

STACCIOLI, R.A.: *Strada romane*, L'“Erma” di Bretschneider, Roma 2003. Volumen de 24, 5 por 17 cms., 128 páginas, mapas y 101 láminas a color. ISBN 88-8265-220-3

En la línea marcada por los profesores L. Quilici (Universidad de Bolonia) y S. Quilici Gigli (Universidad de Nápoles), autores de numerosos estudios sobre topografía y vías romanas publicadas por la Casa editorial mencionada en la colección *Atlante Tematico di Topografia Romana*, sale ahora a la luz este libro, casi manual podría decirse, sobre las vías romanas en las ciudades y en el Imperio romano. Decimos “casi manual” porque es una exposición general de las vías con una intención y un carácter divulgativo, pero a un alto nivel, de tal manera que para el profano como para el especialista constituye una valiosa herramienta de trabajo y de consulta; útil, además, para la práctica de la docencia y para la iniciación en la investigación en esta parcela de la arqueología. El texto es, pues, ameno y riguroso a la vez, que se ha completado con un gran número de fotografías, de mapas de carreteras, de esquemas y textos de inscripciones que son al tiempo ilustración y un disfrute para la vista.

El libro se estructura en cinco capítulos y una breve reseña bibliográfica al final. En la **Introducción** se nos habla de forma genérica de los que supusieron las vías durante el Imperio romano y su originalidad en el mundo antiguo, con la correspondencia obligada de las rutas marítimas. Lo que se desarrolla seguidamente no por más conocido deja de interesar, sobre todo al lego en la materia. Las carreteras no fueron solo de uso militar sino que estaban abiertas a todo el mundo sin exclusión, al servicio de las ciudades y del mundo rural. Por ellas transitaban todo tipo de personas de cualquier etnia y religión en la Antigüedad, y luego los pueblos germánicos y los árabes, peregrinos, caballeros, estudiantes y profesores, además de servir de lindes y confines en la organización de los feudos. Para los romanos supuso un medio de conquista y control de territorios extensos y distantes entre si. Pero, al tiempo, sirvieron como unidad de tierras y de hombres, de leyes, de moneda, de economía, cultura y religión. Los propios romanos eran conscientes de su importancia como queda reflejado en algunas fuentes (Plinio, *n.h.* XIV,2; Estrabón, V,3,8), en la epigrafía, en libros perdidos en su inmensa mayoría y en diversos materiales arqueológicos. Para el romano se concibe la vía como monumento eterno, pero de un monumento extraordinariamente extenso, puesto que se calcula que el kilometraje de la red viaria alcanzaría los ciento veinte mil kilómetros, usadas hasta el siglo XVIII, fundamentalmente en Europa.

El primer capítulo **Le strade della città** refiere el origen y desarrollo de las calles de la ciudad de Roma desde sus inicios, definiendo antes para mayor claridad los términos *vicus*, *clivus*, *semita*, *angioportus*, *scalae*, *gradus* recordando algunos de los nombres antiguos con estas denominaciones y destacando que tan solo dos calles de la ciudad tenían el nombre de vía: la *Sacra* y la *Nova* en el Foro, mientras que la otra *Via Nova* se abrió en época severiana desde el Circo Máximo a las Termas de Caracalla. A finales del siglo III, también tomó tal nombre la *Via Lata*. El autor nos explica como eran las calles del centro en época republicana, que tenían entre 3 y 1'5 metros de ancho, si bien en el Campo de Marte se hicieron más anchas, hecho éste más común desde la *Nova Urbs* neroniana. También explica como eran las vías originariamente, hasta la primera pavimentación, en 238 a.C., del *Clivus Publicus*. A partir del 174 a.C. los censores decidieron destinar parte del erario a la pavimentación, cuya manutención era asignada a los ediles con los que colaboraban a fines de la República los *quatuorviri viis in urbe purgandis*, sustituidos desde época augustea por los *quatuorviri viarum curandarum*, documentados hasta el 200 d.C.. Pese a todo ello la limpieza siempre fue un problema, tema éste satirizado por Juvenal. Refiere luego el ambiente en las calles. Ocupadas durante el día por transeúntes de todas las razas y naciones del Imperio, por los comerciantes y por todo tipo de vehículos, que las hacían ruidosas en extremo, incluso de noche, impidiendo el descanso. Era frecuente que fuesen tomadas desde el atardecer por gentes de malvivir, por bandas de ladrones, o por personajes de la aristocracia –recuérdense las fechorías del propio Nerón con otros jóvenes– que disfrutaban haciendo daño. Por todo esto era preciso salir armado y con antorchas ya que no existía iluminación alguna. Se recuerda la *lex Iulia municipalis* del 45 a. C. y otras disposiciones para regular la situación. Menciona que en las calles se abrían todo tipo de establecimientos: *tabernae*, locales públicos, letrinas, fuentes, pórticos, altares y edículas.

