DIÁLOGO DE POETAS

ESTACIO, *LA VÍA DOMICIANA*

Cómo se construye (poéticamente) un camino

En el Libro VI de la *Eneida* (vv. 847-53), cuando Anquises presenta a su hijo las maravillas del pueblo que fundará, termina su elogio a los romanos señalando la hazaña que, según él, es la más característicamente romana: “regir con imperio los pueblos, imponer de la paz la costumbre, perdonar a sujetos y domar a soberbios”. A Virgilio no se le ocurre, quizá porque no es adecuado a un poema épico, mencionar lo que quizá fue la mayor hazaña romana: sus obras de ingeniería. Todos sabemos que los romanos fueron soberbios constructores, y que, de todas esas obras, las que han pervivido por más tiempo, además de sus puentes y acueductos, son sus carreteras: aún existe un trecho de la *Via Appia*, la más antigua, que empezó a construirse alrededor del 312 a.C.; en el vasto territorio de lo que fue el Imperio Romano, hay muchos restos de calzadas: pensemos en Italia, naturalmente, pero también en España, en Francia, en Alemania, en Inglaterra, Escocia e Irlanda; algunas de esas calzadas aún siguen funcionando como caminos.

Me he propuesto bosquejar algunos aspectos de la construcción de una carretera (hablando en latín, de una *via*), en un fragmento del poema de Estacio que describe ese proceso. No se trata de un tema muy atractivo para los estudiantes de literatura: la ingeniería vial es algo arduo y, sin duda, poco poético; sin embargo, los poetas se han enfrentado siempre a temas semejantes, cuando quieren cantar circunstancias específicas, propias de la vida cotidiana de su época; recuérdese, por ejemplo, cómo

describe Homero, en el libro V de la *Odisea*, la construcción de la balsa en que Odiseo deja la isla de Calipso.

Estacio fue un poeta de la ciudad de Nápoles, al sur de Italia, que vivió a finales del siglo I d.C., y que escribió la *Tebaida* y la *Aquileida*, poemas épicos, además de una colección de poemas de tema y metro variado, que son las *Silvas*. El poema a que me voy a referir pertenece al libro IV de las mismas (*Silv.* IV.III)

A lo largo de su historia, los romanos desarrollaron un sistema de carreteras de unos ochenta mil kilómetros: veintinueve calzadas salían de la Urbe y cada una de las ciudades consideradas importantes se enlazaba con las otras en trechos de carreteras que equivalían a una jornada de distancia (*mansio*), de manera que existía una red que cubría todas las provincias; las calzadas tenían mojones (*lapis miliaris*) que señalaban las millas (*milia passuum*). Vitruvio, en su tratado sobre arquitectura (*De arch.* X.9) describe el procedimiento para medir esas distancias.

Según la ley romana, toda persona tenía derecho a usar las calzadas y éstas se trazaban pensando en el tráfico de carros. Hay que recordar que los romanos tenían un sistema de transporte bastante variado: para transportar personas, había vehículos rápidos y eficaces, tirados por dos caballos (*bigae*), vehículos de alquiler de cuatro ruedas (*raedae*) y transportes colectivos, a la manera de diligencias, generalmente tirados por bueyes y que podían transportar personas en el interior y en el exterior. Para transportar mercancías, los romanos tenían carretas de muy diversa índole, e incluso carretas para transportar líquidos, como nuestras pipas. Pensando en estos carros se trazaban las calzadas romanas; por ello, por ejemplo, se evitaban pendientes demasiado abruptas, para evitar accidentes.

Los caminos romanos se diseñaban para perdurar con un mínimo de mantenimiento; por ejemplo, se construían en terrenos altos, que no pudieran inundarse, y se construían puentes para cruzar los ríos. Los responsables del mantenimiento eran los habitantes del distrito por el que pasaba el camino; para ello, se nombraba a un encargado de cada camino (*curator viae*), que era un cargo importante durante el Imperio.

Según Isidoro (*Orig.* XV.16, 6), la técnica de construcción de las vías romanas había sido inventada por los cartagineses; Varrón dice que por ellas circulaban caballos, carros y peatones (*L.L.* V, 35). Una *via* romana puede estar dentro de una ciudad, como la *Via Sacra* en Roma, por donde paseaba Horacio (*Sat.* 9.1.), y como las que, según Marcial, se veían convertidas en simples senderos por el comercio ambulante (VII. 61); sin embargo, la palabra designa, fundamentalmente, las carreteras, las principales vías de comunicación entre los distintos puntos del imperio (Cic., *Phil.* XII. 9).

En el año 95 de nuestra era, al final del reinado del emperador Domiciano, se terminó y se inauguró una carretera que continuaba la *Via Appia* a partir de la localidad de Sinuesa y llegaba hasta Cumas, Bayas y Puteoli, cerca de Nápoles. El camino reemplazaba una vieja ruta que era muy pesada y atravesaba arenales y pantanos.

