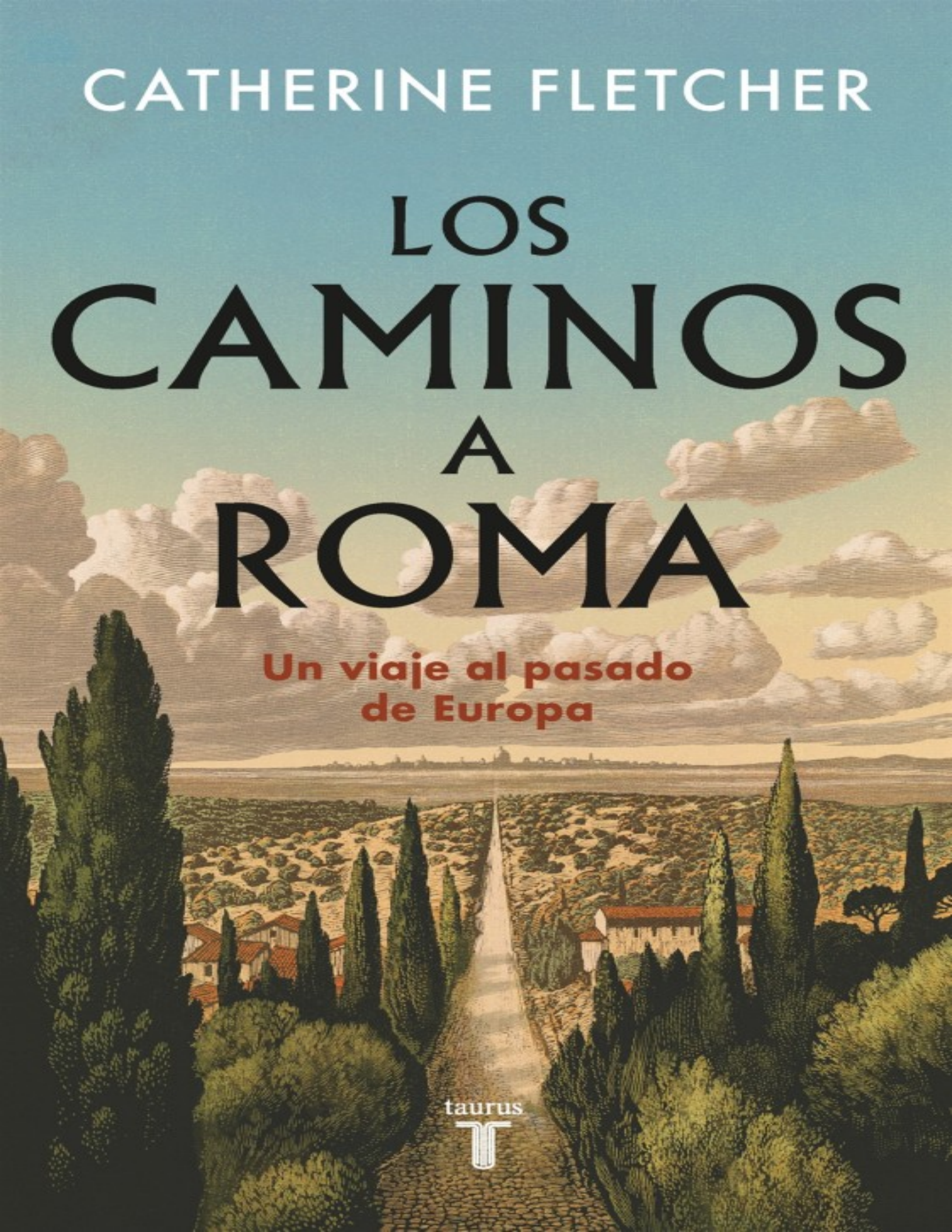
CATHERINE FLETCHER

LOS CAMINOS A ROMA

Un viaje al pasado de Europa



taurus

Catherine Fletcher

Los caminos a Roma

Un viaje al pasado de Europa

Traducción de Joan Rabasseda y Teófilo de Lozoya

taurus

Para aquellos que pasaron su vida entera
cruzando por bosques y pantanos


LAS CALZADAS ROMANAS
1. Via Aurelia
2. Via Cassia
3. Via Flaminia (a Rimini)
4. Via Salaria
5. Via Tiburtina
6. Via Casilina/ Latina
7. Via Appia (ta Brindisi)
8. Via Ostiense
ROMA
MAR DEL NORTE
Muro de Antonino
St. Mary, Whitekirk
Corbridge
York
Manchester
REINO UNIDO
Wroxeter
Cirencester
Wal
Londres
Bath
OCEANO ATLÁNTICO
BÉLGICA
ALEMANIA
París
Viena / Carnuntum
Budapest
FRANCIA
Berna
SUIZA
AUSTRIA
ALPES
HUNGRÍA
Valence
Milán
Pavía
Orange
Turín
Avignón
Nimes
Niza
Génova
Mónaco
Arlés
Rávena
Rimini
ITALIA
Furlo
Viterbo
Monte Sant'Angelo
ROMA
Anzio
Terracina
Montecassino
Pozzuoli
Benevento
Baari
Brindisi
ALBANIA
Durres
Tesalónica
GRECIA
RUMANÍA
Bucharest
BULGARIA
Sofía
Plovdiv
Constantinopla/ Estambul
MAR NEGRO
TURQUÍA
R. Duero
ESPAÑA
Barcelona
Tarragona
Sevilla / Itálica
Valencia
Córdoba
Cádiz
Tánger
MAR MEDITERRÁNEO
Timgad
Hierápolis
Tarsus
Antioquía
Jerusalén
Alejandría
El Cairo
N
1 Via Augusta
2 Via Flaminia
3 Via Appia
4 Via Egnatia
5 Via Militaris/Via Diagonalis
0 400 km
0 400 millas

INTRODUCCIÓN

«Todos los caminos conducen a Roma». Se trata de un proverbio medieval: el primer testimonio que tenemos registrado se encuentra en las obras de un poeta francés, Alain de Lille. «Mil caminos conducen a los hombres por siempre a Roma», escribió, hace casi un milenio. *Mille vie ducunt homines per secula Romam*. Un siglo más tarde aparecería una versión inglesa en Chaucer: *right as dyvers pathes leden dyvers folk the right wye to Rome* [«del mismo modo que distintas sendas conducen a distintas gentes directamente a Roma»].[1] El proverbio tiene, naturalmente, un significado más amplio, pero para los antiguos romanos expresaba una verdad literal. En algún momento después de 20 a. e. v., el emperador Augusto inauguró en el Foro un monumento llamado el Miliario de Oro. Se trataba, según dice Plutarco, de una columna «hacia la que confluyen todos los caminos».[2] De un modo u otro, todos esos caminos, las vías o calzadas romanas, conducían a Roma.

El rey de esos caminos, por citar a otro autor antiguo, Estacio, era la Vía Apia, que conducía en dirección al sur y al este desde Roma hasta el puerto de Bríndisi, a orillas del Adriático, en el tacón de la bota que dibuja la península italiana.[3] Discurre actualmente entre ruinas gloriosas y famosos pinos, en medio de los restos de villas suburbanas y acueductos; sus pintorescos pavimentos se extienden sobre los pasillos de las catacumbas, sus nichos de memoria están llenos con los huesos de los muertos. Ante un telón de fondo de montañas, se distingue una vista de la ciudad; su colorido cambia según el tiempo que haga y oscila entre una bruma suave y un sol potente. Posee el tipo de belleza serena que cualquier viajero del *Grand Tour* habría dibujado o pintado. Reina aquí una luz especial, una neblina rosada que se disipa para revelar unas ruinas de ladrillo rojo, cuyas líneas interrumpen complicados dibujos, los secretos de

su fabricación. A veces los árboles se mecen con la brisa y también sucede que los vientos dominantes les imponen una dirección permanente. Nunca hay mucha gente en los cuadros de este paisaje esencial, solo un viajero o dos, o un campesino trabajando su viña. Es un mundo de estratos, un palimpsesto de historia. Los viajeros han venido hasta aquí, caminando, a caballo o en vehículo, durante más de dos milenios. Y aquí estoy yo, tal vez piensen ustedes, con todos los que pisaron esta senda antes que yo, con sus huellas imaginadas sobre las losas. Hay fantasmas rondando en los bordes de estos caminos, en los monumentos y las tumbas. Ahí están los que se perdieron, los desaparecidos, los duendes de las encrucijadas. A lo largo del camino había altares dedicados a los que velaban por los viajeros: Hécate primero, san Cristóbal después. A pesar de la hermosura de la campiña romana, los caminos eran sitios peligrosos.

La Vía Apia tiene también una banda sonora. El poema sinfónico de Ottorino Respighi *Pinos de Roma*, escrito hace cien años, recuerda los árboles de los románticos entornos de Roma, desde los jardines de Villa Borghese hasta las catacumbas o la colina del Gianicolo. En su último movimiento, una legión triunfante marcha hacia la ciudad por la Vía Apia. En la novela de Robert Graves *Claudio el dios y su esposa Mesalina*, de 1934, se describe a este emperador de pie, en el exterior del templo de Júpiter Capitolino, señalando con el dedo hacia la Vía Apia. «¿Ves eso?», dice. «Eso es parte del máximo monumento que jamás se ha construido, y, aunque monarcas como Augusto y Tiberio lo han acrecentado y mantenido en buen estado, lo construyó un pueblo libre. Y no me cabe duda de que durará tanto tiempo como las pirámides, además de haber resultado infinitamente más útil para la humanidad». Y añade:

> El Camino Romano es el mayor monumento que jamás se haya levantado a la libertad humana por un pueblo noble y generoso. Atraviesa montañas, ciénagas y ríos. Es ancho, recto y firme. Une ciudad con ciudad y nación con nación. Tiene decenas de miles de kilómetros de largo, y siempre está atestado de agradecidos viajeros.[4]

Varias décadas más tarde, cuando los personajes de la película de Monty Python *La vida de Brian* discutieran qué diablos habían hecho los romanos por nosotros, uno de los primeros lugares de la lista lo ocuparían las calzadas: «Bueno, sí, *claro*, los caminos […]. No hace falta ni mencionarlo». Muchos caminos, sin embargo, ni se mencionan. No son muy interesantes estéticamente. Son funcionales y profanos. Nos fijamos en los caminos cuando tienen problemas, por cualquier atasco o por algún accidente. Cuando el viaje es tranquilo no hace falta hacer referencia a ellos. (A lo largo de mis investigaciones me he fijado en que las palabras «camino» y «calzada» rara vez aparecen citadas en los índices analíticos). Sin embargo, durante siglos, las calzadas romanas han sido una fuente de fascinación.

Este libro trata de cómo surgió esa fascinación y de sus implicaciones en el pasado y en el presente. Aparte de sus evidentes usos prácticos, ¿por qué los caminos romanos han sido una presencia cultural tan persistente en tantos lugares de Europa? En parte, porque los propios romanos decidieron que así fuera. El Claudio de Graves tenía cierta razón cuando llamaba «monumentos» a los caminos: las piedras miliares situadas al borde de ellos mantienen todavía vivos los nombres de los patronos y emperadores que las pusieron mucho después de que los romanos desaparecieran. La longevidad de la red viaria es notable y sus asombrosas dimensiones expresan el poder de Roma a un nivel que ningún edificio aislado, por grandioso que sea, puede igualar. Recuerdo que de pequeña, entre partida y partida de veoveo, me fijé en aquellos caminos desde los pringosos asientos traseros del viejo Renault 12 de mis padres. Mientras recorríamos Inglaterra, cada vez que llegábamos a un tramo recto mi padre nos anunciaba que se trataba de una calzada romana. Había leído a los clásicos en Oxford y supongo que, como mínimo, eso es algo que te predispone a reconocer una *via romana* cuando pasas por ella. Una de esas vías se llamaba Watling Street, aunque más tarde me enteré de que se

trataba de una ruta anterior a los romanos y de que estos se habían limitado a reformar un camino británico más antiguo. El nombre Watling Street no me sonaba muy romano, pero su carácter podía verificarse simplemente desplegando un mapa, memorizando el orden de los pliegues para luego cerrarlo debidamente y comprobando las letras mayúsculas en tipo Sans Serif que marcaban en las publicaciones del Ordnance Survey(1) cada ROMAN ROAD [«Calzada Romana»], a veces junto a su nombre propio. Esa tradición importaba mucho a los cartógrafos del Estado británico. Cuando Gran Bretaña conquistó su propio imperio, sus gobernantes intentaron cultivar algún tipo de vínculo con la antigua Roma y los caminos les proporcionaron la prueba física de esa relación.

Con el paso de los siglos, los caminos se han convertido en un modelo para más de un aspirante a gran potencia. Junto con las rutas fluviales y marítimas, la red original de calzadas permitió la existencia misma del Imperio romano y resultó esencial para su administración. El gobierno efectivo dependía de las comunicaciones. Tras sustituir las viejas sendas de tierra apisonada, las calzadas recubiertas con gravilla (o «empedradas») hicieron que viajar resultara una operación eficaz y fácil para los gobernadores y funcionarios romanos. Cambiando de caballo en cada casa de postas, los correos podían recorrer entre ochenta y cien kilómetros diarios. Marchando por una calzada empedrada, un ejército era capaz de avanzar cuarenta, incluso con mal tiempo. La distancia constituye un problema para la ejecución de una orden imperial si las tropas tardan un mes en llegar a un sitio, y del mismo modo saber que una fuerza imperial está solo a veinticuatro horas de distancia se convierte en un elemento disuasorio serio para unos potenciales rebeldes. Es evidente que «el mayor monumento que jamás se haya levantado a la libertad humana» del que habla Claudio necesita ciertos requisitos.

Resulta difícil determinar una cifra exacta de las dimensiones de la red viaria romana y todo ello depende de qué vías se computen. Parece que un cálculo bastante ajustado se situaría en torno a los cien mil kilómetros. Por supuesto, la red se extendía a lo largo y ancho de toda Europa, por Oriente Próximo y por todo el

Mediterráneo, y tal vez tan importante como sus dimensiones exactas fuera la impresión que causaba a sus contemporáneos.[5]Junto con los acueductos y las cloacas, las calzadas fueron uno de los tres grandes rasgos del Imperio romano que, según Dionisio de Halicarnaso, historiador griego contemporáneo de Augusto, marcaron la extraordinaria «grandeza de su poder».[6] En los siglos VIII y VII a. e. v., los asirios llegaron a tener una importante red viaria, pero el precedente que resultaba más familiar para los romanos se encontraba en Persia y era el Camino Real construido en el siglo V a. e. v. por el rey Darío el Grande. Iba de Susa a Sardes y cruzaba una zona ocupada actualmente por Turquía, Irak e Irán.[7] También en China se llevaron a cabo grandes proyectos viarios en tiempos de la dinastía Han (desde ca. 200 a. e. v. hasta 200 e. v.), durante la cual probablemente se construyeron largos caminos rectilíneos. Sin embargo, no estaban pavimentados, por lo que quedan pocos testimonios arqueológicos que complementen las descripciones que se nos han conservado, según las cuales su anchura era quizá de unos cincuenta pies (15,2 metros), mucho mayor que la de las típicas calzadas romanas, que tenían entre ocho y dieciséis pies (2,4 y 4,8 metros) de ancho.[8]

El sistema romano sería más duradero que el de los Han. Iniciada en 312 a. e. v., la Vía Apia recorría en un principio las 132 millas romanas que la separaban de Capua, una colonia prerromana situada al norte de Nápoles, equivalentes a 196 kilómetros. (La milla romana tenía una longitud de 1.478 metros y sería por tanto un poco más corta que la actual milla británica, que tiene 1.609 metros). Los primeros noventa kilómetros de la Vía Apia, que llegaban hasta Terracina y tardaron entre cinco y seis años en construirse,[9] eran casi exactamente rectos. (El equivalente actual, la Strada Statale 7, sigue siéndolo). Como consecuencia de las ulteriores conquistas en el sur de Italia, alrededor de medio siglo después la Vía Apia sería ampliada y cruzaría la península desde Capua hasta Barletta, en la costa del Adriático, y continuaría hacia el sur a lo largo del litoral hasta Bríndisi, lo que haría que su longitud total llegara a las 385 millas romanas (569 kilómetros).[10] La Vía Apia es la primera de las calzadas romanas que lleva el nombre de

su creador: a las anteriores carreteras romanas les habían dado el nombre de su destino o de la meta que perseguían. Apio Claudio, censor de Roma, es recordado como si fuera un rey macedonio.[11] Su sobrenombre, Caecus, el Ciego, indica que con el paso del tiempo perdió la vista y se cuenta la anécdota —aunque no está confirmada por las fuentes antiguas— de que él mismo comprobó la firmeza de su pavimento caminando descalzo sobre él.[12] Tanto si la noticia responde a la verdad como si no, este no fue su único proyecto de construcción de infraestructuras: también él fue el responsable de un acueducto, el Acueducto Apio o *Aqua Appia*. Sin embargo, tan significativa fue la iniciativa de su calzada que dio lugar a una de las primeras emisiones de moneda con el nombre del Estado romano —con el fin de sufragar su construcción—, mientras que Apio fue recompensado con una estatua en el Foro. El desarrollo de los caminos produjo un cambio en la mentalidad de los romanos: con ellos resultaba posible mover a las personas y las cosas con mayor celeridad y de nuevas formas. Las calzadas cambiaron la concepción del espacio y ampliaron los horizontes del Imperio. Poblaciones que en otro tiempo habían estado separadas ahora estaban conectadas. Una vez concluida, la Vía Apia consiguió que cualquiera que viajara a Roma desde el sur de Italia tuviera, antes de llegar a su destino, una idea de lo que era el poder de Roma.[13]

Incluso en aquellos primeros años, el simbolismo de los caminos fue importante para convertir en romanos los territorios recién conquistados,[14] y mucho después de que el Imperio hubiera desaparecido seguirían esculpidos en sus paisajes. A lo largo de miles de kilómetros, por toda Europa y por todo el Mediterráneo, las carreteras y autopistas modernas siguen sus rutas. También en el plano cultural su legado ha sido esencial durante siglos. En gran parte de Europa, del Mediterráneo oriental y del norte de África, no hace falta viajar al extranjero para encontrar un contacto físico con ese pasado remoto: sus piedras se encuentran enterradas en algún campo cercano o en alguna localidad situada en las inmediaciones. Una y otra vez, los escritores han utilizado los caminos romanos como metáfora para pergeñar relatos sobre el poderío imperial y la identidad europea, y han hecho que sus personajes de ficción

caminen y paseen por ellos. Los pintores los han representado en sus obras. Los arqueólogos los han excavado, los han medido y han registrado sus inscripciones. Y los gobernantes han planificado sus propios caminos de modo que siguieran la gran tradición romana. Aunque el simbolismo de las calzadas se desvanece en los testimonios medievales, los viajeros continuaron a todas luces utilizándolas durante los mil años que separan las guerras góticas del Renacimiento, y desde el siglo xv, por lo menos, la Vía Apia ha encontrado su sitio en los circuitos de los viajeros. Al conducir, como efectivamente conducen, hasta los monumentos del Imperio que se han conservado y hasta las ruinas de sus ciudades, las calzadas romanas nos transportan al pasado, hasta la historia y la geografía de Roma.

Unos veintitantos años después de aquellos viajes con mi familia, tuve el dudoso privilegio de conducir el minibús un tanto destartalado de la British School de Roma. Hicimos el circuito del Grande Raccordo Anulare, el GRA, la circunvalación que rodea la ciudad, mientras enumerábamos los nombres de las antiguas calzadas por las que pasábamos: Vía Casia, Vía Salaria, Vía Nomentana, Vía Flaminia, Vía Tiburtina… Constituye una extraña experiencia ser claramente consciente de la historia de las rutas que tomamos, aunque lo hagamos a una velocidad inconcebible para sus constructores. (O a una velocidad perfectamente reconocible para ellos si por casualidad lo hiciéramos en hora punta). Por otra parte, a veces las antiguas vías han sido reconfiguradas y convertidas en un espacio para que las estresadas vidas modernas se relajen, para dar paseos de fin de semana por la Vía Apia peatonalizada los domingos hasta los carriles bici de su parque campestre, un espacio en el que recuperar el ocio y el placer, o para vivir la cautivadora experiencia de sus catacumbas, tan escalofriantes como una visita a cualquier aterrador parque temático. Antes incluso de pisar la Vía Apia, ya había oído yo hablar de su monumento más famoso, la tumba de Cecilia Metela. No recuerdo si a esta mujer, hija de un cónsul, la

conocí por un libro de texto o por las historias de mi profesor de Latín, pero actualmente puedo visualizar perfectamente su tumba, un mausoleo circular revestido de mármol. Más de mil años después de su construcción, la noble familia romana de los Caetani construyó un castillo anexo al sepulcro, para controlar mejor quién pasaba por el camino. A finales del siglo XVI, el edificio hubo de hacer frente a algunas amenazas de demolición, pero las autoridades municipales intervinieron para salvarlo, y en 1808 el escultor Antonio Canova construyó su propio monumento con el fin de preservar los restos descubiertos en sus inmediaciones.[15] Puede que los caminos sean antiguos, pero no han cambiado.

Sin embargo, al tiempo que la piedra va erosionándose, los viajeros elaboran nuevos recuerdos cuando acuden a ver los lugares de interés o a comerciar, cuando emigran y van de un sitio a otro, cuando vienen a disfrutar de una pequeña escapada o a ilustrarse, deseosos de resistir y de conquistar. Los caminos dan cabida a gentes de todo tipo. Traen a turistas, a mercaderes y a funcionarios del gobierno; el propio hecho de caminar se convierte en un acto de piedad para los peregrinos. Algunos no viajan, sino que más bien trabajan a la vera del camino: los posaderos y las criadas, los mozos de cuadra, los cobradores de peaje, los operarios encargados de arreglar el firme, los salteadores de caminos, la policía de tráfico, los guías y los espías. Y así lo han hecho durante siglos. Los aviones y las autopistas llevan con nosotros menos de cien años; el ferrocarril solo doscientos. Durante gran parte de la historia de Europa, esta red viaria ha sido el medio por el que se llevaban a cabo los viajes nacionales e internacionales.

Yo también he viajado por las antiguas calzadas, fijándome en la forma en que se nos presentan sus restos en la actualidad. La Vía Augusta, la *Via Militaris* o *Diagonalis*, la Vía Egnacia, la Vía Apia, la Vía Flaminia y muchas otras, desde Mánchester hasta Cádiz, o hasta Estambul, y de nuevo hasta Roma. La red viaria romana se extendía más allá, por supuesto, pero el transporte público moderno —al menos el terrestre— no coincide con ella, y luego está la política actual. Para los romanos solo había que recorrer unos cuarenta y cinco kilómetros por la costa para ir de Tiro a Acre, pero hoy en día

el paso entre Líbano e Israel está cerrado y los viajeros se ven obligados a desviarse por Siria y Jordania y recorrer más de diez veces esa distancia. Y tampoco encontré ningún turoperador que ofreciera ningún viaje por carretera por el norte de África al alcance de mi proyecto de estudio, lo que supuso eliminar uno de los capítulos que había esperado poder escribir. Este viaje ha sido mi forma de explorar los lazos físicos que unen pasado y presente y de ver por mí misma la presencia cultural continuada de las rutas antiguas.

En toda Europa ha habido acalorados debates públicos sobre cómo abordar los legados de los imperios modernos, desde el *Informe Sarr-Savoy*, publicado en Francia, sobre la devolución del patrimonio cultural africano, hasta las investigaciones llevadas a cabo en Gran Bretaña sobre las conexiones coloniales de las propiedades del National Trust,(2) o un proyecto elaborado en Italia que traza un mapa de los monumentos públicos que tengan lazos con el Imperio. Pero los caminos romanos también fueron obras de un imperio y, al examinar cómo los viajeros se relacionaron con ese imperio, podemos entender mejor cómo se relacionaron con otros, ya fuera el Sacro Imperio Romano Germánico, el Imperio francés, el británico o el italiano. Quizá retrocediendo un poco y adoptando una visión más amplia del imperio europeo fundacional, podríamos encontrar nuevas perspectivas.

A pesar de las dimensiones y de la longevidad de esta red viaria, cuando empecé a escribir el presente libro, descubrí que la investigación al respecto era menor de lo que me esperaba. Existe un número bastante grande de obras especializadas en las calzadas romanas durante la propia época antigua y algunos trabajos notables acerca de los proyectos de construcción de carreteras del periodo fascista. Sin embargo, para los siglos transcurridos entre una época y otra, las referencias suelen ser tangenciales. Encontré alusiones a los caminos como quien dice de pasada, en libros sobre el Renacimiento o el *Grand Tour*, en biografías de Napoleón y

Garibaldi, y volví por mi cuenta a las fuentes para entender los detalles. Me he fijado en lo que esos viajeros dicen acerca de los caminos y también he incluido a algunos cuyo interés no radica en ellos. Las ausencias pueden ser tan significativas como las presencias. Ya que los caminos son algo evidente, las ideas sobre ellos a menudo se encuentran en los márgenes de un fenómeno cultural más amplio: el viaje a Roma. Las dos cosas se hallan tan entrelazadas que me ha resultado imposible contar la historia de los caminos sin considerar también cómo encaja esa historia en la experiencia más general del viaje.

Dado que los investigadores se sienten atraídos por toda clase de historias, vale la pena preguntarse por qué no se ha estudiado una parte tan grande de la historia de los caminos. Sospecho que se ha perdido, por un lado, en el hueco abierto entre los numerosos estudios arqueológicos acerca de sus rutas y su construcción, y, por otro, en el énfasis que han puesto las obras de siglos posteriores en el impacto de la gran cultura clásica, de su arte, su literatura y su filosofía.[16] Además, los caminos no se encuentran muy cómodos en el reino de los «estudios del recuerdo», que han solido centrarse en los recuerdos que tienen una genealogía reciente o continua. Son recuerdos colectivos vinculados con determinados lugares de los caminos romanos, a menudo por la importancia que hayan podido tener en el siglo XX, pero la significación cultural de la red viaria actúa también a un nivel más profundo, más mitologizado y visceral.

Para entender los caminos, recurrí a una idea expresada por dos autores de comienzos del siglo XIX. Uno de ellos es la escritora Germaine de Staël, cuya novela *Corina o Italia* (1807), inspirada en sus propios viajes, cuenta la historia de un idilio amoroso entre la protagonista, una poeta medio italiana, y Oswald, lord Nelvil. Corina es una personificación de Italia y la obra se interesa fundamentalmente por la política de la época y el pasado de Europa.[17] Mientras visita el Foro, Corina afirma:

> Los ojos son omnipotentes para el alma: después de haber visto las ruinas romanas, creemos en los romanos antiguos como si hubiéramos vivido en su época. Los recuerdos del entendimiento se adquieren con el estudio; los

> recuerdos de la imaginación nacen de una impresión más inmediata y más íntima, que da vida al pensamiento y nos hace, por así decir, testigos de lo que aprendimos.[18]

Por otra parte, Samuel Rogers, que escribió un diario de sus viajes a Italia en 1814, hablaba de modo parecido acerca de la imaginación:

> De la antigua Roma todavía nos quedan sus calzadas y sus acueductos, sus murallas y sus atalayas, sus siete colinas y su campiña y los montes que la bordean, el río que la cruza y el mar que se abre más allá de él. Muchas de esas cosas no solo no han cambiado, sino que son inmutables. La nieve en este momento resplandece en el monte Soracte, el Tíber serpentea desde los Apeninos hasta el mar Tirreno, y el sol sigue levantándose y poniéndose en los mismos lugares. ¿Qué materiales con los que trabajar le han quedado a la imaginación?[19]

El viaje a Roma puede deberse a un estudio histórico, pero los caminos son también un lugar para imaginar, quizá para soñar. Algunos escritores citarán las fuentes antiguas, pero son muchos más los que evocan unos espectros más confusos del pasado. Sin embargo, lo hacen con un repertorio común de referencias visuales. (El nevado monte Soracte de Rogers es una alusión al poeta latino Horacio). El viaje a Roma es una interpretación: tiene un guion. O, mejor dicho, tiene dos: uno se centra en los antiguos escenarios paganos y otro es una peregrinación cristiana. Muchos viajeros combinan ambos, aunque hacen mayor o menor hincapié en uno u otro en función de las circunstancias político-religiosas y de sus preferencias personales. En una época más moderna, esos guiones son adaptados. Cada generación da al viaje una vuelta de tuerca nueva. A medida que el mundo se hizo moderno, la presencia de los caminos se convirtió en una marca de civilización y de progreso. Pero, mientras que algunos relatos acerca de los caminos vinieron a respaldar proyectos imperiales, otros les opusieron resistencia. Aunque las piedras propiamente dichas sean inmutables (más allá de su lenta erosión), lo que cuentan no lo es. Eso no es precisamente

historia, y tampoco son exactamente recuerdos. Podríamos llamarlo «imaginación histórica colectiva».[20]

Mil quinientos años después de que el último emperador de Roma fuera derrocado, los caminos siguen teniendo importancia. Prácticamente no pasa ni una semana sin que aparezca un informe acerca de una calzada romana recién descubierta. Quizá sea por el hecho de que los caminos estén tan omnipresentes en nuestra cultura por lo que pocas veces nos preguntamos a qué se debe que tengan un poder tan fuerte sobre nuestra imaginación. Muchos viajeros sencillamente miran hacia delante en busca de su destino. Aparte de los caminos que han sido seleccionados para su conservación (como el tramo de la Vía Apia situado inmediatamente al sur de Roma) o a los que se ha dado el carácter oficial de rutas culturales (la Vía Francígena), ninguno ofrece al turista un espectáculo como el Coliseo o el Muro de Adriano, la Arena de Nimes o el teatro romano de Cádiz. Sin embargo, nos sentimos intrigados. A medida que voy recorriendo los caminos de norte a sur y de este a oeste, y a través de más de dos mil años de historia, voy bajando la mirada y me pregunto cómo y por qué —a lo largo de los siglos— esas sencillas losas de piedra han conservado tanto poder. Meditando acerca de su paseo por la Vía Apia, Charles Dickens observaba que hay «una historia en cada piedra que siembra el terreno».[21] Tenía razón. El relato que nos ofrecen los caminos romanos es el relato que nos ofrecen Europa y sus vecinos, pero contado bajo nuestros pies.

PRIMERA PARTE

Un monumento imperecedero, 350 a. e. v.-500 e. v.

CAPÍTULO 1

LOS ROMANOS POR LOS CAMINOS

Para entender por qué las calzadas romanas llegaron a ser tan significativas, tenemos que empezar por lo básico: los aspectos prácticos de su construcción y su impronta sobre el paisaje natural y cultural. La primera vía romana que se sabe que fue pavimentada no era una ruta de larga distancia, sino un tramo más corto de calzada dentro de la ciudad, el Clivo de los Publicios, por el que todavía podemos pasear hoy en día. Debe su nombre a los hermanos Lucio y Marco Publicio Maléolo, los magistrados que lo instauraron en 238 a. e. v. (durante la época republicana, casi dos siglos antes de que Julio César ascendiera al poder), y sube hasta lo alto del monte Aventino desde el Circo Máximo, aunque el Clivo Publicio original continuaba y bajaba hasta el Foro Boario, el mercado de ganado de Roma.[1] El encargo de la construcción de un camino puso el nombre de estos dos personajes literalmente en el mapa. La vía moderna no es muy sugerente: las losas de piedra han desaparecido o han quedado soterradas y el denso tráfico de un cruce de calles cercano satura el aire con los humos de los tubos de escape. Se trata de uno de los sitios céntricos más baratos en los que aparcar y los coches se alinean a ambos lados de la calle: los minúsculos Smart de dos plazas se colocan en batería frente a lo que probablemente fueran las antiguas murallas de la ciudad. Se ha formado una cola de gente que espera su turno para mirar por el famoso ojo de la cerradura que enmarca un panorama singular de la basílica de San Pedro. Esta vista, no la calle, es el punto más destacado de esta parte de la ciudad. No hay nada que anuncie el interés de la vía.

El Circo Máximo está preparado para albergar un próximo concierto de rock. Acorto rodeando el monte Palatino para bajar al Foro, donde todo lo que queda del Miliario de Oro es un plinto marcado con una lápida. Los arqueólogos no están muy convencidos de que estos modestos fragmentos de piedra tengan nada que ver con el citado monumento: parecen demasiado grandes para un simple miliario, a menos que fuera absolutamente gigantesco. Tampoco están seguros de cuál era la inscripción que llevaba. La teoría que afirma que contenía los nombres de las diversas calzadas y de las distancias correspondientes es moderna. Una posibilidad es que contuviera una lista de los caminos que partían de Roma y de los *curatores viarum* responsables de su mantenimiento.[2]

Independientemente del aspecto que tuviera el Miliario de Oro, la Roma antigua dependía de una eficaz red viaria por la que llegaban a la ciudad los suministros procedentes de la zona circundante, desde los productos alimenticios hasta los materiales de construcción. La Vía Salaria proporcionaba, por un lado, una ruta hacia las marismas salinas de Ostia (el adjetivo *salarius* en latín significa «salinero») y, por el otro lado, conducía hasta los Apeninos, la cordillera que constituye la columna vertebral de Italia.[3] Algunos bienes esenciales podían ser transportados por vía fluvial, por ejemplo, a través del río Anio (actualmente Aniene) desde la ciudad de Tívoli, situada en lo alto de una colina, al este de Roma. Pero en 30 a. e. v. la calzada que llevaba a Tívoli, la Vía Tiburtina, fue ampliada, lo que indica que el río ya no era un medio de transporte adecuado para el travertino producido en sus canteras y utilizado en proyectos arquitectónicos como el Coliseo.[4]

A la hora de construir calzadas, los romanos no empezaron de la nada. En la península italiana ya existían importantes redes viarias y en algunos lugares, como el sur de Etruria, los ingenieros de caminos tenían un nivel de competencia equiparable al de los romanos primitivos. La ciudad etrusca de Marzabotto, por ejemplo, cerca de Bolonia, tiene un diseño urbanístico en cuadrícula (ortogonal) con alcantarillas a uno y otro lado de sus calles. En lo que los romanos se distinguieron de aquellos antecesores suyos fue en el desarrollo de rutas de larga distancia que unían Roma con sus

territorios recientemente conquistados.[5] La Vía Latina, que iba en dirección sur hasta Benevento, conectaba esta ciudad con el Latium (el Lacio actual). Aunque la Vía Apia es más conocida, la Vía Latina —creada unos años antes— fue la primera calzada romana «planificada».[6] (Formaba parte de la que hoy en día se llama Vía Casilina). Los que más se beneficiaron de la red viaria en sus primeras etapas, correspondientes a los siglos VI-IV a. e. v., fueron las personas que viajaban a Roma por motivos políticos. La construcción de caminos permitió además redistribuir los recursos entre las regiones, pero las primeras conexiones importantes fueron las que unían los centros de la Italia occidental y central, en particular las ciudades ricas de la costa. Las rutas pavimentadas marcaban la mayor diferencia para los que utilizaban el tráfico rodado, esto es, las personas acaudaladas, y además garantizaban su seguridad gracias al papel administrativo desempeñado por el ejército en el mantenimiento de los caminos. En resumen, los caminos sirvieron para unir a las élites italianas.[7]

Los caminos eran también fundamentales para hacer la guerra, durante la cual se veía a mucha menos gente rica recorriendo largas distancias. Como deja perfectamente claro el relato que hace el historiador griego Polibio de las guerras púnicas que enfrentaron a Roma y a Cartago, los caminos fueron el medio imprescindible para trasladar a las masas de soldados a través de los territorios del Imperio en constante expansión (la cifra que se calcula para los participantes en la segunda guerra púnica, de 218-201 a. e. v., es de setecientos mil individuos). Durante el asedio de Érice, al oeste de Sicilia (244 a. e. v.), los cartagineses se vieron rodeados por dos ejércitos enemigos, pero, «batidos desde todas partes, resistían increíblemente, tanto más cuanto el aprovisionamiento no les llegaba con facilidad, ya que se comunicaban con el mar por un paraje únicamente, el cual disponía de una sola ruta».[8] Al hacer pasar a sus tropas por la Galia hasta el norte de Italia, el general cartaginés Aníbal frustró los intentos de la población local de bloquear los pasos alpinos gracias a las informaciones suministradas por sus espías, que le dijeron que los galos mantenían de día cuidadosamente el orden, pero de noche abandonaban sus puestos

y se retiraban a una ciudad no lejana; fue así como consiguió hacer pasar a sus hombres por los desfiladeros. En un determinado momento, el ejército cartaginés construyó un nuevo camino que le facilitara el descenso de la cordillera. En un solo día, Aníbal logró abrir un paso suficiente para que las acémilas y los caballos cruzaran los Alpes; luego, con un trabajo muy arduo, sus hombres consiguieron abrir camino, pero «en poco menos de tres días» el general cartaginés hizo pasar por él a sus famosos elefantes.[9]

En tiempos de paz, los soldados trabajaban en la construcción de caminos y, de hecho, esta labor era en buena parte responsabilidad de los ejércitos, aunque a veces se empleaba también mano de obra esclava, especialmente después de las conquistas. La Vía Apia, construida originalmente por ciudadanos romanos y libertos, fue en este sentido un caso poco habitual, pero también tiene nexos de carácter militar: la ruta que seguía era la de los soldados que volvían de la primera guerra samnita (343-340 a. e. v.) y pasaba por la ciudad de Terracina, originalmente una colonia de veteranos del ejército romano situada en un lugar de paso importantísimo desde el punto de vista estratégico.[10] Además, aunque la Vía Apia comunicaba Roma con sus aliados, evitaba las ciudades potencialmente hostiles del Lacio.[11]

Salgo de Roma dando un paseo en dirección a la Vía Apia, caminando sobre los desgastados *sampietrini*, los adoquines lisos de forma cuadrangular que cubren las calles de Roma. Un doble arco se encarga de decirme adiós en las murallas de la ciudad; cruzo por debajo de unas imponentes torres de ladrillo rojo y entro en lo que ahora se llama la *Via Appia Antica*, la Vía Apia Antigua. (La *Via Appia Nuova* o Vía Apia Nueva es una carretera de dos carriles). A mi derecha, una columna adosada al muro. Se trata del primer miliario o, mejor dicho, una réplica del mismo, que marca la distancia de una milla a partir del Miliario de Oro del Foro y conmemora la restauración de la calzada a finales del siglo I e. v. Hay que dar un paseíto hasta llegar a la iglesia de Santa Maria in Palmis, situada en

el cruce de la Vía Apia con la Vía Ardeatina. Aquí debes desviarte para visitar el monumento a las víctimas de la represalia llevada a cabo por los nazis en las Fosas Ardeatinas. La iglesia de Santa Maria in Palmis es más conocida con el apelativo de «Domine, Quo Vadis?» a partir de una leyenda apócrifa sobre san Pedro que evoca las negaciones del apóstol recogidas en la historia de la crucifixión de Jesús. Huyendo de la persecución de que era objeto en Roma, el apóstol se encuentra por el camino con Jesús. El santo formula la pregunta que da nombre a la iglesia citada: «Señor, ¿dónde vas?». Cristo responde que se dirige a Roma para ser crucificado de nuevo, lo que induce a Pedro a dar media vuelta y regresar a la ciudad para hacer frente a su destino. Una lastra de piedra que, según se dice, muestra las huellas de los pies de Cristo y se encuentra ahora en la vecina basílica de San Sebastián; lo más probable es que se trate de un exvoto primitivo y no de una reliquia cristiana.

