| Las rutas de navegación y los puertos de Roma | 154 |
| La flota <i>annonaria</i> de Egipto | 162 |
| Los navíos romanos | 167 |
| Capitanes intrépidos, pasajeros y tripulantes | 170 |
| Supersticiones y religiosidad entre los hombres de mar | 175 |
| «Todo el mundo es buen piloto cuando la mar está en calma | 181 |
| Los temibles burlones | 184 |
| Capítulo 5. Geógrafos, historiadores, soldados y periegetas: | |
| los viajes administrativos, de conquista y de exploración | 193 |
| Polibio y el descubrimiento griego de Occidente | 193 |
| Los viajes de Estrabón, geógrafo, historiador y filósofo estoico | 200 |
| La <i>periegesis</i> de Pausanias | 204 |
| Conquistas y exploraciones dentro y fuera de la ecúmene romana | 209 |

| | |
|--|-----|
| Petra y la <i>expeditio Arabica</i> de Elio Galo | 212 |
| El <i>Periplo del mar Eritreo</i> | 218 |
| Más allá de la tierra de los faraones: los romanos en Nubia | 223 |
| Pioneros en las Montañas de la Luna: el misterio de las fuentes del río Nilo | 229 |
| Rinocerontes y nómadas en la sabana africana: las expediciones militares y comerciales en el Sahara | 234 |
| Crónicas diplomáticas: los delegados imperiales y los gobernadores de provincia | 240 |
| El <i>Periplo del Ponto Euxino</i> | 246 |
| | |
| Capítulo 6. Tú a Egipto y yo a la Campania. Turismo aristocrático y veraneo hasta la caída del Imperio romano | 251 |
| Roma, «mundi faece repletam» | 251 |
| En torno a la sociología del turismo | 255 |
| Cocodrilos, mascotas sagradas, caníbales, sabios y jeroglíficos: el embrujo del país del Nilo | 259 |
| Las atracciones de Egipto I: Alejandría | 265 |
| Las atracciones de Egipto II: Menfis, Cocodrilópolis y Guiza | 269 |
| Las atracciones de Egipto III: estatuas parlantes y criptas sigilosas en la ruta de Homero | 273 |
| Vacaciones en el mar: las villas romanas de la Campania | 279 |
| <i>Locus amoenus</i> | 286 |
| Entre Sodoma y Gomorra, la antigua Bayas | 289 |
| | |
| Capítulo 7. Sabios, estudiantes y peregrinos | 295 |
| Atenas: auge y decadencia de una ciudad estudiantil | 295 |
| Sofistas, filósofos y <i>showmen</i> itinerantes | 303 |
| El mundo maravilloso de Apolonio de Tiana | 308 |
| En tierra de dioses: el Oráculo de Delfos | 311 |
| Juegos, fiestas y procesiones | 317 |
| El sueño reparador de Asclepio | 325 |
| Peregrinos cristianos en Tierra Santa | 331 |
| Ascetas, <i>xenodochia</i> y <i>ampullae</i> | 335 |
| | |
| Bibliografía | 343 |

Introducción

El mundo heredado por Roma

Un geógrafo griego universal, Estrabón de Amasia, que vivió el amanecer de la era marcada por el advenimiento del emperador Augusto, escribió una vez que, dondequiera que el hombre había descubierto los confines de la tierra, se encontraba el mar. Una introducción a un libro de viajes, independientemente del período de la Antigüedad abarcado, no puede eludir esta realidad. Si hablamos de comunicaciones, el siglo XIX consagró al altar del progreso el ferrocarril. El siglo XX trajo consigo la industria aeronáutica. Pero volviendo la vista atrás, el conocimiento del mundo, la percepción de los pobladores de hasta sus esquinas más recónditas, la guerra, el comercio, la circulación de ideas y de creencias se han llevado a cabo por los caminos del mar, y si nuestra referencia es la civilización clásica, esa vereda fue trazada por el Mediterráneo.

Las páginas de este volumen discuten, entre una miscelánea de argumentos, de qué manera y qué motivos incitaban a los romanos a arriesgar la piel alejándose de su patria; qué infraestructuras hoteleras existían entonces; los transportes al uso y las arterias terrestres y marítimas que tenían a su disposición, así como qué clase de mapas y de *Periplos* les informaban de las rutas a tomar. Pero para que los romanos reunieran las piezas fundamentales del rompecabezas geográfico de la ecúmene tuvieron que sucederse siglos de experimentación, en los que otros pueblos de emprendedores, apoyados en su curiosidad, en su codicia o en su potencia militar dibujaron con paciencia los contornos del orbe. La maestra de la noción latina del universo, al mismo tiempo que su antecesora histórica inmediata, fue desde luego la cultura griega, aunque a sus espaldas sedimentaban las experiencias de otras gentes pioneras. El motor que alimentaba sus expediciones lo constituía normalmente la obtención de materias primas. Cretenses –y después micénicos–, chipriotas y cananeos copaban el negocio del cobre y de las sustancias aromáticas en el Mediterráneo oriental de la Edad del Bronce, y Egipto constituía uno de sus ancladeros permanentes. En torno al año 1000 a. C., navegantes procedentes del Egeo y del Levante que perpetuaban las rutas abiertas por los marinos micénicos ya frecuentaban puertos del suroeste de la península ibérica, como el de Huelva. Después le llegaría el turno a las ciudades fenicias –Tiro, Biblos, Sidón...– de volcarse en el mercado internacional mediterráneo, dado que, rodeadas de los grandes imperios de Asiria y de Egipto, el mar conformaba su única alternativa, su salida natural. A partir del siglo x a. C., los mercaderes de las ciudades-estado fenicias, con un envidiable don de la ubicuidad, captaron recursos de regiones tan alejadas como Arabia y el Reino de Saba –inciensos, perfumes, piedras y metales preciosos, manufacturas exóticas– y las costas de nuestra Península. Mediante una red de colonias y de factorías, los nautas fenicios delimitaron a lo largo de un par de siglos sus áreas de influencia comercial en ambas orillas del Mediterráneo: Mozia en Sicilia, Cartago y Útica en

Túnez, Nora y Tharros en Cerdeña, desde el 800 a. C. Málaga, Almuñécar, Toscanos, Adra, etc. en el litoral meridional de España (Cádiz supuestamente se habría fundado a finales del siglo XII a. C., pero la arqueología lo desmiente), Lixus y Mogador en el Atlántico marroquí, atravesadas las Columnas de Hércules (el estrecho de Gibraltar), entonces de su paralelo tirio, Melkart. En la mentalidad de los griegos, con Homero a la cabeza, los fenicios pasaban por una turba de piratas sin honra y de secuestradores de muchachas, pero si se enrollaba a un hombre de mar competente había que buscarlo en un barco fenicio. Neco II (610-595 a. C.), faraón que tenía en mente grandes proyectos económicos con África y con la India —ordenó excavar un canal entre el Nilo y el mar Rojo para llevarlo adelante, aunque quedó inconcluso—, contó con una tripulación fenicia, en lugar de egipcia, a la hora de plantear la circunnavegación del continente negro. Los exploradores surcaron las aguas del mar Rojo, bordearon la costa africana, accedieron al Mediterráneo por las Columnas de Hércules y atracaron en Egipto, después de una travesía de tres años. El dato de que los marineros habían observado la posición del sol a su derecha, ya que navegaban por el hemisferio sur, otorga veracidad al relato, si bien a Heródoto, narrador de la aventura, le pareció un apunte fantástico que le restaba credibilidad.