El tercer poema del libro IV de las *Silvas* de Estacio lleva por título *Via Domitiana*.^{*} En la carta que sirve de prefacio a este libro, el poeta comenta a su amigo Vitorio Marcelo (nombrado *curator viae Latinae* en el año 95) que, en este poema, “admiró la vía Domiciana, con la cual ha terminado la gravísima demora que se provocaba por las arenas” y que, gracias a ella, él “recibirá más pronto su epístola, que [...] escribe desde Nápoles”. Se trata de la descripción (*ecphrasis*), en endecasílabos faleucos, del proceso de construcción de esa vía. Como todas las *Silvas*, el poema es un encomio: en él se alaba a Domiciano, en forma directa, sin duda, pero también de manera sesgada, mediante la identificación de la construcción de la vía con su gobierno. El poema está formado por tres partes: un exordio (vv. 1-39), la *ecphrasis* (vv. 40-113) y la conclusión (vv. 114-163).

En el exordio hay tres secciones; la primera se inicia con una interrogación retórica (¿... qué sonido ha llenado, enorme, el lado cercano al mar de la Apia peñascosa?) que sirve para captar la atención del auditorio e introducir directamente el tema del poema: la construcción del camino. La pregunta es significativa: no hay que extrañarse de las molestias y ruidos que provocan actualmente las obras viales; el ruido debió haber sido infernal, como el de una guerra o una invasión, nos dice

^{*} Mi versión se basa en la edición de E. Courtney: P. Papini Statii, *Silvae*, 1990, Oxford, Clarendon Press, Oxford Classical Texts.

PATRICIA VILLASEÑOR

Estacio, al responder la pregunta negativamente en los versos 4-8 (no es Aníbal, ni Nerón) y positivamente, a manera de elogio, en los versos 9-19: es Domiciano. Luego se da el motivo de la construcción: el emperador se ha compadecido de su pueblo, que tiene que transportarse por caminos malos (vv. 20-26):

aquí, al sentir las tardas vías del pueblo
y los campos que frenan todo viaje,
largos rodeos quita, y consolida
con nueva capa las arenas graves.

El exordio termina con la descripción de los males que antes (*quondam* “un día”) afligían a los viajeros en la antigua vía y con los beneficios del nuevo camino (*at nunc* “mas ahora”):

Aquí, en un eje, un día...
vacilante el timón, dudó el viajero
y la maligna tierra sorbió ruedas,
y la plebe latina, a medio campo,
de la navegación temió los males;
...y ...tenaces
huellas al viaje estorban y retardan...
Mas la vía que gastaba un día entero,
de dos horas apenas se hizo ahora.
No por los astros, tensas plumas de aves,
iréis, ni naves, más ligeramente.

Del verso 40 al 66 se encuentra la descripción de las labores de la construcción. De estos versos me ocuparé en detalle, pero antes quisiera dar un rápido vistazo al resto del poema. La *ecphrasis* culmina con un discurso que pronuncia un dios (vv. 69-94): Vulturno, la personificación del río sobre el cual cruza el puente con que comienza la *Via Domitiana*, y con la descripción de ese puente (vv. 95-113):

El río dijo esto, y a la par se alzaba,
con dorso ingente, una región marmórea.
Su puerta y el umbral feliz: un arco,

CÓMO SE CONSTRUYE (POÉTICAMENTE) UN CAMINO

con bélicos trofeos del jefe, nítido,
y con las minas todas ligurinas,
como el que, entre el llover, corona nubes.

La conclusión del poema es otro largo discurso, puesto en boca de la Sibila de Cumas, toda blanca (vv. 114-163); el poeta calla:

Cedamos; lira, repón ya tus cantos:
más santo, un vate empieza, hay que callarse.

Y el discurso, junto con el poema, termina con votos para una larga vida tanto al constructor como al camino:

mientras más que la añosa Apia, esta vía,
rigiendo tú las tierras, envejezca.

Volvamos a la construcción de la carretera. La *ecphrasis* de este proceso se inicia con la enumeración (vv. 40-48), casi técnica, de las tareas para esa construcción. La primera (*primus*) labor es hacer las dos zanjas paralelas, que limitaban la anchura del espacio que ocuparía el camino (de quince a veinte pies romanos, esto es, entre 4.50 y 6 m), y, luego, abrir la tierra hasta encontrar una capa sólida de terreno sobre la cual se afirme el piso:

Primer trabajo, aquí, iniciar los surcos
y los lindes cortar y con profunda
extracción, cavar tierras hasta el fondo;

La segunda tarea (*mox*) es rellenar esos huecos cavados con el material de construcción:

pronto, otramente henchir las huecas fosas
y a lo sumo del dorso aprestar forro:
no oscile el suelo, no, maligno, el sitio,
dé lecho incierto a las opresas piedras;

El poeta se refiere a las capas que tenía un camino romano: sobre la parte dura de la tierra se colocaba el *gremium* (“forro”), que estaba formado por tres capas: la capa inferior era el *statumen*, un cimientado de piedra gruesa; la capa intermedia se llamaba *rudus* y estaba hecha con un cimientado de escombros (cascotes) o de piedras machacadas, empotradas en cal. La capa superior era el *nucleus*, de tierra o de fragmentos de ladrillos y de cerámica, mezclados con cemento. Estas tres capas sostenían el *dorsum* o capa superior (“dorso”), que normalmente estaba hecha de grava cementada con cal (*summa crusta*) o pavimentada con losas. En total, una calzada romana tenía un espesor mínimo de tres pies romanos, es decir, de noventa a ciento veinte centímetros.