Un poco más adelante, en un tramo peligroso de la calzada (no está pavimentado y a uno y otro lado hay unas paredes bastante altas) nos encontramos con esa mezcla de paganismo y cristianismo que son las catacumbas. Asociadas durante largo tiempo con la persecución de los cristianos, ahora se interpretan de un modo bastante distinto, como lugar de enterramiento usado para romanos de todas las religiones: paganos, cristianos y judíos. No obstante, son un importante centro de peregrinación: al menos catorce papas fueron enterrados en las catacumbas de San Calixto y hay autobuses turísticos que traen hasta ellas a numerosos grupos dispuestos a rendirles homenaje. Pero eso no quiere decir que la Vía Apia no tenga una historia sangrienta. En 73 a. e. v., tras la derrota del ejército de Espartaco, los seis mil hombres que sobrevivieron «fueron capturados y crucificados a lo largo de todo el camino que va desde Capua a Roma».[12]

Sin embargo, la Vía Apia no era solo, ni mucho menos, un lugar de muerte y de recuerdos. También era un lugar para el placer. No lejos de las catacumbas se encuentran los restos de la Villa de Majencio, el emperador pagano derrotado por el cristiano Constantino en la batalla del Puente Milvio. Junto a ellos hay un estadio que acogía a unos diez mil espectadores que acudían a disfrutar de las carreras

de carros. (Su obelisco se encuentra hoy en día en la piazza Navona de Roma). Mide 310 pies romanos (92 metros) de anchura y más de tres veces esa misma cifra de longitud; su superficie está actualmente cubierta de hierba, en la que se mezclan tréboles, hongos y pequeñas ramitas que crujen bajo nuestros pies. Hay una alfombra de margaritas de tonos rosados, flores grandes, de unos dos centímetros y medio de ancho, interrumpida de vez en cuando por el montículo de alguna topera. Unas grajillas, grises y negras, parlotean a mi alrededor mientras doy la vuelta al perímetro del antiguo circo. Finalmente levantan el vuelo y se refugian en los árboles, donde permanecen encaramadas graznando mientras los aviones descienden en fila hacia el aeropuerto de Ciampino.

De nuevo en la calzada, no lejos de allí se encuentra la tumba de Cecilia Metela, y ahora los *sampietrini* ceden brevemente el paso a las antiguas losas al tiempo que me adentro en este paisaje icónico: una vieja calzada de piedra rodeada de pinos romanos y cipreses. Continúo por ella hasta el Parco Appia Antica, un gran parque que se extiende a uno y otro lado de la Vía Apia. Unos periquitos verdes salen chirriando de un árbol y se van revoloteando. Todo el terreno pasó en el siglo XVI a manos de la familia Caffarelli, que se construyó en él una gran casa de campo. Pero si estoy aquí no es por los Caffarelli, sino para ver el Ninfeo de Egeria, un edificio en ruinas que atrajo en otro tiempo a los viajeros, entre ellos a Goethe y a Byron. Este último describió en *Las peregrinaciones de Childe Harold* el manantial y el Ninfeo:

> Los musgos de tu sagrada fuente aún son regados por tus elíseas gotas. La superficie del manantial que tu gruta protege no se ha visto afeada por los años, y refleja el genio de ojos mansos del lugar, cuyas verdes y agrestes riberas no son borradas por las obras del arte. Tus delicadas aguas no tienen ya que dormir en una prisión de mármol; brotan del pedestal de la estatua hendida y con un suave brinco forman un arroyuelo que serpentea aquí y allá, rodeado de helechos, de flores y de hiedra.[13]

La hiedra continúa trepando actualmente por las ruinas y el Ninfeo sigue siendo maravilloso, con el sonido del agua que corre recién

brotada de su fuente y la ligera brisa que entre el dosel de árboles flota sobre el dibujo reticulado de sus muros de ladrillo, aunque a sus delicadas aguas quizá les cueste trabajo dormir bajo la ruta aérea de los aviones de Ciampino. Paso por otro miliario y llego a la Villa de los Quintilios (Villa Quintilia). Otrora lujoso hogar de una familia senatorial —dos de sus miembros fueron asesinados por conspirar supuestamente contra el emperador Cómodo—, ahora solo quedan en pie unas cuantas paredes.

Cuando una determinada zona era incorporada al Imperio romano, las calzadas pasaban a tener un uso más amplio,[14] prestando servicio para la gobernanza del territorio y facilitando el comercio y el desarrollo económico. Al tratarse de proyectos de obras públicas, daban empleo a la población. Esas calzadas de época más tardía que conectaban áreas sometidas recientemente con el centro del Imperio a menudo son denominadas «vías consulares», por el nombre de los magistrados responsables de su construcción. En el siglo II e. v., según el agrimensor Sículo Flaco, estaban «al cargo de administradores [*curatores viarum*]», que se ocupaban de los trabajos de reparación, y se exigía a los terratenientes locales contribuir a sufragar su mantenimiento. Junto a esas grandes vías había otras menores, construidas para acceder a las aldeas y mantenidas igualmente por los terratenientes de la zona, y vías privadas, utilizadas para llegar a las haciendas particulares y no destinadas al uso público.[15] Un miliario del siglo I a. e. v., conservado actualmente en los Museos Capitolinos, señala una vía privada propiedad de la tribu Camila.[16] Otros caminos, llamados *calles publicae*, eran utilizados principalmente para el traslado de rebaños de ovejas.[17] (Y *calle* sigue siendo el nombre que se da a las vías públicas en la ciudad de Venecia. Y por supuesto en España). De hecho, incluso algunas de las calzadas importantes estaban asociadas con el movimiento de los rebaños de ovejas. La Vía Tiburtina, que unía Tívoli y Roma, incorporaba un túnel por debajo del santuario de Hércules, a las afueras de Tívoli, en el que podían contarse las cabezas de ganado con fines fiscales.[18]

Un poema de Estacio, también del siglo I e. v., describe (aunque tal vez con cierta licencia poética) el esfuerzo que requería la construcción de los caminos:

> ¡Oh, cuántas manos a la par trabajan! Estos talan el bosque y desnudan los montes; aquellos, con el hierro, afinan los escollos y las vigas; otros unen las piedras y componen la trama con cal cocida y toba cenicienta; los otros, con sus manos, desecan los depósitos acuosos y hacen correr pequeños riachuelos.[19]

No existen cifras exactas de la cantidad de trabajadores que intervinieron en la construcción de la red viaria: un especialista en transportes ha calculado que se habría necesitado una mano de obra de entre veinticinco mil y treinta y seis mil hombres para llevar a cabo los 185 kilómetros iniciales de la Vía Apia en el plazo de cinco años del que tenemos testimonio.[20] A falta de equipos mecánicos, habría sido una hazaña asombrosa, que requeriría unas habilidades muy sofisticadas de topógrafos y albañiles, así como un trabajo sumamente duro. Los materiales empleados en las calzadas se adaptaban a las condiciones locales: toba volcánica en la Vía Apia, pero en otros lugares se usaba cualquier material del que se pudiera disponer. Es bien sabido que se preferían los caminos rectos y llanos, como en el tramo de la Vía Apia situado al sur de Roma, que atravesaba los empinados montes Albanos y las Lagunas Pontinas. Los caminos rectos tenían sentido desde el punto de vista militar, pues significaban marchas más cortas. Suponían un ahorro del coste de materiales y las labores de topografía resultaban más fáciles, pero planteaban también grandes retos técnicos. El estrato de roca natural proporcionaba a veces unos cimientos sólidos, pero en otros casos había que construirlos de forma artificial. En los terrenos pantanosos se construían terraplenes con maderos; en otros lugares, como en la Vía Apia, cerca de Terracina, fue necesario llevar a cabo desmontes para nivelar la ruta; las colinas se allanaban y los valles se rellenaban. Incluso los elementos más rutinarios de la ingeniería de caminos resultaban sumamente dificultosos. Unas veces podía conseguirse gravilla de los canales de desagüe que se abrían a uno y

otro lado de la calzada, pero en otras la piedra debía ser transportada desde lugares situados a varios kilómetros de distancia.

La documentación sobre las primeras fases de la construcción de las calzadas es limitada. Nadie dejó tras de sí un manual de instrucciones de los ingenieros romanos, y la reconstrucción y el mantenimiento constantes de los caminos han complicado la labor de los arqueólogos encargados de su estudio. En su forma más simple, las calzadas no estaban pavimentadas, sino que consistían simplemente en una sección elevada (el *agger*) con zanjas de desagüe a uno y otro lado y dos capas de grava encima. La primera de esas capas estaba formada por piedras grandes y luego venía la *glarea*, la gravilla que el tráfico se encargaba de compactar y convertir en una superficie uniforme. Las alcantarillas situadas por debajo de las calzadas se utilizaban para evitar la formación de charcos.[21] Sigue siendo objeto de debate cómo los agrimensores romanos planificaban exactamente sus calzadas. Existen numerosas teorías que comportan el uso de diferentes instrumentos topográficos, incluida la *dioptra*, similar al moderno teodolito, así como la *groma* o *gruma*, un dispositivo muy sencillo consistente en dos brazos iguales que se cruzaban perpendicularmente en lo alto de una vara y de los que colgaban cuatro plomadas que permitían trazar con precisión líneas rectas. Las competencias geométricas estaban razonablemente extendidas gracias al sistema fiscal, que exigía medir con exactitud las parcelas de tierra. Puede que estos métodos de agrimensura dieran lugar a la preferencia por los caminos rectos, sencillamente porque (citando a Hugh Davies, ingeniero de caminos y especialista en historia del sistema viario) resultaban más «convenientes desde el punto de vista matemático». [22]

Diversos escritores antiguos posteriores a Apio Claudio a menudo le atribuyeron el proyecto de pavimentación de la Vía Apia. Un historiador griego, Diodoro Sículo, le concede ese mérito y, según dice, «construyó con una clase de piedra resistente la mayor parte de la Vía Apia —llamada así por él— desde Roma hasta Capua, cubriendo una distancia de más de mil estadios, excavando por lugares elevados y nivelando barrancos y valles con considerable

material de relleno; y se gastó todos los ingresos del Estado, pero dejó un recuerdo inmortal de su persona, pues albergaba unas ambiciones que beneficiaban al pueblo».[23] Sin embargo, lo cierto es que los testimonios arqueológicos indican que, antes del siglo I e. v., la pavimentación de la Vía Apia era escasa.[24] Al principio (incluso todavía durante el reinado de Trajano, 98-117 e. v.), los tramos meridionales de la calzada estaban pavimentados con *glarea*.[25] La descripción que ofrece otro escritor griego, Plutarco, de las obras de Gayo Graco, en 123-121 a. e. v., es, de hecho, muy parecida a la opinión que tenía Diodoro sobre la obra realizada por Apio Claudio:

> Se aplicó sobre todo a la construcción de vías, cuidando a la vez la utilidad, la elegancia y la belleza. Pues hacía que discurrieran rectas, derechas a través de las tierras, y las pavimentaba con piedra pulida compactada con montones de arena aplastada. Rellenando las zanjas y tendiendo puentes en cuantos puntos estaban cortados por torrentes o barrancos, dando una altura igual y paralela a los dos lados, la obra ofrecía por todas partes un aspecto llano y hermoso.[26]

Estas imágenes de las calzadas como un «monumento imperecedero» destinado al «beneficio del pueblo», incluso como obras «hermosas», estaban, pues, ya presentes en tiempos de los romanos, al menos para los observadores externos. Desde el primer momento, los caminos crearon contactos y forjaron reputaciones. Mucho después, se convertirían en un material importante para las imaginaciones modernas, cuando los escritores elaboraran sus reflexiones sobre el Imperio romano y los mundos de su época.

Tras la apertura de la Vía Apia se produjo un hiato de más de medio siglo en la construcción de calzadas de larga distancia, hasta que alrededor de 241 a. e. v. se empezaron las obras de la Vía Aurelia, que conducía desde Roma en dirección al norte siguiendo la costa. Alrededor de veinte años después vino el desarrollo de la Vía Flaminia, que cruzaba la península e iba de Roma a Ariminum (Rímini), colonia situada en la costa del Adriático.[27] Al igual que la

Vía Apia, la Vía Flaminia unía Roma con colonias ya existentes: no solo Rímini, sino también una colonia anterior y más cercana, Narnia (Narni). (Se supone que C. S. Lewis, autor de libros juveniles sobre el país mítico de Narnia, tomó este nombre de un atlas del mundo clásico).[28] Algunos miliarios que posteriormente se erguirían junto a la Vía Flaminia o en sus inmediaciones pueden contemplarse hoy en día en el Museo de Fano. La antigua colonia de Fanum Fortunae, así llamada por su templo de la diosa Fortuna, se halla al sudeste de Rímini, a orillas del Adriático. Esas columnas sencillas pero inconfundibles tienen alturas distintas —unas apenas llegan a la cintura de una persona, otras hasta los hombros— y datan del siglo IV e. v. Una de ellas contiene la distancia de 179 millas hasta Roma y todas especifican el nombre del emperador de la época.[29] Para los viajeros resultaba tan importante saber quién estaba en el poder como conocer hasta dónde tenían que ir.

Con el paso de los siglos, a medida que la red viaria iba extendiéndose por el Imperio en constante expansión, se produjeron algunas hazañas notables en el terreno de la ingeniería. Cerca de Foggia, en Apulia, se construyó un viaducto de setecientos metros de longitud sobre el río Carapelle con diez arcos para cruzarlo. En Cumas, próximo a Nápoles, un túnel de mil metros llamado la gruta de Cocceio unía la ciudad con la base naval romana situada en el lago Averno. Las técnicas de agrimensura, incluidos teodolitos y relojes de sol, estaban ya lo bastante adelantadas como para permitir la apertura de túneles desde cada uno de sus extremos, aunque un túnel hídrico abierto en Saldae (la actual Bugía, en Argelia) tuvo que ser reconstruido porque sus extremos no coincidieron al primer intento.[30] Sin embargo, semejantes proyectos espectaculares no se veían en todas partes. En otros lugares, y especialmente fuera de Italia, la construcción de terrazas permitió bajar serpenteando por las laderas de las colinas, evitando los valles con los riesgos de inundaciones que comportaban, y los trabajos de desmonte se usaban con moderación.[31] En los siglos por venir, todos los turistas contemplarían fascinados en Narni el puente sobre el Nera, construido en tiempos de Augusto, para permitir que la Vía Flaminia cruzara el profundo valle del río. En

otros sitios, las obras de la ingeniería antigua seguirían en uso durante milenios. El túnel de Furlo, de cuarenta metros de longitud, construido en tiempos de Vespasiano para permitir que la Vía Flaminia cruzara el profundo valle del río, siguió siendo utilizado de forma habitual hasta la década de 1980, cuando se construyó un desvío moderno.[32]

No soy ni mucho menos la primera turista que viaja por la garganta del Furlo. En el siglo XVI, el ensayista francés Michel de Montaigne la visitó en el curso de sus viajes a Italia y se fijó en una inscripción en honor de Vespasiano (oculta por una construcción posterior). «A lo largo de todo ese camino, que es la Vía Flaminia, por donde se va a Roma», decía Montaigne, «hay rastros de su gran pavimento, en su mayor parte enterrado, y la calzada, que tenía cuarenta pies de anchura, no tiene ya más que cuatro».[33] Por la estrecha garganta situada entre el monte Pietralata y el monte Paganuccio, a orillas del río Candigliano, discurre una carretera espectacular, aunque no siempre resulte fácil transitar por ella, especialmente si se cuenta con un GPS que no esté perfectamente programado. Se han colocado redes y alambradas para recoger las piedras caídas desde lo alto del barranco que se yergue por encima de la estrecha senda; las señales de tráfico avisan a los conductores de que deben llevar neumáticos para la nieve entre los meses de noviembre y abril. En septiembre, sin embargo, los montes están verdes y frondosos, y el agua que corre más abajo tiene una clarísima tonalidad aguamarina, aunque actualmente su nivel es mucho más alto que el que debió de tener cuando se perforó originalmente el túnel. Se construyó un embalse en el río entre 1919 y 1922, cuando se montó una central hidroeléctrica, cuyo muro de hormigón rodea todo el valle. Los carteles recuerdan a los visitantes que está prohibido pasear en barca en sus aguas, bañarse, pescar y utilizar drones. Aparcamos el coche y nos adentramos a pie en el túnel. En realidad, hay dos, uno más ancho y todavía transitable cuya construcción encargó Vespasiano, y otro más pequeño, construido probablemente en tiempos de Augusto, actualmente cerrado a los peatones. Por el primero habrían cabido solo dos carretas, una junto a la otra, pero actualmente el tráfico está

controlado por semáforos, de modo que los automóviles pasan por turnos en ambas direcciones al lado de los excursionistas. Resulta curioso pensar que nuestros vehículos modernos, de acero, aluminio y plástico, atraviesan la misma galería que en otro tiempo perforaron los romanos.

Un poco más adelante, ya sin el GPS, que es completamente inútil, nos dirigimos de vuelta a Rímini por la SS16,(3) la actual Vía Flaminia. La disonancia entre pasado y presente se intensifica. Hay indicadores que anuncian la presencia de un Lidl en el kilómetro 387. Durante un rato seguimos a una camioneta publicitaria cuyos letreros prometen que Giorgia Meloni, la dirigente del partido Fratelli d'Italia, etiquetado por unos de posfascista y por otros de neofascista, y en cualquier caso organización de derecha populista, está dispuesta a «levantar de nuevo a Italia».[34] Faltan menos de quince días para la celebración de las elecciones y Meloni es la favorita según las encuestas. Ya en Rímini propiamente dicha, un arco (concretamente una puerta de las murallas de la ciudad) rinde homenaje a Augusto, «hijo del divino Julio proclamado siete veces general victorioso, cónsul en siete ocasiones, cónsul designado por octava vez para el año próximo, por haber restaurado por propia decisión y por su autoridad la Vía Flaminia y las demás calzadas más famosas de Italia».[35] Los restos de la inscripción pueden verse en la parte superior, encima del frontón, mientras que debajo del mismo hay cuatro clípeos con sendas cabezas esculpidas que representan a Júpiter, Apolo, Neptuno y la personificación de Roma. Dos columnas estriadas, rematadas por frondosos capiteles corintios, flanquean la grandiosa entrada. La autenticidad de la inscripción se ve confirmada por algunas monedas que datan de entre 18 y 16 a. e. v. y que hacen referencia al proyecto de construcción de calzadas.[36] Hoy en día, el arco se yergue aislado en medio del paisaje urbano. A uno y otro lado de la grandiosa entrada quedan solo algunos restos de la muralla y en la parte superior puede verse todavía una hilera de almenas, cuya fábrica de ladrillo rojo contrasta con el mármol de la puerta. Una lápida explica que todo se debe a las obras de demolición llevadas a cabo en los años treinta. En la actualidad, el arco constituye un sitio ideal para que los turistas que entran en la

ciudad vieja se hagan selfis. No lejos de allí, un pequeño pilar de forma rectangular, cuyos orígenes no se conocen con seguridad, aunque se tiene noticia de su existencia ya en 1555, pretende indicar el lugar en el que Julio César arengó a sus tropas después de cruzar el Rubicón (el río se encuentra justo al norte de la ciudad), y constituiría un buen recordatorio de la importancia militar de este camino.

Por aquel entonces, sin embargo, la Vía Apia tenía ya casi trescientos años de antigüedad, pero ni siquiera la reina de las calzadas sería inmortal. Poco después del paso del siglo I al II e. v., el emperador Trajano inició un programa de grandes mejoras de las vías que comunicaban Roma con el sur de Italia. Su nueva calzada, la llamada Vía Apia Trajana, o simplemente Vía Trajana en honor del emperador, aunque en gran medida seguía la ruta de la Vía Minucia, que para entonces tenía ya trescientos años de antigüedad, salía de la vieja Vía Apia a la altura de Benevento. Allí puede admirarse todavía un arco triunfal que conmemora las victorias de Trajano en Dacia (territorio equivalente en gran medida a la actual Rumanía) y que contiene un relieve con el sacrificio hecho en honor de la nueva calzada. En vez de seguir la vieja ruta meridional hacia Bríndisi vía Tarento, la Vía Trajana tomaba otra dirección, hacia el norte y más directa, que cruzaba hacia Bari a través de Canosa antes de continuar por la costa.[37]

El médico y filósofo griego Galeno, que escribió sus obras en el siglo II e. v., describía las mejoras introducidas en los siguientes términos:

> Como todas las calzadas de Italia estaban tan mal cuidadas, Trajano las reconstruyó. Las partes que estaban cubiertas de agua y fango, las niveló con losas de piedra o las elevó con terraplenes de gran altura; las que estaban llenas de maleza y zarzas, las limpió, y aquellas que eran impracticables por la existencia de ríos, las unió construyendo puentes; cuando le parecía que un camino era más largo de lo necesario, abría otro más corto; si algún monte escarpado hacía que resultara inaccesible, lo desviaba por lugares más suaves; y, si pasaba por terrenos infestados de animales o, por el contrario, por zonas desiertas, lo desviaba hacia lugares habitados y evitaba los más escabrosos.[38]

Más al norte, en la zona por la que el Imperio iba extendiéndose, un miliario erigido en la región del Danubio durante el mandato de Trajano celebraba no solo las gestas del emperador, sino también las obras de ingeniería:

> El emperador César Nerva Trajano Augusto Germánico, hijo del divino Nerva, pontífice máximo, durante el cuarto año de su potestad tribunicia, padre de la patria, cónsul por tercera vez, tras abrirse paso por los montes y eliminadas las revueltas, construyó esta calzada.[39]

¿Cómo era, pues, la experiencia de los caminos que tenía el viajero romano? Para empezar, estaban las ofrendas a los dioses realizadas con la esperanza de un viaje seguro. En los Museos Capitolinos, he visto una tablilla votiva en la que aparecen grabados un par de pies en ambas direcciones que representarían los trayectos de ida y vuelta, junto con una inscripción dedicada a la diosa Celeste (*dea Caelestis*) en cumplimiento del voto hecho por Jovino.[40] Se trata de un objeto sencillo, pero muy evocador. Me pregunto si el autor de la tablilla hizo una plantilla de los pies de Jovino, si el camino se los dejó llenos de ampollas, si llevó a cabo su viaje con un sol espléndido o con una brisa fresca, si tuvo que aguantar fuertes chaparrones que convertían la gravilla polvorienta en barro o si el agua se acumulaba en las losas llenas de baches, mientras él iba contando las piedras miliares a medida que pasaba ante ellas. En un pequeño templo situado al lado del camino en Ponte di Nona, una localidad de paso a orillas del río Aniene, en la calzada que conducía desde la ciudad de Tívoli hasta Roma, se han encontrado numerosas figuritas votivas de arcilla en forma de pies, dejadas allí tal vez con la esperanza de que los viajeros no sufrieran ningún accidente que afectara a sus extremidades inferiores.[41] La velocidad de los viajes variaba muchísimo. Una persona puede recorrer a pie en un día veinte millas romanas (29,6 kilómetros). Cuando un litigante era citado ante los tribunales, las fechas de las audiencias eran programadas sobre la base de que pudiera viajar a esa velocidad.[42] Sin embargo, era una hazaña físicamente dura, especialmente cuando se trataba de distancias largas. El recorrido a

pie más largo que he llegado a hacer yo durante mis viajes ha sido de veinticuatro kilómetros, incluido un tramo de la antigua Vía Casia, y después de hacerlo no tuve más remedio que tomarme un día de descanso. Si de mí hubiera dependido, lo más probable habría sido que perdiera mi pleito en los tribunales.

Más cómodo y rápido era viajar a caballo, si uno se lo podía permitir: los mensajeros probablemente lograran hacer entre ochenta y ciento veinticinco kilómetros al día, lo que significaba que las cartas procedentes de Roma tardaban unos cinco días en llegar a la mayoría de las ciudades de Italia. Esos mensajeros eran el equivalente de los modernos empleados de los servicios postales públicos o de las empresas privadas de mensajería. Los conductores de tren y de autobús, e incluso de automóvil, cuentan todos ellos con antepasados recorriendo estos caminos, aunque sus historias raramente son recogidas por las fuentes antiguas. Las biografías de los emperadores, en cambio, ofrecen muchos datos: parece que Julio César recorrió cien mil pasos al día durante ocho jornadas, y Tiberio Nerón cubrió un larguísimo trayecto de doscientos mil pasos en un día y una noche cambiando de vehículo cuando acudió apresuradamente a ver a su hermano, que estaba enfermo.[43] De modo más realista, los viajeros no profesionales que podían permitirse el lujo de disponer de un caballo o un vehículo de ruedas podían llegar a cubrir entre cincuenta y cinco y sesenta y cinco kilómetros al día por las calzadas más rápidas.[44] Los que podían permitírselo disponían de porteadores encargados de llevar su litera o de cocheros que conducían su carro.[45] La *raeda* (un carruaje descubierto que también se utilizaba para transportar mercancías) era una opción bastante popular entre los hombres de la élite; las mujeres solían viajar en un vehículo más lento llamado *carpentum*. De hecho, las mujeres tenían que soportar unos impuestos onerosísimos por utilizar vehículos caros: más de diez veces por encima del tipo habitual.[46] Otra opción, de nuevo más lenta, fue la litera, cuyo número de porteadores marcaba el estatus de su ocupante: ocho porteadores constituían a todas luces una marca de prestigio. El séquito era un elemento esencial de la identidad de la élite. Una comitiva de treinta servidores de condición servil,

encargados de despejar el camino delante de un viajero rico, solía ser normal a finales del siglo I a. e. v. [47] El personal empleado en la red viaria de Roma reflejaba el hecho de que la romana era una sociedad esclavista.

Para viajar a Roma había motivos de todo tipo. Durante la República, viajar era necesario para votar, y así sigue siendo en la actualidad en Italia. El voto por correo se encuentra limitado solo para los ciudadanos residentes en el extranjero. Ahora que cojo el tren con unas elecciones a la vista, oigo anuncios de descuentos en los billetes para estudiantes o personas con empleos temporales que regresen a su lugar de residencia oficial para ir a votar. Había que considerar el asunto lo bastante en serio como para tomarse la molestia de emprender el viaje, pero mucha gente así lo hacía y sigue haciéndolo.[48] El viaje de María y José para participar en un censo ordenado por los romanos constituye un elemento central del relato de la Natividad. Otras personas viajaban por motivos relacionados con negocios de carácter privado: por ejemplo, para llevar sus productos al mercado. (Aunque en general era mucho más barato enviar las mercancías por vía fluvial o marítima y aunque, por supuesto, el Imperio romano se centraba en el Mediterráneo, los vendedores tenían que llevarlas a algún puerto).[49] La gente iba a santuarios, en los que podía consultar un oráculo y donde participaba en las fiestas. Algunos viajaban bastante más lejos, a Grecia, por ejemplo, en busca de sus templos y sus escuelas. Viajar resultaba caro, así que, si era necesario hacerlo por trabajo o para participar en política, las personas probablemente quisieran compaginar sus desplazamientos con otras actividades a lo largo del camino.[50]

Pero eran las élites las que disponían del tiempo y de los medios necesarios para disfrutar mejor de una nueva forma de viajar en la que los romanos fueron auténticos pioneros: las vacaciones anuales. Se trataba por lo general de un viaje al mar o a la montaña, aunque a un puñado de espíritus aventureros no les importaba salir de casa para explorar lo que no conocían.[51] Como no podía ser de otro modo, hubo muchos debates sobre los méritos de los viajes. Séneca, en particular, pensaba que no era buena cosa andar siempre de acá

para allá sin parar quieto en ninguna parte.[52] Por fortuna, las buenas rutas de transporte permitieron que residir en una villa se convirtiera en un elemento integral de la vida de la alta sociedad romana. Lo ideal era tener dos villas: una en algún buen sitio de la costa y otra en la montaña, para los días en los que hiciera demasiado calor incluso a la orilla del mar.[53] Plinio el Joven tenía una villa en la costa, que describía a un amigo en los siguientes términos:

> Está situada a diecisiete millas de Roma, de modo que, una vez concluidas las actividades que deben realizarse en la ciudad, puedes pasar allí la noche sin tener que acortar ni apresurar el trabajo diario; se llega a ella por más de una ruta; pues llevan allí la Vía Laurentina y la Vía Ostiense, pero hay que salir de la Laurentina en la milla decimocuarta y de la Ostiense en la undécima. Cualquiera que sea el camino que tomes, en parte es arenoso, un poco pesado y lento para los carruajes, pero fácil y accesible para los caballos. Por un lado y por otro, el paisaje es variado, pues a veces el camino se estrecha por el avance de los bosques, a veces se abre y se extiende en medio de vastas praderas; hay también grandes rebaños de ovejas, de caballos, de ganado vacuno, que, expulsado de las montañas en invierno, engorda en los pastos al calor primaveral.[54]

No solo importaba el destino del desplazamiento, sino el propio viaje con sus vistas agradables, mientras que la existencia de piedras miliares permitía a Plinio concretar la dirección exacta.[55] Lo ideal era que una villa estuviera no solo cerca de una calzada, sino también de una ciudad (por sus mercados y su mano de obra) y de un puerto o un río (para la exportación). Las que se hallaban en la concurrida franja costera al sur de Roma estaban perfectamente situadas en estos tres sentidos.[56] Tan de moda estaba vivir en una villa que a finales del siglo I e. v. Marcial bromeaba a costa de los hacendados que tenían fincas rústicas solo por lo bonitas que eran y se veían obligados a llevar consigo la comida cuando las visitaban. Baso, el blanco de los chistes de su epigrama, «iba en su carro lleno, llevando todas las riquezas de su rico campo»: coles, puerros, lechugas y remolachas, tordos gruesos, una liebre y un cerdo de

leche. Ni siquiera el carretero se encontraba a gusto delante del carruaje, sino que llevaba huevos bien resguardados con heno.[57]

No lejos de la villa de Plinio, otro emplazamiento romano nos ofrece una impresión aún mejor del tipo de servicios de los que podían disfrutar los viajeros en una ciudad grande. Ostia Antica se encuentra situada a orillas del Tíber, en la intersección de la Vía Ostiense y la Vía Laurentina. Confluían en ella no solo calzadas, sino también rutas marítimas, y en su momento de máximo esplendor llegó a tener cincuenta mil habitantes y a albergar despachos de múltiples empresas comerciales. Tan extenso es en la actualidad el yacimiento arqueológico que hasta en temporada alta resulta tranquilo, cuando la brisa marina levanta las agujas de los pinos romanos que caen al suelo. En la plaza de las Corporaciones (*Piazzale delle Corporazioni*) un pavimento de mosaico con la imagen de un barco anuncia a los *Navi Narbonenses*; a uno y otro lado de su nombre unas hojas de árbol representan los deseos de una buena travesía. Las palabras significarían algo relacionado con «barcos de Narbona», aunque el latín no es del todo correcto, pues resulta que *Navi* fue una palabra intercalada por el encargado de la restauración, que debió faltar a clase el día que se explicaban las reglas de las abreviaturas en latín.[58] Los que llegaban por mar al puerto podían coger el equivalente romano de un taxi moderno: una charrete de dos ruedas tirada por un par de mulas. Estos vehículos aparecen representados en un mosaico de las termas de los Cocheros (*Terme dei Cisiarii*), en el que las mulas tienen nombre propio,[59] como, por ejemplo, *Pude[n]s* (Modesto), *Podagrosus* (Gotoso), *Potiscus* (quizá Bebedor) *y Barosus* (Tonto).(4) Mientras aguardaban la llegada de un carruaje, los viajeros quizá disfrutaran del vino y de lo que pudiera ofrecerles la taberna perfectamente conservada de la Vía de Diana, el *thermopolium* (literalmente, «despacho de comidas y bebidas calientes»). Detrás de sus tres arcos de entrada hay un comedor con un pavimento de mosaico con decoración geométrica en blanco y negro, una zona destinada a bar, otra destinada a cocina y un patio para comer al aire libre que resulta fácil imaginar lleno de comensales charlando entre el tintineo de sus copas. Empotrado en el pavimento hay un recipiente para mantener frescos los productos,

mientras que sobre unos vasares, quizá destinados a guardar distintas clases de objetos, pueden apreciarse las imágenes de una copa y de algunos alimentos, entre ellos lo que parece una zanahoria. Me pregunto si alude a las crudités que se servían con las bebidas, pero una receta antigua habla de un guiso de zanahorias con comino, así que quizá fuera una tapa vegetariana caliente y especiada.

Frecuentar bares de mala muerte era algo que podía uno evitar si, como Cicerón, se poseían por lo menos seis haciendas fuera de la ciudad. Salgo de Roma en dirección sur hacia un lugar asociado con este personaje, Bovilas (Bovillae). Situada a unos diecisiete kilómetros al sudeste de la ciudad, en la moderna localidad de Frattocchie, fue el escenario del enfrentamiento entre el cliente de Cicerón, Milón, y su gran rival político Clodio, en el transcurso del cual fue asesinado este último.[60] Las convenciones del viaje fueron un punto conflictivo en el juicio celebrado posteriormente. En su defensa de Milón, Cicerón argumentó que, como Clodio viajaba sin escolta, debería haber estado preparado para cualquier cosa. Otros, en cambio, señalaron que, a decir verdad, Clodio y sus tres acompañantes llevaban un séquito de treinta esclavos armados con espadas, como habría hecho normalmente un viajero de su rango. [61] La defensa de Cicerón no le bastó a Milón, que fue condenado al destierro.

Actualmente, Frattocchie es el punto final del tramo peatonal/ciclable de la Via Appia Antica. El tramo en cuestión —del que actualmente solo hay un pequeño sector pavimentado—, recto, como es habitual, baja desde lo alto de una colina, mientras que la concurrida carretera principal queda oculta tras una cortina de pinos y chopos. A un lado se yergue un mausoleo de piedra, cuyo revestimiento de mármol hace ya mucho que se perdió, rematado por una torre decimonónica de ladrillo que sirvió de vértice geodésico. (La tumba de Cecilia Metela fue utilizada también de modo parecido por los topógrafos). Sin embargo, podemos encontrar un ejemplo más ilustrativo de calzada romana por debajo del nivel del suelo. Podemos verlo al otro lado de la actual Strada Statale 7 (SS7), debajo de una sucursal de McDonald’s, y es visible a través

del suelo de vidrio del restaurante, construido especialmente a tal efecto. Notablemente bien conservada, se trata de una calle lateral, que cayó en desuso y fue enterrada en los primeros años de vida de la Vía Apia, y en ella podemos apreciar el característico peralte y el canal de drenaje a uno y otro lado del pavimento, así como tres enterramientos junto al camino. A aquellas personas no les construyeron grandes tumbas, solo les dieron una sepultura sencilla.

Un poco más al sudeste se encuentra un lugar fundamental en uno de los viajes literarios más famosos a través de una calzada romana, el que hizo Horacio, quien en sus *Sátiras* (publicadas en la década del 30 a. e. v.) describía una parada en una «fonda sin pretensiones» en Aricia (Ariccia en italiano), en los montes Albanos. En sus inmediaciones había un santuario de Diana, destino popular de muchos visitantes.[62] Más al sur, Horacio y su compañero llegaron al comienzo del canal que discurría en paralelo a la Vía Apia a través de las Lagunas Pontinas; su descripción recuerda más a una ruidosa estación de servicio que al pacífico idilio de las ruinas actuales:

> De allí [vamos] al Foro de Apio, atestado de marineros y de venteros malnacidos. Por pereza, dividimos en dos esta jornada, que es una sola para los que se ciñen la túnica más alta de lo que hicimos nosotros; la Vía Apia resulta menos dura si se viaja despacio […]. Empezaron entonces los esclavos a increpar a los marineros y estos a aquellos: «¡Aborda aquí!»; «¡Que embarcas a trescientos!»; «¡Eh tú, que ya basta!». Mientras se nos cobra el pasaje, mientras se ata la mula, se va una hora entera.[63]

La Vía Apia es tan recta aquí como cabría imaginar, un trayecto aburridísimo para el conductor, pero con un límite de velocidad de sesenta kilómetros por hora (si, a diferencia de la mayoría, decide uno respetarlo) se puede disfrutar de una buena vista del paisaje. Las carreteras laterales vienen indicadas por millas, *migliara*, con un número. Van cruzándose con las marismas formando una parrilla, como los cuadros de un libro de ejercicios de matemáticas, con zanjas de drenaje a un lado y a otro, todas fácilmente inundadas. Sin embargo, al este de Terracina, en dirección a Itri, la carretera

deja de ser una vía muerta perfectamente recta. Describe una curva a través de las montañas para cruzarlas. Cuando llego a la cima de la colina, los cielos se abren y el agua corre por la carretera, que sube serpenteando y luego va bajando. Mi recompensa, sin embargo, es una vista espectacular del castillo medieval de Itri a medida que me acerco a la ciudad. La lluvia ha cesado y la fortaleza se yergue envuelta en un tono dorado de cuento de hadas ante un monte envuelto en niebla. Sobre Formia se ve el arcoíris.

La tradición cuenta que la tumba situada a la altura del kilómetro 139 de la Vía Apia es la de Cicerón, aunque los estudiosos se muestran escépticos. La leyenda cuenta, sin embargo, que el ilustre escritor y político fue asesinado cuando iba de camino. Según el resumen de Tito Livio que ofrece Séneca, Cicerón «salió de la litera y ofreció el cuello sin un temblor, y le cortaron la cabeza».[64] El mausoleo conocido hoy en día como Tumba de Cicerón es una construcción circular de piedra, pero no hay sitio donde aparcar y, por lo tanto, solo puedo echarle un vistazo antes de dar media vuelta y dirigirme al oeste por la Vía Flaca. Esta ruta me lleva hasta la espléndida fortaleza costera de Gaeta, un monumento magnífico que sobresale en la península que lleva su nombre y cuyos formidables bastiones se yerguen sobre abruptos acantilados, y a adentrarme en los túneles que hoy en día permiten que la carretera atraviese los montes.

A finales del siglo III a. e. v., ya existían las principales rutas radiales que salían de Roma. La Vía Ostiense, que llevaba al puerto de Ostia. La Vía Aurelia, que remontaba la costa hacia el norte en dirección a Génova. La Salaria, la Flaminia y la Tiburtina. La Vía Latina y la Vía Apia. Todas ellas siguen existiendo en la actualidad, indicadas por las señales de tráfico, unas veces muy cerca de sus antiguos emplazamientos y otras completamente renovadas. Aunque algunos filósofos lanzaron mensajes de aviso y de cautela, el control de la naturaleza que representaban aquellas obras de ingeniería era percibido, al menos en la literatura, como un triunfo de la humanidad.[65] El geógrafo Estrabón (griego también) hacía la siguiente observación: «Mientras los griegos han preferido aplicarse en la fundación de colonias, los romanos preveían, en especial,

aspectos que aquellos desdeñaban, como el tendido de calzadas, la construcción de acueductos y conducciones capaces de evacuar las aguas residuales».[66] Un trío, a decir verdad, que no evoca unos sentimientos románticos, pero que encaja a la perfección con la valoración que hacía Diodoro Sículo cuando afirmaba que la Vía Apia estaba destinada al «beneficio del pueblo». La grava y las losas de piedra que cruzaban Italia de arriba abajo y de un lado a otro aseguraban las comunicaciones de los romanos, pero, aparte de eso, los miliarios eran un indicador de la presencia cada vez mayor del Imperio. Montes, pantanos y ríos seguían constituyendo un reto para los viajeros, pero con su dominio del paisaje los constructores de los caminos demostraban cómo podía conquistarse la naturaleza.