A estas alturas habían hecho su aparición los auténticos colonizadores del Mediterráneo en la Antigüedad, los griegos, cuya expansión territorial abarcaba desde el mar Negro, Asia Menor y el país del Nilo hasta el noreste de España, donde en el 575 a. C. los focenses de otra colonia, Massalia (Marsella), instauraron el enclave de Emporion. La escasez de campos cultivables, las presiones, sean demográficas que político-sociales de las *polis*, el imperialismo persa y las oportunidades mercantiles impulsaron a las pentecónteras griegas a recorrer las pistas abiertas por los fenicios. En el siglo V a. C. los focos de población helena se percibían tan numerosos que Platón, en *Fedón*, ponía en boca de Sócrates la expresión de que los griegos habitaban alrededor de su mar,

el Mediterráneo, de manera similar a hormigas y ranas en torno a un estanque. Los ciudadanos de las *polis* reflexionarían acerca de la naturaleza del hombre, las leyes filosóficas y los fundamentos del saber, pero al desembarcar en playas potencialmente hostiles actuaron como grupos de conquistadores mortíferos que no vacilaron en emplear las armas con el fin de expulsar a los pobladores nativos y apoderarse de sus tierras fértiles. Así sucedió en la Magna Grecia, en el establecimiento de Cumas (740 a. C.) sobre un villorrio itálico del golfo de Nápoles, en Reggio (730 a. C.) y en Locri (finales del s. VIII a. C.), al combatir a los sículos que cientos de años atrás no habían emigrado a Sicilia, o en Tarento (706 a. C.), colonia espartana que tampoco se anduvo por las ramas al apartar a los yapigios asentados en el sitio donde surgiría la ciudad. En el siglo V a. C., tarentinos y yapigios proseguían sus enfrentamientos. Como había escrito Platón, demasiadas ranas se agolpaban al borde de la charca mediterránea, así que los conflictos no tardaron en explotar entre los colonos griegos y los vecinos que albergaban idénticas aspiraciones expansionistas a las suyas. A principios del siglo VI Tiro fue apresada por los babilonios y en el 538 a. C. cayó ante la pujanza persa. Su antigua colonia, Cartago, se convirtió de pronto en la heredera de los protectorados púnicos de Occidente y reclamó su papel de potencia emergente. Sólo un año después, en el 537, se alió con los etruscos contra el enemigo común, los focenses, que asimismo arrojados por los persas de su patria, se instalaban ahora en masa en sus colonias del oeste, entre ellas Alalia (Córcega). Este súbito incremento de pobladores griegos amenazaba directamente los intereses etruscos y cartagineses en Córcega, Cerdeña y Sicilia, lo que desencadenó la contienda de las flotas en la batalla de Alalia. Su resultado, incierto para ambas armadas, frenó sin embargo la libertad de comercio de la que habían disfrutado hasta entonces los griegos, dando paso a un largo período de hegemonía cartaginesa en este margen del mundo.

Las proezas de colonos y exploradores aceleraron el crepúsculo de la época en que los dioses y los héroes poseían la

prerrogativa de adentrarse en los espacios geográficos ignotos. Sólo un Jasón, capitaneando una embarcación tallada con el auxilio de la propia Atenea, podría cumplir con la misión de desvalijar a un rey de la piel mágica de un carnero en la Cólquide (hoy Georgia), una región casi legendaria a orillas del mar Negro. Quién sino un semidiós como Heracles/Hércules sería capaz de franquearle al Mediterráneo un desagüe hacia el océano, separando la cordillera que fusionaba África con Europa, hazaña acentuada por el héroe mediante la erección de una pareja de columnas, una en la cima del monte de Abyla y la otra sobre el monte Calpe. Ningún marino, salvo Ulises, sobreviviría a cíclopes, lestrigones y sirenas, al amor de deidades y ninfas ardientes, a la cólera de Poseidón, y aún le quedarían fuerzas para asesinar a decenas de pretendientes ansiosos por usurpar tanto su trono como su lecho matrimonial. Y sin embargo, por mucho que el poeta Hesíodo advirtiese del tormento de perecer asaltado en medio del oleaje, los griegos dotaron de corporeidad a la geografía mítica acometiendo la colonización del Ponto Euxino (el mar Negro), afrontando tormentas, corrientes engañosas, bestias desconocidas –las ballenas son un ejemplo– e indígenas belicosos armándose con el coraje de Ulises, y atravesando las Columnas de Hércules: primero de manera casual, como nos informa Heródoto al relatar el incidente del navegante Colaio de Samos, al que los vientos desviaron hasta el fabuloso reino de Tartessos y sus riquezas de plata; luego de manera intencionada, atreviéndose con la singladura atlántica.

Así, la colonización y las iniciativas comerciales fenicias y helenas, unidas al imperialismo persa y cartaginés, aportaron una primitiva definición del esquema de los tres continentes contemplados por los antiguos, de los ríos que desembocaban en el mar interior y, en algunos casos, de las gentes que vivían en las riberas de esos cursos fluviales, vías interesantes para la penetración mercantil. La dinastía aqueménida aportó su granito de arena a las exploraciones que desvelaban los misterios de la esfera terrestre, aunque sólo fuera en su vano intento de dominar el orbe. Bajo el reinado de Darío I, hacia



En las casas nobiliarias romanas no faltaba la decoración relativa a obras teatrales y poemas épicos como la *Iliada* y la *Odisea*. *Ataque de los lestrigones a Ulises y sus compañeros*, (s. I a. C.) Museos Vaticanos, Roma.



El canto XII de la *Odisea* relata cómo la tripulación de Ulises lo ató al mástil de la nave a fin de no sucumbir al canto de las sirenas, mientras que los marineros taparon sus oídos con tapones de cera. *Ulises resistiéndose al canto de las sirenas* (s. III d. C.). Museo Nacional del Bardo, Túnez.

el 510 a. C., urgía perentoriamente adentrarse en las comarcas asiáticas con las que lindaba el Imperio persa, esto es, con la India, por razones estratégicas y económicas. En ese año se enviaron unos navíos al mando de un griego, Escílax de Carianda, a explorar el río Indo hasta su desembocadura, y dar cuenta de ello. El capitán jonio partió de Afganistán, alcanzó la cuenca del Indo, descendió por él hacia el océano Índico, rodeó la península arábiga y, tras dos años y medio de ausencia, reapareció en la actual zona del Canal de Suez. Con la información recopilada por Escílax invadió el Valle del Indo y sometió a varios de sus pueblos, aunque los persas jamás consolidaron su autoridad en este área. El hijo sucesor de Darío, Jerjes I (486-465 a. C.), puso en marcha otra iniciativa, esta de investigación del continente africano, y con escasos resultados. Le encomendó a un aristócrata disoluto, Sataspes —la misión se le impuso a modo de expiación por la violación de una doncella—, la circunnavegación de Libia, nombre que recibía África, en el sentido contrario al escogido por los fenicios al servicio de Neco II, es decir, levando anclas desde Egipto y poniendo velas hacia el oeste. Sataspes fracasó en su viaje, pero de regreso a la Corte del Rey de Reyes refirió haberse topado con pigmeos cubiertos de hojas de palma, así que quizá sus barcos tocaron en algún punto del África occidental. Mejor situada para atreverse a plantear esta travesía, y favorecida por una tradición y destreza marítima con siglos de antigüedad, se encontraba Cartago. En el siglo v a. C., de creer a las fuentes textuales, sus capitanes sobrepasaban en sus cabotajes límites hasta entonces no traspasados, con la idea en mente de poblar nuevos países y de situarse en posiciones mercantiles ventajosas, monopolizando la explotación y el intercambio de ciertas materias primas, impulsos no demasiado alejados de los que condujeron a la República cartaginesa a invadir las zonas mineras de la península ibérica transcurridos doscientos años, en el 237 a. C. Con esta determinación, sin embargo, los mares se iban ensanchando y la tierra perfilándose. Un marino, Himilcón, costeó durante cuatro meses la fachada atlántica de Europa con destino

