LAS CALZADAS ROMANAS, por Luis Manuel Moll



Roma se convirtió en el centro neurálgico de todas las civilizaciones gracias al inmenso sistema de calzadas romanas.

Los romanos, se percataron que para gestionar efectivamente los vastos territorios conquistados, necesitarían unos sistemas para transportar rápidamente a sus legiones y los avituallamientos de todas las zonas. Utilizaron las calzadas para hacer una especie de pueblo grobal. La primera calzada romana fue la Vía Apia, se inició en el 312 a.C. por el cónsul Claudio, esta vía fue el paradigma de todos los caminos romano subsecuentes. En menos de

200 años se construyó un sistema de carreteras de más de 100.000 km. Capaz de llegar hasta las fronteras más lejanas del imperio romano.



Calzada por la sierra de Gredos

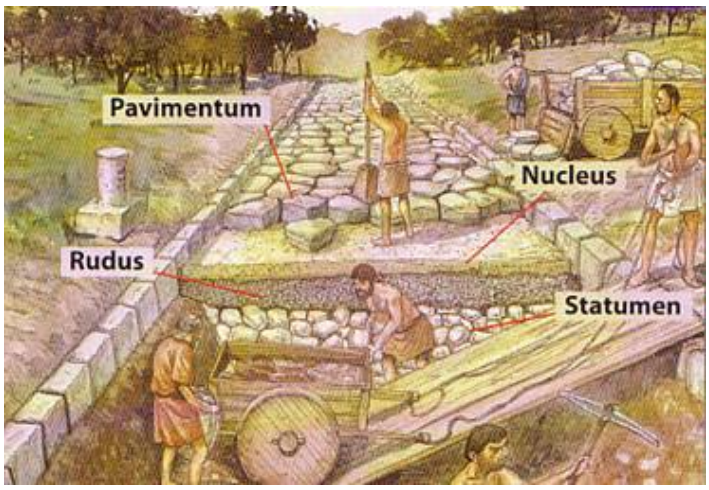
En los tiempos de esplendor del imperio, las calzadas crecían a un ritmo de un kilómetro cada dos días. Sorprendentemente muchas de ellas sirvieron a lo largo de casi toda la historia moderna de los países por donde pasaban. ¿Cuál es el misterio de su construcción? La respuesta está en su meticulosa manera de prospectar el terreno que tenían los topógrafos romanos con ayuda de unos artilugios conocidos como la groma y la dioptra



Corte de una calzada romana y Millare

Utilizaban ángulos rectos y el nivel para determinar la elevación. Primero tomaban una referencia visual desde uno de los ejes de la groma, para después moverse alrededor y colocar las líneas en ángulos rectos, esta era la técnica para las distancias más cortas, para las más largas, los romanos, se fijaban en las colinas y el horizonte para clavar palos a unas distancias determinadas por los lugares donde querían ir. Los postes los unían con unas cuerdas en línea recta, como no podían prospectar alrededor de las esquinas, todas las calzadas se hacía

rectas. Si la calzada romana se topaba con algún obstáculo, esta desaparecía momentáneamente para continuar en el otro lado, aunque en muchas ocasiones todas las calzadas atravesaban las colinas. El Emperador Trajano, mando cavar un corte de cuarenta metros de profundidad para extender la Vía Apia hasta la costa. Esta idea de construir una calzada recta desde un principio era totalmente nueva; hasta ese momento, todas las calzadas habían seguido los senderos antiguos evitando ríos y colinas, pero para los romanos esto era un método totalmente ineficaz y nada se opondría en el camino de la Vía Apia. En cuanto la carretera llegaba a un pantano, se construía una plataforma especial; esta plataforma estaba compuesta de una estructura de madera fijada en los fondos del pantano y posteriormente la rellenaban de piedra caliza y guijarros.