CAPÍTULO 2

VIAJES A TRAVÉS DEL IMPERIO

En 1852, unos albañiles del pequeño lugar de Vicarello, que estaban trabajando en la renovación de los baños termales de la localidad realizaron un hallazgo arqueológico espectacular: en el transcurso de las obras aparecieron cerca de cinco mil monedas y protomonedas de bronce (etruscas, griegas y romanas) y diversos objetos de metal más, incluidos algunos artefactos de oro, plata y bronce.[1] Entre ellos había cuatro vasos de plata, conservados actualmente en el Museo Nacional Romano del Palacio Máximo, en Roma. Con su forma de miliarios, estos vasos de Vicarello, vasos Apolinares o vasos itinerarios miden entre 9,5 y 11,5 centímetros de altura. Cada uno lleva grabado en su superficie un itinerario de viaje que enumera las paradas que separan Cádiz de Roma, un viaje de 1.840 millas romanas (2.723 kilómetros). Los cuatro itinerarios se diferencian en algunos detalles, que tal vez reflejen la construcción o reparación de vías alternativas,[2] pero todos ofrecen a grandes rasgos el mismo trazado seguido desde Cádiz hasta Córdoba, Valencia, Tarragona, para coger después la Vía Domicia a través del sur de la Galia —Narbona, Nimes, Turín— y cruzar la península italiana a lo largo de la Vía Emilia, desde Piacenza y Bolonia hasta Rímini, y seguir luego por la Vía Flaminia en dirección al sur pasando por Narni y hacer el último tramo hasta Roma.[3] Al unir entre sí una serie de rutas ya existentes en Hispania (algunas de ellas utilizadas ya dos siglos antes por Aníbal durante la segunda guerra púnica), el emperador Augusto (63 a. e. v.-14 e. v.) y sus magistrados crearon una gran vía de comunicación, la Vía Augusta.[4] Esta Vía Augusta conectaba las provincias ibéricas con la red de calzadas romanas.

Se ha dicho que los vasos citados eran una ofrenda votiva a la fuente sagrada de las Aguas Apolinares (*Aquae Apollinares*), dedicada a Apolo y a las ninfas, a Esculapio, dios de la medicina, y a Silvano, dios de la naturaleza y de los campos. Las Aguas Apolinares eran una localidad existente desde tiempos remotos en la que había un complejo de baños termales y un gimnasio, pero sobre la persona que realizó la ofrenda solo podemos hacer conjeturas. Los estudios más recientes han sugerido que su propietario quizá tuviera relación con las minas de plata de Hispania, posiblemente alguien que aprovechara la mejora que supuso la Vía Augusta en la primera mitad del siglo I e. v. (aunque algunos especialistas datan los vasos en una fecha anterior); pese a que no existiera ningún lazo directo, la plata de los vasos habría evocado sus orígenes hispanos.[5] Su forma de miliario también es notable, pues las piedras miliares —lo mismo que los arcos y los puentes— diferenciaban las calzadas romanas de otros caminos. Incluso allí donde el Imperio se había hecho cargo de una ruta anterior, estos indicadores constituían una manifestación visual inevitable del nuevo poder. Del mismo modo que un emperador sucedía a otro, el conjunto de los miliarios recordaba su dominio. Y, lo que es más importante, ningún otro imperio los tenía.[6]

Si seguimos los itinerarios de Vicarello, llegamos a hacernos una idea de la importancia de las calzadas para el funcionamiento práctico del Imperio romano, pero también de su actual significación cultural. Empezaré por el puerto de Cádiz, en el sur de España, al oeste del estrecho de Gibraltar, que para los romanos era el fin de la tierra.[7] Antes de convertirse en la Gades romana, Cádiz había sido una colonia fenicia, Gadir; junto con Tiro y Cartago, era uno de los tres grandes puertos del Imperio fenicio. Los romanos habían emprendido la conquista de Iberia en el siglo III a. e. v., expandiéndose hacia el sur desde la cabeza de puente establecida en Tarragona. Los colonizadores se vieron atraídos por el acceso a las minas de plata, plomo y estaño. Desarrollaron también una industria pesquera, particularmente dedicada a la captura del atún y a la producción de pescado salado y de *garum*. Los mercaderes de

Cádiz llegaron a ser lo bastante importantes como para que en el Coliseo hubiera asientos reservados para los gaditanos.[8]

Entre los ciudadanos ricos de Cádiz estaba la familia de los Balbo, conocida por su mecenazgo de los teatros tanto en su ciudad natal como en Roma. El teatro de Roma que llevaba su nombre quedó enterrado debajo de una construcción posterior, pero salió a la luz a finales de los años treinta del siglo pasado, durante una amplia remodelación de Roma patrocinada por el régimen fascista.[9] Los Balbo habían sabido abrirse camino con éxito en las procelosas aguas de la política de la República romana tardía, aunque no sin acusaciones de corrupción.[10] Su teatro de Cádiz tenía cabida para diez mil espectadores. Bajo sus gradas de piedra ya desgastada, la sombra de un pasillo curvilíneo me protege del sol. En la oficina de turismo se conserva un grafiti antiguo que califica a Lucio Cornelio Balbo de ladrón. Su tío, también llamado Lucio Cornelio, fue llevado a los tribunales acusado de usurpar la ciudadanía romana, siendo defendido con éxito por Cicerón. En su discurso de defensa, Cicerón utilizó una metáfora de los caminos:

> ¿Por qué un ciudadano de Cádiz no ha de poder llegar a serlo de Roma? Por mi parte, pienso de otro modo. Habiendo desde todas las ciudades algún camino para llegar a la nuestra y pudiendo ir a todas ellas nuestros conciudadanos, creo que cuanto más unida esté una ciudad con la nuestra por amistad, alianza, pacto o federación, más merecedora es de compartir nuestros privilegios, nuestras recompensas y el derecho de ciudadanía romana.[11]

Tenemos aquí una prueba de la percepción que tenía la élite de la red viaria romana: era la que cohesionaba las ciudades-estado del Imperio.

Sigo el itinerario de los vasos de Cádiz a Sevilla en tren. Al otro lado del pasillo hay un perro con aspecto infeliz, tapado con una mascarilla anticovid que le cubre el hocico y va atada por detrás de las orejas. Aquí todavía es obligatorio llevar mascarilla en los trenes. Viajamos más deprisa que los romanos, pero las complicaciones

ocasionadas por las enfermedades y la necesidad de transportar animales no habrían sido, desde luego, unos problemas desconocidos.

El tren se mete bajo tierra entre la estación de Cádiz y la de Estadio y da la vuelta a la bahía pasando por El Puerto de Santa María. Me pregunto cómo cruzarían estos ríos los viajeros de los vasos de Vicarello: ¿habría puentes o, como en el caso del canal de la Vía Apia, sería preciso tomar un barco? Pasamos ante las salinas, otra industria con importante raigambre antigua, vitales para la conservación del pescado y de la carne antes de la invención de los sistemas de refrigeración. Los embalses naturales de agua salada se utilizaban en esta zona bastante antes de que llegaran los romanos. [12] En El Puerto hay una fábrica de vinagre: sal y vinagre, como es lógico. Pasamos ante un parque eólico, con sus elegantes torres y sus hélices blancas, como las aspas de un molino de viento, y un parque de paneles solares, de un color negro plateado. Teóricamente puede que los romanos tuvieran molinos de viento, aunque hay pocos testimonios de que los hubiese, pues favorecieron siempre los molinos de agua.

La estación de Jerez de la Frontera es espectacular, con sus azulejos policromados de color azul y blanco, con efigies de Atenea y Escipión el Africano. Una señora sentada enfrente de mí va tomando fotos de los azulejos. «Ese es el emperador romano que nació en África», dice el hombre que se encuentra a su lado y que supongo que ha confundido a Escipión con Septimio Severo. Escipión fue un general, no un emperador, y nació en Roma. Su figura es recordada aquí (supongo) por el papel que desempeñó en la conquista de la península ibérica por los romanos durante la segunda guerra púnica, poco antes de 200 a. e. v. Recibió el sobrenombre de Africano por la victoria más famosa que cosechó, la que obtuvo sobre las tropas de Aníbal en la batalla de Zama, en el actual Túnez. Me contengo y no caigo en la tentación de intervenir. El tren acelera en su ruta entre suaves colinas, salpicada de altísimos silos de hormigón, atravesando campos cubiertos por una telaraña de aspersores metálicos. Las casas tienen los colores de la tierra, blancos y pálidos, que reflejan la luz del sol. Las estelas de los aviones atraviesan el

cielo azul. Pasamos ante bosques de olivos y lo que parecen ciudades-dormitorio. El tren para en una localidad llamada Dos Hermanas. Me pregunto quiénes serían esas hermanas.

Como Cádiz, Sevilla (la Hispalis de los romanos) fue un puerto fenicio antes de que llegaran los romanos. Está en el interior del país, lejos de la costa, a orillas del río Guadalquivir, que era navegable. El centro de la ciudad tiene un pequeño *antiquarium* con vestigios romanos, entre los que cabe destacar la presencia de ánforas para el transporte de pescado salado, lámparas de aceite rotas y cántaros de barro. Entre los objetos exhibidos hay pavimentos de mosaico con imágenes que dan nombre a las casas en las que fueron encontrados: Casa de la Ninfa, Casa de Baco, Casa de las Columnas, de Océano, de la Hiedra. Sin embargo, la colonia romana más importante de la zona era Itálica, situada a unos kilómetros al norte de la ciudad, fundada en 206 a. e. v., cuna del emperador Trajano y quizá también de Adriano.[13] Las ruinas del anfiteatro están muy bien conservadas, lo mismo que los mosaicos de sus casas ya desaparecidas. Itálica está cerca de la zona minera de la Sierra Norte, que la une con los vasos de Vicarello. Por algún punto de estos caminos debieron de pasar carretas cargadas con mineral de plata, mucho antes incluso de que el viajero de nuestros vasos encargara su fabricación, pero en la actualidad Itálica es un sitio lo bastante silencioso como para oír el canto de los pájaros por encima del ruido de una autopista lejana y lo bastante tranquilo como para atraer el vuelo de las mariposas. Los gansos holgazanean y buscan la sombra. Una magnífica calzada discurre por la ciudad antigua e, incluso allí donde han desaparecido las losas de su pavimento, su trazado sigue siendo visible en el tramo que conduce campo a través hasta la moderna ciudad de Santiponce, donde desaparece junto con sus fantasmas debajo de los edificios.

Desde Sevilla, la calzada y el río conducen a Córdoba. Yo voy en tren, pero casi lo lamento mientras me entretengo tomando un café en la estación. La experiencia del tren de media distancia de Cádiz a

Sevilla ha hecho que me equivoque. Este es un tren de alta velocidad y eso significa seguridad. El equipaje tiene que pasar un control de rayos X. Me fijo en una pareja que se salta la cola, los imito y subo al tren sin perder ni un minuto. No hace todavía veinte años que tuvo lugar el atentado de los trenes del 11 de marzo en Madrid y la amenaza del terrorismo no ha desaparecido.

La historia y la literatura antigua contienen numerosos relatos del peligro que tenían los caminos. Tito Livio describe el siguiente episodio: «Hubo aquel año en Apulia una amplia revuelta de esclavos. Gobernaba la provincia de Tarento el pretor Lucio Postumio. Procedió este con todo rigor contra una banda de pastores que habían vuelto inseguros con sus asaltos los caminos y los pastos públicos. Condenó a cerca de siete mil personas; muchos huyeron inmediatamente y muchos fueron ejecutados».[14] Tenemos noticia de guardias corruptos en connivencia con los bandoleros, de borrachos molestos y de ladrones de acémilas en los caminos.[15] Apuleyo, autor de finales del siglo III e. v., incluye en sus *Metamorfosis* el episodio de un viajero que esperaba poder abandonar su posada antes del amanecer. «¿Qué? ¿Ignoras que los caminos están infestados de atracadores, para ponerte en ruta a tan altas horas de la noche?».[16] Si los ataques de los humanos eran un peligro, las fieras eran otro, al menos en la imaginación de los literatos. Los personajes de Apuleyo reciben el siguiente consejo: «Al parecer, merodeaban por allí muchos lobos, muy corpulentos, de gran poder y en extremo feroces; toda aquella zona era el escenario habitual de sus asaltos [...] azuzados por el hambre, se vuelven rabiosos y acometen por igual a las personas o a los indefensos rebaños», de modo que «a lo largo del camino que debíamos recorrer, había, según decían, cadáveres humanos medio roídos y el suelo parecía blanco bajo tantos huesos limpios de carnes». A los lobos no les gusta la luz del sol, por lo que «no debíamos ponernos en ruta sin extremar precauciones [...]. No se ha de salir antes de que la visibilidad sea perfecta, antes de que el día esté bastante avanzado y el sol en todo su esplendor [...]. Hemos de caminar en grupo compacto —en cuña— si queremos salvar todas las dificultades».[17]

El emperador Tiberio probablemente no pudiera hacer mucho con los lobos devoradores de carne humana, pero sí que se encargó de abordar los problemas planteados por los hombres. Según Suetonio, «ante todo, procuró defender el orden público de los atracos y robos [por los caminos], así como del desenfreno que acompaña a las sediciones. Distribuyó por Italia puestos de guardia en mayor número de lo que era habitual».[18] En tiempos de guerra, y durante otro tipo de crisis, los viajeros tal vez prefirieran evitar por completo las grandes calzadas y recurrirían a las *calles publicae*, utilizadas habitualmente para el desplazamiento de los rebaños de ganado ovino.[19] Los menos escrupulosos, decididos a impedir que los persiguieran, podían incluso sabotear el servicio de postas matando o mutilando a las caballerías: se cuenta que, antes de ser emperador, Constantino empleó esta táctica cuando se enteró de que su padre estaba a punto de morir.[20] Los viajeros podían tomar precauciones, por ejemplo, vistiéndose de manera sencilla y manteniendo fuera de la vista cualquier tipo de joyas caras, y por supuesto encargándose de contar con un séquito adecuado. En 296 e. v., Plutegenia tuvo que ir a visitar a su marido, Panisco, hasta Coptos (la moderna Qift, a unos cuarenta y tres kilómetros al norte de Luxor, en la margen derecha del Nilo). «Si tienes esa posibilidad», le decía Panisco, «ven aquí con hombres buenos […]. Lleva tus adornos de oro durante el viaje por tierra, pero no en el barco».[21] Yo hago más o menos lo mismo y me dejo mi anillo de brillantes en casa. Mi séquito es virtual, pero la amenaza de malas críticas en las redes sociales es un arma muy útil en manos del viajero, lo mismo que los mensajes colgados desde el autobús nocturno para asegurarse de que el mundo conoce mi paradero.

Sin embargo, no había previsión suficiente capaz de proteger al viajero descuidado que no se preparaba convenientemente para el viaje. Séneca el Joven cuenta cómo el ejército de Cambises, rey de reyes del Imperio (persa) aqueménida, tuvo que hacer frente a unas consecuencias desastrosas por no tener en cuenta la geografía del territorio enemigo:

> Sin haber organizado el avituallamiento, sin haber explorado los caminos, por lugares intransitables, por lugares desérticos arrastraba a toda una multitud apta para la guerra. Ya al principio del trayecto le faltaba lo imprescindible y no le suministraba nada una región estéril, agreste y desconocida de las pisadas del hombre.[22]

En su desesperación, las tropas no dudaron en recurrir al canibalismo. Más le habría valido a Cambises consultar un itinerario o guía de ruta: se sabe que era habitual hacerlo en tiempos de guerra.[23] De hecho, en un tratado de tema militar escrito probablemente en la primera mitad del siglo V e. v., Vegecio recomendaba específicamente que los comandantes así lo hicieran

> para poder tener en cuenta no solo las distancias en millas entre los lugares, sino también la calidad de los caminos, y para poder evaluar la fiabilidad de los atajos, los caminos secundarios, los montes y los ríos allí descritos. Y hasta tal punto esto es así que se asegura que los comandantes más concienzudos tenían no solo guías de ruta anotadas de las provincias en las que se producía la alerta, sino incluso guías con representaciones gráficas, de forma que podían elegir la ruta que iban a tomar no solo con una estimación mental, sino con la propia valoración visual del terreno.[24]

Se conservan varias de estas guías, incluido el *Itinerario de Antonino*, que describe diversas rutas del Imperio romano. Aunque a veces se asocia con el emperador Antonino Pío (que reinó entre 138 y 161 e. v.), es más probable que su nombre se refiera a Marco Aurelio Antonino (cuyo mandato fue de 198 a 217 e. v.), más conocido como Caracalla. La versión conservada debió de ser terminada en cualquier caso a finales del siglo III e. v.[25] Estas listas de paradas intermedias eran no solo útiles para la planificación de una campaña militar, sino también para los viajeros en general, que podían consultarlas para confirmar la distancia entre un punto y otro, ya se tratara de un apeadero o de una ciudad, y para calcular la duración probable de un viaje.[26] Para determinar la duración de mis viajes, yo me baso en los horarios ferroviarios, que, salvo cualquier retraso imprevisto, son bastante seguros. El tren que he tomado en Sevilla en dirección norte avanza a toda velocidad en

medio de la bruma de primera hora de la mañana, para mí espectacular, aunque la poca visibilidad no resultara ni mucho menos ideal para alguien que viajara a lomos de caballo. Estamos en primavera y en los campos cultivados se elevan ligeros hilos de verde surgidos de los plantones. El breve paseo que doy al salir de la estación de Córdoba me permite vislumbrar una calzada romana con su habitual pavimento de losas de piedra. Se encuentra por debajo del nivel del suelo en unos jardincillos situados fuera del antiguo trazado de las murallas de la ciudad, entre dos mausoleos cilíndricos de ladrillo, datados en el siglo I e. v.

Córdoba forma parte de la misma zona minera de Sierra Morena que tan atractiva resultaba para fenicios, griegos y cartagineses antes de que llegaran los romanos, pero como ciudad romana de la Bética exportaba también otras mercancías. La mayor parte del estrato romano se encuentra ahora bajo tierra: los restos del teatro están debajo del museo; el anfiteatro, oculto por la facultad de Veterinaria; y una basílica de tiempos del cristianismo primitivo, bajo la mezquita-catedral. (Ahora es oficialmente una catedral y se trata de uno de los edificios religiosos más caóticos que he visto nunca: una iglesia plenamente barroca en medio de una mezquita gigantesca). Una excepción a la regla de los vestigios subterráneos es un templo romano, del que se conservan tres lados de su planta rectangular marcada por una serie de columnas acanaladas cuyos capiteles corintios se recortan en el cielo azul en medio de los edificios modernos. Más al sur, los arcos de piedra de un largo puente romano restaurado permiten cruzar el río Guadalquivir.

Dejando atrás Valencia, el Euromed va remontando la costa con destino a la estación de Barcelona-Sants. Durante las dos horas y cuarenta y cinco minutos de trayecto, voy mirando hacia la derecha intentando divisar el mar. El trazado de la línea ferroviaria va constantemente por el interior del país, al menos al principio, y el panorama es puramente industrial: una fábrica de cerámica y a lo lejos bloques de pisos. Por el oeste, las colinas empinadas se elevan sobre la llanura. Diviso las grúas de un puerto y más allá un barco. Los naranjos están en flor, pero su perfume no llega al interior del tren climatizado. No soy capaz de oler su aroma, como podría

hacerlo un viajero que hiciera el mismo trayecto al aire libre. Los jardines del Alcázar de Córdoba estaban impregnados del perfume de los limoneros y las azucenas. Esta es una de las formas en las que los viajes han cambiado. Una hora después de salir de Valencia, el sol se pone. Lo único que puedo ver son los faros de los coches que pasan por la carretera a mi derecha y el reflejo de mi persona en el cristal de la ventanilla. Durante casi toda la historia viajar de noche era una opción muy peligrosa: en cualquier caso, se trataba de una opción, especialmente cuando el cielo estaba claro y había luna, y si el viajero conocía los caminos, pero, como sabía muy bien el portero de Apuleyo, no podía tomarse a la ligera.

Barcelona, la antigua Barcinón [lat. Barcino], se encuentra de hecho algo apartada de la Vía Augusta, que se desvía ligeramente hacia el interior. La mayor parte de la calzada romana de Barcelona se ha perdido en la actualidad, pero su centro de información turística dispone de una pantalla interactiva que muestra los caminos que unían la ciudad con Roma: la Vía Augusta, la Domicia, la Emilia y la Flaminia. En la pared hay una copia de la *Tabula Peutingeriana* (Tabla de Peutinger), que mide siete metros en total. Este mapa, conservado en una copia del siglo XIII que mide 672 por 33 centímetros, data con toda probabilidad del siglo IV e. v. y es, por tanto, ligeramente posterior al *Itinerario de Antonino*. Reúne información procedente de diversas guías de ruta y la expone en una representación visual que cubre una zona que va desde Gran Bretaña hasta la India.[27] En el centro está Roma. A veces se ha pensado que el mapa es un itinerario militar, pero los estudios más recientes sugieren que probablemente tuviera una función decorativa, que quizá estuviese destinado a algún palacio imperial de alrededor del año 300 e. v. y que fue encargado para ensalzar el alcance del poderío de Roma.[28] La falta de referencias a centros cristianos hace que atribuirle una fecha posterior resulte menos plausible.[29] (No es ni mucho menos el único mapa del Imperio que se conoce: parece que Augusto contó con uno en Roma que

posteriormente indujo a Teodosio II a encargar otro similar).[30] Al margen de quién fuera el que hizo el mapa, debió de tener acceso a información sobre las distintas rutas, y quizá tuviera que compilarla él mismo emprendiendo una investigación adicional sobre las zonas que no cubría el *Itinerario de Antonino*.[31] Fuera cual fuese exactamente el proceso, el diseño del mapa sirvió para resaltar la importancia de las vías que conducían a Roma.[32]

En el exterior del centro de recepción de visitantes de Barcelona se encuentra la Vía Sepulcral, un pequeño tramo de lo que habría sido una calzada romana justo fuera de las murallas de la ciudad, aunque no se conserva nada de su pavimento. Su trazado viene marcado en el exterior por ladrillos rojos y en la oficina de turismo por baldosines rojos. Como en Córdoba, el trazado resulta visible gracias a las tumbas: las de aquí son más pequeñas que los mausoleos de forma cilíndrica de la ciudad andaluza. La guía me explica que las inscripciones sepulcrales a menudo interpelaban a los viajeros y les pedían que se detuvieran un momento a meditar. Una de ellas, citada en la oficina de turismo, dice así: «Saludos, viajero que no me has ignorado. Lee esto atentamente. Estoy enterrado aquí». El recuerdo del difunto perviviría en la memoria del transeúnte.

No lejos de Barcelona hay una ciudad romana mucho más importante. Tarragona, en otro tiempo capital de una provincia romana, Patrimonio Mundial de la Humanidad desde el año 2000, se encuentra justo a orillas del Mediterráneo. Los romanos construyeron aquí una base militar a comienzos de la segunda guerra púnica, en 218 a. e. v., y desde ella iniciaron su campaña de conquista de la península ibérica. Se trata de un lugar en el que todavía sigue en uso la denominación Vía Augusta, marcada por el letrero de escayola bastante deteriorado con el nombre de una calle. Las motos aparcadas flanquean la calzada y los coches se detienen ante los semáforos colocados en alto. No estamos muy lejos del mar. Hoy hace calor, pero me pregunto cómo sería esta calzada en invierno con tormenta. Me entero de que la línea seguida por la Vía Augusta cambió en los primeros momentos de su historia, cuando la principal atracción de la ciudad, el anfiteatro, se construyó entre las

rocas que se elevaban a la orilla del mar. Es Jueves Santo y desde lo alto de las gradas veo la multitud de turistas y contemplo la espléndida vista sobre el Mediterráneo. Sopla una agradable brisa marina entre las plantas suculentas. En los jardines situados encima del anfiteatro se ha plantado una selección de especies romanas: rosas, espliego y tomillo. El pasado tiene aquí un aroma intenso. En el interior del anfiteatro se aprecian los estratos de historia que son tan característicos de los yacimientos antiguos: un pequeño edificio visigodo que conmemora a tres mártires cristianos, el obispo Fructuoso y sus diáconos Augurio y Eulogio, quemados vivos aquí en 259 e. v.; una iglesia del siglo XII, construida cuando se restableció el cristianismo en la ciudad; un monasterio de época posterior y, por último, una cárcel del siglo XIX.

Subo la cuesta para dar el «paseo arqueológico» alrededor de las murallas, que fueron reforzadas para resistir los embates de la artillería. Por el camino me encuentro con una estatua de Augusto, una copia de bronce de un original romano regalada por el Gobierno italiano en 1934, retirada temporalmente durante la guerra civil española y reinstalada en el curso de una visita del ministro de Asuntos Exteriores italiano en 1939, que realizó una gira en apoyo del régimen de Franco. Constituye un recordatorio de las diversas formas en las que la historia antigua ha sido puesta al servicio de la diplomacia; esta es más directa en su alusión al pasado que la de Rímini y su interpretación tiene que ver explícitamente con el fascismo. En otro yacimiento romano hay un recordatorio más siniestro de la historia del siglo XX, y este resulta inquietante porque no me lo esperaba. Aunque me distraigo tranquilamente con las leyendas de los mártires del siglo III, por doloroso que fuera su destino, los horrores modernos afectan de modo distinto. La antigua Torre del Pretorio fue utilizada en tiempos de Franco como prisión. Entre 1939 y 1945, seiscientas cincuenta personas salieron de ella para ser fusiladas; habían sido recluidas en la llamada Sala del Sarcófago de Hipólito por la obra escultórica antigua que alberga actualmente. Decenas de prisioneros más fallecieron a consecuencia de las duras condiciones en las que vivían: el edificio habría tenido cabida solo para unos cien reclusos, pero se obligó a permanecer en

él a más de doce veces esa cantidad.[33] Las víctimas del cristianismo primitivo del anfiteatro están lo bastante lejos de nuestra memoria como para que su muerte parezca una abstracción, pero estas personas tendrían la misma edad que mis abuelos.

Al salir de Hispania, el viajero que se dirigiera a Roma podría seguir las paradas de la Vía Augusta en los alrededores de la costa de Arlés, en el sur de Francia. Aquí, en los Alyscamps, como en la Vía Sepulcral de Barcelona, hubo en otro tiempo más lápidas sepulcrales.[34] El nombre del lugar alude a los Campos Elíseos y fue una necrópolis romana. Se encuentra a uno y otro lado de la Vía Aurelia, que otrora conducía al interior de Arlés y llegaba directamente al espectacular anfiteatro de la ciudad. (Esta Vía Aurelia discurría al sur de la Vía Domicia y unía Arlés con Nimes por el oeste y con Marsella por el este, donde los viajeros podían continuar por la ruta costera hasta Italia). Un miliario conservado en el Museo de Arlés da testimonio de la renovación de la calzada en el siglo IV, en tiempos de Constantino, y de la *damnatio memoriae* de Maximiano, que en 310 e. v. intentó arrebatar el poder a Constantino: su nombre ha sido borrado de la lápida.[35]

Llegar a los Alyscamps supone dar un paseo por el centro de la ciudad, con sus típicas contraventanas, sumida en el silencio hasta que resuena en los oídos el ruido de los mercados, pasar el cementerio moderno, cuyos muros son los restos de un antiguo acueducto, y continuar junto a un canal medio seco, todavía sediento a pesar de la lluvia de la noche anterior. Los Alyscamps están verdes, flanqueados por árboles, y resultan muy evocadores en su quietud, con el olor a tierra mojada y el sonido del canto de las aves. Una lechuza ulula en medio del gorjeo de los pájaros. En 1888, Van Gogh y Gauguin pintaron escenas otoñales del lugar. En 2015, uno de los cuadros de los Alyscamps pintados por Van Gogh fue vendido por 66,3 millones de dólares. A uno y otro lado de la calzada hay sarcófagos cubiertos de musgo y desgastados (las mejores inscripciones han sido trasladadas al museo). Entre ellos

discurre un montaje de arte moderno a base de piedras en forma de huevo, espejos e hilo, y continúa en el interior de la iglesia de Saint-Honorat, del siglo XII, donde termina la calzada. La iglesia conmemora la figura de Ginés, un secretario judicial romano del siglo III que, según se cuenta, padeció el martirio por negarse a firmar las condenas a muerte de los cristianos perseguidos. En este pequeño edificio termina hoy en día la Vía Aurelia, pero marca también el comienzo de otra ruta posterior: el camino seguido por los peregrinos a Santiago de Compostela.

A unos treinta kilómetros aproximadamente de distancia, en Nimes, hay otro coso antiguo. Me llama la atención la estandarización de estos lugares: foro, teatro, anfiteatro, termas, murallas, puertas y calzadas. Me pregunto hasta qué punto llamarían la atención a los viajeros antiguos, o si su regularidad haría que los viajes resultaran más sencillos: dentro del Imperio ya sabía uno lo que cabía esperar, de la misma manera que en la actualidad siempre puede uno contar con encontrar un McDonald's. En Nimes, el tren de alta velocidad, el TGV, llega a la estación Pont du Gard, así llamada por el acueducto romano situado en las inmediaciones de la ciudad, que cruza el río Gardon con sus tres pisos de arcos, dos grandes y uno más pequeño, de casi cincuenta metros de altura. Un cercanías lleva a los pasajeros hasta el centro de la ciudad, en cuya estación nos recibe un gran cartel con una palmera encima de un cocodrilo —el escudo de la ciudad, que simboliza la conquista romana de Egipto— con las letras col nem, *Colonia Nemausus*, Colonia Nemauso, la colonia de Nimes. Me resulta extraño que se conserve la condición de colonia en el escudo de armas de una ciudad. Quizá el sentido sea marcar el dominio sobre unos bárbaros como los galos, que nunca fueron colonizados. Nimes se encuentra en la conjunción de la Vía Aurelia, que lleva a Arlés, con la Vía Domicia, la primera calzada romana pavimentada de la Galia, que unía el paso alpino más bajo (Col de Montgenèvre) con España a través del sur de la Galia. La Vía Domicia debe su nombre a Domicio Ahenobarbo, general del siglo II a. e. v. que desempeñó un destacado papel en la conquista de la región: se conoce su nombre por un miliario encontrado en Treilles. [36] Algunos fragmentos de la calzada pueden verse en el exterior

del ayuntamiento de Narbona, y en Nimes la recuerda una lápida en la rue Nationale, cerca de la Porte d'Auguste, aunque los estudios más recientes han puesto en tela de juicio si efectivamente esa era la ruta que seguía.[37]

Voy a cenar a Le Mont Liban, un sitio libanés que está a la vuelta de la esquina, donde como faláfel y bebo vino rosado. El rosado pega bien con el faláfel y perfectamente con el postre, que, según me explican en francés, es una especie de *crème brûlée*, y que resulta ser un pudin de leche perfumado con agua de rosas y rematado con pistachos que está riquísimo. Las paredes del restaurante están decoradas con pósters del Ministerio de Turismo del Líbano, uno de los cuales muestra el templo romano de Baco en Baalbek, del siglo II e. v., que es uno de los templos mejor conservados de todo el Imperio, incluida la propia Roma, y un recordatorio de que cruzar el Mediterráneo no es un privilegio de nuestra época. Han sido dos mil años durante los cuales se ha podido hacer esta travesía, de un extremo a otro del Imperio romano.

Efectivamente, hubo gente que la hizo. Si hay un objeto que ilustre mejor que cualquier otro la posibilidad de viajar por las rutas del Imperio romano, es la lápida funeraria de Regina, una británica del siglo III, expuesta actualmente en el castro romano de Arbeia, en el norte de Inglaterra, en la localidad de South Shields. Erigida por su marido, Barates, soldado originario de Palmira, lleva una inscripción en latín y en arameo, y se parece a las lápidas funerarias de Siria.[38] El escultor muestra a Regina sentada en una silla de mimbre luciendo un vestido lleno de pliegues y gruesas pulseras mientras está hilando (detalle que tal vez sea una metáfora de su buena conducta como esposa). El monumento no solo da testimonio de la extensión del Imperio romano; además, al documentar el matrimonio de esta pareja, nos recuerda que los contactos que se hacían a través de los viajes no eran solamente abstractos, sino que implicaban a muchos individuos que comían, bebían, se lamentaban, robaban, asesinaban e incluso se enamoraban por el camino. Los antecesores de Barates quizá viajaran incluso más al norte, hasta la altura del Muro de Antonino, cerca de Falkirk, la última frontera del

Imperio romano en Escocia. Aunque allí no había caminos pavimentados. Un viajero que se dirigiera al sur tomaría calzadas pavimentadas como es debido justo al norte del Muro de Antonino, al llegar a las grandes vías que discurrían a través de York, Mánchester o Chester, y luego hacia el sur hasta Londres y los puertos del canal de la Mancha.

Con su inscripción bilingüe, esa lápida funeraria suscita también intrigantes cuestiones lingüísticas. Si bien es indudable que el latín se propagó a lo largo y ancho del Imperio como la lengua común de la élite —más o menos como funciona hoy en día el inglés en el mundo de los negocios—, no era en absoluto la lengua cotidiana del ejército. En Oriente, el latín se utilizaba en situaciones formales para simbolizar el poder militar, pero en la práctica, la lengua de trabajo del ejército era el griego; también en otros lugares, aunque los oficiales requerían el uso del latín, los soldados rasos utilizaban distintas lenguas vernáculas.[39] En la región del Danubio, cerca de las fronteras del Imperio, varias inscripciones dan testimonio del trabajo de los intérpretes militares, responsables de la comunicación y quizá de las negociaciones con los dacios, germanos y sármatas de las inmediaciones.[40]

Los soldados viajeros nos recuerdan que, en la historia de Roma y sus caminos, nunca tenemos muy lejos la guerra. La mayor parte de las grandes rutas del Imperio pueden vincularse de un modo u otro con la actividad militar, ya sea primero para facilitar la conquista o bien para consolidar las relaciones posteriormente. Las rutas militares no eran cosa fácil, como pone de manifiesto la descripción que hace Veleyo Patérculo de la campaña de Tiberio César en Germania:

> Emprende el ataque contra un enemigo, que su padre y su patria podían estar contentos con haber contenido. Se interna más, abre sendas, devasta los campos, quema casas, derrota a cuantos se le enfrentan y con la máxima gloria, íntegro el número de todos los que había llevado, vuelve a los cuarteles de invierno.[41]

Aunque no todas las calzadas romanas estuvieron asociadas directamente con una campaña militar, y aunque incluso aquellas que inicialmente fueron construidas con un objetivo militar acabaron siendo accesibles para todo el mundo, no pueden separarse de la historia de conquista y de expansión imperial. La propia existencia de los caminos fue esencial para el mantenimiento de una presencia militar que requería pertrechos e información. Las calzadas permitieron a las tropas romanas acudir rápidamente a sofocar una rebelión: es indudable que actuaron como elemento disuasorio, aunque no resultaran directamente imprescindibles.[42] Los caminos y, con ellos, los miliarios actuaban como una afirmación de la ideología imperial, inscribiendo en el paisaje la idea de dominación romana.[43]

También el servicio postal tuvo su origen en la necesidad de información de inteligencia. Según Suetonio, el emperador Augusto «distribuyó a cortos intervalos, a lo largo de las rutas militares, primero a jóvenes, luego vehículos» para poder recibir con rapidez información sobre lo que sucedía en las provincias.[44] Este sistema, llamado *cursus publicus*, facilitaba la comunicación del Estado a través de la red viaria. En su primera versión, el servicio implicaba el empleo de mensajeros que se iban relevando, pero posteriormente fue modificado para que hubiera carruajes disponibles en cada posta, lo que permitía que un mismo correo transmitiera mensajes orales, en vez de tener que confiarlos de un emisario a otro. Los mensajeros eran por lo general o bien soldados o bien correos imperiales, y estos podían ser o esclavos o libertos. A finales del reinado de Augusto, el empleo de esos *vehicula* estaba ya perfectamente implantado y además los carruajes podían transportar pasajeros y una modesta cantidad de mercancías, y no solo a los correos.[45] A los viajeros autorizados se les expedían documentos que demostraran su derecho a utilizar el servicio y la población local tenía la obligación de proporcionarles carretas, mulas y en algunos casos alojamiento. A comienzos del reinado de Tiberio (14-37 e. v.),

el gobernador provincial Sexto Sotidio Estrabón Libuscidiano publicó un edicto explicando quién tenía permiso para utilizar esta infraestructura y quién estaba obligado a subvenir a sus necesidades:

> No todos están autorizados a utilizar este servicio, salvo el procurador imperial y su hijo. Podrán utilizar hasta diez carretas o tres mulas en lugar de un carro […]. Además, los que viajen prestando servicio militar podrán utilizar el transporte público, tanto los que disponen de acreditación como los soldados estacionados en otras provincias que estén de paso. Un senador romano podrá utilizar hasta diez carros […] un caballero romano al servicio del emperador tendrá tres carros […]. Un centurión podrá utilizar uno.[46]

Un ejemplo encantador, aunque tal vez no precisamente típico, de cómo se utilizaba este servicio fue la petición de Constantino a Eusebio, el autor de *La historia de la Iglesia*, de que le enviara «cincuenta ejemplares en pergaminos bien elaborados, claramente legibles y de fácil manejo para el uso, de las Sagradas Escrituras». Eusebio recibió la orden de entregar la carta de Constantino a su diácono, que luego recibiría autorización para utilizar dos carros públicos para transportar los libros.[47] Por su parte, en el Egipto romano, parece que los arrieros actuaban como correos profesionales para la correspondencia privada.[48]

Se desarrolló un amplio marco legal encargado de regular la construcción y el mantenimiento de los caminos: para que pudieran pasar dos carros a la vez, las vías principales debían tener ocho pies romanos (2,4 metros) de anchura cuando eran rectas y dieciséis (4,8 metros) cuando estaban en curva; las vías posteriores solían tener doce pies (3,6 metros) de anchura, lo que permitía que dos vehículos (cada uno de unos cuatro pies de ancho) pudieran pasar sin obligar a los viajeros que iban a pie a apartarse de la calzada.[49] Algunas vías importantes llegaban a tener, de hecho, hasta cuarenta pies (12,2 metros) de ancho. En Britania, la Fosse Way tenía dieciocho pies romanos (5,2 metros) de ancho, mientras que las dimensiones de la Watling Street eran casi el doble, llegando a los treinta y cuatro pies romanos (10,1 metros). La anchura

probablemente reflejara que se necesitaba una calzada para el transporte rápido de tropas: en tal caso, cuanto más ancho fuera un camino, mejor.[50] Se estableció el pago de derechos de paso por las tierras de propiedad privada, pero incluso en las vías públicas los viajeros estaban obligados a pagar peajes. Otras regulaciones abordaban cuestiones tales como los desperfectos causados por el agua. Mientras que los costes iniciales de construcción recaían por lo general en el ejército, el mantenimiento de las calzadas era responsabilidad de los gobernadores provinciales, que tenían mucho interés en asegurarse de que los caminos se construyeran de modo que necesitaran reparaciones mínimas. Durante los últimos tiempos del Imperio, el Código Teodosiano, publicado en 438 e. v., registraba hasta sesenta y seis leyes relacionadas con las vías públicas.[51]

Durante los primeros años de existencia del sistema de *cursus publicus* los viajeros estaban obligados a pagar una tarifa fija (más o menos como los actuales billetes de autobús o los peajes de las autopistas), pero la práctica del pago fue desapareciendo gradualmente. En la época en la que el Imperio dejó de existir, la infraestructura viaria se había convertido en una carga que recaía en la población local, que todavía se suponía que debía prestar servicio a los viajeros, aunque no cabía esperar que recibiera dinero por ello.[52] Por otra parte, las ciudades que estaban junto a las principales rutas disfrutaban de importantes beneficios. Aunque algunos servicios debían ser prestados gratuitamente, otros se cobraban. Los viajeros podían comprar en las tiendas de la ciudad o pagar por las diversiones que encontraran por el camino. No es casualidad que las pequeñas localidades de la Britania romana se concentraran a lo largo de las redes viarias.[53] Que esos beneficios se extendieran o no más allá del entorno más inmediato dependía de que se hubiera desarrollado una infraestructura mayor que integrara el territorio circundante con las rutas de transporte. Las ciudades y aldeas que no estaban vinculadas con las rutas más modernas se enfrentaban a la decadencia.[54]

Montañas, nieve y viajes largos, muy largos: por supuesto, la experiencia de los viajeros en la práctica no siempre fue positiva para todos. ¿Y qué dicen los análisis más generales? La mayoría de los que se conservan son favorables. El entusiasmo proviene de autores foráneos, griegos en particular, como Dionisio de Halicarnaso y Estrabón, que a los logros fundamentales de los romanos, como los acueductos, las calzadas y las cloacas, añadían que «los romanos han construido también vías a lo largo del territorio, realizando cortes en las colinas y rellenados de tierra en los barrancos, de manera que los carros puedan transportar los cargamentos llegados en barcos». Las manifestaciones de jactancia de los romanos relacionadas con los caminos suelen encontrarse en inscripciones, como la colocada en la puerta de Rímini.[55] Aparte de momentos tales como la inauguración de una nueva calzada, la lentitud del desarrollo de la red viaria a lo largo de los siglos quizá signifique que era algo que los que vivían en sus cercanías daban por supuesto, como sigue sucediendo entre nosotros.