a Gran Bretaña e Irlanda, las célebres islas Casitérides donde fructificaba el estaño y, por ende, la oportunidad de poner a Cartago a la cabeza en la producción del bronce (Piteas de Massalia, en el s. iv a. C., sobrepasaría estas regiones en su ruta hacia el Báltico). Contemporáneamente a Himilcón, y quién sabe si también al persa Sataspes, un cabecilla cartaginés, Hanón, lideró una misión de colonización compuesta por treinta mil hombres y mujeres –una cifra claramente exagerada– a bordo de sesenta pentecónteras, la cual planeaba fundar enclaves a lo largo del litoral africano desde las Columnas de Hércules. Esto se describe en el *Periplo de Hanón*, en teoría, un informe del viaje vertido al griego a partir de una inscripción púnica que el propio Hanón depositó en el santuario de Baal Moloch, en Cartago. La imaginación griega, por lo tanto, corre a raudales en sus líneas y cuestiona la veracidad del conjunto de la narración, aunque no faltan autores que defienden que el periplo se basa en noticias fehacientes, y que los cartagineses ganaron las playas de Sierra Leona o de Camerún. En la obra se lee del establecimiento de hasta seis colonias, además de un templo a Yam, el Poseidón del panteón olímpico. Y a partir de aquí el imaginario líbico de los antiguos, acaso no excesivamente diferente del de la literatura y de la cinematografía modernas de safaris, colorea de exotismo la aventura: poblados de cabañas, montañas infinitas, elefantes, ríos infectados de cocodrilos y de hipopótamos, hogueras ardiendo en la noche acompañadas del estruendo de los tambores, etíopes, trogloditas veloces como caballos y embarques apresurados perseguidos por gentes salvajes pisándoles los talones... Los expedicionarios incluso se toparon con una tribu de especímenes de cuerpos muy velludos (¡gorilas!), en la que capturaron a tres hembras que se resistían a mordiscos y arañazos, así que los exploradores las despellejaron y su pelaje constituyó parte del botín entregado después en Cartago.

Quienes vivieron los años comprendidos entre el 334 y 323 a. C. asistieron a unos acontecimientos de tal magnitud que a nadie se le pudo escapar que el mundo no volvería a ser

el mismo que dejó a sus espaldas Alejandro Magno al traspasar el Helesponto, camino de Asia Menor. En poco más de una década un Imperio se vino abajo, un soberano macedónico aún imberbe conquistó un Oriente de quimeras, y una civilización mixta, de griegos y bárbaros, germinó de las cenizas de la guerra. De no haber fallecido a tan temprana edad, el genio de Alejandro, que había conseguido dirigir un ejército hasta la India, lo habría inspirado a emular a Dionisio y someter Arabia, a cubrirse con la piel del león de Nemea y repetir las gestas de Heracles en Libia y en la península ibérica. Un indicio revelador de que no fue un caudillo al uso se desprende de que se dispuso a llevar a cabo las pesquisas que respondieran a las incógnitas que desde siempre habían asaltado a sus compatriotas. Su tropa se integraba de infantería pesada, de caballería, de arqueros, de escaramuzadores y mercenarios, pero asimismo de científicos de múltiples disciplinas con dotes de observación de su entorno. Un Imperio multiétnico e inabarcable como el persa no valía sólo con subyugarlo, sino que se necesitaba recabar información etnográfica y geográfica de cada satrapía si se aspiraba a regirlo. También de sus fronteras, pues al este de la cadena del Hindu Kush (confundida con el Cáucaso), la distancia a la que se encontraba el mar, y los países que llenaban dicho espacio, jamás se habían clarificado.

Así, la geografía entró en la agenda de los intereses de Estado de la monarquía macedónica, la cual desarrolló una estrategia científica consciente de su derivación política. En plena campaña, Alejandro envió a un almirante cretense, Nearco, a explorar el río Indo y a navegar por nuestro Índico hasta el golfo Pérsico, desde el cual enfiló por la desembocadura del Éufrates. Uno de sus tripulantes, Andróstenes de Tasos, reconoció a su vez las costas arábigas hasta la isla de Tilos, lo que hoy llamamos Bahrein, y el capitán Onesícrito asumió la complicada tarea de bordear el subcontinente indio con una dotación de ciento cincuenta navíos, circuito en el que anotó con detalle cada ensenada, cada fondeadero y punto de abastecimiento útil para una flota. Todavía, estos

hombres de acción no resolvían si la India se prolongaba hasta el continente libio, ni siquiera si el Nilo y el Indo eran uno sólo o dos ríos, intrigados porque el rey de la fauna nilótica, el cocodrilo, apareciese igualmente en el reguero asiático. Al norte, Heraclides recibió la comisión de desmentir si el mar Caspio era un golfo del océano exterior, como se pensaba, o una masa de agua interior, y de averiguar por dónde conectaba con el mar Negro, otra creencia asentada desde el pasado; el misterio perduró cuatro décadas más, cuando se solventó con una expedición patrocinada por uno de los generales de Alejandro elevado a la realeza, Seleuco.

La comprensión de la ecúmene, y en general concerniente a nuestro planeta, dio pasos de gigante en época helenística, hecho del que daremos cuenta en el capítulo alusivo a los mapas. No obstante, el peso de las autoridades tradicionales todavía se sentía en la visión de la geografía que la cultura romana recibió de la griega. A partir de los poemas homéricos, en particular de la *Odisea*, el mundo se concebía como una enorme isla rodeada de principio a fin por el líquido elemento, el océano, un mar circular en el que tenía su origen cualquier otro piélago, fuente de agua y río que recorriera tierra sólida. Esta, en opinión de algunos pensadores, flotaba sobre ese lecho acuático. A Homero le contradecían muy pocos, porque al fin y al cabo se le reverenciaba como al padre de cada rama de las ciencias, pero no por eso le faltaron detractores. En el siglo v a. C. Heródoto escribió su *Historia*, en la que no ocultaba que su propósito estribaba en preservar la memoria del pasado consignando los logros de los griegos y de los asiáticos, así como mostrar cuál fue el desencadenante del conflicto entre ambas razas. Un trabajo así no se componía parado en su Halicarnaso natal: Heródoto viajó incansablemente, registrando lo que tuvieran que contarle las gentes del Ponto Euxino, de Siria, de Levante y de Egipto, a la manera de un auténtico reportero de investigación. Por eso reunió una información geográfica inestimable y se armó de argumentos de crítica. El historiador heleno negó la insularidad terrestre; tampoco creyó que su trazado exhibiese

una circularidad perfecta, como delineada a compás, ni que el océano la rodease por completo. Admitía la existencia del mar al este (el mar Índico) y al sur, en Libia, puesto que los fenicios a sueldo de Neco II lo habían demostrado circunnavegado lo que nosotros denominamos África. En occidente, de los límites de su mundo aseveraba no tener formada una opinión a ciencia cierta, a causa de que no había conversado con ningún testigo ocular de que allí se localizase un mar. Los cartagineses habían cercenado cualquier intentona griega de penetrar por esas rutas tras la victoria de Alalia, de ahí que al oeste y al norte, entonces, su mapa mostrase un vacío.