Construcción de la calzada

Los puentes fueron las obras más impresionantes de estas calzadas. Puentes de piedra para los ríos de anchura media. Estas obras a menudo han perdurado a través de los siglos y todavía se usan hoy o bien, después de su destrucción, sus cimientos han servido de base para la reconstrucción posterior. Además, los puentes han sido siempre fuentes de poblamiento.

Las calzadas romanas se construyeron con mucho cuidado ya que eran un elemento clave para las comunicaciones con todos los lugares del imperio, y la construcción de estas carreteras, era un negocio muy serio, servían como el

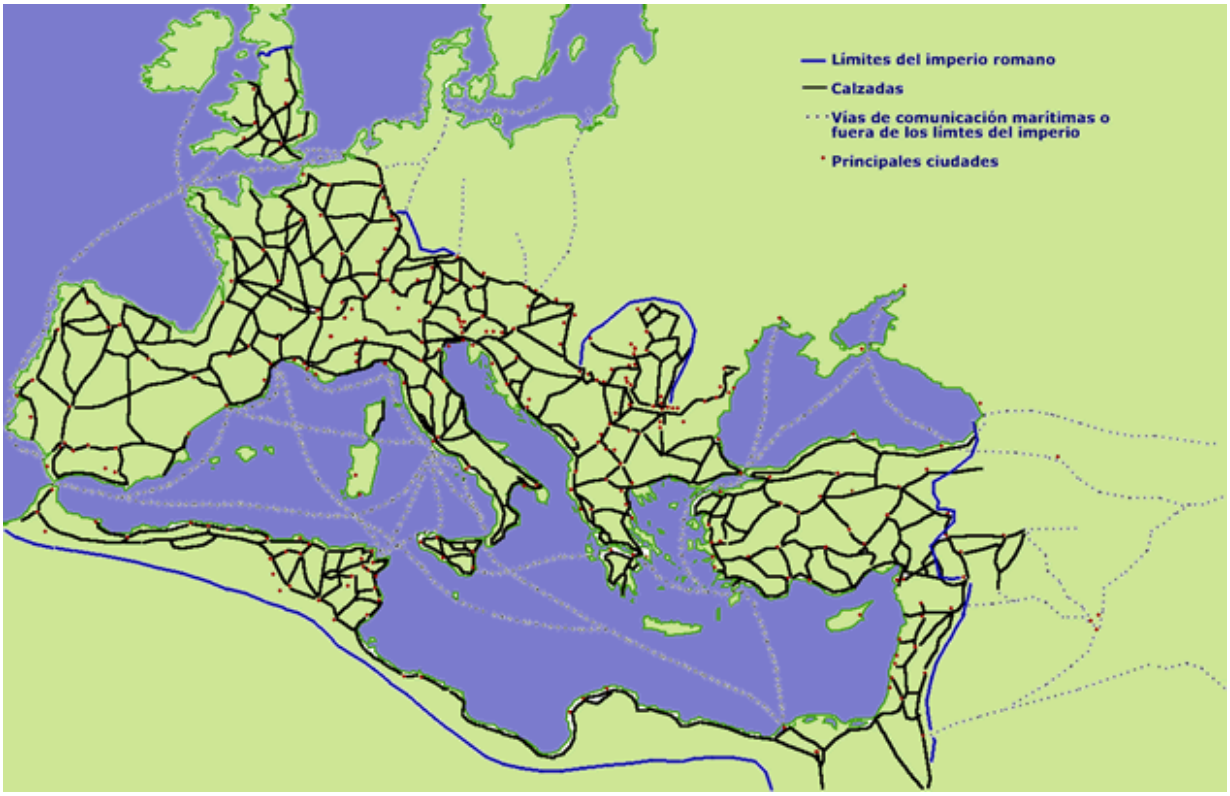
transporte de tropas y suministros y eran construidas por esclavos, soldados y ciudadanos de las clases bajas que trabajaban para constructoras privadas.



