

El continuado paso de Hombres o animales por un mismo paraje determina el sendero, que se convierte en camino cuando al trabajo de los pies se le añade el de las manos para hacer el suelo mas resistente, facilitar el desagüe natural de los residuos pluviales, salvar el paso de los torrentes y suavizar las cuestas. Hay, consiguientemente, numerosos ti-pos intermedios entre la vía propiamente dicha, tal como la construyeron los romanos, y el sendero más ó menos arreglado. Mucho antes de la época romana existieron en todos los pueblos vías de comunicación que respondían á necesidades militares, religiosas y comerciales; pero la superioridad de los romanos en esta materia es incontestable. Según Estrabón: Mientras que los griegos, que parecían haber realizado para sus poblaciones las mejores condiciones de existencia, no hablan atendido nunca mas que a la belleza del sitio, á la fortaleza de la posición, a la cercanía de los puertos..., los romanos se han aplicado sobre todo, á ejecutar lo que los griegos habían descuidado, esto es, á construir calzadas, acueductos y desagües... No se han limitado á prolongar sus calzadas hasta los campos circunvecinos, sino que han perforado las colinas y llenado los valles, para que los carros más pesados puedan llegar hasta orillas del mar a tomar el cargamento de las naves.

En Egipto, en el valle del Nilo, las comunicaciones se hacían por agua. En las regiones desérticas se utilizaban los senderos, pero existía una verdadera vía de Coptos á Berenice. en el mar Rojo, que parece había sido construida por los soldados de Tolomeo Filadelfo. Para las aguadas se disponian de trecho en trecho depósitos de agua, y cuadras para los camellos. Por esta vía todas las mercancías de la India y de Arabia, como las de los mercados etiópicos que se expedían por el golfo Árábigo, se dirigían a Coptos, evitando así por una ruta ístmica las dificultades de la navegación por el mar Rojo.

Antes de la dominación de los Aqueménidas, el imperio hitita, que comprendía gran parte del Asia Menor, estuvo dotado de un gran numero de vías cuyo centro fué Pteria. Se ha demostrado que la vía regia o carretera real descrita minuciosamente por Herodoto, había sido primero una carretera hitita que iba de Sardes á Pteria. Los lidios dieron carácter comercial á la gran vía militar trazada por los hititas entre el Halys y el mar Egeo. Los persas utilizaron y mejoraron las vías existentes. Además de los albergues, posadas y estaciones de postas, habia de trecho en trecho fortines con guarnición adecuada para la defensa. Se cree que la gran vía real junto á la que los reyes de Persia fundaron sus colonias era una gran carretera comercial, más bien esencialmente postal como parece indicado por los textos de Herodoto. De la época aqueménida data también la gran vía que iba de Babilonia y Persia á las puertas Caspianas.

En las épocas minoica y micénica habia ya en Grecia vias carreteras y calles pavimentadas . Una vía de esta clase, bordeada de almacenes, llevaba al palacio de Cnosos y daba a una placa cuadrada guarnecida de asientos en dos de sus lados; el mismo palacio formaba un cuadrilátero con un gran patio pavimentado en el centro; había tambien otra ruta pavimentada que iba hacia el Oeste, al palacio menor, y se han encontrado otras vías minoicas en las cercanías de la fortaleza de Goules, en Creta, y micénicas entre Kharvati y la acrópolis de Micenas en Micenas, enfrente de la puerta de los Leones, etc.

Tanto los textos como las excavaciones, coinciden en demostrar el atraso de los griegos de la época clásica, por lo que a vías se refiere. No supieron ni tender viaductus sobre los valles, ni ascender a las montañas por caminos de zigzag. Sus vías montañosas no pasaban de escalones tallados en la roca ó costruidos groseramente con piedras. Tucídides habla de vías construidas en Macedonia por Arquéalo, hijo de Pérdicas, evidentemente con fines Belicos; Pero como la estrategia griega no empleaba grandes convoyes, se contentaban con los senderos ó pistas que existían en el país. Algunos caminos carreteros, como el que unía Atenas con el Pireo, respondían, sin duda, a un interés comercial; pero las vías mejores eran muy cortas y estaban destinadas á facilitar las peregrinaciones religiosas, en las que las mujeres, tanto en Atenas como en Esparta, eran transportadas en vehículos. De esta clase era la vía sagrada de Atenas a Eleusis. Su trazado parecido al de la carretera moderna, se reconoce especialmete más allá del monasterio de Dafnis. En parte fué tallada en la roca, por el lado del Cefiso, y en un trozo está sostenida por un muro. Atravesaba uno de los lagos salados por una pasarela de piedra de 5 pies de ancho, construida el año 471. El año 320 se construyó un

punto en el mismo lugar. Una vía muy antigua de Atenas á Delfos era la que anual-mente seguía la procesion pitia. En estas vias construían carriles artificiales, de algunos centímetros de fondo, con el fin de hacer menos peligroso el paso de los vehículos por los sitios salientes. Durante algun tiempo se creyó que estos carriles habían sido excavados por continuado paso de las ruedas, pero esta creencia se ha abandonado, pues consta positivamente que dichos carriles se hicieron expresamente para las ruedas. En las cercanías de Orcómenes se ve una vía provista de dos carriles perfectamente nivelados. mientras que el suelo, entre ellos, está lleno de agujeros y salientes. Habia vías en que los carriles eran dobles, y, cuando no había más que dos, existían desvíos para dar paso al vehículo que venia en dirección contraria. En la vía de Esparta a Helos se ven carriles muy hondos que se apartan en semicírculo de la vía a cada lado de ésta y van a encontrarse un poco más lejos.