Los geógrafos de época romana (no diremos romanos, dado que la patria de casi todos fue la Hélade o Asia Menor) tampoco se sacudieron los convencionalismos de Homero. Estrabón, Pomponio Mela (un científico natural de Algeciras que vivió en el s. I d. C.) y el militar e historiador Lucio Flavio Arriano en el s. II d. C. se solidarizaron con la teoría del océano circundante, el Mar Exterior o Gran Mar según la designación del último. Quienes habían regresado de la navegación en círculo, razonaba Estrabón, habían virado a casa por falta de medios técnicos, no porque se les hubiese interpuesto ningún continente. Un poeta del siglo IV, Rufo Festo Avieno, añadió que en el Atlántico, si se ponía proa hacia el occidente, se tropezaba con un gigantesco abismo que no se sabía a dónde dirigía, pero que, eso sí, lo moraba una muchedumbre de bestias marinas. Fenicios y cartagineses, Himilcón entre ellos, habían propagado rumores de que estos monstruos plagaban esas aguas con el fin de proteger su monopolio mercantil, con tanto éxito que los marineros aún refrendaban esta cantinela milenaria en las tabernas portuarias durante la Edad Moderna. Admitido que al orbe lo ceñía una franja oceánica, la división de los continentes se fijó en tres, que recibían nombres femeninos: Europa, por la princesa fenicia raptada por Zeus transfigurado en toro; Asia, epónimo que derivaba de la madre de Prometeo (si bien los hititas ya empleaban el topónimo *Assuwa* para referirse a zonas concretas de Anatolia), y Libia, una ninfa local, nieta de la sacerdotisa



Heródoto concibió la tierra dividida en tres continentes, pero no rodeada completamente de un océano o mar exterior, al contrario que Homero.



Mapa que representa *El mundo según Heródoto* (h. 450 a. C.).

Io, con la que el mencionado Zeus también había mantenido amoríos. Los ríos Tanáis (Don) y Nilo determinaban los términos de cada continente, a pesar de que algunas voces objetaban que Europa y África constituían uno solo, postulando así únicamente la presencia de dos. Las compartimentaciones no se detenían aquí: de la zona septentrional a la meridional los romanos entendían que la tierra se fraccionaba en dos áreas gélidas, dos templadas y una cálida, tan ardiente esta, como frías las primeras, que la vida humana se focalizaba exclusivamente en las de clima moderado, la ecúmene clásica. La civilización romana se desarrollaba en este inmenso marco templado, con el *mare nostrum* actuando de su eje vertebrador. Aun así, no se conocía en su completa extensión, y se estaba al corriente de que numerosos pueblos daban la espalda al ejercicio civilizador de Roma; pero seguramente contaban poco a efectos cualitativos, porque su cercanía a las fajas glaciales y a la tórrida los mantenía en unas condiciones vitales de intensa dureza, impidiendo que superasen el estado de salvajismo. No así el ámbito de influencia latina, sobre la cual los investigadores tardíos, del siglo V d. C., se jactaban de vislumbrar con precisión estadística los elementos de su geografía física y humana. De hecho, un profesor romano, Julio Honorio, calculaba que el orbe se componía de 28 mares, 74 islas, 35 cordilleras, 70 provincias, 264 ciudades, 52 ríos y 129 pueblos. Ni un accidente geomorfológico o construcción del hombre más, ni uno menos.

Griegos y romanos resolvieron pronto las incertidumbres que atañían al oeste del Mediterráneo, pero Oriente permaneció envuelto en las brumas del misterio a lo largo de centurias. Ni siquiera los escritores serios desmentían que en la India habitaban individuos con cabeza canina que ladraban en lugar de hablar, o que en los desiertos del subcontinente una raza de hormigas gigantes resguardaba las minas de oro situadas allí. Las pocas certezas que se tenían provenían de los viajes comerciales y se restringían a las franjas costeras. En el siglo I d. C., el *Periplo del mar Eritreo*, obra de uno de esos mercaderes griegos que se aventuraban por el



En el Renacimiento se popularizó la reconstrucción del mapa de Claudio Ptolomeo, y muchos navegantes se apoyaron en él a la hora de emprender sus expediciones geográficas, entre ellos Cristóbal Colón. *Mapamundi de Ptolomeo*, según Donnuns Nicolaus Germanus, (s. xv).
Biblioteca Nacional de Polonia.

mar Índico, citaba el territorio de Dorada, que se supone Birmania (y que, por mucho que nos guste este nombre, el oficial es Myanmar), la península malaya o la isla de Sumatra, lo que en el siglo siguiente el geógrafo Ptolomeo calificaría como Quersoneso de Oro.

Hacia el interior, la experiencia práctica de esos países, con el tiempo, hubo de ir progresivamente creciendo, pero quienes protagonizaron dicha penetración fueron comerciantes, soldados, artesanos ambulantes y artistas de variedades, no sabios que se documentaban para sus investigaciones enciclopédicas. En consecuencia, los escritos romanos se manifestaron parciales a este respecto, pero no así la literatura tamil

(etnia y espacio territorial del sureste de la India, foco de los contactos con Roma), y en general en sánscrito, que alude a menudo a los yavanas, los sujetos procedentes de occidente, romanos y griegos, que si apuntamos hacia los profesionales de las operaciones mercantiles, solían ser los helenos asentados en Alejandría. Los indios se forjaron una percepción plural de los yavanas. Por un lado, trataban con los apenas citados comerciantes, que recalaban en sus puertos transportando monedas de oro y de plata, vasos cerámicos, lucernas de bronce y de terracota para iluminar palacios y templos, caballos y vino. Nan Maran, rey Pandya, se hacía escanciar el vino romano en copas áureas, de factura también occidental, por bellas sirvientas, según cantan los poemas. Y Nedum Cheral Adan, un monarca de la dinastía Chera (siempre sin salir de la región tamil), capturó uno de esos barcos grandiosos de los yavanas que tanto asombraban a los nativos, quizá por transgredir alguna ley, y vertió manteca fundida sobre las cabezas de los marineros como escarmiento. Por su parte, y entre una larga lista de productos y bienes (cosméticos, gemas, cristales, ungüentos, inciensos, etc.), lo que los romanos amaban de la India eran las especias, en esencia la pimienta, que en el idioma local acabó por bautizarse *yavanapriya*, la pasión de los yavanas.

Los romanos asimismo destacaron como arquitectos, ingenieros y artesanos de lujo en las ciudades indias. Mavan Killi, soberano de otra dinastía tamil, la Chola, conquistó la capital Chera de Vanci Karur, en la que ordenó construir un pabellón ornamentado con profusión por parte de escultores indígenas y romanos, estos últimos reputados como los mejores expertos (también esculpían imágenes colosales de los *bhuta*, los espíritus de los difuntos, concepto que identificarían con su propia costumbre de retratar escultóricamente a los antepasados). En la alta sociedad, aristócratas y princesas apreciaban en grado sumo guardar sus alhajas y adornos de perlas, diamantes y corales en cofres fabricados por los artesanos romanos, algunos de ellos elaborados en cristal, y los monarcas conducían carros confeccionados con marfil, oro



Esta fotografía de las excavaciones de Bharhut fue tomada por Joseph Beglar en 1874. La pieza original se conserva en el Museo Indio de Calcuta.
Guerrero javana en un pilar de Bharhut (100-80 a. C.).
Madhya Pradesh, India.

y piedras preciosas diseñados por aquellos. En determinadas cortes se puso incluso de moda el comunicarse en latín a fin de engañar a los oídos indiscretos. Por supuesto, la ferocidad de los yavanas se hizo legendaria entre los reyezuelos nativos, que no perdieron la oportunidad de contratar como guardias de corps a los mercenarios que iban y venían por las rutas marítimas asiáticas, protegiendo a las flotas mercantes. Los Pandyas situaron en los accesos fortificados de Madurai, su capital, a soldados yavana fuertemente armados, e ingenieros militares romanos surtían de maquinaria bélica a los ejércitos indios, y nutrían de defensas avanzadas a sus ciudades: ya sólo los calderos para derramar metal al rojo vivo encima del enemigo, adornados con exquisitas labras de osos, monos, serpientes y cuadrigas, hicieron las delicias de sus empleadores. A partir de esta selección de noticias textuales, se intuye que el carácter emprendedor de los romanos, al igual que el alcance de sus viajes, resultó inversamente proporcional a sus conocimientos fidedignos de la realidad geográfica de su mundo. Las fuentes indias anotaron que fundaron sus propias colonias, las *Yavanap padi* o *Yavanar irukkai*; pero en las metrópolis latinas, o en las provincias helenísticas, un puñado de eruditos se rompía la cabeza para reflejar finalmente sobre el papiro las fábulas cimentadas de antaño, la descripción de sus paquidermos, o la existencia de dragones y de esfinges, a falta de datos fiables. Los viajeros yavanas sin embargo mantuvieron contactos de primera mano, vivieron y trabajaron en un Oriente nada fantástico, sumido en guerras y oprimido por déspotas similares a los de la ecúmene grecorromana.