La tercera tarea (*tunc*) es asegurar el pavimento de la calzada (vv. 47-48) mediante la construcción de una acera:

luego, con combas de ambos lados juntas,
y muchas cuñas, líguese el camino.

126

Esta acera, o banqueta (*crepido*), se extendía a cada lado de la calzada; se trataba de un corredor elevado, flanqueado en toda su longitud por piedras de borde (*umbones*) que, en algunos casos, estaban unidas de vez en cuando por grandes bloques cuneiformes (*gomphi*) que, a manera de clavijas, apretaban y consolidaban la masa. Las aceras estaban hechas para los peatones; en las ciudades, o en ciertas partes de las carreteras, se pavimentaban con mortero de cal, arena y ladrillo molido, que producía una textura lisa, uniforme e impermeable.

Hay que señalar que, en estos versos, la palabra *iter* (“camino”) reemplaza al vocablo técnico *agger* o terraplén, que Estacio menciona en otro lugar (*Silv.* IV.IV.3: “y el sólido terraplén muelles arenas oprime”). Este término designa lo que probablemente sea la característica fundamental de la durabilidad de las carreteras romanas: la calzada estaba ligeramente elevada en el centro, de manera que el agua no se estancara; el terraplén servía para proteger la calzada de los perniciosos efectos del agua.

En seguida, Estacio profiere una exclamación: “Oh, cuántas manos a la par laboran!”, que enlaza la enumeración de las tareas con la de los obreros y sus trabajos (vv. 50-55):

Bosque éstas cortan y desnudan montes,
éstas, traveses y escollos con hierro alzan;
éstas ligan las piedras y urden la obra
con polvo recocado y toba sórdida;
a mano éstas, bebientes charcos secan,
y lejos llevan los menores ríos.

Es interesante notar que aquí, para construir el camino, se utiliza material local, aunque sabemos que a veces era necesario transportarlo desde lugares lejanos; la “toba sórdida” es el *tofus niger*, propio de la Campania, que menciona Vitruvio (II.VII.1). Los versos describen el acopio y el armado de la cimbra de madera y piedra para erigir, además del pavimento de la calzada, sus puentes y sus arcos, así como el trabajo de desalojar el agua de la calzada y desecarla.

Esta sección termina con una hipérbole (vv. 56-60) y una personificación que dan énfasis a la enormidad de esas tareas (vv. 61-66):

Podrían cavar el Atos estas diestras
y, de Hele gemebunda, el triste piélagos
encerrar con un puente no nadante.
Con éstas (si algún dios la vía no veda,
parvo), mares mezclara el istmo de Ino.
Hierven las costas y las selvas móviles,
va un fragor largo en medio de las urbes,
y, a una, de aquí y de allí quebrado el eco,
remite al Gauro el Másico vitícola.
El son admiran la tranquila Cime
y el literno trampal, y el Safo pigre.

Me parece necesario decir que Estacio no es un poeta que se preocupe por la precisión en los detalles; todas sus descripciones son, por llamarlas de alguna manera, “impresionistas”. Sin duda, la descripción

PATRICIA VILLASEÑOR

de la *Via Domitiana* nos deja la impresión de un camino cómodo, rápido y bello, pero no podemos saber si se trataba de un camino enlosado (*stratus lapidibus*), un camino afirmado (*iniecta glarea*) o un simple camino de terracería (*terrenae*). Todos siguen las mismas reglas en su construcción y sólo cambia la capa externa del pavimento. Probablemente la *Via Domitiana* pertenecía al segundo tipo, aunque quisiéramos imaginarla del tipo de la *Via Appia*, una calzada enlosada, de lujo, propia de las urbes y sus alrededores, nada práctica para el tráfico intenso de los carros romanos.

Para concluir, tendríamos que preguntarnos cuál era la intención del poeta al componer esta silva: el tema es arduo y la forma, peculiar. Sin duda, Estacio no suele evitar los asuntos difíciles y casi podríamos decir que los procura. En cuanto a la forma, el metro es lírico; el tono y las palabras, épicas.

¿Qué pretendía, pues, el poeta con esta silva? La respuesta inmediata es obvia: Estacio quiere quedar bien con sus patronos, con Domiciano, su emperador, el constructor de la carretera, y con Marcelo Vitorio, curador de caminos. Sin embargo, el poeta quiere algo más: presentar el objeto de su encomio como un héroe capaz de realizar hazañas semejantes a las de los personajes épicos, como un héroe digno de ser cantado en un himno. Y finalmente, aún más allá de todo eso, Estacio logró que su silva, tal como lo hicieron los camineros con las vías romanas, perviviera a lo largo de los siglos y trascendiera las circunstancias particulares de su momento.

Patricia Villaseñor Cuspinera