En **Le strade extraurbane** el autor aborda el estudio de las carreteras próximas a la ciudad de Roma, aquellas que se podían recorrer en un día. Por lo tanto, vías locales y vecinales, alguna de las cuales eran las antiquísimas vías naturales. Generalmente eran de tierra batida, aunque no faltan ejemplos de caminos pavimentados. A lo largo de ellas había pequeños santuarios o lugares de culto espontáneos dedicados a divinidades protectoras como los *Lares Viales*, Hércules, Mercurio y *Redicolus*, el dios del retorno a los cuales se dedicaban exvotos *pro itu et reditu*, muchas veces con improntas de pies. Junto a los lugares sacros aparecían las tumbas a ambos lados del camino, muchas de ellas de gran monumentalidad. El autor da un repaso somero, pero útil, a las vías que cumplían la condición antes enunciada, aunque se pudiesen proyectar más lejos. Entre ellas la *via Salaria*, *Ostiensis*, *Campana*, *Portuensis*, *Tiberina*, *Laurentina*, *Ardeatina*, *Labicana*, *Praenestina*, *Latina*, mencionando las puertas de la ciudad donde tenían su inicio y los lugares de término, sin olvidar las localidades que atravesaba. El tercer capítulo va dedicado a **Le strade consolari**, definidas como aquellas que superan con creces los límites vecinales y tienen destinos lejanos con el objetivo de asegurar las comunicaciones entre Roma y los territorios sometidos y, en particular,

con las colonias. Son grandes carreteras estratégicas con fuerte connotación militar, que serán comerciales con el tiempo. Fueron realizadas por magistrados con *imperium*: cónsules y pretores, capaces de ejercitar el *ius publicandi*, y también por los censores a los que se confiaba el patrimonio edilicio del estado. En época imperial tal cometido recae sobre el emperador, tomando en todos los casos el nombre de su constructor y de aquellos que las restauraban, cuya noticia se registraba en los miliarios. Esta entrada permite al autor referirse a los miliarios en su forma, tamaño, y datos escritos sobre ellos, explicando el sistema empleado por los romanos para medir las distancias. Inmediatamente después se refiere a la figura del *curator viarum* y sus subalternos y las construcción de las vías por el ejército, con ejemplos literarios de los lugares donde esto se constata. Seguidamente analiza, una por una, las principales carreteras a lo largo de su itinerario, mencionando los accidentes geográficos por los que pasaba, las localidades atravesadas, las distancias, los monumentos, las fechas de construcción y los personajes que las mandaron trazar. Entre ellas la *via Appia, Valeria, Aurelia, Iulia Augusta, Flaminia, Aemilia, Postumia, Ania, Popilia, Domitiana, Severiana, Valeria, Appia Traiana*, para pasar luego a las transversales que comunicaban las lineales entre sí: la *via Clodia, Flaminia minor, Caecilia, Claudia nova*. Estudia luego las vías del norte de Italia y de Sicilia. El siguiente capítulo, lógico por la estructura del libro es necesariamente **Le grandi strade dell'impero** partiendo, como es lógico del *miliarium aureum* erigido por Augusto en el Foro delante del Templo de Saturno, en el año 20 d.C., en donde estaban indicadas las distancias desde Roma a las principales ciudades del Imperio. En orden cronológico, la primera vía fuera de Italia fue la *via Egnatia*, continuación natural de la *Appia* hacia Oriente, desde *Apollonia* hasta *Thessalonica*, continuada más tarde hasta Bizancio, uniendo así las dos capitales imperiales. La segunda fue la *via Domitia* en la *Gallia Narbonense*. Pasa revista después a las vías de la Península Ibérica, en especial a la *via Augusta* de los Pirineos hasta *Gades*, refiriéndose someramente a las demás, para pasar a comentar las carreteras de *Gallia* y *Britania*, del limes germano en la línea del Rin, recordando los puentes construidos sobre este río, primero por César, de madera, y el de piedra de Constantino. En todos los casos anteriores se hace mención a las principales ciudades atravesadas por la calzada. Sigue luego con las carreteras de la frontera danubiana, deteniéndose para comentar las llamadas Puertas de Hierro en las inmediaciones de la antigua *Dobretae*, que fue tallada en la roca viva, con la inscripción dedicatoria a Trajano (*Tabula Traiani*). Siguiendo su recorrido geográfico el autor nos relaciona en las páginas siguientes las vías de la Península Balcánica, Anatolia, Siria, Mesopotamia en relación con las rutas caravaneras, Palestina, Egipto y el norte de África.

Una vez descritas todas las vías nos habla del servicio postal (*cursus publicus*), institucionalizado a partir de Augusto para la más rápida comunicación, refiriéndose a los correos a caballo (*tabularii*), cambio de posta (*mutationes*), lugares de reposo prolongado (*mansiones*), a veces con personal especializado y de vigilancia (*stationarii*), para concluir con los tiempos medios de los viajeros y del ejército, recordando anecdóticamente los casos extraordinarios de velocidad.

El último capítulo **Il monumento più duraturo** está dedicado a explicar con cierto detalle las técnicas usadas por los romanos para trazar las vías y para construir las según los terrenos. Luego destaca las grandes realizaciones de ingeniería, singularmente los puentes –recordando los más espectaculares del Imperio– considerados como auténticas obras de arte, los viaductos y los túneles.

Concluye su trabajo señalando las derivaciones en lenguas modernas de los antiguos nombres dados por los romanos a calles y calzadas, y las etimologías de muchos topónimos que tuvieron un origen vial.

Luis Baena del Alcázar