El *Periplo del mar Eritreo* señalaba asimismo poblaciones en el interior de Asia de trascendencia por su conexión con la comercialización del hilo y el paño sérico, es decir, la seda china. El peso de las relaciones entre Roma y China no puede compararse en magnitud ni en envergadura con las explicadas para la India, principalmente porque los partos coartaron cualquier tipo de expectativa económica que el Imperio hubiese concebido hacia el lejano Oriente, relegándolo de la

Ruta de la Seda. Los intelectuales romanos apenas poseían información de regiones tan aisladas del Mediterráneo. De los «seres», la denominación latina para los chinos, se decía que eran longevos, que su esperanza de vida alcanzaba al menos los doscientos años; que era un pueblo amante de la justicia y hacendoso; que su cabello era pelirrojo, sus ojos azules y su altura mayor de lo normal, retrato popularizado por Plinio el Viejo y cuya lectura nos mueve a madurar que jamás se cruzó con un chino. La única peculiaridad que les había abierto las puertas de la historia de Roma consistía en la pasión de la nobleza por vestirse con los tejidos de seda que confeccionaban. Pero de esta se creyó que germinaba en los árboles hasta que en el siglo II d. C. un notable viajero griego, Pausanias, aclaró que los insectos producían esta fibra natural. En estas fechas, alrededor del 166 d. C., un grupo de comerciantes romanos se presentó ante el emperador Huan-ti's declarándose embajadores de Marco Aurelio (recogido en los anales chinos como Antun, rey de los Ta-ts'in, «Antonino, rey de los romanos») y portando consigo presentes, marfiles de elefante, cuernos de rinoceronte y caparazones de tortuga. La Corte imperial se extrañó de la ausencia de joyas y de metales preciosos en estos regalos diplomáticos, por lo que conjeturaron que el emperador de esas tierras del oeste no debía de ser muy poderoso. Los historiadores interpretan que obsequios tan impropios de una legación oficial sólo pueden significar que esos socios comerciales actuaron por su cuenta y riesgo, emprendiendo una tentativa pionera que seguramente buscaba acaparar los derechos de exportación –como diríamos hoy– de la seda china.

Por su parte, los seres tampoco fueron conscientes del todo de la entidad que ostentaba Roma en el Mediterráneo. Además de Ta-ts'in, a la ciudad del Tíber le daban el nombre de Li-jien, una transcripción abreviada del idioma griego que significaba 'Alejandría'. Así que ni siquiera diferenciaban Roma de Alejandría, lo cual no resulta paradójico, pues del puerto egipcio partían las expediciones que se acercaban a las esquinas orientales del mundo. En relación con esto, un

enigma de la Antigüedad aún no explicado de manera convincente reside en que en el 5 d. C., un registro de las urbes y aldeas de China recogiera un centro llamado Li-jien, poblado por extranjeros. En ese momento aparece inscrito por primera vez en una provincia del noreste, y con el tiempo cambió su toponímico por el de Jie-lu, o la ciudad de «los librados del cautiverio». Comprobado que los romanos instauraron colonias en el sureste de la India, y por extraordinario que parezca, no se ha descartado la posibilidad de que en el siglo I d. C. un grupo de colonos mediterráneos instalara su residencia en el centro de China. El problema estriba en acertar con una elucidación medianamente lógica. Un sinólogo norteamericano, Homer H. Dubs, corrió a las fuentes antiguas en su ayuda. Y en Plinio el Viejo leyó que en el ominoso descalabro de las legiones de Craso en la batalla de Carras (53 a. C.), cayeron prisioneros diez mil romanos que los partos trasladaron a la Margiana, en el actual Turkmenistán, enrolados con la misión de proteger su demarcación más oriental. Cruzando este fragmento con las crónicas chinas, descubrió que unos veinte años después, en los enfrentamientos del Imperio —chino— con los señores de la guerra centroasiáticos, los hunos, un bando empleaba a ciento cuarenta y cinco mercenarios forasteros, que combatían usando la formación de batalla de los infantes romanos en testudo (o tortuga), además de sembrar de estacadas sus campamentos. Las tropas imperiales chinas se impusieron en estas refriegas, y no sólo respetaron las vidas de estos valientes enemigos, sino que los enrolaron en sus filas. A Dubs le cuadró el relato, y dedujo que esos soldados a sueldo componían los restos de las legiones de Craso, o acaso sus descendientes, que por azares del destino, habían terminado enfrascados en las rivalidades de los reinos de Oriente. La Li-jien china, y subsiguiente ciudad de los «librados del cautiverio», se convirtió en su nuevo hogar. Tanto es así que cuando Roma acordó la paz con los partos en el 20 a. C. no se halló ninguna pista de ellos. Los modernos habitantes, orgullosos de sus supuestos ancestros, se aferran a esta hipótesis, que apoyan en

sus rasgos caucásicos, sus ojos claros, y su cabello rubicundo. Las pruebas de ADN que se llevaron a cabo en unos cuantos de ellos en la primera década de siglo confirmaron que genéticamente compartían características con los pueblos indoeuropeos, pero la Ruta de la Seda personificó el viaje sin retorno de tantos occidentales, así como la amalgama de tantas etnias, sangres y culturas, que la memoria de los legionarios que sobrevivieron a Carras poco a poco se desvanece de su biología. La arqueología clásica en Asia, no obstante, no deja de inflamar nuestra imaginación, ya que tanto monedas acuñadas por Antonino Pío y por Marco Aurelio, como bustos de estilo romano, han sido desenterrados en el delta del Mekong, en el sur de Vietnam.

Capítulo 1

La vuelta al mundo en LXXX días.

Los viajes por tierra

LAS VÍAS ROMANAS, MONUMENTOS DE UNA CIVILIZACIÓN

Salvo por la rebelión en Judea de los años 132-135 d. C., el reinado del emperador Adriano (76-138 d. C.) se desarrolló en un clima de paz y de un renacimiento cultural de corte filohelénico. Echando la vista atrás, nunca antes las fronteras del Imperio habían alcanzado tal extensión, y sólo la estabilidad política del gobierno de Augusto se asemejaba al vivido durante la edad de oro de la dinastía Antonina. Los cantores de las glorias imperiales bien se podían regodear en sus elogios al poder romano: el cese de las guerras, la mitigación de la piratería y del bandidaje o la mansa navegación entre Oriente y Occidente se acomodaban al carácter desapasionado y humanitario de un estoico como el filósofo Epicteto de

Hierápolis, admirador de las bonanzas de la etapa adrianea. Y en palabras del sofista minorasiático Elio Arístide, las cataratas del Nilo, el desierto de Arabia, los mares Rojo y de Azov, y hasta las Puertas Cilicias (la garganta que atravesaba los montes Tauro, al sur de Turquía), antaño los confines de la tierra, ahora no eran más que el patio de casa de la gran urbe de Roma. Un inconmensurable Imperio donde el sol nunca se ponía, como el descrito para el español regido por Felipe II en el siglo XVI, en el que un romano podía cruzar incólume los ríos, escalar las cordilleras o franquear los territorios de las tribus locales hasta los límites en los que se habían detenido las legiones.