En cuanto á la construccion técnica de las vías griegas, no se sabe gran cosa. El empleo de piedra machacada debe admitirse en ciertos caminos contruidos con gran esmero, no pavimentados, como la vía, de 3 m. de ancho, que llevaba del Cerámico a la Academia y cuya existencia se reconoció hacia fines del siglo xix. En la proximidad de las poblaciones las vias estaban rodeadas de monumentos funerarios, y a lo largo de su recorrido había, espaciadas por convenientes distancias, posadas y parajes de descanso, que no faltaban ni aun en los peores caminos, como en el que iba de Oropos a Atenas. Habia capillas laterales dedicadas a Apolo, Hermes y Hecate, protectores de los caminos. Había funcionarios encargados de medir al paso la longitud de las vías; En Olimpia se han encontrado dos dedicatorias de un aretense que se denomina *hemerodromo* del rey Alejandro y *bematista* del Asia, esto es, correo del correo del Conquistador Macedonio y mensurador de sus itinerarios. Ateneo menciona otro medidor de las vias recorridas por Alejandro, y Plinio cita a un tercero.

Los romanos poseian nombres apropiados para cada camino, pero usaban el de via con un significado muy alto. La primera via pavimentada por los romanos es la via Appia. Siguieron la via Clodia, de Roma a Forum Clodii; la via Aurelia, de roma a liguria; la via Cassia, de Roma a Fiésole; la via Flaminia, de Roma a Ariminum; La via Aemiliade Ariminun a Placentia. Las direcciones de estas vias demuestran su verdadero carácter; son, ante todo, vias estratégicas, destinadas a comunicar la capital por el itinerario mas directo con las colonias militares que jalonaban las etapas de los romanos en la Península y consolidaban su dominación. En las provincias, fuera de Italia, solo se conoce unas cuantas vias romanas anteriores al Imperio, que, como las de Italia, tenían carácter esencialmente militar. Las dos principales son la via Domicia en la Galia y la via Egnatia en la europa oriental. La primera ponía en comunicación a España con Italia: iba desde los Pirineos a Tarascón por Elna, Narbona, Beziers, Nimes, y de Tarascón a los Alpes por el valle del Durance y el monte Ginebra. La segunda via atravesaba Iliria, Macedonia y Tracia, de Dirraquio a Apolonia y al Ebro. Aunque la calzada romana tenia esencialmente finalidad militar, no por ello hay que dejar en el olvido sus funciones culturales y comerciales.

Los romanos construian tres especies de caminos estratégicos (viae): los llamados stratis lapidibus o enlosados, los afirmados o injecta glarea y los sencillamente aplanados o terreneae. Recubrianse los primeros algunas veces de cantos planos (Incerti) que se asentaban en el terreno a golpe de martillo y otras con piedras o losas labradas para obtener con ellas un perfecto ajuste (quadrati), y estas son las mas conocidas y mas comúnmente descritas en los libros y tratados de construcción. Muchas de estas últimas eran célebres por su magnificencia, como las vias Appia y Domiciana.

A las injecta glarea pertenecen la mayor parte de las vias romanas cuya seccion transversal constaba esencialmente de tres partes o capas superpuesta; el cimient o capa inferior (statumen), de gruesas piedras; la segunda capa o rudus, de piedra picada, y el nucleus, formado generalmente con tierras arcillosas o calizas y algunas veces de argamasas de cal o polvo de ladrillo, que se solía cubrir con una segunda capa de gravilla cementada con cal, llamada summan erustra, que ofrecia mayor resistencia al desgaste por el roce.

Los materiales de que constaba la via contenianse entre don cintas maestras (margines) de piedras grandes, labradas a veces y que o bien permanecían ocultas con el cimient por las capas mas superficiales o aparecían a la vista. Las de la ultima clase eran mucho mas escasas, conservándose pocas menciones de las mismas; pero no hay que dudar de su existencia pues entre otras se conoce especialmente la via que iba de España a

Italia por Nimes, que quedaba intransitable en el invierno. Constrúyanse estas vías cuando los recursos de las poblaciones o los donaciones de los emperadores para aquel objeto no alcanzaban a poder construir las de las clases antes dichas. Las carreteras o vías principales tenían muchas veces a sus lados estribos de unos 60 cm. de ancho, inclinados, que con la superficie convexa de la zona interior, contribuían a recoger el agua en arrollos laterales y desalojarla hacia los campos. A intervalos regulares aparecían las piedras indicadoras formando artísticas columnas, en las que figuraban inscripciones con el nombre del constructor y del restaurador de la carretera y en lo alto el número de millas que se contaban desde ella a Roma. Junto a estas piedras indicadoras se alzaban otras dos de altura conveniente que el viandante podía utilizar para su descanso y el caballero para montar fácilmente en su cabalgadura. La anchura de la vía era distinta según su importancia, en las proximidades de la capital. Algunas llegaron a medir un espacio desmesurado de acuerdo con el enorme tráfico que tenían.

Roma fue maestra en el arte de la construcción de sus carreteras y su técnica fue el mas importante elemento por el cual se han eternizado estas grandes arterias.

En cada trabajo los romanos actuaron como si tuvieran conciencia de construir para la eternidad acudiendo a soluciones radicales, empleando material muy sólido con técnicas perfectas y con una organización en los talleres que era semejante en todas las regiones del imperio. Sus vías fueron durante siglos lazos de unión insustituibles entre varios países europeos.

LAS VIAS ROMANAS

Bibliografía

Manual de Historia Universal

Tomo II Edad Antigua

Luis Suares Fernández

Ed. Espasa Calpe Madrid 1979

Gran Enciclopedia Larousse Gel

Ed. Planeta España 1991

Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo–Americana

Tomos V y LXVIII

Ed. Espasa Calpe Madrid 1958