Raramente tenemos acceso a la voz de las personas que trabajaban en la construcción, por propia elección, por coerción o a la fuerza. No parece que fuera un empleo muy deseable. Según una anécdota contada por Plutarco, Epaminondas, cuando sus conciudadanos, airados contra él, le encomendaron por desprecio que empedrara las calles de la ciudad —aquel oficio era el más humillante para ellos—, sin dudarlo un instante, aceptó el encargo y aseguró que pondría todo su empeño para que, en breve tiempo, ese oficio resultara hermosísimo".[56] Es muy poco probable que esta reacción fuera habitual. Tácito cuenta un incidente ocurrido a las afueras de Nauporto (cerca de la actual Liubliana) motivado por la situación reinante en el ejército, cuando unos manípulos «que habían sido enviados por razón de los caminos, puentes y otras necesidades, una vez que se enteraron del motín» se unieron a los sublevados y actuaron con especial violencia contra el prefecto del campamento, al que obligaron a bajar de su vehículo a la fuerza, en señal de protesta por su intento de «restablecer la vieja y dura vida militar».[57]

El propio Tácito recoge el discurso supuestamente pronunciado por un jefe caledonio llamado Calgaco, que ofrecía resistencia a la invasión de Roma. Según Calgaco, los romanos eran los «saqueadores del mundo». Y, en una sección citada muy a menudo, añade que «a robar, asesinar y asaltar llaman con falso nombre "imperio"» y llaman «paz a sembrar la desolación». Suele pensarse que el citado texto representa la crítica del propio Tácito al reinado de Domiciano, cuyo favor había perdido la familia del historiador. Aun así, aunque no sea una relación fiable de las palabras pronunciadas por ningún individuo, resulta curioso constatar que entre los ejemplos que pone Tácito de la miseria de la esclavitud, está el hecho de que «vuestros mismos cuerpos y manos, entre golpes e insultos» se vean destrozados «para hacer viables los bosques y los pantanos».[58] (El traductor al inglés interpreta que la expresión sintetizada usada en latín, «hacer viables», significaría «construir caminos» y representaría una explicación razonable de por qué los cautivos eran obligados a talar los árboles de aquel territorio inhóspito).

En el Talmud de Babilonia, un rabino observa que todo lo que han hecho los romanos ha sido en su propio beneficio: «Establecieron mercados para meter a prostitutas en ellos; baños en los que regodearse y puentes para recaudar impuestos a todo el que pasara por ellos».[59] (Es esta la fuente de la escena de *Monty Python* y, según la tradición, acarreó para el individuo que hacía este comentario, Rabbi Shimon ben Yoḥai, una condena a muerte por denunciar al gobierno, lo que explicaría por qué se conservan tan pocas críticas de ese estilo). En varias peticiones planteadas a emperadores de finales del siglo II y del siglo III se expresan quejas contra los soldados que se desviaban del camino principal y acosaban y extorsionaban a los habitantes de las pequeñas poblaciones. Uno de los incidentes reseñados habla de que los soldados detuvieron a nueve campesinos, los cargaron de cadenas y les obligaron a pagar un rescate de «más de mil dracmas áticas» por cada uno; hay testimonios, sin embargo, de que las autoridades respondieron a esas peticiones porque en otro caso el gobernador

accedió a que «si demuestras que algún soldado [...] se ha desviado del camino para ir a tu ciudad, viajando hasta ella con el fin de enriquecerse, será castigado».[60] Quizá no debería sorprendernos que esos incidentes no sean recordados cuando se cuenta la historia de los caminos. Muchas ciudades británicas se han peleado por la ruta seguida por algún nuevo desvío, solo para que las objeciones desaparezcan una vez que la nueva carretera esté en uso. Problemas incluso más serios pueden desaparecer rápidamente de la vista del público. Mientras estaba escribiendo el presente libro fui leyendo numerosos informes acerca del número de trabajadores muertos en la construcción de las instalaciones para la Copa del Mundo de fútbol de Qatar, pero, cuando acabó el torneo, la noticia había perdido su protagonismo. Mientras que la hostilidad a la construcción de calzadas romanas, ya viniera de los trabajadores o bien de la población local, llegaría a recordarse durante décadas, e incluso siglos, cuando se escribieran las modernas historias de los caminos, raramente se mencionaría el tema. Sus autores se alinearían con los conquistadores romanos y hablarían del espectáculo y del logro que supusieron.

En el siglo IV e. v., cuando el emperador Constantino accedió al poder, los ejes de la red viaria romana unían la capital con todos los rincones del Imperio. Partiendo de Hispania, o de la Galia, un viajero podía tomar la Vía Aurelia y seguir la costa hasta Génova; en los territorios en torno al Danubio, la Vía Flaminia proseguía a través de Umbría y más allá; por el sur y por el este, estaban la Vía Apia y su sucesora, la Vía Trajana, seguida por la Vía Egnacia.[61] Unida por mar con el punto final de la Vía Apia en Bríndisi, en torno a la década de 140 o 130 a. e. v., la Vía Egnacia conectaba Dirraquio (Durrës, en la costa de la actual Albania), a través de Tesalónica (donde los viajeros podían tomar diversas rutas hacia el sur de Grecia), con Bizancio (posteriormente Constantinopla, la actual Estambul).[62] Esos caminos coincidían con redes más antiguas (que a su vez fueron mejoradas), de modo que en el siglo I e. v. las

calzadas romanas permitían viajar por toda la costa del Mediterráneo oriental hasta la ciudad portuaria de Alejandría, en Egipto, y luego más allá, hacia el oeste, hasta Tánger.[63] El Imperio rodeaba ahora su mar interior.

Durante el Imperio romano tardío, el ritmo de la construcción de caminos se ralentizó. Hubo pocas excepciones, entre ellas la ruta construida en tiempos del emperador Diocleciano (cuyo reinado se extendió de 284 a 305), que recorría la frontera oriental, desde el mar Rojo cruzando por la actual Arabia Saudí hasta Irak, la llamada *Strata Diocletiana*. A pesar de las quejas por el estado de los caminos, siguió siendo posible viajar de un extremo a otro del Imperio. Los miliarios ponían de manifiesto de quién eran los caminos en los que estaba uno. Pero el significado de las calzadas romanas no era algo estático. Estaba a punto de surgir una nueva experiencia de viaje: la peregrinación cristiana.[64]

CAPÍTULO 3

LOS VIAJES Y EL CRISTIANISMO PRIMITIVO

Los primeros discípulos de Jesucristo no practicaban la peregrinación, pero a partir del siglo IV, cuando el cristianismo quedó más codificado como religión, imitó al judaísmo al adoptar la práctica del viaje como expresión de devoción religiosa. Las calzadas romanas, de hecho, tienen un destacado peso metafórico en la Biblia, donde se dice que hay que preparar una «calzada», esto es, un camino pavimentado al estilo romano, para el regreso del Mesías.[1] Los cristianos visitaban los santos lugares de Palestina y Egipto, pero —antes incluso de la conversión de Constantino— iban también a Roma. Allí estaban las tumbas de los apóstoles Pedro y Pablo, los fundadores de la Iglesia, y también los enterramientos de muchos otros mártires.[2] Para los viajeros de Occidente, Roma resultaba más accesible que Tierra Santa, especialmente tras la conquista de Jerusalén por los persas en 614 y posteriormente por los musulmanes en 638, de modo que Roma pasó a ser conocida como *altera Jerusalem*, la otra Jerusalén.[3] Roma era además el centro de la administración de la Iglesia y, en consecuencia, la gente iba hasta allí para solventar asuntos eclesiásticos. Igual que cualquier persona que se desplaza a una ciudad en un viaje por trabajo se tomaría un día para visitar lo que haya que ver en ella, también cualquier clérigo que fuera a Roma a obtener una bula papal realizaría actividades devocionales asociadas con su peregrinación. A medida que el cristianismo se extendió por la Europa occidental y septentrional, se incrementó también el número de ese tipo de viajeros y, aunque las calzadas no eran siempre la opción más sencilla —las rutas marítimas solían ser con frecuencia más rápidas—, es indudable que utilizaron las redes viarias existentes.[4]

Tras su conversión al cristianismo, san Pablo pasó un largo periodo viajando por Oriente Medio:

> Partí para la Arabia y de nuevo volví a Damasco. Luego, pasados tres años, subí a Jerusalén para conocer a Cefas [*i. e.* Pedro], a cuyo lado permanecí quince días […]. Enseguida vine a las regiones de Siria y de Cilicia […]. Luego, al cabo de catorce años, subí otra vez a Jerusalén, acompañado de Bernabé.[5]

Diversos estudiosos han intentado reconstruir las rutas de los viajes de Pablo, que incluirían diversos tramos de la Vía Sebaste, en Anatolia.[6] Su viaje a Roma, sin embargo, sería el último que realizaría el apóstol. Al final de su vida, fue detenido por las autoridades romanas a raíz de una disputa con los líderes judíos de Jerusalén y pasó una larga temporada preso en Cesarea, en la costa mediterránea (actualmente en Israel). Aproximadamente en el año 60, Pablo fue enviado a Roma para ser juzgado; el grupo del que formaba parte desembarcó en Pozzuoli (la antigua Puteoli), donde lo acogieron los cristianos de la zona.

Por entonces Pozzuoli era un puerto comercial de gran importancia. Situada en el extremo septentrional de la bahía de Nápoles, la ciudad conserva un anfiteatro romano; allí fue donde Calígula mandó construir un camino o puente formado por navíos de carga para cruzar la bahía hasta Bayas.[7] Actualmente, en el puerto de Pozzuoli pueden verse innumerables lanchas rápidas de un blanco deslumbrante y hay una línea de ferris que van a las islas de Ischia y Prócida. La vista es espléndida cuando el sol se pone envuelto en unos arrebatados rayos anaranjados tras el promontorio occidental de la bahía. En el ábside de una iglesia de la ciudad se recuerda el desembarco de Pablo junto a los mosaicos de mayólica que relatan la vida de Jesús. La lápida, erigida en 1918 por el obispo y los habitantes de la ciudad, conmemora al «apóstol de los gentiles» y los siete días que pasó en Pozzuoli, y expresa el deseo a la posteridad de «nuevas glorias purísimas». Una lápida colocada en el ábside de la iglesia recuerda la visita pastoral realizada en 1990 por el papa Juan Pablo II, mientras que otro monumento, en este caso de bronce sobre mármol toscamente tallado, cita un texto de los

Hechos de los Apóstoles que describe la llegada de Pablo. El restaurante en el que paro a cenar hace un curioso juego de palabras al servirme una cerveza Paulaner con la pizza.

Desde Pozzuoli, Pablo fue enviado al norte, con toda probabilidad por la Vía Domiciana, que discurría a lo largo de la costa hasta enlazar con la Vía Apia al norte de Mondragone. Hoy, el día en que voy conduciendo por esta ruta, actualmente la SS7 *quater* (*quater* significa aquí «cuarta variante»), es el domingo 25 de septiembre. Es jornada electoral en Italia y también el día en que el verano termina pasado por agua con una tormenta de rayos y truenos que se prolonga durante veinticuatro horas. De alguna forma en todo esto hay una metáfora. Estalla un relámpago en el momento en que cruzo el río Garigliano, que separa las regiones de Campania y el Lacio. El lugar está rodeado de montes, pero resulta difícil distinguirlos entre las nubes: unos y otras forman un paisaje imponente y gris. Tengo que mantener la vista fija en la carretera, pero puedo comprobar que a ambos lados el terreno es pantanoso. La ruta discurre junto al mar y debe de haber necesitado trabajos constantes de mantenimiento para impedir su inundación. Incluso hoy en día le hace falta un buen repaso al asfaltado.

Los Hechos de los Apóstoles no hacen comentario alguno acerca del tiempo que se encontró Pablo por aquí, pero sí dicen que, durante el viaje hacia Roma,

> los hermanos que supieron de nosotros nos vinieron al encuentro hasta el Foro de Apio y Tres Tabernas. Pablo, al verlos, dio gracias a Dios y cobró ánimo. Cuando entramos en Roma, permitieron a Pablo morar en casa suya, con un soldado que tenía el encargo de guardarlo.[8]

Las dos localidades mencionadas más arriba se encuentran junto a la Vía Apia. El Foro de Apio era el extremo romano del canal de Terracina, un lugar atestado, según Horacio, de marineros malnacidos. En cuanto a las Tres Tabernas, que figuran en la *Tabula Peutingeriana*, sería probablemente más exacto llamarlas las Tres Tiendas: una quizá fuera una herrería, en otra tal vez se sirvieran

comidas, y constituiría la última casa de postas en el camino hacia Roma.

Encontramos más detalles acerca del trayecto entre Anatolia y Roma en la vida de un personaje del siglo II, san Abercio, obispo de Hierápolis (cerca de la actual Pamukkale, en el sudoeste de Turquía). Su lápida sepulcral contiene una de las primeras inscripciones fúnebres del cristianismo primitivo y dataría de la década de 190 e. v. Dice que Abercio viajó metafóricamente «llevando a Pablo a mi lado en mi carruaje».[9] Una *Vida de Abercio*, escrita alrededor de doscientos años después, cuenta la historia de cómo fue llamado a Roma para exorcizar a Lucila, la hija del emperador, que había sido poseída por un demonio. Para obtener sus servicios, el monarca tuvo que enviar una embajada desde Roma a Hierápolis. Parece que sus mensajeros hicieron el viaje hasta Bríndisi en solo dos días; a continuación, gracias a los vientos favorables, llegaron al Peloponeso en esa misma semana. «Desde aquí», dice el autor, «utilizaron caballerías públicas y llegaron a Bizancio en quince días en total». Otra travesía por mar y una nueva silla de posta (o sea, alquilando nuevas caballerías en cada parada) les permitió concluir su viaje, en el que contaron con la ayuda de guías locales y caballos nuevos para la parte final. Abercio accedió a hacer el viaje y quedó en reunirse con los mensajeros cuarenta días después en Porto, muy cerca de Ostia, a las afueras de Roma, lo que nos proporciona un cálculo útil del tiempo que una persona consideraba razonable que durara este viaje. Abercio, que tomó un barco que iba directamente de Antalya a Roma, llegó antes que los mensajeros, cuyo regreso se vio ensombrecido por los constantes mareos causados por las tormentas y la mala mar.[10]

Las pruebas en torno a la presencia de Pedro en Roma son más fragmentarias que las de Pablo, pero, al margen de los detalles, la tradición de su crucifixión en la capital del Imperio sería crucial para el desarrollo de la ciudad. La ubicación de la basílica de San Pedro se explica por lo general porque se halla situada sobre la tumba del apóstol.[11] No cabe duda, desde luego, de que fue construida encima de una necrópolis romana. Durante las excavaciones llevadas a cabo en los años cuarenta, se identificaron unos restos que quizá

pertenecieran al propio apóstol, y en 1968 el papa Pablo VI proclamó que se trataba de unas reliquias auténticas, aunque los expertos se han mostrado más escépticos.[12]

Si la presencia de los apóstoles en Roma atrajo a muchos peregrinos, también los cristianos romanos salieron en peregrinación, y utilizaron la red viaria imperial para viajar a Tierra Santa. La madre del emperador Constantino, santa Elena, es uno de los primeros ejemplos de peregrina, pues efectuó el viaje en 326.[13] Resulta imposible precisar hasta qué punto influyó Elena en otras personas que decidieron emprender su misma peregrinación, pero parece bastante probable que tuviera cierto peso.[14] Unos pocos años después, un viajero al que solo conocemos como el «Peregrino de Burdeos» efectuó un viaje desde el oeste de Francia hasta Tierra Santa.[15] El relato que se nos ha conservado es más detallado que la *Tabula Peutingeriana* o que el *Itinerario de Antonino*, y nos proporciona información no solo sobre los alojamientos utilizados para pasar la noche (*mansiones*), que ofrecían cama, mesa y baño, sino también sobre las casas de postas (*mutationes*), en las que se cambiaban los caballos y se reparaban los carruajes, y que eran una o dos entre una *mansio* y otra.[16]

El *Itinerarium Burdigalense* ofrece una lista con las paradas desde Burdeos hasta Turín pasando por Carcasonne y Arlés, y atravesando los Alpes cocios. Los Alpes estaban integrados en la red viaria romana desde aproximadamente el año 15 a. e. v., y entre los primeros puertos cabría citar el Pequeño y el Gran San Bernardo y el Mont Cenis.[17] El viaje proseguía a través de Milán, Bérgamo, Brescia, Verona y Padua hasta Aquilea, a orillas del Adriático. Desde allí, el Peregrino (lo llamamos en masculino, aunque su verdadero género se desconoce)[18] continuó hasta Sirmo (la actual Sremska Mitrovica, en Serbia), para dirigirse hacia el sudeste hasta Sofía, en Bulgaria, el punto en el que enlazo yo con la ruta del Peregrino.

El nombre que los romanos daban a Sofía era Sérdica o Sérdika, por la tribu de los serdos que habitaban la zona y que se habían

instalado en ella desde hacía largo tiempo, pero los romanos establecieron allí un campamento militar y una casa de postas en el siglo I e. v. Como muchas ciudades de este periodo, su posición junto a la calzada fue fundamental para su desarrollo. Constantino era un visitante habitual de Sérdica durante varios años, e incluso consideró la posibilidad de trasladar allí la capital del Imperio. Se cree que llegó a decir: «Mi Roma es Sérdica».[19] La ciudad se encuentra en un valle rodeado de colinas: paseando actualmente por el céntrico bulevar Vítosha, el imponente macizo montañoso que le da nombre se yergue de manera espectacular por detrás del Palacio Nacional de la Cultura. El principal atractivo de Sérdica era un manantial de aguas calientes y, en la actualidad, el museo de historia de la región se encuentra situado en un espléndido balneario de 1912, con los muros a rayas rojas y blancas y ventanas rematadas por arcos y frisos amarillos, justo enfrente de la plaza en la que se encuentran los restos de las termas romanas (que con toda probabilidad habrían sido igual de coloridas).

En 343, Sérdica fue el escenario de un importante concilio de la Iglesia, reunido con el fin de solucionar la disputa con los arrianos, una controversia entre la rama occidental y la oriental de la Iglesia acerca de cuál era exactamente la relación, en términos de tiempo y de naturaleza, entre Dios Padre y Dios Hijo. Quizá pueda parecer que se trata de una oscura cuestión teológica, pero lo cierto es que provocó un encono tal que los obispos de Oriente y Occidente asistentes al concilio se negaron a hablar unos con otros y se retiraron a alojamientos distintos. No obstante, Sofía estuvo llena de vida hasta bien entrado el siglo VI. Han sobrevivido numerosos vestigios arqueológicos de esta época, conservados desde que salieron a la luz a raíz de las excavaciones llevadas a cabo durante la construcción de una nueva estación de metro en 2010-2012. Bajo por una escalera hasta el nivel correspondiente a la ciudad antigua, donde pueden verse al aire libre algunos restos; los mosaicos más delicados están a cubierto en una oficina de turismo, junto a la cual resuena el metro al pasar por detrás de una pared, mientras paseamos alrededor de unos restos de casas. Los objetos encontrados durante las excavaciones indican los tipos de

actividades llevadas a cabo en aquellas casas de postas: dados y fichas nos traen a la memoria cualquier hotel casino de la actualidad, mientras que los broches y las agujas me recuerdan el contenido habitual de un costurero tradicional. No lejos de allí, en el museo arqueológico, hay más testimonios del pasado romano: miliarios, altares, inscripciones funerarias, piezas de cerámica y ajuares fúnebres. Sofía tiene también su anfiteatro debajo de un hotel. En el exterior del metro, a través de unas ventanas que van desde el suelo hasta el techo, pueden verse las habituales losas del pavimento romano, que ahora podemos contemplar por debajo de los característicos adoquines amarillos de la ciudad. (Este empedrado fue instalado a comienzos del siglo XX, más o menos por la misma época en la que se puso de moda en Estados Unidos, cuando inspiró *El mago de Oz*, de L. Frank Baum).

Los restos más visibles del cristianismo primitivo que quedan en Sofía los encontramos en la iglesia redonda de San Jorge, erigida sobre un templo romano anterior. En un primer momento doy por supuesto que debe de ser el gran edificio de planta circular que se ve desde la oficina de turismo, hasta que me doy cuenta del minarete que hay a su lado. En realidad, la iglesia de San Jorge está metida dentro de un rectángulo formado por edificios más modernos (sospecho que del siglo XIX), y se encuentra en medio de un complejo arqueológico bastante amplio, con la calle pavimentada que cabría esperar junto a los cimientos de varios edificios. En su interior podemos contemplar una cúpula decorada con frescos. Las imágenes más antiguas datan del siglo IX e incluyen la figura de un ángel con la cabeza rodeada de una aureola y la cara en forma de corazón con cejas arqueadas sobre unos grandes ojos negros. Fuera del recinto veo un restaurante típico que ofrece la especialidad de la casa, *cavarma*, un guiso de pollo, pimientos y tomate, con una salsa fuertemente especiada. El Peregrino de Burdeos no nos dice nada sobre el sitio en el que su grupo y él comieron. Solo podemos conjeturar si (como yo) disfrutó de la cocina local o si levantó la ceja y echó de menos la de su país.

Sabemos, sin embargo, que desde Sofía el Peregrino de Burdeos se dirigió a Filipópolis, la actual Plóvdiv. Antigua ciudad tracia que

llevaba bajo el dominio de Roma desde 46 e. v., Plóvdiv, como Sofía, se hallaba situada junto a la *Via Diagonalis* o *Militaris* (de la que hablaremos con más amplitud en el próximo capítulo). Era el punto del que arrancaba una calzada de segundo orden que conectaba la citada ruta con la Vía Egnacia, situada más al sur, a través de los puertos del macizo de los Ródope, que en la actualidad separa Bulgaria del norte de Grecia. Tomo un taxi desde mi hotel hasta la estación de Sofía. El conductor es joven y parlanchín; habla inglés bastante bien y tiene un primo en Birmingham. Le digo que yo soy de Mánchester, así que se pone a hablar de fútbol y de los *hooligans*, y en un cambio sorprendente de la conversación me hace saber que cree en Jesucristo. En estas ciudades está muy presente el cristianismo, idea tras la cual se oculta la oposición al islam, aunque, según me cuenta, el taxista tiene algunos amigos musulmanes que son chicos razonables. Me lo imagino, con su barba y sus gafas de sol, como una especie de cura moderno, diciendo a sus feligreses que nos hace falta la paz en el mundo y que no hay que dar palizas a los partidarios del equipo rival. Me dice que en Plóvdiv sentiré «el espíritu de los viejos tiempos».

Dos horas y media después bajo del tren, dispuesta a explorar Plóvdiv. El importante desarrollo del patrimonio histórico de la ciudad durante los últimos quince años, que desembocó en 2019, cuando ejerció de Ciudad Europea de la Cultura, ha tenido un efecto impresionante y voy a parar a mi calzada romana casi por accidente. Tras bajar la escalera de acceso a un paso subterráneo, me veo pisando unas grandes losas de piedra, rodeada de escaparates a un lado y a otro, entre los que destacan una tienda de ropa llamada Simply Irresistible, otra que vende baratijas de vidrio, un negocio de bisutería barata y otras tiendas que ofrecen reparación de relojes y libros de segunda mano. Delante de una floristería, hay pequeñas macetas colocadas en círculo en torno a lo que curiosamente parece un antiguo altar de piedra. Tras una consulta en las redes sociales, resulta que de hecho se trata de un monumento funerario que data del siglo II e. v. dedicado a la Buena Fortuna. Se conmemora en él a Lucio Crispino Epágato, originario de Capadocia, en Anatolia central, que acabó siendo también ciudadano de Filipópolis.[20]

Tras subir las escaleras hasta el actual nivel del suelo, compruebo que varios tramos de la calzada romana discurren en torno al edificio de la oficina central de Correos, Telégrafos y Teléfonos, situada junto al antiguo foro. Su trazado viene delimitado por un pavimento decorado con un dibujo en la plaza actual que termina en el punto en el que ha sido sacado a la luz el nivel romano inferior y con él la antigua calzada. Un joven vestido completamente de negro —sombrero de fieltro, vaqueros, camiseta sin mangas y chaqueta al hombro— baja la escalera y se pone a caminar a lo largo del pavimento romano hasta desaparecer en un subterráneo que discurre por debajo de una avenida moderna de doble sentido. Detrás de donde está él se encuentra el hotel Ramada Trimontium, con filas de ventanas de marcos dorados y barandillas igualmente doradas y un letrero de neón rojo escrito con caracteres latinos que anuncia el casino del hotel. El nombre Trimontium hace alusión a las tres colinas de Plóvdiv. En el extremo más alejado de la ciudad, la puerta oriental, caracterizada en otro tiempo por un arco triunfal en honor de Adriano (entre todos los emperadores romanos, parece que el que más viajó fue Adriano), se encuentra hoy en día vallada, y todo el lugar aguarda a ser restaurado.

Los primeros asentamientos de Plóvdiv son mucho más antiguos que el de los romanos. Se remontan a hace varios milenios y se hallaban situados sobre una serie de afloramientos rocosos de origen volcánico que me recuerdan a Stirling, en Escocia, la ciudad en la que me crie. Según algunas versiones, esos afloramientos o colinas no fueron tres, sino siete, aunque sospecho que es así porque, siguiendo el ejemplo de Roma, siete es el número adecuado de colinas que debe tener cualquier ciudad que se precie, y hay que hacer que los cálculos cuadren.[21] Los romanos, sin embargo, una vez asegurado el control de la zona, se establecieron no solo en las colinas, sino también al pie de ellas, y construyeron un foro, un odeón y varios templos, así como un estadio, que era uno de los pocos que existían en todo el Imperio. El estadio se halla actualmente enterrado en buena parte debajo de la principal avenida de la ciudad, pero uno de sus extremos se conserva, tras ser excavado, y alberga un elegante café-bar, mientras que otra sección

del mismo puede verse en el sótano de la tienda de ropa H&M. Los romanos aprovecharon el declive para poner el teatro, todavía en uso, construido en la falda de la colina, igual que el de la Acrópolis de Atenas.

A raíz del edicto de Sérdica de 311 y del de Milán de 313, en virtud de los cuales se puso fin a la persecución de los cristianos y se generalizó la tolerancia en el Imperio romano, Plóvdiv se convirtió en un centro importante del cristianismo primitivo. Su influencia queda de manifiesto en un sorprendente par de basílicas, ambas restauradas recientemente. La más grande, la del obispo, se decoró con un hermoso pavimento de mosaico (la pericia de Plóvdiv en la producción musivaria queda patente en el hecho de que es el único lugar en el que el griego tenía un verbo específico para designar su proceso). Las dos capas de mosaicos, la segunda de las cuales se colocó cuando la primera quedó dañada, quizá como consecuencia de un terremoto, han sido cuidadosamente separadas y en la actualidad se hallan expuestas al público; contienen numerosas figuras de pájaros que aluden a temas cristianos —entre ellos un pavo real, un loro y una pintada— rodeados de dibujos geométricos. Un poco más abajo, en la misma calle, una basílica más pequeña, que en otro tiempo fue un baptisterio, incorpora una pila bautismal en forma de cruz para inmersión completa. Junto a ella, imágenes de un ciervo bebiendo agua, una metáfora de los cristianos que absorben la verdad del evangelio. También hay presentes figuras de pájaros en la decoración, especialmente la del Espíritu Santo en forma de paloma, aunque el panel explicativo lo presenta como un «pichón».

Desde Plóvdiv, el Peregrino de Burdeos se dirigió hacia el sudeste con destino a Constantinopla, y luego, pasando por Ankara, viajó a Tarso y Antioquía antes de alcanzar más al sur la *Via Maris*. El Peregrino hizo pocas anotaciones, aunque alude en su itinerario al lugar en el que Diocleciano mató a Carino (en la batalla del río Margo, en la actual Serbia), a la tumba del rey Aníbal y a la relación

de Tarso con el apóstol Pablo. El relato se reanuda significativamente con la llegada del Peregrino a Tierra Santa, donde se detallan los lugares visitados. Algunos de los caminos de Palestina eran anteriores a los romanos, pero la red viaria había conocido un nuevo desarrollo durante el reinado de Adriano (117-138 e. v.).[22] La parte del viaje correspondiente a la vuelta recoge una ruta alternativa: desde Constantinopla, el Peregrino pasó por Tesalónica, junto a la Vía Egnacia, y luego giró hacia Pela, «donde estuvo Alejandro el Grande de Macedonia», y después hacia el sur en dirección a Aulon Trejectum. El emplazamiento exacto de esta localidad se desconoce, pero Aulon estaba en la provincia de Mesenia, correspondiente a la zona sudoccidental del Peloponeso.[23] Desde allí, el Peregrino regresó por mar a Bríndisi, donde la Vía Trajana le permitió seguir su ruta por Canosa de Apulia (*Canusium*) hasta Benevento antes de enlazar con la Vía Apia en dirección a Roma.

Unos cincuenta años después del que dejó el Peregrino de Burdeos, el relato de otra viajera cristiana, Egeria, confirma las posibilidades que había de desplazarse a lo largo y ancho del Imperio romano. Estos itinerarios contienen pocos detalles, a veces se limitan a enumerar el nombre de las paradas, pero ayudarían a cualquier peregrino posterior a planificar y preparar su viaje. Egeria, que, según se cree, fue una monja española, quizá de linaje aristocrático, pero en cualquier caso familiarizada con la vida monástica, probablemente viajó a Tierra Santa desde algún lugar situado en la costa atlántica, quizá Galicia o Aquitania.[24] Aunque realizó su viaje en 381-384 aproximadamente, la única copia de su *Itinerario* data del siglo XI. Lo más probable es que se confeccionara en el monasterio de Montecassino; acabó en manos de una hermandad laica de la ciudad de Arezzo, en Toscana, y no se publicó hasta finales del siglo XIX.[25] Si bien no se conserva la descripción de los viajes de Egeria por Occidente, el manuscrito detalla los esfuerzos de la noble señora por llegar al monte Sinaí, que supusieron un viaje hacia el sur bordeando la costa oriental del golfo de Suez:

> Alguna vez estás tan cerca del mar que de pronto el oleaje llega hasta los pies de los animales y también de pronto a cien o doscientos pasos e incluso a veces a más de quinientos pasos del mar se camina por el desierto.[26]

La comitiva utilizó las casas de postas para reaprovisionarse de víveres y de agua, así como para pasar la noche. La autora del relato, sin embargo, comentaba que las gentes del lugar contaban con una ventaja a la hora de viajar «por el desierto, porque allí dentro no hay camino»; según dice, la población local va poniendo señales en los distintos lugares, y por ellas se guían de día. Por la noche, en cambio, los camellos sabían seguir la dirección debida deteniéndose junto a las señales. Al llegar Egeria y sus compañeros por fin a Clisma, el puerto del mar Rojo en el extremo norte del golfo de Suez, utilizado por los romanos para el comercio con la India, «de nuevo tuvimos que recobrar fuerzas, porque habíamos caminado por un desierto muy arenoso».[27] La arena, sin embargo, no fue la única dificultad con la que se encontraron los peregrinos. Las autoridades romanas les proporcionaron una escolta militar para recorrer «lugares poco seguros». Evidentemente esos lugares se encontraban fuera de la calzada oficial, pues, una vez alcanzada de nuevo esta, los peregrinos pudieron despachar a los soldados que los habían acompañado de campamento en campamento.[28]

Los textos de Teófanes de Hermópolis nos ofrecen más información acerca de los detalles prácticos relacionados con los desplazamientos a lo largo y ancho del Imperio. Conocida en la actualidad como Al Ashmunin, Hermópolis se hallaba situada en el valle del Nilo, a unos trescientos kilómetros al sur de El Cairo, y Teófanes, que era un administrador imperial, viajó por Egipto y recorrió la costa del Mediterráneo hasta Antioquía (actualmente Antakya, en Turquía, cerca de la frontera con Siria). En el siglo IV, Antioquía era una de las ciudades más grandes del Imperio y, por entonces, más importante que Constantinopla.[29] La *Via Maris* o Vía del Mar era una arteria fundamental en tiempos de los romanos, [30] pero parte de ella discurría por lo que hoy en día es la Franja de Gaza, y durante mucho tiempo ha resultado inaccesible a los turistas. Los informes de Teófanes detallan lo que comieron sus

compañeros y él: en la ciudad de Átribis (a unos cuarenta kilómetros al norte de El Cairo) compraron «carne, huevos, dos tipos de verduras y *loukanika*, esto es salchichas ahumadas».[31] En otro lugar, sus compras incluyeron aceite de oliva, pan, miel, alcachofas y pescado; gastó algo de dinero en tomar un baño y en un par de botas para uno de sus compañeros de viaje, así como en un gorro de fieltro y en jabón.[32] La miel reseñada en las notas de Teófanes me trae a la memoria los bufets de los hoteles de Plóvdiv y Tesalónica, en ambos casos provistos de artefactos que contienen pedazos de panales de los que la miel chorrea y cae en un pequeño recipiente.

Las variedades de carne que compró Teófanes fueron cerdo y cabra, además de caracoles; a veces adquiría también leña, lo que indica que el grupo cocinaba su propia comida.[33] También compraba «aguanieve», quizá un sucedáneo del hielo.[34] Como funcionario público, aprovecharía el *cursus publicus*, que le permitiría viajar con más rapidez que cualquiera que careciera de ese privilegio, y los relatos indican que, cuando le fue posible, así lo hizo.[35] Generalmente recorría entre 24 y 35 millas romanas al día, con un mínimo de 16 y un máximo de 45; en el tramo final, desde la ciudad portuaria de Laodicea (Latakia, en la actual Siria) recorrió 65 millas al día, acompañado, al parecer, de una escolta montada de seis hombres.[36]

¿Dónde se alojarían estos viajeros? Cerca de Sofía, en las inmediaciones de la localidad de Kostinbrod, se encuentra el emplazamiento de la *mutatio* de Scretisca. Constaba de nueve habitaciones alrededor de un patio, tenía espacio para su propio personal de servicio y para los viajeros, probablemente fuera construida durante el primer cuarto del siglo IV y debió de permanecer en funcionamiento durante alrededor de cincuenta años.[37] Los recientes trabajos arqueológicos realizados en Turquía han permitido llevar a cabo una reconstrucción detallada de un destacado ejemplo de lo que probablemente fuera una *mansio* de la Vía Sebaste, una importante ruta militar del sur de Anatolia. Se conserva de ella no solo un simple contorno de ladrillos, sino toda una estructura de dos pisos. Construido probablemente a finales del

siglo III o del IV y dispuesto alrededor de un patio central, el edificio medía unos 44 por 29 metros, y con sus 1.276 metros cuadrados su tamaño sería casi el doble que el de la *mutatio* de Scretisca, que era de 730 metros cuadrados, y cabía esperar que cubriera sus funciones más importantes. La *mansio* contaba con trece estancias en la planta baja, incluidas varias destinadas a los animales (quizá para entre veinte y treinta caballerías en total), así como salas de guardia. La zona reservada para acoger a los viajeros, con capacidad para unas veinte personas, se encontraba en el piso de arriba y se accedía a ella por una escalera de madera que salía del patio. Las habitaciones tenían ventanas y suelos de baldosas, aunque el tipo de alojamiento probablemente fuera bastante básico. Por lo que respecta al personal que prestaba servicio en la *mansio*, probablemente hubiera media docena de trabajadores encargados de los establos, así como personal de servicio y un pequeño contingente de soldados.[38]

Encuentro puestos de este estilo a lo largo y ancho de todo lo que fue el Imperio, incluida Inglaterra, donde se halla la localidad de Wall, en Staffordshire, una pequeña colonia llamada por los romanos Letocetum. Su nombre es uno más de los muchos existentes en toda Europa que evocan restos o patrimonio romano. En Italia muchos topónimos que empiezan por For-, como Forlì (Forum Livii) o Fornovo (Forum Novum) hacen alusión a distintas casas de postas; la ciudad francesa de Fréjus es Forum Julii; topónimos en los que figuran cifras, como Tor di Quinto, quizá hagan alusión a los miliarios.[39] Yendo en coche a Wall desde Wroxeter, sigo a lo largo de la A5 una serie de indicaciones verdes que anuncian la Watling Street. Esta vía moderna no es la ruta romana (fue renovada bajo la dirección de Thomas Telford a comienzos del siglo XIX), pero no se encuentra lejos de ella. El paisaje está más poblado de edificios cuando cruzo la M6 y me dirijo a Lichfield.

Wall era una casa de postas situada en el cruce de la Watling Street y la Icknield Street. En un campo de cultivo se conservan restos de unas termas y de una posada, un sitio en el que los viajeros podían parar y descansar. Debía de ser lo bastante importante como para que aparezca citado en el *Itinerario de*

Antonino y constituye un buen ejemplo de cómo una colonia podía desarrollarse alrededor de las calzadas romanas y de sus áreas de servicio. Los habitantes de Wall están a todas luces orgullosos de su patrimonio. Han erigido su propio miliario romano para conmemorar el jubileo de diamante de la reina Isabel II. El jubileo es ya de por sí un hito, un verdadero miliario, según explica un cartel. Deposito veinte peniques en la *honesty box*, la caja sin vigilancia, en pago por un folleto y continúo caminando por el paseo histórico de la localidad, que me lleva hasta la casa de postas romana junto a una carretera. Oigo una gran variedad de cantos de pájaros, veo una pluma negra cubierta de gotas de lluvia caída en la hierba. Los que caminaran por aquí en otro tiempo probablemente oyeran esos mismos sonidos de cantos de pájaros, de los pies que pisaban la calzada o el alboroto de las ruedas de los carruajes. Ahora se siente un zumbido lejano procedente de la M6.