El espíritu y los logros de la romanidad, sin embargo, no surgieron de la nada sobre el mundo conocido entonces. Penetraron en la cuenca mediterránea y en las tierras del interior al son del paso castrense, del trasiego de artistas, mercantes, oficiales provinciales, emprendedores y poblaciones de colonizadores sobre un extensísimo entramado viario que agilizaba las comunicaciones en las provincias del Imperio. En los nudos de comunicación fundamentales se fundaron o se renovaron ciudades habitadas por miles de personas, que importaban a una escala menor la arquitectura de Roma, sus templos, sus termas, sus circos, anfiteatros, mercados y casas, moldeando en las delicias romanas —a la par que adormeciendo su ánimo belicoso— a gentes antiguamente predisuestas al combate y de ásperas costumbres. Las vías difundieron la cultura de la Urbe por los tres continentes de los que se tenía constancia, es decir, un modelo de vida «civilizado» según los cánones del pensamiento grecorromano. La romanización no entrañaba la mera imposición armada de Roma, sino la consumación de una misión civilizadora sobre las naciones bárbaras. Los intelectuales y científicos de época romana (un asombroso número de ellos procedía, precisamente, de un pueblo sometido, el griego) se regodearon, autocomplacidos, en la pertenencia a un Estado consciente del papel que le reservaba la historia. Entre los elementos que el historiador Dionisio de Halicarnaso y el geógrafo Estrabón —ambos

naturales de Asia Menor— consideraban en el siglo I a. C. los pilares de la grandeza de Roma sobresalían tres: los acueductos, las cloacas y por supuesto las vías. Porque qué duda cabe de que el abastecimiento de agua a los núcleos urbanos, la eliminación de sus ingentes residuos y el establecimiento de una red de comunicaciones que acercara el centro del poder a la periferia, y viceversa, respondían al sentido del utilitarismo de esta civilización, eminentemente práctica. A ojos de un político romano del siglo I d. C. —y a la sazón *curator aquarum*, encargado de los acueductos de la capital—, Sexto Julio Frontino, los maravillosos monumentos griegos resultaban inútiles en comparación con una buena carretera; mientras que en opinión del naturalista Plinio el Viejo eran las superfluas pirámides de Egipto las que no aguantaban el parangón con la ingeniería viaria de su época. Desde la perspectiva de Plinio, la vía romana constituía la auténtica maravilla de la Antigüedad, o mejor dicho, de su mundo moderno.

Las carreteras existieron en otras civilizaciones, pero las condiciones coyunturales y políticas que permitieron trazar y pavimentar una porción de sus, *grosso modo*, ciento cincuenta mil kilómetros de recorrido, no se produjeron hasta la consolidación de la República y del Imperio romano. Se necesitaba un poder central fuerte capaz de costear una infraestructura así de ambiciosa, de coordinar las labores de construcción en parajes alejados, que se ocupara de su protección y sobre todo de un mantenimiento constante que conservara los caminos operativos (¡durante siglos!). Una empresa semejante sólo la había afrontado el Imperio persa: en el siglo V a. C. Heródoto describió la «ruta real» aqueménida que unía Sardes, ubicada en la costa jónica, con la capital, Susa, enlazando en su itinerario asimismo Nínive y Babilonia, y en una desviación al sureste, Persépolis y Pasargada. Dicha calzada, en esencia destinada a los ejércitos del Gran rey (aunque para desgracia de Darío III, también para los del conquistador macedonio Alejandro Magno), contaba con una anchura de seis metros, se hallaba firmemente empedrada y filas de sillares la bordeaban; jalonaban su senda, aproximadamente

cada veinte kilómetros, caravasares para los viajeros y cómodas postas regias destinadas al reposo y cambio de monturas de los cortesanos y correos que transitaban los dos mil cuatrocientos kilómetros que desde Susa conducían al mar Egeo, y que una hueste era capaz de recorrer en tres meses. Por su lado, como denunciaba Frontino, ni las pequeñas polis griegas, ni los prósperos reinos helenísticos, se habían preocupado demasiado en crear un sistema viario competente. En la Grecia continental, la accidentada orografía hacía impracticable poner el proyecto en práctica, razón por la cual predominaban los viajes a pie, y que se tallasen escalones en los pasos más escarpados (en el Peloponeso, por ejemplo); de hecho, una solución adoptada para el tráfico rodado, existente ya en época micénica (a finales del II milenio a. C.), consistió en excavar en las veredas rocosas surcos de unos diez centímetros de profundidad, a modo de carriles en los cuales encajaban a la perfección las ruedas de los carros; así, la circulación de estos se producía como si se tratasen de arcaicos tranvías, y se economizaban allanar el resto del camino. Algunos de estos caminos «a raíles» conducían a los santuarios de renombre, lugares en los que se esperaba una importante afluencia de peregrinos y visitantes, de manera que se las consideraba vías sacras: una de ellas unía Atenas con el santuario de Deméter en Eleusis, y en determinados tramos con el de Delfos, y otra discurría de la Élide, en la costa occidental, a Olimpia. En el istmo de Corinto los carriles ya existían desde el siglo VI a. C. con el objetivo de facilitar el remolque de navíos entre el mar Egeo y el Jónico a lo largo de los seis kilómetros de franja terrestre. En realidad hubo de acaecer la invasión persa del 480 a. C. para que Grecia dispusiera de una verdadera carretera, la que Jerjes ordenó realizar en la costa Tracia.

CÓMO SE CONSTRUÍA UNA VÍA ROMANA

Pero los romanos no se inspiraron en persas ni en griegos a la hora de pavimentar sus vías, sino en los cartagineses, según

afirmaba Isidoro de Sevilla en sus *Etimologías* (s. VII d. C.). Una aseveración a aceptar con muchas reservas puesto que, no obstante a que el interior de las ciudades púnicas se empedrase, resta aún por demostrar que las arterias que articulaban el Estado cartaginés no fueran más que pistas de arena. Un referente todavía más cercano y seguro lo tuvieron en los etruscos, un pueblo que alcanzó altas cualidades técnicas, y cuyas obras de ingeniería comprendían caminos drenados, cloacas, puentes o acueductos. A partir de las industrias etruscas los romanos revolucionaron el arte de la construcción de carreteras, y una clave de esto residió en el enlosado del firme, que aunque hemos comprobado que como método disponía de referentes previos, ellos lo introdujeron a lo largo y ancho de la geografía abarcada en sus dominios, prolongándolo durante miles de kilómetros, hasta el punto de implantar las bases de la red viaria que diferentes regiones del mundo disfrutaban en la actualidad.

A finales del siglo I d. C., el poeta de la Corte de los emperadores Flavios Publio Papinio Estacio compuso unos versos en que elogiaba la excavación de la vía Domitiana, que se separaba de la Apia en la localidad de Sinuesa y agilizaba así el tráfico en dirección al puerto de Puteoli (hoy Pozzuoli), situado al norte de Nápoles. La lírica de Estacio retrataba la acometida titánica del emperador ensalzado, y su definitiva victoria, contra la caótica naturaleza, los cenagales y el bosque que obligaban al viajero a «arrastrarse» por rutas enfangadas donde las bestias de carga y los carros se quedaban atorados en el barrizal; la vía Domitiana, por el contrario, acortaba el trayecto, antaño de una jornada de marcha, a menos de dos horas. Así, continuaba el poeta, el estrépito que resonaba en los andurriales de la vía Apia no provenía de las hordas púnicas de Aníbal en su precipitación por devastar la Campania, sino de los cuantiosos brazos que abatían árboles, desbrozaban la vegetación de los montes, se abrían paso a fuerza de martillos y picos entre las peñas, desecaban las ciénagas o ajustaban las lajas de piedra al camino. El poema fotografiaba el ajetreo de la cantera de trabajo (en efecto, sus