Via Publicae

Tenían distintas denominaciones como las Vías Publicae.Estas son las principales vías del Imperio, las principales arterias de la red de rutas que unen las ciudades más importantes entre ellas. También son llamadas viae praetoriae (vías pretorianas), viae militares (vías militares) o viae consulares (vías consulares). Era el Estado quien podía hacerse cargo de la financiación de su construcción, pero se requería una contribución de las ciudades y de los propietarios de las zonas atravesadas por estas vías que debían garantizar su mantenimiento.

A menudo llevan el nombre de la persona que inició el proyecto de su construcción (Agrippa por la Vía Agrippa, Domitius Ahenobarbus por la Vía Domitia). En Italia, la gestión se dejaba entonces bajo la vigilancia del curator viarum, un funcionario del Estado que daba las órdenes para hacer trabajos en la vía y para sus reparaciones. El promedio constatado del ancho de las viae públicae era de 6 a 12 m.



Calzadas romanas

Las viae vicinales. Partían de las vías públicas y permitían unir entre ellas

varias vici (un Vicus es un pueblo grande) en la misma región. Estas eran, evidentemente, la mayoría de las vías de la red. La anchura media de una viae vicinalis era de alrededor de 4 m. Algunos ejemplos en la Galia de viae vecinales: la Vía Regordane que unía Le Puy con Montpellier o la Vía de Aquitania que unía Narbona con Burdeos.

Las viae privatae. Unían las principales propiedades, las villae, con las viae vicinales et publicae. Eran privadas, reservadas para uso exclusivo del propietario que la financiaba en su totalidad. La anchura media de una via privata era de 2,50 a 4 m.

Las calzadas romanas han demostrado ser tremendamente duraderas. Todas se construyeron siguiendo el mismo sistema: primero se cavaba una trinchera que seguidamente se rellenaba de arena y cantos rodados hasta formar una base sólida, después se vertía una capa e gravilla y piedra dura mezclada con mortero y arcilla hasta ser compactada y

por último se cubría de una capa de piedra de basalto que formaba la parte superior y que permitía que cuando llovía el agua cayese para sus lados. Cada mil pasos o milla romana, se levantaba un hito cilíndrico grabado con el nombre del emperador vigente y la distancia hasta la siguiente ciudad. A menudo solían haber campamentos romanos o estaciones de descanso, llamadas mutatio, cada diez millas romanas. Había una mansio cada tres mutationes. Estaban separadas por unos 30 a 50 km y, para identificarlas, a menudo estaban pintadas de rojo. Dirigidas por el caupo, estaban bien equipadas y, posiblemente, permitían pasar allí la noche. Paralelamente a las mansio, había almacenes que surtían de mercancías a la capital del Imperio.

Muchos escritos han llegado hasta nosotros sobre la vida en esos albergues. Estas tabernae tenían muy mala reputación y los viajeros preferían acampar en las cercanías, usar el deversorium (vivienda pública para los ricos), o mejor,

invitarse por medio de una carta de presentación, practicando la hospitium (hospitalidad).



Caupone

Durante el reinado del emperador Augusto, cuando llegaron las noticias a Roma de la invasión bárbara de la Galia, el Emperador envió a varias legiones para sofocar las revueltas. Viajando en un tiempo record de treinta kilómetros cada cinco horas, el ejército llegó a tiempo para apaciguar la zona. Las calzadas romanas, eran un símbolo del poder del imperio, corrían rectas como si fueran flechas a través de los campos, y en

esencia querían decir a los pueblos conquistados, que ahora formáis parte del imperio, sois propiedad romana. Se convirtió en el mismo símbolo de la república, trayendo consigo estabilidad, paz, cultura y libertad al imperio, por lo menos en sus ideales.

El Itinerario de Antonino, del siglo III, es la fuente escrita que mayor información nos aporta sobre la red viaria romana.

Los antiguos documentos que han llegado hasta nosotros no nos permiten localizar con precisión las vías romanas. Hay muchas de ellas que están enterradas debajo de las carreteras europeas, ya que muchas de ellas están directamente construidas sobre las vías romanas o siguen una traza muy cercana al camino romano.