No eran solo los viajeros los que necesitaban paradas para descansar y relajarse. Los animales constituían un elemento esencial de las infraestructuras de transporte. Las calzadas no podían prescindir de las mulas de carga —podemos verlas representadas en la Columna de Trajano, en Roma—, pero además estaban también los medios de transporte rodado en forma de carros arrastrados por animales de tiro. Estos podían ser mulas, pero también se usaban bueyes para las cargas más pesadas.[40] La labor relacionada con el cuidado de las caballerías era particularmente importante y recaía en veterinarios experimentados. Algunos de estos *hippiatroi* o «médicos de caballos» estaban adscritos a unidades militares, mientras que otros estaban destinados a las *mansiones* con el fin de asegurar el cuidado de las cabalgaduras de los oficiales que iban de paso. El Código Teodosiano exigía que el Estado se encargara de su alimentación y de la provisión de mantas.[41] El veterinario Teomnesto realizó un viaje por los Alpes julianos en pleno invierno en compañía del emperador Licinio en el año 312 aproximadamente. (Se trata de la cordillera situada entre Italia y Eslovenia, así llamada quizá por la vía iniciada a instancias de Julio César; como Fréjus, la región italiana de Friuli toma su nombre de una ciudad llamada *Forum Iulii*). Cuando iniciaron el ascenso de los Alpes, los sorprendió

una «repentina y fuerte tormenta de nieve». Los soldados murieron congelados montados en sus caballos, pero estos siguieron adelante tanto tiempo como pudieron «cargados con los cadáveres de los soldados, que seguían sujetando sus armas y las riendas, completamente rígidos y pegados, por así decir, a sus monturas». Algunos caballos también se congelaron. Solo se salvaron los correos, acostumbrados a galopar a toda velocidad, pues el ejercicio los mantuvo calientes. Uno de los animales que sufrieron las consecuencias de la nevada fue un caballo perteneciente a Teomnesto. En cuanto su dueño tuvo ocasión, lo metió en un pequeño establo y encendió una hoguera de «leña sin humo» junto a él. Obligó al caballo a comer a la fuerza pan empapado en vino especiado y le aplicó un bálsamo restaurador que surtió efecto: el caballo sobrevivió y la cura de Teomnesto, una mezcla de especias, sales, grasas y aceite, así como estiércol de paloma, fue incluida posteriormente en una compilación de manuales de veterinaria.[42]

También los viajes por terrenos desérticos planteaban unos retos especiales. En Egipto, la Vía Adriana, que unía el puerto de Berenice, en el mar Rojo, y Antinoópolis (la actual El-Shaikh Ebada), a orillas del Nilo, contaba con cisternas para recoger el agua de lluvia y de pozos excavados a gran profundidad, con el fin de garantizar la provisión de agua.[43] Las rutas militares al otro lado del Éufrates que se internaban en Mesopotamia, en el extremo oriental del Imperio, disponían de medios similares.[44] Cornelio Nepote describió cómo el general griego Éumenes decidió tomar una ruta corta a través del desierto, en vez de otra bien provista, pero que daba más vueltas, con la esperanza de que su maniobra permaneciera en secreto.

> Con tal fin dispuso que se preparara el mayor número posible de odres y sacos de cuero, luego forraje y, además, alimentos cocidos para diez días, con el fin de encender el menor fuego posible en el campamento. No dice ni una palabra a nadie sobre el itinerario que iba a emprender y, así preparado, se dispuso a marchar por el camino que había elegido.[45]

Sin embargo, cuanto más al este de Siria viajamos, menos testimonios tenemos de la red viaria romana. Las calzadas eran abiertas con gran esfuerzo en terreno muy duro, aunque hay algunas vías pavimentadas, por ejemplo, en Ufacıklı, un cruce de caminos en el sur de Turquía, a unos cien kilómetros de la costa del Mediterráneo, y más al este en Diyarbakìr, a orillas del Tigris. Fuera de la *Tabula Peutingeriana* y del *Itinerario de Antonino* tenemos pocas fuentes escritas o plásticas. A partir del siglo IV e. v. no existen testimonios de miliarios al este del Éufrates, aunque eso no excluye que el comercio continuara desarrollándose a lo largo de las calzadas.[46] Por otro lado, en esta parte del mundo se han excavado menos lugares que en Europa occidental y quizá haya otros yacimientos aún por descubrir.[47]

Algunos peregrinos empezaron a proporcionar alojamiento a los que siguieron su ejemplo. Entre ellos cabría citar a santa Paula y a san Jerónimo. Paula (347-404), hija de un senador romano, quedó viuda a los treinta y tantos años, y a partir de ese momento abrazó una vida de ascetismo y celibato. Trabó relación con Jerónimo, que esperaba obtener el mecenazgo de un número cada vez mayor de cristianos ricos y bien relacionados, y la pareja emprendió una serie de grandes viajes por Tierra Santa, descritos más tarde por Jerónimo en su *Elogio fúnebre de santa Paula*. Tras viajar por mar hasta Seleucia (en la costa de Anatolia), «la noble señora» dio un paso atrás socialmente renunciando a los tiempos en los que «era llevada en litera por mano de eunucos» y «partió de allí montada en su borriquillo».[48] La descripción del viaje que hace Jerónimo no es, en realidad, exhaustiva, centrándose solo en los lugares mencionados en las Sagradas Escrituras, aunque se recrea haciendo una breve referencia a Andrómeda atada a una roca cerca de Joppe. Entre los sitios cristianos que enumera cabría citar «las playas de Tiro, donde Pablo hincó sus rodillas», la modesta vivienda de Felipe, la ciudad en la que resucitó Dorcas, Arimatea, la patria de José, y Nicópolis, «que antes se llamó Emaús». Paula subió después al monte Sion y visitó Belén, deteniéndose a la derecha del camino junto al sepulcro de Raquel. Para ir a Gaza, tomó «la vía antigua», y visitó también Nazaret y Caná.[49] Tras tomar la decisión de

instalarse de forma permanente en Belén, Paula mandó construir un albergue para peregrinos, inspirada, al parecer, por la historia de la Natividad, según la cual María y José no lograron encontrar posada en la que alojarse.[50] El citado albergue ofrecía alojamiento gratuito a los que lo necesitaban, subvencionado por la riqueza personal de Paula y por los donativos de los peregrinos que podían pagarlo. Tal fue el éxito de su iniciativa que en 398 Jerónimo se quejaría de que se habían sentido «abrumados»; cinco años más tarde comunicaba que «de la India, de Persia y Etiopía recibimos diariamente turbas de monjes»[51] que acudían al albergue, lo que nos da prueba de la extensión de las redes de viajeros de la época.

Otros clérigos, entretanto, partieron de Roma en dirección al norte. Entre ellos, Agustín, monje romano que en 595 fue escogido para encabezar una misión en Inglaterra, alcanzando Canterbury en 597. La principal fuente de la actividad misionera de Agustín, la *Historia eclesiástica* de Beda el Venerable, no ofrece mayores detalles acerca de su viaje, pero una serie de cartas del papa Gregorio Magno indica que evitó pasar por el norte de Italia, controlado por los longobardos, y prefirió trasladarse a Francia en barco. Llegados a ese punto, parece que Agustín y sus compañeros regresaron a Roma, en vez de ir (en palabras de Beda) a «una nación bárbara, feroz e incrédula, cuya lengua ni siquiera entendían». Sin embargo, los convencieron de que continuaran su viaje y lo más probable es que remontaran el Ródano, pasando por Arlés, Vienne y Lyon, antes de dirigirse al oeste hasta Tours, y luego hacia el norte para cruzar el canal de la Mancha.[52] Los caminos que partían de Roma eran tan importantes como los que conducían a Roma.

Esos viajes cristianos, sin embargo, fueron significativos por otro motivo. Mientras que los viajes a Roma se desarrollaron a lo largo de los siglos, las historias de los peregrinos y el viaje de Pablo, en particular, proporcionaron a los viajeros un esquema alternativo o complementario de su propia experiencia por los caminos del Imperio. Ese esquema era más ambiguo por lo que se refiere a los romanos y más comprometido con las vidas de los individuos procedentes de provincias lejanas. Alguien que viajara por la Vía

Apia no necesitaba subrayar el genio de los antiguos: podía, si quería, caminar con el apóstol Pablo.

SEGUNDA PARTE

Santos y soldados, 500-1450

CAPÍTULO 4

BIZANCIO Y LA VÍA EGNACIA

A mediados del siglo VI, Artelaide, una joven noble de Benevento, emprendió un peligroso viaje desde Constantinopla. Artelaide había hecho voto de castidad, pero, cuando su hermosura llamó la atención de los servidores imperiales, el monarca exigió a su padre, el procónsul Lucio, que se la entregara. Para evitar un matrimonio forzoso —según nos dice el hagiógrafo de esta futura santa—, Artelaide huyó a Occidente, y concretamente a Italia, en busca de la protección de su tío Narsés, famoso general bizantino que había ascendido desde los niveles más bajos del conjunto de eunucos de la corte hasta dirigir las campañas militares más importantes del Imperio.[1]

Cuando Artelaide emprendió su viaje, el Imperio romano ya no era la potencia que había sido, y eso tuvo consecuencias para el estado en el que se hallaban los caminos. Bizancio (cuya forma latina, a partir del griego *Byzantion*, era *Byzantium*) se había convertido en la capital del Imperio romano en 330, durante el reinado de Constantino el Grande, en memoria del cual fue rebautizada como Constantinopla. La división del Imperio quedó formalizada en 395, pero, en el último cuarto del siglo V, la parte occidental del Imperio romano controlaba muy poco territorio fuera de Italia. Irónicamente, la red viaria del Imperio facilitó la labor de los que primero se dedicaron a hacer incursiones en él, para luego invadirlo. Una provincia romana bien comunicada, pero inadecuadamente defendida, ofrecía ricos botines.[2] El último personaje que cabría calificar con cierto sentido como emperador de Occidente, Rómulo Augústulo, que era un niño cuando ocupó el trono, fue derrocado en 476 por Odoacro, que a su vez fue asesinado en 493 por Teodorico

el Grande, caudillo de los ostrogodos. Con el apoyo de los emperadores bizantinos, Teodorico reinó durante treinta años, tras instalar su corte no ya en Roma, sino en Rávena, en la costa del Adriático. De todas las ciudades de Italia es Rávena la que mejor expresa con el brillo y la grandeza de su arte el esplendor de este periodo de dominación bizantina. Sus iglesias, mausoleos y baptisterios hacen de ella un lugar Patrimonio de la Humanidad: los mosaicos del mausoleo de Gala Placidia engañan al espectador hasta hacerle pensar que sus muros están cubiertos de ricos tapices, suavísimos al tacto; la bellísima imagen del bautismo de Cristo en el baptisterio neoniano; las figuras de vírgenes y mártires de la basílica de San Apolinar; los mosaicos del emperador Justiniano I (ca. 527-565) y de la emperatriz Teodora, con sus collares de perlas y los deslumbrantes tejidos de sus vestidos que resplandecen en sus paredes. Este Justiniano era el que, según la leyenda, pretendía casarse con Artelaide.

Justiniano fue también el que tras la muerte de Teodorico aprovechó la ocasión para invadir Italia y recuperar el territorio en el que otrora habían reinado sus homólogos de Occidente. En 535, su general Belisario, que ya había cosechado una victoria en África, empezó a reunir tropas para emprender un ataque desde el sur de Italia en el curso de una campaña cuyos ecos resonarían durante mil cuatrocientos años. Tras desembarcar primero en Sicilia (en paralelo con un ataque aparte contra el territorio ostrogodo en la costa dálmata), Belisario se hizo con el control de la isla, aunque tuvo que hacer una pausa en la campaña para sofocar una nueva rebelión en Cartago. Sin embargo, a finales de 536 sus tropas se habían apoderado ya de Nápoles —gracias a una innovadora técnica de asedio en la que los soldados utilizaron un acueducto para acceder a la ciudad— y de Roma. «Belisario», dice Procopio en su *Historia de las guerras*, «condujo al ejército desde Neápolis por la Vía Latina». [3]

Por el camino, debieron de pasar por el nuevo monasterio de Montecassino, donde en torno al año 530 el futuro san Benito había ocupado la cima de una colina en la que anteriormente hubo un templo pagano. (Si el nombre de este monasterio resulta familiar

hoy en día es porque sería el emplazamiento de una importante batalla de la Segunda Guerra Mundial). Montecassino se encuentra junto a la Vía Latina, posteriormente llamada Vía Casilina y correspondiente en la actualidad más o menos a la SR6, que discurría hacia el sur atravesando el Lacio pasando por el amplio valle del Liri, al otro lado de los montes Auruncos y de la Vía Apia, por la parte más alejada del mar. Resultaba más adecuada para mover una fuerza militar grande que la Vía Apia, relativamente estrecha. Incluso en el siglo VI, Procopio quedó impresionado por el estado en el que se hallaba la Vía Apia: «Después de haber transcurrido tan largo tiempo y de haber sido recorrida por numerosos carros y toda clase de animales día tras día, ni se han separado en absoluto las junturas ni se ha deteriorado ni una sola de las piedras; tampoco han disminuido en su grosor y ni siquiera han perdido nada de su lustre. Tales son, ciertamente, las características de la Vía Apia».[4]

En Roma, Belisario se aprovechó de la deserción de muchos soldados godos en cuanto se dieron cuenta de que tenían a la población local en su contra. Otras ciudades más al norte también se rindieron a los bizantinos, que en 538 controlaban ya la Vía Flaminia. A pesar de sus diversos intentos de tomarles la delantera, los godos acabaron siendo derrotados por Narsés, que además aplastó una presunta invasión de los francos y los alamanes. La basílica de los Santos Apóstoles, construida durante el pontificado del papa Pelagio I (que se extendió de 556 a 561), celebraba la victoria del general. Si había alguien capaz de proteger a Artelaide del emperador, era su tío.

Los autores de las hagiografías medievales no buscaban la exactitud histórica, de modo que seguiré con la historia de Artelaide partiendo de lo que pudo ser y no de lo que sucedió con seguridad. Los rasgos esenciales del relato —una joven que se enfrenta a los riesgos planteados por tener que escapar de un matrimonio no deseado— parecen bastante plausibles. A partir de la información limitada que

poseemos, la ruta más probable con diferencia que habría seguido la joven habría sido la Vía Egnacia. Esta ruta recibió su nombre de Gneo Egnacio. Un miliario identificado en 1974 y actualmente en el Museo de Tesalónica nos dice que Gneo era hijo de Gayo y procónsul de Macedonia,[5] pero, aparte de eso, se conocen pocos detalles de su vida. La Vía Egnacia, que dataría de las décadas de 140 o 130 a. e. v., fue la primera calzada romana construida fuera de Italia, y sería anterior a las de España.[6] Cicerón la llamaba el «camino militar»,[7] nombre que nos da una idea de su finalidad. Sus miliarios llevaban inscripciones en latín y en griego, lo que hacía visible el poderío de Roma tanto a los viajeros como a la población local que supiera leer griego.[8] Era una de las dos grandes vías «imperiales» que conectaban Constantinopla con Occidente; la otra era la Vía Militar o Diagonal (*Via Militaris* o *Via Diagonalis*), que discurría más al norte y unía los grandes centros de Carnunto (cerca de Viena) y Constantinopla pasando por las ciudades de Belgrado, Niš, Sofía y Plóvdiv y cruzando el terreno montañoso de los Balcanes. Como muchas otras rutas romanas, probablemente lo mejor sería interpretarla como un conjunto de caminos distintos: de hecho, la inscripción de la que toma su nombre hace referencia no a una sola vía, sino a varias.[9] En las provincias romanas de Oriente, las calzadas se habían construido sobre una red viaria helenística anterior que, aunque seguía siendo muy amplia, era menos sistemática que las correspondientes calzadas romanas más modernas. Las orientales eran por lo general amplias (de más de 6,5 metros de ancho), aunque, si estaban pavimentadas, no fue con las grandes losas con las que estamos familiarizados, sino con piedras más pequeñas que hacían que la marcha de carros o de caballerías resultara desigual.[10]

El viaje de Artelaide no debió de ser cómodo. A pesar del elogio que hace Procopio de la Vía Apia, más al este el mantenimiento de los caminos era bastante irregular y la Vía Egnacia resultaba casi impracticable en épocas de lluvia. A lo largo de los siglos IV y V, el transporte rodado se volvió cada vez menos práctico; los animales de carga ocuparon su lugar.[11] Aunque el proceso exacto de la decadencia de los caminos es objeto de debate entre los

especialistas, una teoría dice que, desde finales del siglo VI, los intentos de mantener las calzadas en condiciones de ser usadas por los vehículos fueron abandonados en gran medida; en cambio, siguieron adelante para el uso de viajeros a lomos de caballerías o a pie, con tramos de escaleras construidos en las zonas más montañosas.[12] No obstante, casi todo el mundo está de acuerdo en admitir que la calidad de las vías públicas sufrió un grave deterioro. Aunque los viajeros en misiones diplomáticas seguían utilizando la Vía Egnacia en 519 y en 534, Malco de Filadelfia (en el siglo V) y Procopio (en el VI) se lamentaban del estado en que se hallaba, mientras que las leyes del Código Teodosiano dan a entender también que los caminos en general estaban en muy malas condiciones.[13] Las inscripciones demuestran que se emprendieron algunos trabajos de reparación, por ejemplo, en la Vía Egnacia en tiempos de Justiniano I, pero parece que fueron bastante poco sistemáticos y no fruto de una planificación a largo plazo; además, después de Justiniano no hay pruebas de la existencia de proyectos significativos de labores de restauración.[14] Entre los factores de la decadencia de los caminos habría que citar las incursiones periódicas de saqueo, tanto en los Balcanes como en Anatolia, que supusieron una fuerte presión para las estructuras gubernamentales.[15] Si las autoridades locales apenas funcionaban, era harto improbable que hubiera alguien que se encargara de la reparación de las calzadas.

Aun así, Artelaide debió de conocer el *Milion*, el Milyon Tasi que llaman los turcos, el Miliario de Oro de Constantinopla. Como los supuestos restos de su equivalente romano, aunque más alto, en la actualidad no es más que un trozo de piedra bastante poco atractivo, cuyas inscripciones ya no son visibles, sin que ni siguiera disponga de un cartel que lo distinga y explique lo que es. Si el Milyon Tasi no estuviera señalado en Google Maps, yo nunca lo habría encontrado. Al otro lado de la calle, cientos de turistas hacen cola para acceder a Santa Sofía y unas decenas de metros más abajo se ha formado otra cola para entrar en la Cisterna Basílica. Los mosaicos, el oro y los frescos, y la gigantesca cabeza bocabajo de Medusa resultan mucho más atractivos que un trozo de piedra gris y

desconchado. Pero, para su comparación con Roma, y como punto de encuentro de todos los caminos, es muy importante.

Sigo a Artelaide desde Estambul a lo largo de la Vía Egnacia, de tramo en tramo, saliendo como ella en plena noche, aunque mi padre no me ha proporcionado una escolta de cuatrocientos hombres armados. La primera etapa de mi viaje, hasta Tesalónica, supone tomar un autobús nocturno. Las dársenas de la estación de autobuses de Estambul están dispuestas alrededor de un óvalo enorme: para que se hagan ustedes una idea de su tamaño, mi empresa de autobuses ocupa las dársenas número 137 y 138. Todos los caminos conducen a Estambul. A las diez nos ponemos en marcha. Jason, de Crazy Holidays Greece, me ha conseguido un asiento de primera fila en el autobús. Desde él puedo contemplar la extensión de Estambul y la franja de edificios que discurre junto a la carretera. Actualmente, como en tiempos pretéritos, las buenas conexiones de los transportes favorecen el desarrollo. Las colas en la frontera entre Turquía y Grecia me temo que no, pero no hay más remedio que aparcar y esperar.

¿Saben ustedes lo que no se menciona en los itinerarios antiguos o, por lo menos, en las hagiografías de Artelaide? Las fronteras. Durante casi toda la existencia de estas calzadas romanas no hubo cruces de fronteras. Eso no quiere decir que los viajes no estuvieran en absoluto regulados —existían restricciones en tiempos de guerra y restricciones por motivos sanitarios—, pero los actuales controles rutinarios solo los ha habido desde aproximadamente los inicios del siglo xx. Nos piden que retiremos nuestro equipaje mientras registran el autobús, cosa que no sucedió al llegar desde Bulgaria. Una viajera griega, vestida con ropa cara, que vuelve de un viaje de compras con su hija, me dice que el problema es que Turquía ha estado enviando emigrantes ilegales a través de Grecia desde un tiempo atrás. Y hace hincapié en ello. Las páginas web de noticias vienen informando de una terrorífica historia de casi cien refugiados obligados a desnudarse y cruzar el río entre los dos países en botes

de goma.[16] Nuestra parada resulta reveladora de cuáles son las prioridades de la policía de fronteras. Registran el autobús buscando personas que intenten cruzar la frontera de estrangis, no ropa de diseño no declarada en las maletas o incluso drogas ilegales. La joven actual que intentara escapar de un matrimonio forzoso se enfrentaría a unas barreras con las que no se encontró Artelaide. Una vez cerrados de nuevo los equipajes y tras haber sido sellados los pasaportes, son ya casi las dos de la madrugada. Vislumbro la palabra Egnacia en un letrero de la carretera, y luego en la aduana leo el rótulo Paso Egnacia, que indica a los conductores que el camino está despejado. Estamos en la autopista Egnacia. El autobús arranca. Me quedo dormida.

Llegamos a Tesalónica temprano y me pongo a andar por la Vía Egnacia (esta vez no la autopista, sino una calle muy parecida a la antigua calzada). Es todavía lo bastante de noche como para que los automóviles sigan llevando los faros encendidos, pero empiezo a caminar hacia el este y el cielo azul oscuro poco a poco se vuelve de color anaranjado. Mi hotel está en esta calle. Es el Imperial Plus, un nombre muy adecuado, y para mayor alivio por mi parte me dejan registrarme aunque solo son las seis de la mañana. Unas pocas horas de sueño y enseguida estoy en marcha dispuesta a explorar la ciudad. En la época en la que Artelaide llegó a ella, Tesalónica ya estaba plenamente cristianizada, había sido construida una nueva iglesia en honor de su patrono, san Demetrio, a comienzos del siglo v y las murallas también habían sido muy mejoradas, lo que la ayudaría a rechazar varios ataques en los siglos venideros.[17] La fiesta de San Demetrio, que cae a finales de octubre, coincidiendo con la recogida de la cosecha, se convirtió en la fecha de una feria mercantil de carácter regular llamada Dimitria.[18] Artelaide y su séquito habrían podido comprar allí provisiones. Tesalónica es a todas luces una ciudad muy bulliciosa. A lo largo de mi paseo doy con una calle llena de empresas chinas de importación-exportación. Bajo por la *Odós Egnátia*, que es como aquí se llama la Vía Egnacia, hasta encontrar un monumento que data de la época de Artelaide, el Arco de Galerio. Construido con ladrillo, sus frisos de mármol muestran la victoria del tetrarca sobre los persas en 298 e. v. Los

restos de las murallas bizantinas posteriores, con capas alternas de piedra y de ladrillo, van ascendiendo hacia lo alto de la colina, mientras que en la bajada de vuelta al hotel hay una fuente pública, cuyas ruinas incluyen varias columnas romanas cuadradas decoradas con hojas que se entrelazan.

No me quedo mucho aquí. Al día siguiente salgo de Tesalónica en el autobús con destino a Durrës (Dirraquio). Son solamente unos 435 kilómetros, pero se tarda diez horas en recorrerlos, si se cuenta la espera en la frontera (otra vez). Al igual que la antigua Vía Egnacia, cuya anchura variaba de los diez pies romanos (2,96 metros) a solo seis (1,77 metros) en los territorios menos hospitalarios,[19] esta carretera se estrecha cuando salimos de Grecia y entramos en Albania, donde únicamente dispone de un carril cuando va serpenteando montaña arriba. Los carteles que indican la salida de Grecia dicen Exodos, término que suena muy bíblico. El conductor lleva el móvil en una mano y un cigarrillo entre los labios, y por los altavoces suena música popular. Durante un breve rato seguimos la costa, pero luego torcemos hacia el interior, tomando el desvío hacia Vergina, para visitar las tumbas de los reyes de Macedonia, entre ellas la de Filipo II, el padre de Alejandro Magno. La carretera está llena de curvas mientras vamos subiendo la montaña, se allana en la falda de la colina después de pasar un puerto espectacular y una serie de túneles, el más largo de los cuales mide 855 metros; al salir de él aparece una vista imponente desde un puente de hormigón que cruza un barranco, con una nube minúscula que va marcando el compás en medio de la sucesión de colinas cubiertas de bosques. Es el tipo de paisaje descrito por Apuleyo en sus *Metamorfosis*, cuando yendo hacia su patria ancestral, Tesalia, recorre «senderos empinados de montaña, y resbaladizos caminos a través de los valles, frescas y húmedas praderas y terrosas veredas en medio de campos de cultivo».[20] Aunque la carretera se llama Egnacia, la antigua Vía Egnacia no seguía esta ruta, sino otra más al norte a través de Edesa.

Las colinas de tierra rojiza se cubren cada vez más de matorrales y se vuelven pedregosas a medida que nos acercamos al paso hacia Albania. Resulta que este autocar está subvencionado en parte por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional, en el marco de un proyecto de mejora de los enlaces de transportes internacionales. La mayoría de los pasajeros son albaneses que vuelven a casa después de una temporada trabajando en Grecia en la recogida de la aceituna y de la fruta. Tras cruzar la frontera, en la pequeña localidad de Bilisht, pasamos ante un monumento de mármol negro con las banderas de Albania y de Estados Unidos. Según me dicen, se trata de un recuerdo a las víctimas del comunismo. Durante los cuarenta años de la dictadura de Enver Hoxha, Albania sufrió el más represivo de todos los regímenes estalinistas. La religión, los viajes y la propiedad privada estaban prohibidos, y las personas consideradas enemigas del régimen se enfrentaban a penas de prisión, al exilio o al paredón de fusilamiento. Un poco más adelante, aparece ante la vista un lago sobre la cima de la colina. Comenzamos un descenso lleno de curvas hacia una superficie azul ligeramente ondulada. Se trata del lago Ohrid, que hace frontera entre Albania y Macedonia del Norte. La antigua Vía Egnacia discurría por la otra orilla.

Vemos unos caballos con albardas y gente que vende frutas y verduras en medio de la calle. Al lado de la carretera hay unas vías del tren cubiertas de maleza. El ayudante del conductor, un joven recién licenciado en Derecho que disfruta de un trabajo temporal y habla un inglés excelente, me explica que el ferrocarril dejó de circular durante los años noventa. Tras la caída del régimen de Hoxha, Albania se sumió prácticamente en la anarquía durante algún tiempo y la economía de sus ciudadanos se vio destruida por una gigantesca estafa piramidal, mientras surgían nuevos bancos carentes de toda regulación. Ahora algunos elementos de la vía férrea han sido robados y los autobuses son la única posibilidad de transporte público que existe. La decadencia de estos caminos hace mil quinientos años encuentra un curioso reflejo en la actualidad.

Artelaide viajó no a Dirraquio (Durrës), sino a otro puerto, Aulon (Vlorë), a unos ciento veinte kilómetros más al sur. Para entonces ya había perdido su escolta militar inicial y fue secuestrada por unos bandoleros. Sin embargo, sus fieles servidores se dirigieron a la iglesia de Santa Eulalia para rezar y dar limosnas a los necesitados. Al cabo de unos días, y gracias a la intervención de Jesús (disfrazado de pordiosero), unos demonios arremetieron contra los secuestradores, un ángel mató a su carcelero y Artelaide se vio libre de su cautiverio. Encantada indudablemente de dejar atrás Vlorë, la joven y sus eunucos tomaron un barco rumbo a Italia.

Durrës es una ciudad portuaria a orillas del Adriático que en otro tiempo fue una colonia militar romana.[21] Camino un rato por la Vía Egnacia, anunciada en los carteles locales como RRUGA EGNATIA. Se trata de una calle comercial muy bulliciosa, con *outlets* de marcas italianas, cafeterías, verdulerías, agencias de seguros y una tienda que vende cajas fuertes, una discreta sugerencia de que es más seguro guardar los propios ahorros en casa que arriesgarse a invertirlos. En una calle cercana hay un Café Traiana, mientras que en el puerto hay una agencia de viajes Egnatia. A la mañana siguiente salgo a explorar el lugar. El anfiteatro de Durrës no está tan bien cuidado como otros que he visto. Un montón de hierba rellena lo que debió de ser la arena, pero su presencia es un recordatorio en cualquier caso de cuántos estados europeos guardan reliquias del Imperio romano. Mi infancia durante la Guerra Fría me enseñó que Roma formaba parte de Occidente, pero estas últimas semanas de viaje me han hecho ver cuánto patrimonio romano hay de hecho en los países del antiguo bloque del Este. Enterrado durante siglos debajo de edificios de viviendas y excavado inicialmente entre 1966 y 1970,[22] el anfiteatro habría tenido cabida para doce mil espectadores. Por debajo de sus gradas, a lo largo de un pasillo, hay una diminuta capilla con un par de mosaicos del siglo VI en los que aparece san Esteban junto con la Virgen María ataviada como una emperatriz bizantina, en compañía de dos ángeles y dos santas, Sofía e Ireni. Dirraquio (Durrës), como muchas de las ciudades situadas junto a estas calzadas, ha tenido muchos señores distintos: los romanos, sus sucesores de Bizancio, los

normandos y, después, los venecianos (desde la década de 1390 hasta 1501) y los otomanos, antes de que la ciudad (tal como era entonces) desempeñara un papel importante en el movimiento de liberación de Albania, que proclamó la independencia del país en 1912. Aparte del anfiteatro, el pasado romano resulta visible en unas columnas en el paseo marítimo y en una de las calles centrales, entre las palmeras que parecen una presencia obligatoria en cualquier complejo turístico a orillas del mar.

Tomo el ferry que me permite cruzar el Adriático hasta el puerto de Bari para retomar la ruta de Artelaide en Italia. La joven de la recepción del hotel no sabe por qué puerta tienen que entrar los pasajeros que llegan a pie. «Nunca he hecho un crucero», me dice. Debe de ser verdad y debió de serlo históricamente para muchas personas a lo largo de estos caminos: probablemente hubiera muchos viajeros de paso, pero ellos siguen aquí. Me pregunto cuántas veces se alejaría Artelaide de su casa antes de tener que escapar de ella. Durante la mayor parte del año, este ferry hace el trayecto solo de noche. Elijo un camarote exterior y me compro una botellita de vino tinto en el bar, que tengo el placer de descubrir que se llama Bar Egnatia. Este barco es mucho más cómodo que el autobús de Tesalónica. Una vez en Bari, doy un paseo estupendo junto al mar resplandeciente y los barcos de pescadores. En ese mismo paseo marítimo hay un miliario que destaca en medio de una fila de columnas recogidas de varios sitios distintos. Erigido originalmente en la Vía Trajana, marca la CXXVIII milla de dicha ruta y conmemora el hecho de que Trajano la construyó a sus expensas. [23] Dejo mi maleta en el hotel y desando el camino hasta la catedral de San Sabino, antes de que cierre para la larga pausa del almuerzo y la siesta, tradicional en el sur. La iglesia no es el principal atractivo histórico. No: yo estoy aquí para visitar una calzada. Debajo de la catedral, bajando una escalera, se ha descubierto en un rincón de las excavaciones un pequeño tramo de lo que se cree que fue la Vía Trajana. Puede que también Artelaide recorriera esta

vía. Un profundo surco hiende sus losas, marcado por siglos y siglos de tráfico rodado, testigo de miles y miles de viajes pretéritos. Puede que yo haya tenido que cruzar el mar para llegar hasta aquí, pero todavía sigo pisando los caminos de Roma.

Como las calzadas de Oriente, las de Occidente también se vieron afectadas por los continuos conflictos a medida que las guerras góticas veían cómo un rey del norte tras otro intentaban conquistar el territorio romano. Sidonio Apolinar, obispo del siglo v, se lamentaba de que los caminos «resultan inseguros debido a la sedición de las poblaciones» y de que los correos habitualmente sufrían «muchas dificultades» por los interrogatorios de los inspectores públicos.[24] Es evidente que había mucha preocupación por la seguridad, y también el mantenimiento de los caminos acarreaba problemas. La Vía Apia no era reparada de forma habitual: durante el reinado de Teodorico, la sección que llegaba a Terracina, el llamado Decemnovium, resultaba intransitable cuando el canal situado junto a ella se desbordaba.[25] Es fácil ver por qué era así si conducimos por los alrededores de Terracina bajo un fuerte chaparrón: el agua se precipita por los abruptos barrancos y, cuando las alcantarillas no están limpias, al final el resultado es una inundación. Incluso en la actualidad, el canal tiene un color marrón de fango, el agua de lluvia se acumula en los caminos, salpicando de mala manera cada vez que pasan los coches, y si un vehículo derrapa puede llegar a bloquear la carretera durante horas.

Los caminos impracticables comprometían también las rutas marítimas: si bien viajar por mar solía ser más rápido, solo era factible si las calzadas que conectaban con los puertos permanecían abiertas. Una que no lo estaba era la Vía Aquitania, que conducía desde Burdeos, en la costa atlántica, pasando por Toulouse hasta el puerto mediterráneo de Narbona. A partir del siglo v parece que había caído en desuso como vía principal.[26] Eso hacía que los viajeros provenientes de Britania que se dirigían a Roma dependieran de tener que cruzar el canal de la Mancha en Dover y

luego se vieran obligados a tomar una ruta por tierra a lo largo de la Vía Agripa, que pasaba por Amiens, Dijon y Lyon, desde donde podían seguir el curso del Ródano en dirección sur hasta Marsella, y allí o bien embarcarse rumbo a un puerto italiano, o tomar la Vía Julia Augusta a lo largo de la costa de Liguria con destino a Génova.[27] Probablemente esta fuera la ruta tomada en su primer viaje a Roma por Wilfredo, un obispo de Northumbria, cuya *Vida*, como la de Artelaide, relata los peligros de los viajes. Sin embargo, cuando regresó a Roma en 679, Wilfredo, que se vio implicado en una disputa acerca de su ocupación de la sede episcopal, temió que sus enemigos prepararan un ataque contra él si seguía el camino más obvio. Sus temores no eran infundados. Alguien que había hecho el viaje con anterioridad, Winfredo, otro obispo, había sido tomado erróneamente por Wilfredo:

> Él cayó en manos de esos mismos enemigos, como quien dice en las fauces de un león. Inmediatamente fue capturado y le robaron todo su dinero. Muchos de sus acompañantes fueron pasados a cuchillo y el santo obispo quedó desnudo y en la más absoluta miseria.[28]

Wilfredo optó por tomar el Paso del Gran San Bernardo, que era otra ruta romana.[29] La elección de un camino u otro podía ser en ciertos contextos cuestión de vida o muerte. Los viajeros del siglo VII probablemente también tuvieran la opción de tomar el Paso del Mont Cenis, un poco más al sur, al que se accedía a través de una vía que partía de Lyon en dirección al este y pasaba por Chambéry, Maurienne y Modane para luego cruzar el puerto hasta Susa. Una reorganización llevada a cabo en 574 de los obispados de la región, que unía los principales puntos existentes a lo largo de la ruta, indica que este camino quizá siguiera en uso por entonces.[30]

Independientemente de cuáles fueran los peligros que comportaran, los caminos que estaban en funcionamiento seguían siendo conexiones fundamentales para el comercio. En una carta escrita en torno al año 527, Casiodoro hablaba de una feria celebrada «en Marceliano», una localidad situada junto a la Vía Popilia, entre Nápoles y Reggio Calabria, cerca de la actual Padula.

(La Vía Popilia partía de la Vía Apia en Capua y continuaba hacia el estrecho de Messina, mientras que la Vía Apia torcía hacia el interior de la península hasta desembocar en la costa del Adriático). La localidad de Marceliano era citada como casa de postas o estación de paso en el *Itinerario de Antonino* y tenía vínculos con todo el sur de la península, pues su feria anual atraía a comerciantes de todo el sur de Italia.[31] El comercio a escala internacional también siguió adelante. La necrópolis del siglo VI de Sutton Hoo, en Suffolk, incluye restos de alquitrán procedente de Oriente Medio, así como monedas provenientes de la Galia, tejidos de Siria y una hebilla bizantina de bronce. Al menos durante parte de su viaje hasta Inglaterra, estos objetos tuvieron que pasar por una calzada romana.

Una vez sana y salva en Italia, quizá vía Bríndisi o Bari (hasta donde la travesía es más corta), o quizá sin efectuar ninguna escala, Artelaide llegó a la ciudad de Siponto. Allí se enteró de la existencia de un santuario próximo en el Monte Sant'Angelo, en el Gargano, en la zona correspondiente al tacón de la bota de la península italiana y cerca de la principal ruta en dirección a Oriente, hacia Bizancio y Tierra Santa. En la falda de esta escarpada colina había una gruta-santuario dedicada al arcángel Miguel. Aunque al principio no era más que una capilla de renombre local, no tardó en atraer a visitantes venidos del otro lado del mar. Su emplazamiento cerca del puerto de Bari hacía de ella una escala evidente para los peregrinos de larga distancia.[32] Artelaide se dispuso a subir al santuario para dar las gracias.

Yo seguí la misma senda que ella en Siponto, tomé el tren en Bari en dirección al norte, pasando entre olivares y viñedos, cerca del mar en un primer momento y atravesando después una serie de ciudades cuyos nombres solo conozco como títulos de la aristocracia italiana (primera parada, Bisceglie, título del segundo marido de Lucrecia Borgia, asesinado). El tren gira hacia el interior en dirección a Foggia. Allí tomo el primero de dos autobuses hacia el este, para llegar al Parque Nacional del Gargano. Hacer este viaje en transporte

público es horrible, pero por fin nuestras maletas son cargadas en el portaequipajes y el autocar arranca hacia Manfredonia, a través de un terreno agrícola llano. Las colinas del promontorio del Gargano se elevan de forma espectacular a la izquierda. Pasamos junto a unos bomberos que luchan contra un incendio forestal. Cactus. Y el mar de nuevo, a la derecha. Terrenos cubiertos de paneles solares junto a una fábrica. Justo a las afueras de Manfredonia hay una antigua iglesia y, a su lado, el contorno de una segunda estructura fantasmagórica, hecha de alambre. Se trata de una intervención artística de Edoardo Tresoldi que recrea un edificio que la propia Artelaide quizá llegara a ver: la antigua basílica que existía seiscientos años antes de que se construyera la actual iglesia románica de Santa Maria Maggiore.[33] En Manfredonia tenemos que esperar de nuevo la conexión con destino a Monte Sant'Angelo. Un autobús que se parece mucho al nuestro pasa ante nosotros sin parar. El resto de los pasajeros se quedan mirándolo sin dar crédito a lo que ven sus ojos. Uno sale corriendo y da un golpe en su parte trasera. No puede ser el nuestro, ¿verdad? Tendría que haber parado. Busco la parada en Google Maps. Se supone que pasará otro autobús dentro de dos minutos. Y efectivamente, con un poco de retraso, llega un autobús. Se produce otro momento de pánico cuando no toma el desvío hacia Monte Sant'Angelo, pero enseguida comprendo por qué: sigue la ruta más larga, dando un rodeo, que con sus curvas de casi ciento ochenta grados hace que el camino resulte casi impracticable para un autobús grande. El conductor lleva un rosario de madera clara colgado del espejo retrovisor. Supongo que los peregrinos serios confían en que Dios los proteja.