palabras prácticamente provocan que el lector escuche el eco de las herramientas amortiguando los reniegos de los operarios), así como el procedimiento canónico de construcción de la vía, que no siempre correspondía a la realidad imperante, pues su mayor o menor complejidad dependía de la relevancia de esa calzada y de la calidad del subsuelo sobre el que se asentaba. Una vereda abrupta de los Alpes, una pista costera norteafricana o una zona pantanosa del centro de Europa requerían aproximaciones de ingeniería muy distintas. Había sencillos caminos de arena que unían pueblos y villas campestres (*viae rusticae*) o magníficas carreteras consulares de hasta ocho metros de anchura dotadas de dos carriles a fin de circular en ambos sentidos. Las labores en estas comprendían el ahondar a una cierta profundidad en el camino (entre un metro o metro y medio), y empezar a rellenar la zanja con sucesivas capas de material que asentaría el lecho de la vía. Estos cuatro estratos teóricos que impedían la filtración de las aguas y aseguraban su solidez, en previsión al peso de la masiva circulación de los vehículos que soportaría, partían de la alineación de un fondo de piedras planas, regulares, que obraban de cimientos (*statumen*); después, de una capa de relleno a base de grava (*rudus*), un núcleo de pedruscos machacados, aglomerados con arena y cal (*nucleus*), y finalmente, en superficie, un pavimento de losas planas, poligonales, unidas entre sí con argamasa (*summa crusta* o *summa dorsum*), en el que el ajeteo de los carros a lo largo del tiempo había dejado impresa la huella de la rodada (la *orbita* que llamaban los latinos).

Por supuesto el lírico cortesano no entraba en tantos detalles, ya que para regalar los oídos de Domiciano no se necesitaba de tanta verborrea técnica; sí señalaba, por ejemplo, la colocación de bordillos pétreos a ambos márgenes de la vía, o los surcos que canalizaban el agua pluvial (*fossa*), recogida gracias a la combadura que se le daba a la carretera precisamente con la intención de que evacuara en sus extremos. Tampoco le pareció lo suficientemente poético a Estacio el aludir al exigente elenco de operaciones topográficas



Las distintas partes de la construcción de una vía romana se observan en esta fotografía de Nora (Cerdeña). Fotografía de Jorge García Sánchez.

que prologaban la ejecución de la vía: las giras de los geómetras que decidían el trazado y efectuaban las mediciones oportunas, el análisis de los diferentes terrenos y de la geomorfología del entorno... pero especialmente, la valoración de los accidentes geográficos a franquear —o a evitar—, ríos, estrechos, serranías y montañas que superar mediante puentes y túneles. El primero que se erigió de aquellos en las orillas del río Tíber fue el puente Sublicio en el siglo VII a. C., durante la monarquía, obra del colegio religioso de los pontífices (cargo que deriva de las palabras *pontem facere*, hacedores de puentes), y elevó a la Roma arcaica en la población intermediaria de las transacciones comerciales y de la trashumanca que se produjera a la sombra de las siete colinas. Luego, con el transcurrir de los siglos, se levantarían nueve puentes más en la Urbe, entre ellos el Milvio, llevado a cabo hacia el 207 a. C. y reconstruido cien años después por el

cónsul Marco Emilio Escauro: aquí el emperador Constantino venció a su oponente Majencio en el 312 d. C., y también aquí, a decir de sus biógrafos, experimentó las visiones que, además de otorgarle esa victoria, lo indujeron a convertirse al cristianismo y conceder la libertad de religión al Imperio. En tiempos de Tácito, sin embargo, la popularidad del puente estribaba en la mala reputación de los cercanos locales nocturnos, en los que Nerón era un cliente habitual (en el s. XXI el área aún merece la misma fama de punto de despacho de drogas y de prostitución). Una curiosidad acerca de estos pasos elevados romanos estriba en la fiscalidad que se les aplicaba: al tratarse de fábricas costosas, algunos se cruzaban previo pago de un peaje, y de hacerlo sobre un carruaje la tasa impositiva se medía en relación con el peso del vehículo, o según otras fuentes, se cobraba el correspondiente al cinco por ciento del valor de las mercancías. Una queja a este sistema se registra en una conversación entre dos rabinos del Talmud de Babilonia. El primero ponderaba con intensidad tres logros valiosos de la civilización romana, los mercados, las termas y los puentes. A lo cual replicaba el segundo, menos cegado por el talento itálico, que en los mercados sólo se mezclaba uno con prostitutas, que los baños servían para que se revolcasen las gentes y que los puentes constituían la mera excusa para recaudar los peajes...

Las ambiciosas obras de ingeniería que Roma se vio obligada a desplegar durante la construcción de las carreteras, de índole variada, incluían asimismo diques (destaca el que unía la tunecina isla de Djerba con tierra firme, de seis kilómetros de extensión), muros de contención y sobre todo túneles, numerosísimos túneles que abreviaban la duración de los trayectos. Algunos eran de pequeñas dimensiones, como la Puerta Tallada de Besançon (s. II d. C.), por encima de la que discurría un acueducto. En el 76 d. C., Vespasiano mandó construir uno de mayor longitud en la vía Flaminia, el «agujero», así denominado por los antiguos y que, en la actualidad, se llama el túnel de Furlo, que se prolonga durante treinta y ocho metros y su bóveda rocosa se elevaba a los

seis. El filósofo Lucio Anneo Séneca nos ha dejado por escrito sus impresiones al penetrar en la Gruta de Posillipo, un túnel de setecientos metros de extensión por cuatro metros y medio de anchura, que en el período augusteo se horadó en las proximidades de Nápoles. «Nada más largo que aquella prisión, nada más umbrío que aquellas antorchas, las cuales, al contrario de hacernos ver entre las tinieblas, nos hace ver las tinieblas», comentaría en una carta dirigida a Lucilio, seguramente un personaje imaginario. En el interior de la Gruta, Séneca explicaba haber sufrido no temor, sino una alteración en su espíritu que lo había llevado a meditar acerca de la propia naturaleza del miedo, así que en cuanto volvió a salir del pasaje y vio de nuevo la luz le embriagó una «alegría impensada y espontánea». Nada que ver con las sensaciones percibidas por otro viajero, un literato y poeta ilustrado, el alemán Johann W. Goethe, quien en 1787, retornando por la Gruta de Posillipo de una excursión por los vestigios antiguos de la Campania, y en un estado febril de filoclasismo, reflexionó que «uno nunca podrá ser completamente desgraciado mientras se acuerde de Nápoles».

Si Séneca se dejaba vencer por la claustrofobia en el interior de los túneles, tres siglos más tarde, Amiano Marcelino, historiador del siglo IV d. C., relataba la acrofobia que debía de encoger el corazón de hasta el más avezado Odiseo que afrontara las rutas alpinas en dirección a la Galia abiertas por Roma, con no pocos alardes técnicos. En primavera, narraba, hombres, animales y vehículos se despeñaban habitualmente de los estrechos quebrados, inseguros a causa del deshielo; los carros descendían por las laderas enlazados por gruesas cuerdas que bueyes y conductores jalaban al unísono. En invierno el panorama no mejoraba, ya que el suelo congelado se mostraba resbaladizo, hecho que ocasionaba numerosas caídas (en el sector itálico de los Alpes una cumbre recibía el nombre de la «Matrona» en recuerdo de una mujer noble que había perdido la vida así). Algunos postes de madera señalaban los tramos que ofrecían menor riesgo, pero a menudo la nieve los cubría, y entonces ni siquiera los nativos, que

ejercían de guías, hallaban el camino. Si Marcelino, un osado militar acostumbrado al peligro en los lindes del imperio en Oriente, reflejaba con tintes tan poco alentadores lo aventurado de encaminarse por esta etapa montañosa, para el viajero común ese empeño debía de aproximarse a cumplir con una hazaña hercúlea.