Hay personas que optan por ir caminando —existe una ruta marcada que lleva directamente a Jerusalén—, pero la mayoría de los peregrinos ha llegado a su destino en cómodos autobuses, sin tener que desafiar a los autocares locales. El santuario de San Michele, detrás de su bonita fachada, no es más que una cola larga y ruidosa que baja por unas escaleras mientras esperamos a que acabe la misa y podamos entrar en la gruta. La cueva, que probablemente fuera ya un lugar de culto pagano, pasó a asociarse con san Miguel en el siglo VI, aunque la escalera que une la gruta

con el centro de la ciudad fue construida por los reyes angevinos no antes del siglo XIV. El arcángel de oro que ocupa un lugar de honor en el museo de la basílica es de la primera mitad del siglo XI. La cueva está tan llena de gente y hay tanto ruido en ella —a pesar de los esfuerzos de los empleados en rogar silencio— que cuesta trabajo sentir el ambiente mientras recorremos las capillas laterales en torno al altar situado debajo del techo de piedra. Algunas personas intentan rezar. Otras se hacen selfis sin demasiado disimulo. Según la leyenda, Artelaide se postró aquí ante el altar. Dudo que haya espacio para hacer algo así hoy en día, aunque estoy segura de que su donativo de treinta monedas de oro habría sido muy bien recibido. La primitiva cripta, tranquila y silenciosa, ofrece un neto contraste con el alboroto de antes. Actualmente es un museo que alberga grafitos dejados por viajeros provenientes del norte, incluido un puñado de peregrinos ingleses. Resulta curioso, trece siglos después, ver esos nombres escritos en caracteres rúnicos en la piedra. Destaca el de Herraed, que llama la atención por estar encerrado en un rectángulo, pero también están los de Hereberehct, Wigfus y Leofwini.[34] Un poco más adelante encontramos un selfi medieval: un retrato sin terminar tallado en la piedra. Están los ojos y el cabello y el comienzo de una banda alrededor de los hombros, pero faltan la nariz y la boca. Quizá algún magistrado obligó a parar al autor de la talla a medio hacer. Hay numerosas siluetas de manos en la escalera de acceso a la gruta y a veces los peregrinos actuales ponen sus palmas sobre ellas, como si quisieran absorber la esencia de la iglesia. Pueden localizarse muchos nombres, de entre los siglos XVI y XX, y, según parece, en épocas anteriores había bastante tolerancia con los grafitos.[35] Las inscripciones garantizaban que los peregrinos siguieran presentes en espíritu en un lugar santo mucho tiempo después de que se hubieran marchado físicamente.[36] Hoy en día, los carteles en tres lenguas (italiano, inglés y polaco) insisten en que no añadamos ningún nombre más.

Tras hacer su ofrenda a san Miguel, Artelaide regresó a Siponto para reunirse con su tío Narsés, y los dos viajaron juntos hasta Benevento pasando por la ciudad de Lucera. En Benevento, Artelaide hizo numerosos milagros, aunque no son especificados. Su vida, sin embargo, sería breve: murió de fiebres unos meses después de cumplir los dieciséis años. Narsés, en cambio, vivió hasta edad avanzada y falleció siendo ya octogenario o incluso nonagenario tras pasar sus últimos años como *dux Italiae* hasta que fue destituido por el nuevo emperador, Justino II, en 568, tras ser acusado de abuso de poder.[37] Pero los sucesores de Narsés carecieron de la habilidad o de la suerte necesarias para conservar todo el territorio que él había ganado. En 568, los longobardos (originarios del norte de Alemania), al mando de Alboíno, invadieron Italia. En 572 habían hecho de Pavía su capital y controlaban el norte de la península, desde Liguria, la región que rodea Génova, hasta Friuli, en el extremo norte del litoral adriático. Una vez más controlar los caminos resultaría esencial para mantener el poder. La conquista de Spoleto en 571 permitió a los longobardos bloquear la Vía Flaminia, la principal calzada que unía Roma y Rávena.

Ello supuso un grave problema para lo que quedaba del territorio bizantino en Italia, gobernado ahora por un magistrado denominado exarca en nombre del emperador de Bizancio. Rávena era la capital del exarcado (posteriormente este término pasaría a designar solo a Rávena y sus alrededores más inmediatos), que incluía también los ducados de Venecia e Istria, en la costa del Adriático, y el de Pentápolis, así llamado porque estaba formado por cinco ciudades: Rímini, al final de la Vía Flaminia, y (por orden descendente a lo largo de la costa) Pésaro, Fano, Senigallia y Ancona. A este territorio, el exarcado podía incluir Roma y Nápoles, además de Perugia, que en un principio había caído en manos de los longobardos, pero que volvió a quedar bajo control de los bizantinos a partir de 598. Con los longobardos dueños del sector intermedio de la Vía Flaminia, se hacía necesaria una ruta alternativa alrededor del corredor bizantino. El exarca y sus funcionarios recurrieron entonces a una ruta romana menor, la Vía Amerina.[38] Partía de la Vía Casia al norte de Baccano, cruzaba el Tíber en Orte y luego

seguía el valle del río a través de Umbría hasta Perugia pasando por Todi. Los viajeros entonces tenían dos opciones para llegar al sector seguro de la Vía Flaminia: o bien por Gubbio, o bien por Gualdo Tadino, que los bizantinos reconquistaron en julio de 599. Tan importantes como la calzada eran las nuevas fortificaciones construidas ahora a lo largo de su recorrido, especialmente en el puerto de montaña situado entre Perugia y Fossombrone.[39] Las ciudades umbras estaban políticamente fragmentadas, pero, pese al reto que suponía esta situación, se mantuvo abierta una ruta entre Roma y Rávena.[40]

Sin embargo, a finales del siglo VIII, dicha ruta se convirtió en objeto de disputa cuando se reanudaron las luchas a raíz del conflicto por la elección del papa Adriano I. En 772, un ejército longobardo puso sitio a Roma y a las ciudades que se encontraban a lo largo del corredor bizantino. Adriano envió un mensajero a Carlos, rey de los francos, pidiéndole ayuda contra el rey longobardo, Desiderio. Como los caminos se hallaban bloqueados, el mensajero se vio obligado a tomar la ruta por mar hasta Marsella. Lo que se jugaba Desiderio era un acuerdo alcanzado varias décadas antes que le permitía cruzar el territorio papal para llegar al ducado de Spoleto: este enlace era esencial para mantener la lealtad de Spoleto y de Benevento hacia los longobardos. Y eso no era todo. Para que Adriano consiguiera aquello que deseaba, Desiderio tendría también que devolver las conquistas anteriores y perder algunos tramos fundamentales de la Vía Emilia, así como de la Vía Flaminia.[41] Al final las cosas fueron todavía peor para Desiderio. No solo perdió sus enlaces viarios, sino también su reino. Carlos —que pasaría a ser llamado Carlomagno, o sea, Carlos el Grande— derrotó a los lombardos y a partir de 774 todo el norte y el centro de Italia serían gobernados por los francos y la Iglesia. De hecho, a partir de ese momento habría un segundo Imperio romano.[42] Y habría también un camino cómodo para ir de Rávena a Roma.[43]

Con Carlomagno en el poder, aumentaría la importancia del eje viario norte-sur de Europa. Su imperio se extendía por los territorios de lo que actualmente son Francia, Alemania y el norte de Italia, así como por los Países Bajos, Austria y Suiza. El periodo carolingio conoció numerosas visitas imperiales a Roma, que exigieron las correspondientes mejoras de los medios de transporte. Existen más de treinta visitas documentadas de reyes carolingios al sur de Europa: unas acompañando a sus ejércitos, pero otras no, de modo que se desarrollaron unas infraestructuras cada vez más sofisticadas que las facilitaran.[44] Como hicieron los antiguos romanos, Carlomagno se dio cuenta del poder que tenían los caminos. Su viaje más significativo desde el punto de vista político tuvo lugar en noviembre de 800, cuando se desplazó hasta Roma en compañía del papa León III. León había huido a la corte de Carlomagno a raíz de los ataques de sus rivales políticos, que habían intentado sacarle los ojos y cortarle la lengua, hasta que lo dieron por muerto. La dependencia de Carlomagno que pasaría a tener León lo puso en desventaja, pero recuperó su posición coronándolo emperador de los romanos, y de paso instituyó su papel de creador de emperadores. Ese papel era discutible, pues ya existía una emperatriz de los romanos, Irene, que reinaba en Constantinopla. Pero Irene era mujer, lo que en aquella época bastaba a ojos de algunos para descalificarla. Además, cabía decir que era una usurpadora. En un primer momento fue la regente de su hijo, Constantino VI, al que logró prometer en matrimonio con la hija de Carlomagno, Rotruda, pero luego cambió bruscamente de aliados. Cuando sus relaciones con Constantino se deterioraron, Irene mandó sacar los ojos al joven (castigo habitual por cualquier conducta traicionera) y consiguió hacerse con el control del Imperio ella sola. Revisó la posibilidad de una alianza con Carlomagno, según la cual este habría mantenido el poder en Occidente, mientras que ella lo habría ejercido en Oriente, pero después de cinco años en el poder Irene fue derrocada a raíz de un golpe de Estado y durante varios siglos los dos imperios reclamaron el derecho a ser el verdadero Imperio «romano».[45]

Carlomagno, sus parientes y sucesores tuvieron un impacto enorme en la red viaria. El Paso del Mont Cenis se hallaba con toda

seguridad operativo durante el reinado del coemperador y sucesor de Carlomagno, Ludovico Pío (*r*. 813-840), que fundó un hospicio u hospedería en la abadía de Novalesa, situada junto a la calzada.[46] (En esta época, hospicios y hospitales eran instituciones que proporcionaban alojamiento, como las actuales hospederías). El tío de Ludovico, Carlomán, que abandonó el poder secular para abrazar la vida religiosa, creó un monasterio dedicado a san Silvestre (san Silvestro), uno de los primeros obispos de Roma, situado en el monte Soracte. Este monte aislado era un punto de referencia geográfico bien conocido, al este de la Vía Casia, por lo que se trataba de un lugar muy apropiado para los peregrinos. Una de las odas de Horacio nos lo describe en invierno: «¿Ves cómo, resplandeciente de alta nieve, se yergue el Soracte, y ya los bosques, agobiados, no aguantan su carga, y se han cuajado los ríos en cortante hielo?».[47] Los lectores del poeta eran invitados a echar abundante leña al fuego y a verter vino sin tasa, y, en efecto, resulta fácil imaginar a los viajeros haciendo eso mismo en cualquier posada. Los *Anales del reino de los francos* (*Annales regni Francorum*) recuerdan que Carlomán visitó también Montecassino, destino de peregrinos tanto por entonces como en la actualidad, donde se hizo monje.[48] Estos sitios no solo eran lugares de devoción, sino que, al ofrecer hospitalidad a los visitantes, formaban, cuando menos, parte del papel desempeñado por las antiguas casas de postas.

Lo más cerca que he llegado a estar del Paso del Mont Cenis ha sido a bordo de un tren que me lleva de Nimes a Valence, para después girar al norte hasta Chambéry antes de cruzar los Alpes. El tren va bordeando las estribaciones de la cordillera y atraviesa abruptos precipicios cuando iniciamos el tramo que se dirige hacia el norte; la ruta es unas veces áspera y pedregosa, y otras está cubierta de bosques —los de coníferas muy altos, los de árboles de hoja caduca de menor altura—, más allá de los cuales pueden divisarse las montañas nevadas. Hay que viajar muy al norte para alcanzar ese puerto, pero igual que los viajeros de tiempos pretéritos apostaban cuál iba a ser la ruta más fácil y aceptaban el consejo de los guías locales, así he comprobado yo también la página web de la

SNCF, que me ha mandado al norte hasta Grenoble para cambiar de tren y dirigirme luego al sudeste a través de las montañas hasta Turín. Al salir de Chambéry, el tren se mete directamente en un túnel. Se acabaron las vistas. Cuando salimos al exterior, la señora que está sentada a mi lado ha cerrado las cortinillas. Mira qué bien: brilla el sol, la mujer está leyendo un libro electrónico y yo no quiero ser grosera, pero me habría gustado mirar por la ventanilla. Tenemos diez minutos de retraso porque llevamos delante un tren con una avería. Me dirijo al bar justo cuando volvemos a meternos en un túnel y mi tarjeta de crédito no funciona porque no hay cobertura. Ninguna de mis tarjetas de crédito. Siento un poco de pánico por la eventualidad de que todas hayan sido bloqueadas, lo que resultaría bastante desagradable, pero, antes de que se me enfríe el café, el camarero permite que me lo tome hasta que se reanude el servicio online, lo que sucede en cuanto salimos de las montañas.

Siempre ha habido una industria de pequeñas tiendas y de casas de comidas a lo largo de los caminos, pero además había otras formas de sacar provecho de ellos. Una importante ruta carolingia pasaba por Coira (Chur), actualmente al sudeste de Suiza. Los viajeros se dirigían luego al sur desde Zúrich y en el Walensee tomaban un barco real para cruzar el lago, de modo que el transporte por vía terrestre se veía complementado por el fluvial o el lacustre. Se suponía que aquellos transbordadores producían un beneficio de unas ocho libras al año. Desde Chur había varias rutas que conducían al sur: si una estaba bloqueada, otras podían ser navegables. Las investigaciones arqueológicas llevadas a cabo en Luni (cerca de la costa, en la zona meridional de Liguria) indican también que en algunos casos las calzadas antiguas fueron pavimentadas de nuevo.[49] Pero, además de la necesidad de mantenimiento, había amenazas para la seguridad cuando los pasos de montaña caían en manos equivocadas. Los emperadores se encargaban de asegurarse de que no fuera así, concediendo la Valtelina (el valle del río Adda, ahora en las inmediaciones de la frontera entre Suiza e Italia) a los monjes de la prestigiosa abadía de Saint-Denis, cerca de París. En el lado bávaro del Paso del Brennero

(un poco más al este, en el camino que une Trento e Innsbruck), se exigía a las familias clientes del Imperio que suministraran al emperador correos a caballo, más o menos a la manera del antiguo *cursus publicus*.[50] Otros testimonios de la recuperación de prácticas más antiguas los tenemos en el hecho de que en 787 se permitía a las autoridades carolingias, al menos en invierno, «confiscar refugios».[51] Cada vez con más frecuencia, los viajeros carolingios fueron teniendo acceso a una red fiable de posadas. En la ruta a través de los Alpes réticos (la cordillera que se extiende desde la parte oriental de Suiza por el Tirol austriaco y el Trentino-Alto Adigio hasta Lombardía), dicha red permitía hacer etapas de unos veintiséis kilómetros de media al día.[52] Después de siglos de conflictos, el Renacimiento carolingio supuso también en cierto modo un renacimiento de los caminos.

CAPÍTULO 5

LOS PEREGRINOS Y LA VÍA FRANCÍGENA

Incluso antes de la campaña de Carlomagno, la necesidad de pasar del territorio longobardo al bizantino no impedía totalmente viajar a Roma. En el norte de Europa, las conversiones al cristianismo iban generando más peregrinos potenciales, y no solo ricos. En su *Historia de los longobardos*, Pablo Diácono decía:

> Por estos días muchos anglos, nobles y comunes, hombres y mujeres, autoridades y particulares, instigados por su amor a Dios convirtieron en hábito venir de Britania a Roma.[1]

Con el incremento de los peregrinos llegaron nuevos libros informativos y guías, mejoras de las infraestructuras y relatos cada vez más detallados de los viajeros.

Los peregrinos ingleses no debían de desconocer por completo el pasado romano. Aunque resulta difícil afirmar hasta qué punto seguían en uso en la Britania de comienzos de la Edad Media las viejas calzadas romanas, o en qué medida se conocía y comprendía su historia, lo cierto es que son mencionadas repetidamente en documentos legales desde el siglo VII hasta el X, lo que pone de manifiesto que eran puntos de referencia geográficos reconocibles. En el siglo IX, cuando Alfredo el Grande, rey de Wessex, y Guthrum, rey vikingo de Anglia Oriental, firmaron la paz, utilizaron la Watling Street —la calzada romana que iba de Kent a Wroxeter, en Shropshire— como frontera eficaz entre sus territorios.[2] Algunas infraestructuras estaban a todas luces fuera de uso, como la «calzada rota» (*brokene strate*) de Liddington, en Wiltshire, o el puente roto (*pons fractus*) que dio su nombre a Pontefract, en

Yorkshire.[3] Por otra parte, parece que sí sobrevivieron algunas vías romanas de la sal, que conectaban las zonas productoras con los consumidores finales y, lo que es igualmente importante, permitían transportar una mercancía que podía gravarse con impuestos.[4] No se saben muchas cosas seguras sobre la Inglaterra de comienzos de la Edad Media, pero tal vez podamos utilizar como base los impuestos.

En Roma, la presencia de peregrinos ingleses se ve confirmada por los grafitos de las catacumbas de Comodila (situadas al sur del centro de la ciudad, junto a la Vía Ostiense).[5] La *Crónica anglosajona* relata las visitas de varios reyes que abdicaron y luego realizaron una peregrinación a Roma al final de su vida: Caedwalla, rey de Wessex, fue bautizado allí por el papa Sergio en 688; Cenredo de Mercia y el rey sajón oriental Offa peregrinaron en 709; e Ina de Wessex lo hizo en 728 (o 726). Todos ellos murieron en Roma, y el epitafio de Caedwalla nos recuerda en parte las motivaciones de su viaje: «Contemplar a Pedro y la sede de Pedro, tomar alimento de las puras aguas de su fuente y, al beberlas, recibir ese relumbrante esplendor del que emana por doquier un fulgor vivificante».[6] La estancia de Ina coincidió con la fundación de una *schola*, que proporcionaba un centro al servicio de los peregrinos llegados desde los reinos ingleses. Llamado *Burgus Saxonum*, dio su nombre a la zona próxima al Vaticano denominada hoy en día El Borgo. Su emplazamiento sería recordado también en Roma por la presencia del hospital de Santo Spirito in Sassia, y Sassia hace referencia a su legado sajón.[7]

Viajar a Roma era bastante complicado tras la conquista de la península ibérica por los omeyas en 711-718, y debido a la preocupación por la continua expansión musulmana. En 718, un obispo llamado Bonifacio escribía desde Alemania a la abadesa inglesa Bugga diciéndole que «haría bien en esperar a que hayan cesado los violentos ataques y amenazas de los sarracenos que recientemente han aparecido en torno a Roma».[8] No obstante, es evidente que algunos peregrinos pensaban que Roma bien merecía un viaje, por arriesgado que fuera. Aproximadamente en 787, un viajero inglés sordomudo se curó, según se cuenta, tras visitar el

santuario de San Benito en Montecassino, y pudo comprobarse que era capaz de hablar en latín y en inglés.[9] Además, la seguridad y la comodidad no eran fundamentales para la experiencia de la peregrinación. Se calculaba que, recorriendo hasta treinta kilómetros al día (quizá un poco más a lomos de una caballería), el viaje desde Inglaterra hasta Roma duraba unas dieciséis semanas, o sea, casi cuatro meses. Pero además el peregrino —o la peregrina— podía consolarse pensando que cualquier penalidad comportaba una *imitatio Christi*, una imitación de Cristo, para lo cual eran fundamentales los sufrimientos.[10]

A mediados del siglo IX, los reyes que visitaban Roma tenían como modelo a Carlomagno, y por entonces empezamos a ver testimonios de su viaje en los lugares en los que se detenían por el camino. En el monasterio de San Salvatore de Brescia, al este de Milán —que actualmente forma parte del grupo de centros de poder de los longobardos en Italia que son Patrimonio de la Humanidad—, el nombre de Alfredo, rey de los sajones occidentales, aparece dos veces en el *Liber Vitae*, que registraba los nombres de los visitantes.[11] También hicieron este viaje algunos reyes de Gales y de Irlanda. Cyngen ap Cadell, rey de Powys, estuvo allí en 854, Hywel lo hizo en 886, y Hywel Dda, rey de Dyfed (y luego de Gwynedd) viajó en 928. Un rey irlandés innominado viajó a Roma en 848, lo mismo que Sihtric, rey de Dublín, en 1028.[12] Para entonces la práctica de la peregrinación había cambiado. Los reyes ya no abdicaban, cedían el trono y luego iban a Roma, donde podían pasar perfectamente el resto de su vida. Las nuevas peregrinaciones tenían un elemento más fuerte de juego de poder político —que venía a indicar la significación más general que poseía Roma— y lo más probable es que los reyes regresaran a su lugar de origen.[13]

Los eclesiásticos que viajaban desde Inglaterra (que podían ser peregrinos, o desplazarse por motivos de negocios, o por ambas cosas) son recordados en varios lugares de los Alpes en los que pararon, entre ellos Sankt Gallen, Reichenau y Pfäfers, durante la

primera mitad del siglo X.[14] También las mujeres de alta alcurnia iban a Roma; entre ellas cabe citar a la reina Frithogitha de Wessex en 737; la reina Etelswita, hermana de Alfredo de Wessex, emprendió una peregrinación en 888, pero murió en Pavía, donde fue enterrada.[15] En la Pavía actual, lo más cerca que llegamos a estar de los lugares que pudieran haber habitado Etelswita y sus antecesoras es en la cripta de la iglesia de San Giovanni Domnarum («San Juan de las Damas»), monumento lombardo que, según la tradición, fue fundado en 654 por la reina Gundeberga, en la época en la que Pavía era la capital de los longobardos. Su nombre probablemente haga referencia a las damas de su corte.[16] La iglesia situada en la parte superior es barroca, pero bajando una escalera se ven unos carteles que dicen así: DEJEN ABIERTO Y APAGUEN LAS LUCES DE LA CRIPTA, en la que hay una pequeña bóveda con restos de decoración al fresco. Pertenecen al siglo XII, pero sospecho que las columnas, que no encajan con las pinturas y probablemente sean material reciclado de otras construcciones, tal vez sean anteriores. Las investigaciones más recientes, sin embargo, sugieren que Etelswita fue enterrada en el convento de San Felice, fundado por una reina posterior, Ansa, que también dotó la construcción de un alojamiento para los peregrinos que se dirigieran a Roma y a Monte Sant'Angelo.[17] El edificio es actualmente la sede de la facultad de Económicas de la Universidad de Pavía.[18] Doy la vuelta a la esquina para ver si es posible visitarla, pero no hay ningún indicio de que esté abierta. En una pared lateral alguien ha escrito con un espray FEMINISMO Y REVOLUCIÓN, y además el símbolo de la mujer y la hoz y el martillo. Me pregunto qué habría hecho la reina Ansa con todo eso.

Una vez a salvo en Roma, ¿qué podían hacer esos peregrinos? Las listas de monumentos dignos de verse, compiladas durante la primera mitad del siglo VII, nos proporcionan algunas pistas. La *Notitia Ecclesiarum Urbis Romae*, el primer texto de este estilo, ofrece a los lectores una introducción a los principales lugares

cristianos situados fuera de las murallas de la ciudad, incluidas iglesias y tumbas de mártires. Un texto similar, el *De locis sanctis martyrum quae sunt foris civitatis Romae*, añadía información acerca de las iglesias situadas dentro de las murallas.[19] Estas obras eran exclusivamente guías de lugares cristianos, pero varios itinerarios que tal vez podrían datarse en torno a la época de la coronación de Carlomagno, y desde luego durante el siglo comprendido entre 757 y 855, demuestran que los viajeros llegaron a tener también otros intereses.[20] Estas guías son las primeras que combinan descripciones de lugares cristianos de Roma con detalles sobre sus monumentos paganos.[21] Reflejan un retorno del interés por la antigua Roma, y especialmente por su posterior periodo cristiano, durante el Renacimiento carolingio. Armados con estas guías, los peregrinos podían no solo cumplir con sus devociones, sino también copiar inscripciones y tomar notas sobre el que otrora fuera el gran imperio.[22] Algunas rutas recomendadas llevaban a los turistas fuera de la ciudad a lo largo de las calzadas salpicadas de tumbas de los primeros mártires. El Itinerario XII incluye una descripción «de tumbas de mártires fuera de las murallas de la ciudad a lo largo de la Vía Portuense, la Vía Aurelia, la Vía Salaria y la Vía Pinciana». El Itinerario XI da vueltas alrededor de los lugares situados al sur de la ciudad, incluida la basílica de San Pablo Extramuros y la iglesia de San Sebastián, en la Vía Apia.[23] Ninguno de ellos, eso sí, dice gran cosa acerca de las propias calzadas, pero proporcionan las bases para los escritores que lo harían más tarde.

Junto con la aparición de esas nuevas guías, este periodo fue testigo también de algunas reubicaciones y reestructuraciones del patrimonio de la ciudad. Como muchas catacumbas iban cayendo en desuso y deteriorándose, algunas reliquias importantes se trasladaron a las iglesias de la ciudad. El *Liber Pontificalis* («Libro de los Pontífices») reseña las restauraciones llevadas a cabo por el papa Nicolás I a mediados del siglo IX: en San Sebastián, por ejemplo, encargó una «mejora de la construcción» y estableció un monasterio.[24] Podemos decir que estas primitivas intervenciones fueron los primeros pasos dados hacia la creación de la zona monumental en torno a la Vía Apia que vemos en la actualidad.

Como el dominio de los francos creó una relativa estabilidad para los peregrinos, quedó así establecida una nueva ruta hacia Roma procedente del norte. Según su biógrafo, Odón, segundo abad de Cluny, el conde Geraldo de Aurillac (fallecido ca. 909), fundador del monasterio de Saint-Pierre de Aurillac, en Auvernia, en el centro de Francia, realizó siete viajes a Roma. A Odón le interesaban sobre todo los milagros de Geraldo y la alusión a los siete viajes de este a Roma tal vez sea más simbólica que literal —el equivalente de lo que sucede con las siete colinas de Plóvdiv—, pero en medio de su descripción hay importantes detalles acerca de un nuevo camino hacia Roma: la Vía Francígena.[25] Mencionada por primera vez en 876 como Vía Francisca,[26] el nombre del camino significa literalmente la «ruta de los francos». Como suponían los nombres dados a las vías consulares, esta también constituía toda una afirmación de principios. La Vía Francígena conducía desde Pavía a Piacenza, Lucca y Siena, para continuar hacia el sur hasta Roma, de ahí la designación que recibiría posteriormente, *Romea Strata* o *Strata Romana*. Venía a sustituir por un lado a la Vía Aurelia, próxima a la costa y vulnerable a las inundaciones y a los ataques de los piratas, y por otro a aquellos tramos de la Vía Casia abandonados anteriormente por estar demasiado cerca del territorio de los exarcas bizantinos y por los que, por tanto, ya no se podía pasar.[27] (Algunos sectores de la Vía Casia se incorporaron a la nueva ruta). En efecto, no era una sola calzada, sino que, como otras que ya hemos visto, incluía variantes que fueron cambiando después de ser usadas durante siglos.[28] Sin embargo, las localidades y ciudades que estaban en esta ruta, como San Gimignano y Siena, indudablemente se beneficiaron de su situación.[29] Dicho todo esto, el relato de Odón confirma que ni siquiera los viajeros de alto rango podían contar con encontrar alojamiento en todas las etapas de su ruta: el grupo de Geraldo al menos en ocasiones tuvo que dormir en tiendas de campaña.[30]

El itinerario del arzobispo Sigerico de Canterbury, elaborado a comienzos de la década de 990, cuando el clérigo viajó a la Santa Sede para recibir el palio de manos del papa Juan XV, nos ofrece la primera lista completa de las paradas intermedias existentes en el camino medieval desde Inglaterra hasta Roma.[31] Si existió alguna vez un relato de su viaje a Roma, este se ha perdido, pues el diario empieza con su llegada a la ciudad, para luego continuar describiendo su estancia en ella y a continuación el viaje de regreso. El grupo se alojó con toda probabilidad en la *Schola Saxonum*, que fue utilizada como base para visitar las iglesias y lugares santos, primero fuera de las murallas y luego en el centro de la propia Urbe.[32] Este documento constituye un testimonio muy singular —en realidad, es la única lista que se ha conservado de las iglesias de Roma entre los siglos VIII y XII de lo que un visitante podía desear ver en Roma.[33] En su viaje de regreso a Inglaterra, Sigerico tomó la Vía Casia, deteniéndose a pasar la noche no lejos de la ciudad, en San Giovanni in Nono, cerca de La Storta (el nombre, cuya etimología tiene que ver con nuestro adjetivo «tortuosa», alude a las vueltas del camino). A continuación, prosiguió hacia el norte, hasta el lago de Bolsena y Viterbo.[34]

Por la época del viaje de Sigerico, Viterbo estaba ya convirtiéndose en un importante centro cristiano. Se trata de una ciudad medieval amurallada, con calles pavimentadas con los típicos adoquines llamados *sanpietrini*, que van serpenteando arriba y abajo por sus colinas, y ahí es donde yo comienzo mi viaje por la Vía Francígena, tomando un autobús desde Viterbo hasta Montefiascone, que, como indica su nombre, es una localidad situada en lo alto de un monte. En su cima hay una fortaleza papal que data del siglo XII y desde ella contemplo las aguas centelleantes del lago de Bolsena y, por debajo de él, la ciudad de Viterbo. Las vistas no son solo espectaculares, sino que además resultan importantes desde el punto de vista estratégico: desde aquí arriba no podría pasar desapercibido de ninguna manera el avance de un ejército. La pendiente hasta Viterbo es del noventa y cinco por ciento, que empieza con un desvío por la periferia industrial de la ciudad y pasa por un supermercado que anuncia mortadela de Bolonia a 6,90 euros el kilo. Me adentro por

una senda junto a unas torres de alta tensión, que me recuerdan las quejas de los viajeros del siglo XIX, que se lamentaban de que las torres arruinaban la panorámica. Hay muchas vistas de las que disfrutar, desde las flores de color rosa de los setos hasta los olivares y, para mi sorpresa, las plantaciones de kiwis, que crecen en racimos, como las uvas. Cuando yo paso, unas lagartijas se escabullen entre las piedras en las que toman el sol. Menos encantadoras resultan las moscas, y además la calzada no es recta, pero durante un largo tramo tiene el pavimento romano de la Vía Casia. Por el camino, hay señales de color rojo y blanco que indican que voy por la Vía Francígena, aunque de vez en cuando cambian ese nombre por el de *Romea Strata*; en los carteles figura un pequeño peregrino que marca el camino, a veces ondeando una bandera europea (se trata de una ruta cultural del Consejo de Europa). La imagen incluye los atributos tradicionales de todo peregrino, especialmente «la alforja y el cayado»; el cayado era un bastón largo que ayudaba a caminar y la alforja, una bolsa en la que el viajero llevaba sus posesiones.[35] No hay gran cosa que ver por el camino, salvo una «casa del peregrino», que ofrece alojamiento, y una sola fuente de agua potable, ya cerca de Montefiascone. Me alegro de haber traído mi propia botella de agua.

En el mirador de Sosta Marina, algunos viajeros anteriores han decorado la mesa de pícnic con grafitis. Vemos el típico «Imre estuvo aquí. 26-4-22». O el mensaje reflexivo de Matteo: «Si los ojos son los espejos del alma, la naturaleza es el espejo de la vida». O este otro de carácter comercial: «En Viterbo, id a Porca vacca» [*sic*], seguido de una carita sonriente. Se trata de una hamburguesería y asador al que dan online una puntuación de 4,4, así que no debe de ser un consejo tan malo. Muchos viajeros antiguos dejaron también su propia marca en el paisaje: algunas de ellas todavía se conservan en los abrigos rocosos del desierto arábigo, en Egipto.[36] Incluso una inscripción básica como «X estuvo aquí» lleva a los viajeros posteriores a preguntarse quién era X y por qué había acabado tan lejos de su casa. Los actuales grafiteros suelen ser más reticentes a la hora de dejar sus nombres,

pero a veces lo hacen: en la Vía Francígena, en San Michele, y —en forma de rótulos— uno tras otro, junto a las vías del tren.

Me quedo mirando las montañas que se yerguen detrás de Viterbo con sus tres picos característicos y la sierra situada entre ellos. Los miliarios solían ser una manera de encontrar el camino, pero los puntos de referencia geográficos también eran importantes. Paso ante una imagen blanca de María, totalmente cubierta de cuentas de rosario; detrás de ella hay una vela del Padre Pío y una ofrenda envuelta en papel de regalo. En una piedra alguien ha escrito con letras azules: «Santa María del Camino, ruega por nosotros». A medida que el cristianismo fue arraigando a lo largo de las calzadas romanas, fueron propagándose cada vez más estos nuevos elementos. Tenemos aquí un curioso ejemplo de trivialidad: la palabra «trivial» deriva de *trivium*, «trivio», la división de un camino en tres ramales, y hace referencia a los carteles explicativos colocados en ellos. En la iglesia de St Michael, en Herefordshire, podemos ver un pequeño altar romano dedicado por un individuo llamado Beccico (no es un nombre latino habitual, así que probablemente perteneciera a la población autóctona) al dios de los tres caminos.[37] Si siguieran poniéndose *trivia* en los cruces de caminos, irían acompañados de pequeñas capillitas de santos. Todo está en silencio. Me cruzo con algunos otros caminantes y unos pocos ciclistas más: se necesita imaginación para ver esta ruta como una calzada bulliciosa por la que pasaban carretas y literas, además de gente a lomos de caballerías y a pie. Aquí cerca hubo unos baños públicos, las *Aquae Passeris* mencionadas en la *Tabula Peutingeriana*, que estaban junto a esta calzada, y varios artistas del Renacimiento dibujaron las Termas del Bacucco.[38] En la lejanía puedo distinguir un edificio abovedado de ladrillo que quizá fueran unos baños públicos, pero está en un sitio que no corresponde al de las termas marcadas en el mapa. En cualquier caso, en Viterbo hay montones de anuncios de centros termales para los turistas. REFORCEMOS NUESTRAS DEFENSAS CON UN BAÑO, rezaba un cartel que vi cuando iba yo de camino a la parada del autobús. Me gustaría probar los manantiales de agua caliente de la zona, pero la última vez que lo hice forzaron la cerradura de nuestra camioneta y se

llevaron las pertenencias de tres colegas —incluida la ropa—, así que me preocupa volver a hacerlo.

A partir del siglo XI, las peregrinaciones de los reyes ingleses a Roma se reanudaron. El rey Canuto viajó a Roma en 1027 para la coronación del emperador Conrado por el papa Juan XIX. Sin embargo, el suyo fue un viaje tan político como religioso, pues Canuto se trasladó evidentemente hasta allí para negociar, porque, además, su hija se casaría con el hijo de Conrado en 1036.[39] Un relato nórdico del siglo XIII describe cómo fue fundando hospitales «a lo largo del camino» y los donativos que hizo para socorrer a los pobres que iban en peregrinación.[40] Durante sus negociaciones con Conrado, Canuto planteó la cuestión de los peajes que había que pagar en los caminos que conducían a Roma. En 796, Carlomagno había advertido a Offa, rey de Mercia, que algunos individuos que viajaban por motivos comerciales evadían el pago de los aranceles con la excusa de que eran peregrinos.[41] Canuto, sin embargo, adoptó una perspectiva distinta, alegando que «tanto a los mercaderes como a otros que viajan para rezar debería permitírseles ir a Roma y volver sin ponerles ningún impedimento de barreras ni cobradores de aranceles, con una paz firme y segura en virtud de una ley justa».[42] En adelante se acordó que todo el que viajara a Roma gozara de paso libre. Otra cuestión, por supuesto, es que este principio funcionara siempre en la práctica.

A medida que el cristianismo se expandía por Europa, también aumentaba la variedad de peregrinos. El abad islandés Niklas de Munkathvera realizó su viaje a Roma probablemente en 1154, unos ciento cincuenta años después de la conversión de su país. Viajó primero a Noruega, quizá al puerto de Bergen, en el Ártico, antes de proseguir hacia el sur a través de Dinamarca y Alemania hasta Suiza, donde utilizó el Paso del Gran San Bernardo. Una vez en Italia pudo continuar su camino hacia el sur hasta cruzar el Po en Piacenza.[43] Al sur de esta ciudad puede que se detuviera en la «hospedería de Erico», fundada por Erico I Svendsson, rey de Dinamarca (*r*. 1095-

1103), otro indicio de la enorme distancia desde la que se emprendían las peregrinaciones a Roma.[44] En Bolsena, Niklas probablemente visitara las reliquias de santa Cristina, a las que se hace referencia en su itinerario. Entre ellas estaba la marca de las huellas de sus pies en una piedra que supuestamente llevaba atada al cuello cuando la arrojaron al lago (en la actualidad la piedra se halla incorporada a un altar). Niklas tomó luego la Vía Casia en dirección a Viterbo para llegar a Roma desde Monte Mario.[45]

En la actualidad Monte Mario es un parque natural, uno de los pocos grandes espacios verdes que son accesibles desde el centro de Roma. Henry James lo visitó a finales del siglo XIX y alabó «el antiguo paseo de encinas más hermoso de Italia [...] todo él envuelto en una bóveda de sombra gris-verdosa, con tramos de azul Campagna en los intersticios».[46] En la actualidad, un cartel en su puerta me avisa de que tenga cuidado con los jabalíes. Una senda pavimentada sube serpenteando entre un bosque de pinos, que da comienzo no lejos del Stadio Olimpico, donde la tarde en que doy mi paseo juega la Lazio contra la Juventus.

El relato que hace Niklas de Roma reúne detalles de sus monumentos y sus reliquias cristianas y una relación de lugares paganos. El abad islandés conocía la existencia de «ese lugar llamado *Catacumbas*» y la de «ese palacio que poseía el rey Diocleciano».[47] En esto se diferencia de Sigerico, cuyo itinerario romano centraba su atención estrictamente en los monumentos cristianos. Como hemos visto, Niklas no fue el primero en hacerlo, pero evidentemente continuaría el contraste entre los peregrinos que se concentraban en los lugares cristianos y los que ampliaban su interés. Se trata de una diferencia que caracterizaría los viajes a Roma a lo largo de los siglos.

A partir del siglo XII, los viajeros a Roma empezaron a dejar unos relatos más detallados de sus peregrinaciones. Las listas carentes casi de anotaciones de los primeros siglos dieron paso a narraciones más descriptivas y tenemos noticia de una mayor variedad de

gentes, con sus propios relatos personales y a veces peculiares de sus viajes a Roma. Entre ellos está un rabino, Benjamín de Tudela, que a mediados del siglo XII partió de Zaragoza, en lo que hoy en día es España, con destino al Mediterráneo oriental. Sus motivaciones son una especie de misterio: sus preocupaciones dan a entender que no solo era un peregrino y que quizá fuera también un mercader. Sus observaciones sobre una empresa de pescadores de perlas resultan muy sugestivas en ese sentido, lo mismo que su interés por el acceso a los puertos, pero no debemos excluir que simplemente disfrutara del viaje en sí mismo y que le gustara encontrarse con otros judíos a lo largo y ancho del Mediterráneo.[48] Benjamín viajó primero siguiendo el curso del Ebro hasta Tortosa y luego continuó por Tarragona y Barcelona, por aquel entonces un importante centro cultural judío. Desde allí fue recorriendo el litoral mediterráneo hasta Gerona, Narbona, Montpellier y por último Arlés,[49] siguiendo una ruta muy parecida a la que nos mostraron mil años antes los vasos de Vicarello.

Desde Arlés, cerca de la desembocadura del Ródano, Benjamín continuó hasta Marsella, desde donde era posible viajar por barco a Génova, evitando cruzar los Alpes y apartándose del camino de la costa, siempre propenso a inundaciones. Luego se dirigió hacia el sur pasando por Pisa y Lucca hasta Roma, ciudad en la que encontró una comunidad de «unos doscientos israelitas», todos «honorables que no pagan impuesto a nadie». De hecho, entre ellos hay uno que es «servidor del papa Alejandro (III)». Como muchos viajeros cristianos, Benjamín se interesó tanto por los edificios cristianos de Roma como por los paganos, pero también buscó lugares que fueran significativos para la historia de los judíos. A las afueras de la Urbe, se fijó en la presencia de un llamado «palacio de Tito».[50] Tito tenía importancia para él porque fue quien aplastó la rebelión de los judíos y destruyó el Segundo Templo. Benjamín se interesó también por las reliquias llevadas a Roma desde Jerusalén, incluidas «dos columnas de cobre que estaban en el Templo [de Jerusalén], obra del rey Salomón», existentes en «la iglesia de San Juan de Letrán».[51]

Desde Roma, Benjamín viajó hacia el sur hasta Capua —cabe presumir que siguiendo la Vía Apia— y señala que la ciudad es buena, «aunque sus aguas son malas y el terreno muy mortífero» a causa de las fiebres.[52] Mucho antes de que se tuviera conocimiento de la malaria, se sabía que esta enfermedad constituía en la práctica una seria amenaza. En Pozzuoli, Benjamín se fijó en la existencia de un manantial de aguas calientes famoso por sus poderes curativos, así como de otro «que brota del fondo de la tierra, y allí se encuentra el aceite que llaman petróleo».[53] (Probablemente se trata de una alusión a las fuentes de aguas sulfurosas que en la actualidad se encuentran todavía en la zona). Benjamín vio también al menos uno de los túneles romanos existentes en la región, aunque sin duda exagera cuando afirma que un hombre «recorre un trayecto de quince millas por debajo de las montañas». Según él, era obra de Rómulo, el fundador de Roma. [54] Aunque en general se tenía conciencia de que todos aquellos lugares eran antiguos, el conocimiento de los detalles era bastante nebuloso.

La *Crypta Neapolitana* en realidad tiene unos setecientos metros de longitud y fue diseñada por el ingeniero Lucio Cocceyo Aucto aproximadamente en 37 a. e. v. por encargo de Agripa, el principal general de Augusto.[55] Se trata de uno de los cuatro túneles de la zona conocidos y unía el importante puerto de Pozzuoli con Nápoles, metiéndose en el interior de unas colinas que anteriormente tenían que ser atravesadas por una senda muy dificultosa. Su presencia se ve marcada por los nombres de dos modernos barrios de la ciudad, Fuorigrotta («Fuera del túnel») y Piedigrotta («Al pie del túnel»). Posteriormente se convirtió en un lugar turístico muy popular del *Grand Tour* y uno de sus visitantes más distinguidos sería Mozart. [56] Inaccesibles actualmente al público, las entradas siguen estando visibles. En el lado de Fuorigrotta, en dirección a Pozzuoli, se abre en el interior de la roca un arco alto y estrecho al final de un callejón sin salida, rodeado de edificios de pisos. De pie, en la entrada del túnel, siento una corriente de aire frío procedente del interior. No tengo tanta suerte al otro lado: la entrada correspondiente a Nápoles se encuentra en un parque que está a

punto de cerrar cuando llego (no se me había ocurrido que se pudiera cerrar un parque público un sábado a las tres de la tarde, pero así son las cosas). Decido que una entrada del túnel será más o menos igual que la otra, y opto por bajar la colina en dirección al puerto deportivo, donde me tomo una cerveza y me peleo con las palomas para que no se coman mi aperitivo. Se trata de una zona exclusiva de yates y embarcaciones deportivas, en algunos casos descaradamente exhibicionistas, y de personas igualmente exhibicionistas, con toda la equipación Helly Hansen encima, y me sorprende agradablemente que en el bar no me desplumen y que me cobren solo cuatro euros por la consumición, servicio de terraza incluido, precio que no está nada mal para un sitio con vistas al Vesubio.

El motivo de que Benjamín atribuyera la construcción del túnel a Rómulo queda claro cuando el rabino explica que el fundador de Roma «todo esto lo hizo por miedo al rey David —la paz sea sobre él — y a Joab, jefe de su ejército».[57] En otras palabras, lo hizo en respuesta a la amenaza planteada por los soberanos judíos. Tras seguir adelante pasando por Nápoles, Amalfi y Benevento, Benjamín de Tudela cruzó la península hasta el litoral adriático, visitando varias ciudades antes de embarcarse en Otranto, casi en la punta del tacón de la bota, con destino a Corfú.[58] Benjamín no quiso seguir la Vía Egnacia y prefirió viajar a Constantinopla por mar, deteniéndose en varios puertos a lo largo de la costa.

Había una ruta alternativa entre España y el Mediterráneo oriental. Entre los siglos I y II e. v., los romanos habían construido una calzada bordeando la costa que iba de Alejandría a Tánger, uniendo los distintos centros del litoral norteafricano, desde los cuales los barcos cruzaban el mar. Ludolfo de Suchem (Ludolph von Sudheim), sacerdote alemán del siglo XIV, contaba que los musulmanes «que habitan en España y Aragón pasan por este camino cuando van a visitar las mansiones de su profeta Mahoma». Semejante ruta, sin embargo, no era una opción viable para los cristianos, «pues estos

dos reinos de Marruecos y Granada son extraordinariamente poderosos y ricos, y están habitados por sarracenos que no se cuidan en absoluto del Soldán [de Egipto], y siempre están reñidos con el rey [cristiano] de España, y ayudan además al rey del Algarve, que es sarraceno, y cuyo reino se extiende por los confines de España».[59] También la excluía un escritor borgoñón del siglo XV: aparte de que Tierra Santa estaba a cuatro mil kilómetros de Gibraltar, el dicho camino era «extremadamente peligroso, debido a los castillos fortificados cerca de los cuales tienes que pasar, a riesgo de quedarte sin provisiones, debido al desierto que has de atravesar, y a Egipto».[60] (No especificaba qué pasaba con Egipto: presumiblemente sus lectores sabían que los cruzados habían chocado con los sultanes mamelucos). No está claro si la ruta en cuestión habría supuesto una opción viable para Benjamín, pero desde luego no la eligió.

En efecto, mientras que la ruta por el norte de África era conocida a todas luces por los escritores medievales cristianos, parece que la extensión del Imperio de Roma al sur del Mediterráneo había desaparecido de la memoria de los europeos posteriores. O fue olvidada deliberadamente cuando el legado de Roma fue reclamado por el Occidente moderno. Cuando se dieron a conocer los dibujos de los espectaculares restos de una ciudad de plano ortogonal en Timgad (Thamugadi), en Argelia, obra del explorador escocés del siglo XVIII James Bruce —aunque probablemente los hiciera en realidad el artista boloñés que lo acompañaba, Luigi Balugani—, chocaron con un gran escepticismo. El relato de Bruce no se confirmó hasta un siglo después, cuando el cónsul británico en Argel decidió ir a visitar las ruinas en persona y publicó el libro *Travels in the Footsteps of Bruce in Algeria and Tunis* (*Viajes tras las huellas de Bruce por Argelia y Túnez*).[61] En la actualidad, la situación de inseguridad existente en Libia significa que la totalidad de la ruta resulte inaccesible para los turistas: el importante yacimiento romano de Leptis Magna está totalmente fuera de su alcance. Pero la mitad occidental de la ruta está volviendo a abrirse actualmente a los visitantes, desde Sala Colonia, la última avanzadilla de Roma por el oeste, hasta el arco triunfal de Caracalla en Volubilis, Marruecos, o

el coliseo (anfiteatro) de El Djem y las numerosas ciudades romanas de Túnez.

Benjamín no efectuó su viaje en una época fácil para la cristiandad occidental. El periodo entre 1159-1178 fue testigo de la elección de dos antipapas rivales, que reclamaban a un tiempo el trono de san Pedro. La preocupación por la seguridad de los peregrinos era tal que —según el historiador de la época Guillermo de Malmesbury— el papa Calixto II aconsejó a los ingleses que más les valía viajar a St David's, en el extremo sudoccidental de Gales. Se consideraba que dos peregrinaciones a St David's equivalían a una a Roma.[62] Por otra parte, el siglo XII fue testigo de un nuevo renacer del interés por el pasado antiguo y es evidente que los viajeros que lograron llegar a Roma prestaron atención también a los lugares paganos. Para ello habrían podido consultar los *Mirabilia Urbis Romae* (*Maravillas de la ciudad de Roma*), elaborados en torno a la década de 1140 por un canónigo de San Pedro, que suministraban amplia información sobre los monumentos precristianos.[63] Se consideraba que una visita a esos lugares tenía un valor pedagógico y la guía del canónigo fue seguida probablemente a comienzos del siglo XIII por la *Narratio de mirabilibus Urbis Romae* (*Narración de las maravillas de la ciudad de Roma*). Esta obra fue compilada por un visitante inglés, el Maestro Gregorio, al que una estudiosa ha calificado como «el primer viajero romántico a Roma».[64] Gregorio tenía un estilo literario elegante, se interesaba por el arte y animaba a sus lectores a contemplar el panorama de la ciudad «desde una buena perspectiva»,[65] por lo que es tal vez el primer escritor que destaca la importancia de esta primera impresión:

> Así, pues, calculo que el panorama de toda la ciudad es excepcionalmente maravilloso. Hay tal colección de torres y tantos edificios palaciegos que nadie podría contarlos. En cuanto lo vi de lejos desde la falda de la colina, mi mente, presa del asombro, recordó aquel discurso de César, pronunciado después de haber conquistado a los galos y cruzado los Alpes. Se hallaba «admirando […] las murallas de Roma» cuando exclamó: «¿A ti, sede de los dioses, te han

abandonado unos hombres sin que los forzara a ello combate alguno? ¿Por qué ciudad, entonces, se empuñarán las armas?».[66]

Se trata de un discurso mencionado en un antiguo poema épico, la *Guerra civil* de Lucano, más conocido como la *Farsalia*, que en la versión original hace alusión a un viaje desde el sur, a lo largo de la Vía Apia, pasando por el lago de Nemi y atravesando los montes Albanos.[67] Al viajar desde Inglaterra, lo más probable es que el Maestro Gregorio entrara en la ciudad desde el Monte Mario o por la Vía Casia. En cualquier caso, sin embargo, para apreciar el panorama habría sido preciso hacer un alto en el camino y ese momento fue incorporado al programa de viajes a Roma, que se repetiría durante siglos. También disponemos de otros testimonios de interés por lo antiguo dejados por otros viajeros: en la década de 1140 se tiene constancia de que un obispo de Winchester compró varias estatuas.[68] Si la preocupación por los caminos siguió siendo principalmente práctica, ahora los visitantes caminaban por ellos —o se detenían en ellos— para ver los lugares antiguos.

Las rutas, entretanto, iban cambiando. La Vía Francígena fue siendo significativamente menos utilizada a partir del siglo XIII, cuando el camino preferido para llegar a Roma desde el norte se trasladó más cerca del que se sigue en la actualidad, pasando por Bolonia y Florencia, en parte como muestra de reconocimiento de la importancia comercial cada vez mayor de esta última ciudad.[69] Ya había existido una ruta romana entre las dos ciudades, pero no era una vía principal. La fundación de la Universidad de Bolonia en 1088 supuso un nuevo atractivo y la posición de la ciudad en la encrucijada de múltiples rutas de la Italia septentrional dio lugar al desarrollo de numerosas posadas en la red viaria de la región.[70] Por los archivos municipales de mediados del siglo XIII, sabemos que en todas las localidades de la comarca de más de treinta hogares había un mesonero que ofrecía refrigerios, tanto a la población local como a los forasteros.[71] Esas posadas estaban reguladas por unos funcionarios municipales llamados *massari* y se les exigía disponer de instalaciones para herrar a los caballos.[72] Entre los intereses de la ciudad estaba asegurar que los visitantes fueran bien atendidos y

el *Comune* (ayuntamiento) de Bolonia regulaba el emplazamiento de las posadas, impidiendo construirlas demasiado cerca de la ciudad propiamente dicha y asegurándose su renta mediante la prohibición de construir edificios cerca de sus propias casas de hospedaje.[73] El mayor número de posadas se encontraba en el camino que conducía a Florencia, pero las rutas menores también podían jactarse de tener un número importante de ellas: había cinco en dirección a Pistoia, siete en dirección a Módena, cuatro en el camino de Imola y otras cuatro en el de Rávena.[74] En Lucca, situada al pie de la Vía Francígena, pero también entre Florencia y la costa, junto a la antigua Vía Casia, en 1332 había ochenta y dos *alberghi*, que ofrecían en total 423 camas.[75]

Pero durante buena parte del siglo XIV los viajes a Roma se vieron interrumpidos por la falta de una corte papal. Aunque las peregrinaciones continuaron, el conflicto entre el papado y el rey de Francia dio lugar primero a siete décadas de gobierno pontificio desde la ciudad de Aviñón, en el sur de Francia, y luego a un verdadero cisma, durante el cual hubo un papa que reinaba en Roma y otro (el antipapa) que seguía reinando en Aviñón. Durante algún tiempo no estuvo ni mucho menos claro que todos los caminos de la cristiandad occidental condujeran a Roma. La corte papal ya había sido itinerante durante los siglos XII y XIII, y llegó a pasar más de la mitad del periodo comprendido entre 1198 y 1304 lejos de Roma; seis pontífices ni siquiera pusieron nunca los pies en la Urbe.[76] Entre 1309 y 1376, cualquier viajero que pidiera audiencia al pontífice, o simplemente tuviera algún negocio que gestionar en la corte papal, tendría que dirigirse a Aviñón. Una crónica certifica que en 1347 «la gente procedente de otras provincias se negaba a visitar Roma, debido a la posibilidad de atracos a lo largo del camino».[77] Con el regreso de un pontífice a Roma en 1378 (a pesar de que seguía teniendo un rival en Aviñón), volvieron también los incentivos a las visitas de negocios a Roma.

Entre los viajeros más destacados de esta época —debido a los singularísimos recuerdos que dejó— habría que citar a Margery Kempe, que peregrinó a Roma y a Jerusalén en 1413-1415. Las peregrinas no eran siempre bienvenidas en la ciudad; de hecho, tenían prohibido visitar ciertos lugares. Entre las capillas que vetaban la entrada a las mujeres estaban la de San Juan Bautista en la basílica de Letrán y la de San León y la de Santa Cruz en la de San Pedro. El peregrino español Pero Tafur reseñaba la exclusión de las mujeres de la capilla del Sancta Sanctórum, mientras que un observador alemán, Nikolaus Muffel, se quejaba de las mujeres que habían tenido allí la menstruación, manchando de sangre los sagrados peldaños de mármol. El temor por incidentes de ese estilo —y la creencia generalizada de que las mujeres menstruantes eran impuras— tal vez se escondiera tras la supuesta preocupación por la seguridad de las mujeres.[78]

Los escritores varones llevaban mucho tiempo lamentándose de la inmoralidad de las mujeres por los caminos que llevaban a Roma. San Bonifacio consideraba que había que prohibir que las mujeres fueran en peregrinación y en una carta de 747 se quejaba al arzobispo de Cambridge (probablemente un error por Canterbury) de que «en casi todas las ciudades franco-lombardas y galas hay al menos una adúltera o prostituta que pertenece a la nación de Inglaterra».[79] Aunque puede que exagerara, no faltan pruebas de que la industria del sexo funcionaba a lo largo de las calzadas romanas. Una biografía de un santo del siglo VI, Teodoro Siceota, por ejemplo, nos cuenta que fue hijo de una cortesana llamada María y de un correo imperial llamado Cosme, que se alojó en la posada que regentaba María, junto con su madre y su hermana, en una aldea situada junto a la vía imperial, a unos cien kilómetros al oeste de Ankara.[80] Quinientos años antes, Estrabón había descrito algunos de los entretenimientos que tenían a su alcance los viajeros en Egipto:

> Eleusis es una colonia cercana a Alejandría y a Nicópolis, situada junto al canal Canópico. Tiene edificios y miradores para aquellos hombres y mujeres que

> quieren vivir en rebeldía, y es el principio de la vida «Canópica» y su desvergüenza.[81]

Plinio el Viejo, por su parte, hacía una observación más general: «¿Por qué otra vía se cuelan los vicios más que por la pública? ¿De qué otro modo llegaron al uso de los particulares los marfiles, el oro o las piedras preciosas?».[82] Si bien los viajes ponían de manifiesto la devoción religiosa, también existía un interés en que los caminos fueran un espacio en el que cupiera un comportamiento menos deseable. Siete siglos después, Felix Fabri, peregrino suizo del siglo XV, comentaba también que podían encontrarse burdeles a lo largo de la ruta y observaba que los «encargados de esos mesones de mala nota […] en su mayoría son alemanes».[83] Incluso cuando cojo el autobús en Monte Sant'Angelo, al pie de la colina, en la cuneta hay una mujer sentada en una silla de plástico, con un bolso rojo a sus pies, luciendo unas mallas transparentes de color negro, mientras que el Grand Hotel Savoia me ofrece en la recepción un Love Kit Basic gratuito o, por 25 euros, un Love Kit Deluxe. En los relatos de los peregrinos, sin embargo, lo habitual era omitir ese tipo de detalles y, de hecho, en términos más generales, omitir por completo los detalles del viaje. Los peregrinos hacían hincapié en su religiosidad: aunque utilizaban los caminos antiguos, lo que más les interesaba era su destino. Fabri, que pasó por Venecia camino de Tierra Santa, cuenta «solo las santas y honestas excursiones que hicimos en la ciudad». Dejó fuera de su relato las que hicieron «por curiosidad, o por motivos carentes de toda utilidad […], aunque las hicimos».[84] (Eso explicaría, quizá, cómo llegó a tener conocimiento de los alcahuetes que regentaban los burdeles). Un italiano del siglo XV que peregrinó a Jerusalén, Santo Brasca, se mostraba también hostil a la *curiositas*:

> Deberíase emprender este viaje únicamente con la intención de visitar, contemplar y adorar los Sacratísimos Misterios […] y no con la de ver mundo, o por ambición, o para poder decir: «Ahí estuve yo» o «Eso lo vi yo» y así ser ensalzado por los hombres.[85]

El tipo de individuo en el que pensaba Brasca era probablemente el viajero francés anónimo de 1480 que comentaba que en la isla de Chipre había antiguamente un templo de Venus «famoso en todo el mundo tanto por la gran suntuosidad del edificio como por las supersticiones observadas en él».[86] Pero la existencia de itinerarios y guías pone de manifiesto que los viajeros por motivos religiosos podían interesarse también por los restos paganos, aunque en sus relatos den preferencia a las historias acerca de los santos y no a las de los antiguos romanos.

Margery Kempe es un buen ejemplo de esta actitud y sus observaciones acerca de su experiencia del viaje tienen cabida en su relato solo en la medida en la que afectaron a su afán de convertirse en peregrina.[87] Nacida aproximadamente en 1373 en King's Lynn (por entonces Bishop's Lynn), era hija del alcalde de la ciudad, unos orígenes que le proporcionaron los recursos económicos necesarios para viajar: una peregrinación a un destino lejano no era barata ni en términos de tiempo ni de dinero. Kempe se casó, tuvo catorce hijos y luego se entregó de por vida a la castidad y la peregrinación.[88] Compuso su libro en colaboración con varios otros individuos, entre ellos un cura y el escribano Salthouse, el autor del único manuscrito que se ha conservado.[89] Tras zarpar de Yarmouth, Kempe se trasladó en barco hasta el puerto de Zierikzee, entre Rotterdam y Amberes, en lo que actualmente son los Países Bajos. Desde allí se dirigió hacia el sur, con destino a Constanza, a orillas del lago alimentado por el Rin, donde conoció a «un fraile inglés, maestro de teología y legado del papa, que se hallaba en dicha ciudad».[90] Los individuos de ese tipo eran un recurso fundamental para los viajeros, a los que podían servir como fuente de información sobre la zona y como consejeros. En este caso, sin embargo, se pidió al fraile que hiciera algo más. La evidente religiosidad de Kempe, manifestada entre otras cosas por el constante llanto y su rechazo a comer carne, había provocado el desapego de sus compañeros de viaje, que la dejaron a cargo del fraile. Luego volvieron a admitirla en su compañía, a condición de que «no hables del evangelio estés donde estés, sino que te sientes a la mesa y disfrutes de todas las comidas, como nosotros»,[91] hasta que la

relación volvió a romperse por segunda vez.[92] Poseemos solo una versión del episodio, pero refleja las tensiones existentes entre aquellos peregrinos que tenían una profunda convicción religiosa, casi mística, y los que viajaban en busca de aventuras y por puro pasatiempo.

Yo no soy religiosa en absoluto, pero pude ver por dónde habría venido Margery cuando hice la cola para acceder a la iglesia de San Michele, en Monte Sant'Angelo, a la que acuden los peregrinos. Había letreros pidiendo silencio, que no se hicieran fotografías y que se tuvieran los móviles apagados, pero todos eran ignorados, mientras los visitantes bajaban a empujones la escalera para acceder a la gruta sagrada sin respetar en absoluto el espacio personal. Puede que la gente acudiera allí los días de la fiesta del santo patrono, pero el almuerzo parecía tan importante como la espiritualidad, si no más. Fuera, en la calle, los tenderos competían entre sí por los turistas para venderles recuerdos. Pasé por lo menos ante tres puestos distintos que vendían bolsas de castañas, en los que un hombre las asaba y luego las revolvía sobre un brasero.

Kempe se trasladó a Roma pasando presumiblemente, aunque no lo dice, por Asís, al pie de la Vía Flaminia, que habría sido la opción más verosímil viniendo de Venecia. Un posible compañero de esta etapa de su viaje quizá fuera un jorobado llamado Richard, que, sin embargo, estaba preocupado por no ser capaz de protegerla:

> Temo que mis enemigos me roben, y quizá que os aparten de mí y os violen; y por consiguiente no me atrevo a escoltaros, pues ni por cien libras permitiría que sufrierais cualquier desgracia mientras estáis conmigo.[93]

Para las peregrinas esa era una amenaza real: tenemos atestiguado, por ejemplo, el caso de una viuda francesa noble que fue obligada a meterse en el negocio de la prostitución, aunque brevemente, tras ser separada de un grupo de peregrinos a la fuerza.[94] El caso de Kempe y Richard apunta a la experiencia inconfundible de los viajeros discapacitados y de sexo femenino, que podían sentir temor por el trato que pudieran recibir en los caminos. (Solo una vez durante los tres meses de viaje que realicé para la

elaboración del presente libro sentí la necesidad de inventarme un novio, pero siendo como soy una mujer de cuarenta y tantos años ahora me encuentro con muchos menos problemas que cuando tenía veinte). Kempe fue hasta Asís, sede de la basílica de San Francisco y su espectacular emplazamiento, sin sufrir, al parecer, ningún percance. Aunque no estaba en la Vía Flaminia, la ciudad se hallaba situada lo bastante cerca de ella como para resultar accesible;[95] allí se unió al grupo de una *gentildonna* florentina para realizar la última etapa de su viaje a Roma, «con el fin de mantenerme a salvo del peligro de los ladrones».[96] Quizá en este caso se diera también cierto grado de solidaridad entre mujeres.[97] Los antiguos compañeros de viaje de Kempe, en cambio, no fueron tan solidarios. A su llegada a Roma (el trayecto desde Asís la habría llevado por lo que quedaba de la Vía Flaminia), Kempe se alojó en el hospital de Santo Tomás que —tras varios siglos durante los cuales los ingleses carecieron de una hospedería nacional— había sucedido a la *Schola Saxonum* como hospicio de peregrinos ingleses en Roma. Este acomodo, sin embargo, no duró mucho, pues una de las integrantes del grupo «hablaba tan mal de esta persona y calumniaba tanto su nombre» que los empleados del hospital la echaron con cajas destempladas.[98]

No obstante, aunque tenemos relativamente más noticias acerca de la experiencia del viaje gracias a estos últimos peregrinos, para la mayoría de la gente los caminos siguieron siendo simplemente una cuestión de desplazarse de un lugar A a otro B. En cualquier caso, su papel simbólico como expresión del poderío romano suscitaba un interés que solo se ve reflejado ocasionalmente en las fuentes escritas. La fascinación del Maestro Gregorio por las vistas y los panoramas fue una excepción. Pero, unas cuantas décadas después del viaje de Kempe, esa situación cambiaría radicalmente.

CAPÍTULO 6

LOS CRUZADOS Y LA *VIA MILITARIS*

Los caminos no tuvieron que ver nunca exclusivamente con la devoción o con la visita de monumentos. Continuaron teniendo un papel militar, como se puso de manifiesto a lo largo de las cruzadas. A partir de finales del siglo XI, las cruzadas fueron vistas por los participantes en ellas y por sus defensores como peregrinaciones armadas.[1] La ciudad de Jerusalén que los cruzados pretendían conquistar para la cristiandad había formado parte en otro tiempo del Imperio romano y, como ya sabemos, había varias rutas para llegar hasta ella. «Quien quiera viajar a Tierra Santa», escribía Ludolfo de Suchem aproximadamente en 1350, «debe hacerlo por tierra o por mar. Si quisiera ir por tierra, he oído decir a algunos que lo saben bien que la mejor ruta es pasar por Hungría, Bulgaria y el reino de Tracia, pero dicen que ese camino es muy fastidioso».[2] Si en Roma y sus alrededores el interés por el pasado y por la Antigüedad fue desarrollándose con lentitud, pero fue siendo cada vez mayor, la importancia de los caminos para los cruzados tendría que ver exclusivamente con su función práctica. Hubo ocho grandes cruzadas (y otras muchas más pequeñas) entre 1095 y 1291, pero las que pretendían arrancar Tierra Santa del dominio musulmán son las más significativas a la hora de entender los viajes de larga distancia y el destino de la red viaria romana mil años o más después de que fuera construida originalmente. Los relatos de los cruzados no solo nos hablan de los caminos físicos que llevaban a Oriente, sino que también nos iluminan acerca de la pugna surgida en los territorios fronterizos entre el Imperio bizantino y sus rivales occidentales por controlar las vías de comunicación, y en ocasiones

revelan algunos detalles acerca de cómo se entendía el legado de estas.

Los participantes en la Primera Cruzada (1096-1099) tomaron una de las tres rutas principales, todas ellas próximas a las calzadas romanas históricas. Particular importancia tuvieron dos rutas antiguas: la Vía Egnacia, que, como hemos visto, llevaba de Dirraquio (Durrës) a Tesalónica y luego a Constantinopla, y la *Via Militaris*, que partía de Carnunto en dirección al sudeste pasando por Belgrado y Sofía. (Este camino es llamado también a veces *Via Diagonalis*, pero en adelante yo seguiré utilizando sencillamente por conveniencia la denominación *Militaris*). La paulatina pérdida de los Balcanes por parte de los bizantinos en beneficio de los eslavos a lo largo del siglo VII explica la ulterior interrupción de los viajes por tierra entre Constantinopla y Roma. La *Via Militaris* ya había sido objeto de ataques de los «hunos» en 552, cuando estos impidieron el paso de un ejército por Filipópolis (Plóvdiv).[3] En el año 700, la mayoría de los viajeros optaba ya por utilizar la ruta marítima.[4] Durante los siglos VIII y IX, las fuentes diplomáticas indican una preferencia por casi cualquier otra ruta que no fuera la *Via Militaris*: la costa, la Vía Egnacia o los caminos que seguían el curso del Danubio hacia el mar Negro.[5] Dicho esto, algunas quejas parecen exageradas. En el siglo VI, el general Comencíolo se supone que se las vio y se las deseó por alcanzar la *Via Militaris*, pero un texto del siglo X acerca de la administración imperial no solo ofrecía detalles respecto a esa misma ruta, sino que además proporcionaba la duración estimada del viaje para llegar hasta ella: ocho días desde Tesalónica hasta Belgrado.[6] Incluso en esta fase relativamente tardía, seguía existiendo cierta idea de lo que era el *cursus publicus*, con la obligación por parte de las comunidades locales de mantenerlo en buen estado, aunque en la práctica lo que por entonces había que mantener era solo una senda de tierra apisonada y no una calzada debidamente pavimentada.[7]

Quizá exista una razón más contundente para pensar que la *Via Militaris* siguió prestando servicio. Como unía las principales ciudades de los Balcanes con el Danubio y el norte de Italia, era una ruta comercial clave.[8] A diferencia de la Vía Egnacia, no existía una

opción alternativa a lo largo de la costa. A pesar del conflicto existente por entonces, la emperatriz de Bizancio, Irene, realizó un viaje en 784 a través de Tracia, la región situada al oeste de Constantinopla, dividida actualmente entre Turquía, Grecia y Bulgaria. El hecho de que pudiera emprender este viaje, y además acompañada de un numeroso séquito, demuestra que se podía pasar por los caminos de esta zona de un modo bastante razonable. Unos años después, la asistencia de los obispos a un concilio en Nicea (ciudad situada a vuelo de pájaro a cien kilómetros al este de Constantinopla, aunque el viaje por tierra resultara mucho más largo) mejoró mucho respecto a la de los concilios celebrados un siglo antes, lo cual constituye otra prueba de que había más gente que se sentía capaz de viajar.[9] Para los que tenían la posibilidad de seguir la Vía Egnacia, había otra alternativa, a saber: utilizar la ruta marítima e ir saltando de puerto en puerto bordeando la costa de Grecia, pero ello conllevaba sus propios riesgos causados por el tiempo y por los piratas.[10] Sin embargo, a mediados del siglo IX volvió a ser utilizada de modo más regular una ruta terrestre entre Constantinopla y Roma. Por aquella época los búlgaros controlaban un pasillo que se extendía desde Plóvdiv hasta la costa del Adriático. Cuando los emisarios del rey de los búlgaros llegaron a la corte del papa Nicolás I, los funcionarios pontificios se dieron cuenta de que, «a través de su reino, está abierta para nuestros legados una ruta por tierra hasta el país de los griegos [Constantinopla]».[11] Parece que ambos bandos aprovecharon la opción y tenemos documentados cinco viajes en seis años.[12] La diplomacia podía marcar una diferencia notable para las vías de comunicación.

Sin embargo, en las principales fuentes sobre las cruzadas, solo se reconoce como romana una de esas dos rutas principales: la Vía Egnacia, calificada en la obra anónima *Gesta Francorum* (*Gestas de los francos*) como «la antigua vía de Roma».[13] Resulta curioso que esta fuera la percepción que tenía de la Vía Egnacia el autor de la obra, lo mismo que su descripción de la *Via Militaris*. Aunque no se la nombra en el relato, se explica cuál era esta ruta y se dice que fue «el camino que Carlomagno, el portentoso rey de Francia, mandara construir hasta Constantinopla».[14] Lo más probable es que este

relato se basara en una historia anterior desarrollada en torno al mítico viaje de Carlomagno a Tierra Santa. No hay pruebas de que el rey de los francos se desplazara nunca hasta allí, pero una versión de la leyenda escrita en el siglo X por un monje del monte Soracte lo presenta en el santuario de Monte Sant'Angelo recibiendo la bendición del papa León antes de emprender la marcha.[15]

Sin embargo, esto no es un suceso real, sino un mito, y las fuentes no dan a entender que el emperador tuviera nada que ver con ningún tipo de mejora de la *Via Militaris*. Como hemos visto, el testimonio de los relatos diplomáticos de la época de Carlomagno indica que los integrantes de la embajada prefirieron viajar por mar o que, si no lo hicieron así, tomaron otros caminos.[16] ¿Por qué habrían atribuido los escritores semejante cosa a Carlomagno? Quizá en la *Via Militaris* quedara en pie un número menor de miliarios o de monumentos que la caracterizaran como obra romana a ojos de los observadores. Quizá entre este grupo de escribas cultivados —aquellos que es más verosímil que tuvieran acceso a los textos antiguos— el concepto de vía romana siguiera teniendo suficiente fuerza simbólica como para hacerles pensar que la construcción de caminos era una forma ideal de asociar a Carlomagno con sus predecesores de la Antigüedad. Al margen de cómo surgiera esa idea, tenemos en ella un ejemplo de un primitivo mito —uno de esos recuerdos de la imaginación— que establecía una relación con una vía romana mil años después de su construcción.

Más importante que Carlomagno a la hora de asegurar el acceso a la *Via Militaris* fue el cambio del clima político-religioso reinante en los Balcanes y Europa central. El Imperio búlgaro, que se había convertido en un competidor significativo —y a veces en un aliado— de sus vecinos bizantinos a partir del siglo VII, cayó en poder de Bizancio en 1018. El rey Esteban de Hungría, que gobernó este país desde aproximadamente el año 1000 hasta su muerte, acontecida en 1038, se comprometió a implantar el cristianismo en sus dominios, hecho que contribuyó a consolidar este camino como una opción primero para los peregrinos a Tierra Santa y luego para los cruzados.[17] Por otra parte, en el telón de fondo de las cruzadas se sitúa el Cisma de Oriente de 1054, por el que se separaron las

iglesias cristianas de Oriente y de Occidente: los emperadores bizantinos ya no eran en absoluto unos aliados fiables para los príncipes occidentales. La Primera Cruzada consiguió tomar Jerusalén, pero la ciudad volvió a perderse en 1187 en beneficio de un ejército capitaneado por Saladino. La cuarta ni siquiera logró llegar a Tierra Santa y acabó en 1204 con el saqueo de Constantinopla a manos de los ejércitos cruzados y el dominio de la ciudad por los «latinos» o francos hasta 1261.

Así, pues, la Primera y la Segunda Cruzadas (1096-1099 y 1147-1149) vieron cómo los ejércitos viajaban por tierra a Bizancio desde la Europa occidental. Los caudillos de estas fuerzas provenían de Inglaterra (Ricardo Corazón de León), Francia, Flandes y los territorios alemanes. Incluso en los confines de estos países, los caminos por los que comenzaron sus viajes de más de tres mil kilómetros quizá tuvieran raíces romanas. En el siglo XIII, la red viaria de Gran Bretaña era una mezcla de caminos romanos y posromanos, y seguiría siéndolo hasta el advenimiento del automóvil. Sin embargo, las vías romanas de Gran Bretaña habían visto decaer su calidad durante los siglos anteriores y, con la excepción de algunas calles urbanas, no estaban pavimentadas. El transporte rodado resultaba impracticable: las personas viajaban a caballo o a pie, y los animales de carga llevaban las mercancías.[18] Desde Francia y Flandes los soldados marchaban pasando por Italia, cruzaban el Adriático desde Bríndisi o Bari hasta Dirraquio, e iban a partir de allí hacia el este siguiendo la Vía Egnacia. Los soldados procedentes de Alemania podían seguir una ruta situada más al este, dirigiéndose hacia el sur siguiendo el curso del Danubio hasta lo que actualmente es Belgrado y a continuación enlazando con la *Via Militaris* en dirección a Bizancio.[19] El viaje por mar ya se había utilizado en tiempos de la Segunda Cruzada, durante la cual una flota de barcos anglonormandos, alemanes y flamencos navegaron a lo largo de la península ibérica, y, a partir de la Tercera (1189-1192), el empleo de barcos se incrementó. Aunque eran caros, daban cabida a una

fuerza menor pero más disciplinada y proporcionaban a los invasores la ventaja de la sorpresa. Sin embargo, Federico I Barbarroja, titular del Sacro Imperio Romano Germánico, condujo sus tropas hacia el sur desde Ratisbona por la ruta terrestre.[20]

Algunos cruzados conocían los Balcanes mejor que otros. Los consejos de peregrinos anteriores que habían visitado Jerusalén y los libros compuestos a modo de guía de viajes habrían ayudado a elaborar los planes logísticos. Ese tipo de planificación era fundamental: la mayor amenaza para las vidas de esos soldados-peregrinos no se encontraba en el campo de batalla, sino que provenía de las enfermedades y el hambre. Se calcula que la mitad de los que emprendieron la Primera Cruzada perdió la vida.[21] Aunque resultaba factible transportar en carro algunos víveres (era esa una de las ventajas de las rutas terrestres sobre las marítimas), el terreno hacía de ello una empresa muy difícil.[22] Durante una parte del trayecto podían transportarse mercancías por el Danubio, pero más adelante era imposible no tener que efectuar diversas adquisiciones. Ciudades comerciales como Niš (en la actual Serbia, cerca de la antigua colonia romana de Mediana) se convirtieron así en paradas importantes.[23] Pero los cruzados tenían también que conseguir víveres y, cuando no se obtenía permiso de las autoridades locales o se pasaba por territorio enemigo, su único recurso era dedicarse al pillaje para hacerse con lo que pudieran encontrar.[24] El noble francés Gautier Sans-Avoir (Gualterio el Indigente) «atravesó Alemania y llegó a las proximidades del reino de Hungría, que está rodeado por todas partes de grandes lagos y pantanos; no podía acceder a él más que por estrechos senderos que constituían las puertas del reino». Al principio encontró una actitud comprensiva del rey Kaloman, que se mostró dispuesto a abastecer a los cruzados, pero en Belgrado no fueron tan bien recibidos: el gobernador se negó a poner un mercado y estalló así la violencia entre los cruzados y los habitantes de la ciudad.[25] Las tropas de Raimundo de Tolosa, cuando pasaban por la Vía Egnacia, saquearon la ciudad de Roussa y tuvieron que enfrentarse a las represalias de los griegos, mientras que en Castoria los cruzados reaccionaron a una disputa en torno a la adquisición de víveres

robando directamente el ganado de los lugareños.[26] No debía de resultar fácil vivir en las proximidades de aquellos caminos.

En algunos casos, la violencia tendría un carácter selectivo. La Primera Cruzada es famosa por los ataques lanzados por sus participantes contra los judíos de Renania. En 1096, en ciudades como Maguncia y Colonia, Ratisbona o Praga, los judíos fueron obligados por los cruzados a escoger entre bautizarse y hacerse cristianos o morir. Una crónica hebrea del siglo XII registra la determinación de los cruzados de «vengarse» de los judíos «cuyos antepasados mataron y crucificaron [a su Mesías] sin motivo alguno».[27] A «golpe de espada, muerte y destrucción» asesinaron a las personas que habían abrigado la esperanza de encontrar protección en el palacio fortificado del arzobispo. Algunos prefirieron matarse unos a otros antes que esperar que lo hicieran los cruzados.[28] Entre los historiadores se ha discutido si esas matanzas fueron fundamentalmente resultado de los actos de pillaje, un medio de financiar el ejército, o si tuvieron motivaciones ideológicas, con el fin de llevar a cabo bautismos forzados, en paralelo con los deseos de los cruzados de recuperar Tierra Santa.[29] A veces se ha visto en ellas un punto de inflexión en la historia de los judíos en Europa, el comienzo de siglos y siglos de persecución. En relación con los viajes, nos recuerdan que, mientras que los peregrinos a menudo se presentan a sí mismos como víctimas de la violencia —y de hecho lo son—, también son autores de esa misma violencia y, cuando es así, no suelen admitirlo. La violencia antisemita del siglo XI fue descrita por autores judíos. Los cronistas cristianos hacen en su mayoría una mínima referencia a las citadas matanzas, si es que llegan a mencionarlas. Otros ejemplos más concretos de violencia en los antiguos caminos —los actos de saqueo de los graneros y almacenes de comida a manos de los viajeros, los destrozos de las habitaciones de las posadas, el acoso y las agresiones de que era objeto el personal de servicio— casi con toda seguridad no fueron reseñados en absoluto.