LAS LEGIONES, CONSTRUCTORAS DE LAS VÍAS

Las vías romanas nacían al ritmo que avanzaban las legiones romanas de la República y del Imperio. El papel de los legionarios no se limitaba a combatir al enemigo, sino a difundir la *pax romana* en las nuevas tierras incorporadas y a mantener los mecanismos de control de las mismas. En consecuencia, sea en el transcurso de las campañas, sea al cesar los enfrentamientos, el legionario sabía que llegaría el momento de despojarse de su armadura (*lorica segmentata*), de su casco (*galea*) y de su armamento (*pilum*, *gladius* y *scutum*), para servir de mano de obra en la construcción de las carreteras, forjadoras del estilo de vida romano. Sobre los generales además recaía la responsabilidad de que a sus tropas no les absorbiese la molicie, ni que el ocio alterase su ánimo o la quietud de las armas oxidase su forma física, y el afanarlos en la creación o reparación de vías aparecía como el remedio perfecto. La calzada de Bolonia a Arezzo surgió así, como iniciativa del cónsul Flaminio con objeto de mantener ocupados a sus hombres tras la pacificación de Etruria. No es casualidad que las operaciones militares de Agripa en la Galia (16-13 a. C.), de Tiberio en Dalmacia y Panonia a comienzos del siglo I d. C., de Claudio en las fronteras del Rin y del Danubio o de la dinastía Flavia en Asia Menor llevaran aparejadas las consiguientes políticas viarias. En Aurés (Argelia), una inscripción del 145 d. C. conmemoraba la construcción de una calzada por parte de la VI Legión Ferrata, aprovechando que había viajado desde Siria con la misión de suprimir una rebelión, lo cual denota que cualquier excusa era apropiada

para dar comienzo a las obras públicas, con mayor motivo en un lugar donde no tan sólo los romanos, sino los árabes, sufrieron el carácter levantisco de los bereberes. Sofocados los núcleos de resistencia en los límites fronterizos, se apostaban fortificaciones desde donde controlar y proteger los caminos, que con el tiempo llegaban a ser auténticas colonias militares y germen de importantes ciudades.

Si el esfuerzo físico corría a cargo de la milicia, la planificación vial y la supervisión técnica de las obras dependía de los ingenieros militares (*praefecti fabrum*), normalmente personajes con una carrera militar a sus espaldas, veteranos que en sus ciudades se promocionaban a cargos políticos y sacerdotales. A su alrededor se coordinaban las acciones de geómetras, agrimensores, niveladores y arquitectos; esta última una profesión que, en opinión del teórico de la especialidad, Vitrubio, requería de una amplia erudición e inmensos talentos, pues dejaba entrever que los profesionales de la arquitectura tenían que parecer una especie de humanistas del Renacimiento: no ser ajenos a las letras y poseer talento para el diseño; por supuesto también para las matemáticas y el cálculo, pero igualmente atesorar nociones de astronomía, medicina, filosofía, historia y música. En Hispania ha pasado a la posteridad, no sabemos si un *praefectus fabrum* o un arquitecto, el hombre que «firmó» su creación: Cayo Julio Lacer, autor del puente que cruza el Tajo en los andurriales de Alcántara (Cáceres), y en el cual sobresale un llamativo arco triunfal erigido en su centro. Lacer consagró un templo al divino Trajano contiguo al puente, y en su inscripción (hoy no se conserva la original, sino la instalada durante el reinado de Felipe IV) satisfacía la curiosidad del viajero aportando, a parte de su *tria nomina*, una declaración de su abultado ego: «Construí un puente que perdurará a lo largo de los siglos».

Las tareas manuales más extremas no les correspondían, sin embargo, a los legionarios. A algunas comunidades que cometiesen actos de cualquier índole contra Roma se las escarmentaba poniendo a sus miembros con un pico en la mano en las carreteras. Y según se lee en una misiva remitida por

Traiano a Plinio el Joven cuando este gobernaba la provincia de Bitinia y el Ponto (Turquía), entre los «trabajos forzados» encomendados a los reos de la justicia se encontraban las labores pesadas en la elaboración de caminos, sin ir más lejos, la extracción de las piedras de las canteras y su acarreo hasta las obras. El emperador hispano recomendaba también su empleo en la limpieza de las termas y en el saneamiento de vertederos y cloacas. Al flanco de los soldados romanos, esclavos y prisioneros de cualquier rincón del mundo se dejarían la piel en lo que Estrabón, Dionisio de Halicarnaso o Plinio el Viejo (tío del mencionado arriba) juzgaran excelsos monumentos de la civilización romana. Sus compañeros de faena no lo pasaron mejor. En regiones pobladas por tribus hostiles, en duras condiciones climáticas, y enfrentándose a un medioambiente desconocido y agreste, legionarios sirios, macedónicos, africanos, latinos o tracios fenecieron materializando los frutos del progreso romano. A ningún emperador le extrañaba entonces que de vez en cuando la soldadesca se amotinara, que asesinaran a sus comandantes, o que incluso los pertrecharan con sus aparejos y los constriñeran a trabajar. La XV Legión Apollinaris, que había soportado duros combates contra los marcómanos en Panonia (que englobaba partes de Austria y Hungría) en el 6 a. C., además de llevado hacia delante las calzadas que atravesaban el Nórico (simplificando, Austria), protagonizó diversos alzamientos.

TODOS LOS CAMINOS CONDUCEN A ROMA

Antes de que los *curatores viarum*, los magistrados senatoriales designados por el emperador Augusto a partir del 20 a. C., pasaran a ocuparse de la administración de las calzadas, la gestión del sistema vial republicano reposaba sobre múltiples ramificaciones de la burocracia romana. Los municipios y las colonias por cuyas tierras discurrían delegaban los proyectos de pavimentación, de proyección y de mantenimiento –a expensas de las arcas cívicas–, amén de la fiscalidad, en sus

autoridades civiles: así que en materia viaria se involucraba a los ediles, pero de la misma manera a cónsules y censores. No escaseaban los privados que en su testamento donaran sumas dirigidas a que la República ampliase el entramado de carreteras, máxime al paso por sus centros de origen, ni generales, ya se dijo, que tomaran la iniciativa de que las sandalias de sus legionarios dejaran de desgastarse contra el suelo yermo. En el 174 a. C., registra Tito Livio, Roma descubrió los beneficios de las contratas: ese año los censores Quinto Fulvio Flaco y Aulo Postumio Albino negociaron con empresas privadas la prestación del servicio de empedrado de las calzadas y de la colocación de bordillos, así como la erección de puentes en distintos sitios.

En calidad de encargados de las obras públicas, en su año al frente de la plaza, los censores dieron nombre a los caminos que promocionaron, casi siempre espoleados por las necesidades militares que les imponía la dinámica antagonista del imperialismo de Roma con los pueblos de alrededor. En el 312 a. C., Apio Claudio, apodado el Ciego, abrió en paralelo a la costa, y al oeste de la vía Latina, la *regina viarum*, la calzada por excelencia. El detonante de la construcción de la vía Apia no fue otro que la guerra, palabra que brota a menudo cuando se debe hablar de la política interior y exterior de la ciudad del Tíber. Luchaba la República en la segunda de las tres guerras samnitas, y a pesar de la vertiginosa victoria en la primera, ahora, tras quince años de conflicto y dos humillantes derrotas (Horcas Caudinas, en el 312 a. C., y Lautulae, en el 315 a. C.), la fortuna le daba la espalda. Desde sus bases en los Apeninos, los samnitas disputaban con Roma la Campania, así que la vía Apia se convirtió en una arteria de penetración veloz y estratégica en esa región, que llegaba a Capua con menor exposición que la vía Latina a los ataques enemigos. Con el sometimiento definitivo de este pueblo de montañeros en la tercera guerra samnita, su recorrido se dilató hasta la colonia de Venosa, en Apulia, en el 285 a. C., y un siglo y quinientos treinta kilómetros después por fin desembocó al sureste de Italia, en el puerto de Brindisi. Para entonces