Tras seguir río abajo el curso del Rin, los peregrinos de la Primera Cruzada escogieron cada cual su propia ruta. Godofredo, duque de Lorena, optó por continuar por tierra a través de Hungría.[30] Bohemundo, príncipe de Apulia, que había prestado servicio en otras campañas anteriores en la región y que llegó a conquistar durante un breve tiempo Dirraquio y algunas partes de la Grecia septentrional, tuvo que echar mano a sus propios recursos para poder cruzar el mar Adriático.[31] Los que preferían viajar por el sur de Italia tenían dos opciones: o hacer una parada en Roma, con sus numerosos santuarios,[32] o detenerse en Bari. Tras desembarcar bastante al sur de Dirraquio, en Avlona (la actual Vlorë), Bohemundo evitó seguir la Vía Egnacia durante la primera parte de su viaje, conduciendo a su ejército por una ruta más al sur a través de lo que hoy en día es Albania, y no tomó el camino principal hasta Edesa (actualmente en Grecia).[33] Durante la Primera Cruzada entró en juego también una tercera ruta, que llevó a los cruzados por el norte de Italia para luego bajar por la costa oriental del Adriático (perteneciente en la actualidad a Croacia) y desde allí enlazar con la Vía Egnacia. Esta fue la que decidieron seguir Raimundo de Tolosa y su séquito, pues evitaba cruzar el mar desde Bari hasta Dirraquio.[34] Tenían buenos motivos para hacerlo así: los riesgos que conllevaba una travesía incluso tan corta como esta quedan demostrados por varios naufragios. Uno de ellos, acontecido en 1097, vio la pérdida de cuatrocientos hombres, mientras que Hugo de Vermandois, hermano menor del rey Felipe I de Francia, tras naufragar, logró alcanzar la costa en territorio bizantino: no fue aquel el momento más afortunado para el jefe de la expedición.[35]

Una travesía por mar significaba renunciar a llevar carros cargados de pertrechos,[36] factor que quizá influyera en la decisión de Raimundo de seguir la ruta por tierra. El camino que tomó fue, literal y simbólicamente, muy escabroso. Raimundo de Aguilers, que, según él mismo dice, acompañó a Raimundo de Tolosa en calidad de capellán,[37] ofrece una vívida descripción de aquella «tierra desierta y montuosa, abrupta y carente de caminos, en la que durante tres semanas no vimos ni animales silvestres ni ave de ningún tipo». Se lamentaba además de que «los habitantes de la

región son tan rudos y salvajes que no quisieron ni mantener con nosotros relación comercial alguna ni proporcionarnos guías», llegando incluso a atacar a los miembros más débiles de la expedición.[38]

Más allá del contexto de la cruzada, otros viajeros nos proporcionan también importantes detalles acerca de sus actitudes culturales hacia aquello que encontraron a su alrededor por el camino. El dignatario bizantino Gregorio Antíoco, por ejemplo, observaba con disgusto la aversión de los búlgaros por el pescado, mientras que Nicolás Mesarites, teólogo y escritor, expresa su repugnancia por la posada llena de humo en la que hubo de parar y su repulsión por las voraces comilonas y la ebriedad a medianoche de sus criados.[39] Cuando viajamos, nos fijamos en las costumbres que tiene la gente a la hora de beber. Yo misma, en Turín, pedí en un restaurante un *quartino* (es decir, un cuarto de litro) de vino blanco para acompañar los tres platos de mi cena. Pensé que actuaba con mucha moderación en comparación con los hábitos de los británicos en lo tocante a la bebida. En el extremo opuesto del comedor, un individuo pidió medio litro de blanco para él solo, mientras que la mujer que iba con él se contentó con un cuarto de vino tinto; lo de esta pareja (que comía junto con su hijo) no fue nada comparado con el hombre de barba, vestido con unos pantalones cortos de tela vaquera y una camiseta de los Oregon Ducks, que pidió una botella entera de vino blanco para él solo. Quizá los Ducks acababan de perder un partido.

Si bien, en opinión de la población local, los forasteros la miraban con desdén, el conocimiento que aquella poseía del terreno era un valor considerable cuando oponía resistencia a la presencia del ejército cruzado: sabía moverse «en medio de la fragosidad de los montes y por la espesura de los bosques», sin el estorbo que suponían en semejante terreno las armaduras pesadas del adversario. «[Nuestros soldados]», según decía Raimundo de Aguilers, «no podían combatirlos a campo abierto ni librarse de cualquier escaramuza».[40] Afirma que durante casi cuarenta días —lo más probable es que se trate de una alusión simbólica a los cuarenta días de ayuno de Cristo en el desierto y no una duración

real del episodio— «permanecimos [en aquel país] rodeados de una niebla tan espesa que casi podíamos tocarla». El hecho de que lograran atravesar aquella región «sin que perdiéramos a un solo hombre ni por hambre ni en batalla a campo abierto» se debió, a juicio de Raimundo, a «la misericordia de Dios», así como a los esfuerzos de los que estaban al mando de la expedición.[41] Mucho después, a comienzos del siglo XIV, Marino Sanudo Torsello, que escribía pensando en otra cruzada, estaba firmemente convencido de que «no era posible viajar por tierra». Refiriéndose al éxito logrado por Pedro el Ermitaño y Godofredo de Bouillón al seguir la *Via Militaris* durante la Primera Cruzada, decía que, por el contrario, «no se debió a las previsiones ni a las fuerzas de los hombres, sino que fue dirigido por el auxilio divino y obtenido por la gracia celestial».[42]

Comparados con las calzadas romanas de Italia o incluso de Gran Bretaña, los caminos de los Balcanes han sido objeto de una investigación mucho menor, hasta tal punto que sigue discutiéndose cuál era la ruta exacta que seguían, aunque en general todo el mundo está de acuerdo por lo que se refiere a la imagen global, entre otras cosas porque la geografía de la región dejaba pocas opciones que resultaran practicables. (El carácter montañoso del terreno siguió representando un reto para los constructores de carreteras incluso en el siglo XX).[43] La *Via Militaris*, por ejemplo, a partir de Belgrado, casi con toda seguridad, continuaba hacia el sur siguiendo la margen oriental del río Morava a lo largo de 120 millas romanas hasta Niš (la Naíso de los romanos, ciudad natal del emperador Constantino).[44] Coincidía aquí la frontera de tres reinos distintos —el Imperio bizantino y los reinos de Bulgaria y Serbia— y hay buenos motivos para pensar que desde mediados del siglo XI los bizantinos permitieron deliberadamente que el tramo comprendido entre el Danubio y Niš cayera en el abandono y fuera deteriorándose. Según el cronista Guillermo de Tiro, de hecho provocaron la despoblación de la región, con lo que este autor da a entender que no había lugareños que encontraran aliciente en mantener la ruta en buen estado. «De modo que», decía Guillermo, «como la región está cubierta en general de bosques y maleza, [los

griegos] no dan ocasión a penetrar en ella a quienes lo pretendan, y confían más en la dificultad de los caminos y en las armas proporcionadas por los matorrales espinosos que en su propia fuerza y en su capacidad de resistir».[45] Este «Bosque Búlgaro» de altísimos robles, que se extendía por la zona que hoy en día forma parte de Serbia, constituía una estratégica defensa natural.[46]

Yo no me veo obligada directamente a pelearme con el Bosque Búlgaro. Tengo que enfrentarme al hecho de que, debido a una combinación de restricciones impuestas por el covid y de trabajos de reparación de la vía férrea, todos los trenes internacionales con destino a Belgrado y con salida de Belgrado siguen suspendidos; en efecto, las autoridades ferroviarias realizan una labor casi tan impresionante para impedir que se atraviese su país como la que llevaron a cabo en su tiempo los bizantinos del siglo XI. Mi intento de ir de Viena a Belgrado y a Niš se ve frustrado y tengo que dar un rodeo. Sin embargo, encuentro un tren nocturno alternativo. En Viena, el supervisor tacha mi nombre de su lista de pasajeros. Finalmente localizo el coche cama que me corresponde y me tumbo en la litera inferior provista de sábanas blancas. En un armarito de formica hay un lavabo que contiene jabón, una toalla y unos paquetitos de crema para el calzado. El reflejo de un semáforo rojo en el agua cuando mi tren cruza el Danubio en Budapest señala que cambiamos de dirección, que nos apartamos de la *Via Militaris* y continuamos hacia Bucarest, donde cojo un tren diurno que me lleva a Sofía y enlazo con el tramo sudoriental de la citada ruta. Resulta un poco frustrante, pero el viaje habría podido ser mucho peor: si hubiera salido dos días antes, me habría pillado el caos sufrido por los ferrocarriles alemanes a consecuencia de un incidente informático, obra supuestamente de unos saboteadores rusos que habrían cortado los cables de transmisión. Al cabo de mil años, las normas de la guerra siguen siendo las mismas y consisten en atacar las redes de comunicaciones y de transporte del enemigo.

Aunque me he desviado de la antigua ruta, no cuesta ningún trabajo imaginar las colinas cubiertas de bosques a las que debieron enfrentarse los peregrinos y los cruzados. Este valle fluvial sin duda es vulnerable a los ataques desde lo alto; sobre todo en el tramo comprendido entre Brasov y Bucarest, por el que el tren va serpenteando en medio de los Cárpatos. Uno tras otro, se suceden los riscos flanqueados de árboles y sus estribaciones, en las que densas filas de pinos ocultan quién sabe qué. Tras ellos, las nubes cubren picos más altos todavía. Pasamos por la estación de una ciudad llamada Alba Iulia, indudablemente de origen romano, pienso, y sí, en otro tiempo fue un *castrum* romano, Ápulo. A pesar de su nombre, Rumanía no fue una provincia enteramente romana. Un sector de su territorio actual formaba parte de la Dacia romana, pero todavía se discute si la población local romanizada permaneció en la zona situada al norte del Danubio después de la retirada del Imperio o si se vio en buena medida obligada a trasladarse al sur del río.[47]

Una de las fuentes más ricas para estudiar los problemas a los que tuvieron que enfrentarse los cruzados en el Bosque Búlgaro es la obra anónima llamada *Historia de expeditione Friderici imperatoris* (*Historia de la expedición del emperador Federico*). (Federico Barbarroja fue el titular del Sacro Imperio Romano Germánico, aunque él se denominaba a sí mismo «emperador romano y siempre augusto»; desde el siglo X, este era el título que los papas concedían a los reyes de Alemania).[48] Originario posiblemente de Passau, el compilador de esta *Historia* combinó varias fuentes distintas para crear un vívido relato de la Tercera Cruzada.[49] Estaba previsto un plan de cooperación con el emperador bizantino, cuyos representantes habían prometido a los cruzados que les darían «escolta fiel por un camino bueno, proporcionándoles el acomodo del mejor comercio posible, y un transporte como es debido por mar».[50] El hecho de que lo primero que se cita sea el camino quizá constituya un indicio de su importancia. Pero, como se encarga

de explicar la *Historia*, «los labios [de los griegos] contenían el veneno de los áspides» y no se cumplió nada de lo prometido.[51] Por el contrario, el duque de Branchevo (presumiblemente Branjevo, en la actual Bosnia) «nos desvió del camino público de Bulgaria o, como ellos lo llaman, la ruta trillada, y nos llevó a otros lugares; y además el sitio al que nos condujo era pedregoso y no llano», lo que hacía que los cruzados fueran vulnerables a los ataques.[52] Unos peregrinos húngaros, que también habían tomado la cruz, estaban familiarizados con la región, formaron una vanguardia encargada de explorar la zona en busca de una ruta mejor y lo consiguieron hasta cierto punto. Pero, en «aquel larguísimo Bosque de Bulgaria», los cruzados fueron objeto de varias emboscadas. Los más rezagados y quienes prestaban servicio como forrajeadores fueron blanco de los dardos envenenados de los atacantes, de modo que los hombres «morían asesinados en pleno día».[53] (Evidentemente el cronista no veía en semejante actitud un acto razonable de resistencia a la irrupción de un ejército extranjero). El hambre constituía otra amenaza, especialmente para los peregrinos más pobres, que no podían transportar consigo una cantidad adicional de víveres. Cuando los cruzados conseguían atrapar a sus atacantes, los ahorcaban, en algunos casos de forma ignominiosa, «colgándolos de los pies, como se hace con los lobos».[54] No es de extrañar que, en semejantes circunstancias, los bizantinos retiraran mercados que habían prometido poner, lo que, a su vez, incrementaba la necesidad de pertrechos de los cruzados, además de su vulnerabilidad. El emperador de Bizancio ordenó incluso «talar árboles para bloquear con sus troncos las estrecheces de los caminos y cubrirlas con una cantidad enorme de piedras». Mandó asimismo que en los puertos de montaña «se reforzaran con nuevas torres y bastiones algunas fortificaciones antiguas, arruinadas debido al paso del tiempo», que servían de protección para toda Bulgaria.[55] Sus hombres aprovecharon la zona montañosa para atacar desde la parte superior de las laderas, aunque los cruzados respondieron a sus agresiones. Tal vez no sea de extrañar que, al concluir la «laboriosa travesía de Bulgaria», Federico describiera la llanura de Circuviz, donde se

encontraba la ciudad de Tracia (la actual Plóvdiv), como un lugar en el que «abundan los viñedos y toda clase de cosas buenas».[56]

Como yo no soy un ejército invasor de su país, la reacción de la población local, cuando se encuentra conmigo, es bastante más positiva. En Bucarest, el director del hotel sale a recibirme y está encantado con mi acento británico. Según me cuenta, pasó algún tiempo en Londres y su profesor de inglés le recomendó ver la serie *Fawlty Towers* para practicar. No creo que fuera un buen consejo para un futuro director de hotel, pero la verdad es que el establecimiento está muy bien gestionado. Me dice que tengo acento de la BBC, cosa que es verdad, teniendo en cuenta que de vez en cuando he trabajado realmente para esa cadena. A la mañana siguiente, doy una vuelta por la estación decidida a comprarme algo para picar durante el viaje y tomo el tren con destino a Ruse y desde allí hasta Sofía. Aunque tengo una reserva, el revisor ha decidido suprimir las reservas para poder quedarse con media docena de plazas para «su despacho». A mí no me importa, pero algunos pasajeros no están nada convencidos. De pronto aparece una pareja de tíos que se le unen. Evidentemente hay un sistema para comprar un asiento reservado aquí en el tren. Vamos con retraso, y varios turistas nerviosos preguntan por su conexión con el tren de Sofía, pero el revisor hace un gesto con la mano y responde: «No hay problema», ante la mirada incrédula de sus interlocutores. Cuando llegamos a la estación en la que debemos hacer transbordo, Ruse, después de cruzar el larguísimo puente sobre el Danubio, hay un control de pasaportes y la eficiente señorita encargada del mismo, cuando le plantean esa misma pregunta, dice con toda firmeza en inglés: «Pueden ustedes esperarme ahí, el tren con destino a Sofía no sale hasta que yo lo diga». A continuación, pasan lista y van llamándonos por nuestro nombre y nuestra nacionalidad para recoger el pasaporte: Francia, Alemania, Estados Unidos, Argentina. En un alarde de creatividad, la señora guardia de fronteras búlgara ha puesto en el mío el sello a un lado. El tren sale con unos buenos

cuarenta minutos de retraso y gira hacia el oeste en dirección a Sofía. Los carteles de la estación están en búlgaro (que usa un alfabeto cirílico que unas clases nocturnas de ruso que di hace ya mucho tiempo y unas cuantas visitas a Grecia me ayudan a leer) y en francés —DAMES y SALLE D'ATTENTE—, legado (por lo que puedo decir después de la consiguiente búsqueda en internet) de la época en la que estaba de moda volver la vista hacia Occidente cuando Bulgaria obtuvo la independencia del Imperio otomano, proceso que dio comienzo con la concesión de la autonomía en 1878 y que quedó formalizado treinta años después. Inglés de la BBC y francés a la moda: los modernos sustitutos de la lengua común antigua, el latín.

El tren va traqueteando hasta que se detiene, inclinándose más de lo que a mí me gustaría. Levanto la vista de mi libro. Estamos en un puerto de montaña, a unos ochenta kilómetros al norte de Sofía. Los pasajeros se entretienen asomándose por las ventanillas e intentando ver qué es lo que pasa. Se oye a gente que habla angustiada, pero los estudiantes alemanes que van en mi compartimento hablan suficiente rumano para traducirme lo que están diciendo. Hemos chocado con una vaca. La gente del país no se muestra asustada y tras un ulterior examen continuamos trayecto hasta la próxima estación. No sé cómo ha quedado la vaca y decido que tampoco quiero saberlo. No ha habido ninguna avería que nos impida llegar a Sofía. En adelante, a lo largo de mi viaje, cada vez que diviso una manada de vacas, compruebo la robustez de las barreras de las vías.

Paso unos días en Sofía y, cuando salimos de la ciudad, el tren penetra en un valle bastante amplio. En una obra del siglo XII, Odón de Deuil, que acompañó en la Segunda Cruzada a Luis VII, rey de Francia, hablaba de esta parte de Bulgaria diciendo que es «una llanura anchurosa, rica y alegre». Calculaba que se tardaba cuatro días en ir de Niš a Sofía, más o menos lo mismo en viajar de Sofía a Plóvdiv y de Plóvdiv a Edirne, y luego otros cinco días en llegar a Constantinopla.[57] Eso suponía una media de cuarenta y tres kilómetros diarios, lo que significa que era un trayecto relativamente fácil. A pesar de las quejas de los cruzados, en la sección de historia local del museo de Sofía casi no hay constancia de su presencia: tal

vez no merezca la pena ni mencionar a un puñado de extranjeros que aparecen por la zona unas cuantas semanas y luego se van igual que han venido.

Es este, en gran medida, un territorio llano. No debió de suponer un trayecto difícil. En la actualidad, toda la zona está ocupada por tierras de cultivo. Hay pocas subidas y bajadas, y definitivamente los riesgos que comporta en la guía de dificultades del trayecto para los senderistas son «moderados». Sospecho que el principal problema es que el terreno es pantanoso. No me gustaría nada tener que atravesar estos campos después de un chaparrón fuerte. Una calzada levantada sobre el nivel del suelo y bien drenada debería bastar para solucionar el problema, pero en aquel periodo de despoblación el mantenimiento de los caminos no estaba garantizado. A una hora de distancia de Plóvdiv, nos topamos de nuevo con una zona de colinas; el tren va serpenteando por las laderas cubiertas de bosques y cruzando puentes que podrían sufrir fácilmente graves daños. Se trata de uno de esos tramos en los que la carretera y la vía férrea tienen que discurrir pegadas la una a la otra. Después de la facilidad de la llanura de Sofía, esta zona debió de provocar más de un suspiro.

En la actualidad, como en tiempos pretéritos, hay medios de transporte locales. Un ferrocarril de vía estrecha conduce al sur hasta el macizo montañoso de los Ródope y permite unir Septemvri, en la línea principal, con Dobrinishte. Una vez pasado el cruce, vuelve a abrirse la planicie, amplia y llana, siguiendo el curso del río Maritsa, que discurre cerca de la línea de la antigua carretera entre Plóvdiv y Edirne; las montañas quedan bastante lejos y, una vez más, el principal peligro es el barro, no los ataques desde lo alto. Puedo entender por qué los viajeros que iban a pie, en carro o a lomos de alguna caballería se sentían aliviados al llegar aquí. Pero el alivio quizá no fuera tan grande para los lugareños, que durante siglos se habían visto acorralados en la frontera entre el Imperio bizantino y el reino de los búlgaros. A medida que fuera aumentando la inseguridad, los asentamientos romanos situados al pie de las colinas de Plóvdiv serían abandonados y la población se retiraría a la ciudad amurallada situada en lo alto. Sus fortificaciones pueden

verse todavía en parte al pie de las casas con estructura de madera del siglo XIX y junto a la única puerta de la Edad Media que se conserva, Hisar Kapia. También llegaron a tener importancia otras fortalezas de la zona. La de Asen, originalmente tracia, se encuentra situada al sur de Plóvdiv, en lo alto del barranco del río Asenitsa, afluente del Maritsa. Reconstruida en tiempos de Justiniano, fue capturada en 1204 por los cruzados al mando de Raniero de Trit, que resistió en ella trece meses (según una página web para turistas, o, en palabras de un cronista, «mucho tiempo») asediado por las tropas del zar Kaloyan. En la actualidad, los viajeros pueden caminar todavía por la calzada romana situada en las inmediaciones. [58]

Aunque los cruzados los encontraran peligrosos, los caminos secundarios eran una parte esencial de la infraestructura de transporte. Unos años después de la Tercera Cruzada, en 1203, el arzobispo Basilio de Trnovo (Veliko Tárnovo, en el centronorte de la actual Bulgaria) viajó a Dirraquio para participar en un debate sobre las relaciones entre la Iglesia oriental —la suya— y la de Roma.[59] La experiencia no acabó muy bien: Basilio se reunió con un representante del pontífice, probablemente Gualterio de Brienne, conde de Lecce y príncipe de Tarento, pero luego fue detenido por las autoridades bizantinas y retenido durante ocho días antes de ser liberado.[60] Sin embargo, una reconstrucción de la ruta que probablemente siguiera Basilio, según lo que propone un estudioso del siglo XX, James Ross Sweeney, ilustra la continuidad de las calzadas de la región a lo largo de muchos siglos y también la importancia de los caminos secundarios. No había ningún camino principal que uniera Trnovo y Dirraquio, pero la primera de estas localidades estaba cerca de la antigua ciudad de Nicópolis del Istro, desde donde había una calzada romana que conducía al oeste hasta Lovech. Esta vía enlazaba con el puerto de Etropole, que conducía hacia el sur hasta Sofía cruzando los Balcanes. En Sofía, Basilio se habría encontrado con la ruta de la *Via Militaris*, pero, en vez de

tomar este camino, se habría dirigido hacia el sudoeste pasando por Kyustendil y luego hacia el sur hasta Bitola (actualmente en Macedonia del Norte), donde encontraría la intersección con la Vía Egnacia.[61] Habría tardado treinta días en recorrer una ruta de más de setecientos cincuenta kilómetros, pero para volver debió de emplear solo quince. En otras palabras, habría hecho unos veinticinco kilómetros diarios a la ida, pero más de cincuenta kilómetros a la vuelta. Tal vez fuera esa la consecuencia de llevar un séquito más grande durante la primera parte del viaje, haciendo paradas más largas,[62] pero aun así nos da una idea de la enorme variedad de la duración de los viajes y, además, nos indica que por aquel entonces la velocidad que podía alcanzarse por esas rutas no era muy distinta de la habitual en tiempos de los antiguos romanos.

Yo hago el trayecto desde Plóvdiv a Estambul por una ruta que sigue más o menos la antigua *Via Militaris*. Encuentro un tren, pero solo nocturno, y lo que yo quiero es contemplar el panorama, así que me resigno a pasarme siete horas en un autocar. El conductor se encarga de meter mi equipaje en el maletero. Luce una chaqueta a cuadros azules y blancos y una corbata de la empresa (cuadros azules y bordados rojos), y su bigote canoso recortado me recuerda al presentador de un concurso televisivo de los años ochenta. No hay nadie capaz de hacer cuadrar el número de pasajeros, así que es preciso revisar uno a uno todos los billetes antes de que podamos partir y atravesar la anchurosa llanura de Plóvdiv.

Estamos a mediados de octubre y algunos campos están recién arados, cubiertos de rastrojos que brillan bajo la luz del sol, mientras que otros parece que hayan sido dejados en barbecho. Cruzamos el río Maritsa: leo en internet que el puente más antiguo sobre él data de tiempos de los romanos, una expresión más del poder imperial. En Haskovo hacemos una parada y el conductor reparte unos pastelitos aromatizados con vainilla. Ahora puede verse el sol por detrás de las nubes de un gris pálido y el terreno es más escarpado. Poco antes de llegar a la frontera turca hacemos una parada más

larga en el supermercado Mustafa-nın Yeri y, por la cantidad de bebidas alcohólicas metidas en bolsas de plástico negro que trae la gente al autobús, deduzco que Bulgaria debe de tener unos gravámenes claramente favorables. De hecho, tiene el nivel de impuestos sobre los licores más bajo de todos los países de la UE, mientras que, en Turquía, el Partido de la Justicia y el Desarrollo (AKP) ha venido aumentando cada vez más los impuestos sobre las bebidas alcohólicas desde que accedió al poder en 2002, y la subida más reciente de las tasas y por consiguiente de los precios asciende ya al treinta por ciento. Mustafa-nın Yeri es, dicho sea de paso, la primera tienda de licores que he visto con una sala reservada para la oración.

El terreno que queda detrás no está precisamente vacío: a lo lejos diviso una furgoneta, un tractor y una edificación con el tejado de chapa ondulada, pero todo está tranquilo y silencioso. Una señal de tráfico indica la desviación en dirección a Grecia: en este punto, el río Maritsa se convierte en la frontera y otro letrero indica que por allí cerca encontraremos el «Ancient Road *Via Diagonalis*». En inglés. Evidentemente, se considera que el legado romano tiene un atractivo internacional. En efecto, no muy lejos de allí, se encuentra Castris Rubris, una fortaleza y estación de paso romana ya señalada en la *Tabula Peutingeriana*. Una empresa vinícola local ha adoptado el nombre Castra Rubra, y produce una variedad de tinto llamada Via Diagonalis (merlot y cabernet sauvignon, junto con un cruce típicamente búlgaro de syrah y nebbiolo llamado rubin, y un tipo de uva local, mavrud). La frontera con Turquía está marcada por unas enormes banderas de Bulgaria y de la Unión Europea. Nos sentamos y esperamos. Pasa una pareja de ciclistas con la bandera de Noruega en el remolque. La espera se hace muy aburrida. ¿Llegaron los romanos a Noruega? No, parece que no, pero mantuvieron relaciones comerciales con la zona. Bajamos del autocar y desfilamos lentamente por los controles; sellan los pasaportes y algunos pasajeros se fuman precipitadamente un cigarrillo antes de tener que volver a montar en el autocar. Justo al otro lado de la frontera hay una mezquita con un par de minaretes, cuyo enyesado blanco se ha deslucido (¿el humo de los tubos de escape?). Nos

detenemos de nuevo para el control de los documentos de identidad de los pasajeros turcos efectuado por unos agentes llamados *jandarmes*, como los gendarmes franceses. Y luego seguimos adelante.

Durante un rato, el terreno es completamente llano, se trata en su mayoría de tierras de labor, con algunos matorrales y pocas lomas. Hacemos otra parada para fumar un cigarrillo e ir al cuarto de aseo. La contraseña del wifi de la estación de servicio es 14531453, en alusión al año en el que los otomanos conquistaron Constantinopla, una fecha tan buena en el recuerdo de los turcos que el técnico en informática la utilizó por partida doble. Por fin vemos el mar: el mar de Mármara, que separa el Mediterráneo del mar Negro. Cuando finalmente llegamos a Estambul son ya las cinco y media, ha oscurecido y está lloviendo. En otro tiempo, los viajeros provenientes de la *Via Militaris* llegaban a lo grande, a lo imperial, hasta la Puerta Dorada. De hecho, este último tramo de la antigua calzada probablemente fuera mantenido en buen estado precisamente para utilizarlo en las entradas triunfales.[63] Bajo en la estación central de autobuses de Estambul con menos sensación de poder y de autoridad y la certeza de que el ayuntamiento de la ciudad debería ocuparse un poco más de los embotellamientos. Me dirijo rápidamente al metro; primero cojo la escalera equivocada, arrastrando durante varios tramos de escaleras mi maleta hasta que alguien me avisa de mi error. La ciudad es invisible durante un buen rato mientras cruzo por el subsuelo hasta Pera, el barrio en el que históricamente estaban obligados a residir los comerciantes europeos. Una mezquita profusamente iluminada rompe la oscuridad cuando el tren emerge a la superficie brevemente en un puente que cruza el Cuerno de Oro.

Las antiguas calzadas conducían desde Bizancio en dirección al sur hasta Galacia y Antakya (cerca del emplazamiento de la antigua Antioquía), y luego continuaban bordeando la costa del Mediterráneo. Estas rutas comportaban sus propios retos. El camino

que siguieron los cruzados franceses desde Lopadion (la actual Uluabat) hasta Edremit (ciudades ambas pertenecientes en la actualidad a Turquía), siguiendo la costa meridional del mar de Mármara, con el fin de alcanzar el Mediterráneo, estaba por entonces en tal estado de abandono que resultaba fácil perderse en él. Aun así, era mejor para conseguir víveres que la ruta alternativa, más fácil de recorrer, a través de los montes. En tales circunstancias, resultaban imprescindibles los guías y los exploradores.[64] El autor anónimo de las *Gesta Francorum* contaba cómo el duque Godofredo «envió por delante a tres mil hombres provistos de hachas y espadas, que abrieron y ensancharon una vía que estuviera disponible para nuestros peregrinos hasta la ciudad de Nicea». Marcó esta ruta con «cruces de hierro y de madera»,[65] tal vez el equivalente cristiano de las piedras miliares romanas que en otro tiempo habían afirmado el poder político del Imperio, un sistema que, queriendo o sin querer, evocaba la imagen de las antiguas crucifixiones al lado del camino.

En la propia Tierra Santa, los cruzados utilizaron también una red viaria desarrollada a partir de las primitivas calzadas romanas. No era necesariamente la opción más segura. Para los cuarenta y cinco kilómetros que separaban Tiro de Acre, la ruta de la costa ocupaba una estrecha franja de tierra entre la montaña y el mar, y en un punto determinado era preciso subir una pendiente por sendas muy empinadas. Los peregrinos eran por tanto muy vulnerables a los ataques.[66] (La geografía proporciona un contexto adicional al cierre de la ruta Tiro-Acre en la actualidad). Las fuentes guardan silencio en torno a los detalles del acceso de los integrantes de la Primera Cruzada a Jerusalén desde Ramla (ciudad situada al sudoeste de la actual Tel Aviv) en 1099. Los ejércitos podían elegir entre tres opciones, aunque lo más probable, según parece, es que tomaran una ruta por el sur desde Emaús, que era la más utilizada; había sido construida a comienzos del periodo árabe, en paralelo a otra anterior de época romano-bizantina. Había otros accesos alternativos, pero los testimonios sobre el resto del viaje dicen que en la mayoría de los casos los cruzados escogían seguir las rutas más importantes y no aventurarse a tomar sendas no señaladas o

peor señaladas en las que, como ocurría en la costa meridional del mar de Mármara, corrían el riesgo de perderse.[67] Hay pruebas de que los francos utilizaron una posibilidad situada más al norte: una calzada romana que pasaba por Bayt Ghur y el Monte del Gozo o Monte Gaudio (*Mons Gaudii*); del mismo modo que había en Roma un *Mons Gaudii*, desde el cual los peregrinos podían contemplar llenos de alegría la ciudad, había otro en Jerusalén e incluso también en Santiago de Compostela. Sin embargo, parece harto improbable que fuera esta la ruta seguida durante la Primera Cruzada.[68]

Tras la toma de la ciudad por los cruzados, se modificó sustancialmente la red viaria, a raíz del esperado incremento del tráfico.[69] Las órdenes militares, incluida la de los caballeros templarios y la de los caballeros hospitalarios, fortificaron los caminos dentro y fuera de Jerusalén. El control de un camino podía resultar muy lucrativo. Aunque en teoría no se exigía a los peregrinos pagar derechos de tránsito ni aquí ni en la Europa occidental, los que podían permitirse el lujo de emprender el viaje podían también disfrutar de importantes servicios por el camino y hacer donaciones a los que los alojaban.[70] Los relatos de viajes de esta época confirman que al menos algunas vías gozaban de un mantenimiento relativamente bueno. Juan Focás, que peregrinó a Tierra Santa en 1185, comentaba que:

> Desde Samaria hasta la Ciudad Santa se calcula que hay ochenta y cuatro estadios; el camino está todo él pavimentado con losas de piedra, aunque la región es en su totalidad seca y carece de agua; aun así, abundan en ella los viñedos y los árboles.[71]

En otros lugares, sin embargo, los caminos eran menos cómodos. Focás viajó también al monasterio de Cozibá, situado a pocos kilómetros al este de Jerusalén y al noroeste del mar Muerto:

> Desde allí sale un camino largo, estrecho y muy dificultoso, que conduce por detrás del desierto, antes de llegar al cual pueden verse en medio de él dos montes, entre los cuales pasa el camino hacia Jericó: este camino no tiene pavimento de piedra, pero, a pesar de todo, su trayecto puede reconstruirse

> vagamente; aunque en la actualidad todo el territorio vecino goza de abundancia de manantiales de agua para uso de los monasterios que se han fundado en el desierto, pues la tierra, tras ser dividida y repartida entre estos santos monasterios, se ha llenado de árboles y de viñas, de modo que los monjes han construido torres en los campos y se recogen de ellos abundantes cosechas.[72]

Llama la atención que Focás no habla de las cisternas y los pozos que existían al menos en algunas rutas del desierto durante la Antigüedad. Tampoco lo hace Marino Sanudo en sus comentarios del siglo XIV sobre los caminos que se dirigían hacia el sur desde Jerusalén hasta El Cairo: «[es un] buen camino, provisto de agua y lleno de hierba […] el camino discurre sobre la arena […] el camino sobre la arena […] mucha arena, gran cantidad de tierra cubierta de hierba, [con] agua buena y un mercado».[73] Evidentemente seguía pudiéndose transitar por los caminos, aunque quizá no con la comodidad de la que habían gozado los viajeros antiguos.

Al norte, en las zonas que quedaban del Imperio bizantino, seguía habiendo cierta gestión de los caminos a la romana. Un relato de 1299 describe las míseras condiciones en las que se viajaba en invierno por el camino entre Skopje y Constantinopla, pero también da testimonio de que cabía esperar que los habitantes de la zona situada cerca de la calzada proporcionaran alojamiento a los que emprendían un viaje oficial a cambio de ciertas exenciones en el pago de impuestos y de la obligación de prestar determinados servicios.[74] Por otra parte, entre comienzos de la dominación latina en 1204 y la conquista otomana en 1453, parece que la Vía Egnacia dejó de funcionar como ruta para los viajes de larga distancia.[75] En la práctica, lo que importaba a la mayor parte de la población de la zona no eran las vías principales, sino los caminos secundarios que facilitaban su traslado a los mercados y, cuando era necesario, a los centros administrativos.[76] Aun así, casi mil años después del traslado de la capital del Imperio a Oriente, aunque su

pavimentación estuviera ya en muy mal estado, las calzadas romanas habían demostrado de sobra su capacidad de aguante.

TERCERA PARTE

Pruebas de la grandeza de Roma, 450-1800

CAPÍTULO 7

EL RENACIMIENTO DE LOS CAMINOS

Los papas no se dieron mucha prisa en zanjar sus diferencias después del cisma de Aviñón —en un momento dado llegó a haber tres individuos que reclamaban la dignidad pontificia—, pero a mediados del siglo XV volvieron a instalarse en Roma. La posición de Italia en el corazón mismo de las rutas comerciales del Mediterráneo hizo de ella una de las zonas más ricas de Europa, y esa riqueza apuntaló el nuevo Renacimiento italiano. Con el Renacimiento llegó un movimiento consciente que pretendía redescubrir y promover las antigüedades romanas: el antiguo legado pagano al lado de las iglesias cristianas. Como en otros ámbitos, también en el de los caminos se intentó recrear el pasado romano —al menos tal como lo imaginaban aquellos hombres del Renacimiento— y por primera vez empezamos a ver intentos de analizar y de proteger el legado de Roma.

Al frente de esa Roma restaurada hubo varios papas. El primero, Martín V, que reinó a partir de 1417, pertenecía a la familia de los Colonna, uno de los linajes nobiliarios más destacados de la Urbe. Fue sucedido por Eugenio IV, veneciano, entre 1431 y 1447, que debió de hacer frente a una sublevación de la ciudad y pasó la mayor parte de su pontificado en Florencia. Al sucesor de Eugenio, Nicolás V, le tocó estabilizar de nuevo la presencia de los papas en Roma, y en esa tarea tuvo bastante éxito. En 1452 presidió en San Pedro la coronación de Federico III como titular del Sacro Imperio Romano Germánico. Mientras tanto, dio comienzo el estudio más sistemático de los monumentos y de las edificaciones del mundo antiguo. Uno de los primeros en escribir esta historia fue Poggio Bracciolini, un erudito florentino conocido por haber dado con el

paradero de numerosos textos clásicos en las bibliotecas de monasterios y abadías de Europa occidental. Su obra titulada *De varietate fortunae* (*Sobre la inconstancia de la fortuna*), que circuló en forma manuscrita a partir de 1447, incluía una descripción de la tumba de Cecilia Metela en la Vía Apia, a la altura del segundo miliario, todavía intacto, y citaba a Plinio a propósito de las murallas de Roma y de las puertas que salían de la ciudad, intentando ponerlas en relación con las de su época.[1]

Fue este un periodo de restauración y renovación de las infraestructuras de Roma. Los individuos directamente responsables del mantenimiento de los caminos eran los *maestri di strade e degli edifici* («maestros de las calzadas y de los edificios»). Este cargo aparece registrado ya en 1227 y los que lo ejercían eran responsables de las decisiones de planificación urbanística, empezando por las estructuras antiguas de la ciudad. En 1425 Martín V decretó que los *maestri* fueran responsables directamente ante el papa y no ante los magistrados municipales, lo que da muestra de su interés por la suerte que pudieran correr los lugares históricos y las ruinas de la ciudad.[2] Los papas de esta época se interesaron asimismo por las Lagunas Pontinas, entre otras cosas porque las tierras de labor ganadas a los pantanos resultaban más provechosas que las ciénagas no cultivadas. Sus esfuerzos de saneamiento del terreno se ven reflejados en los nombres de dos ríos de la zona, el Martino, en honor de Martín V, y el Sisto, en memoria de un papa posterior del siglo XVI, Sixto V.[3] De hecho, el río Martino puede verse en un dibujo de 1515 de Leonardo da Vinci, uno de los panoramas a vista de pájaro que el artista había iniciado diez años antes. Leonardo se hizo famoso por su interés por el agua y el abastecimiento hídrico, y anteriormente había participado en un proyecto militar frustrado consistente en desviar el río Arno. Su mapa muestra la serie de ríos que provenían de los montes Auruncos y discurrían en medio de las marismas boscosas. Claramente marcada en él aparece la Vía Apia que atraviesa la zona.[4]

A lo largo del siglo XV, los encargados de la planificación urbana se dedicaron a desarrollar de nuevo la red viaria de los romanos, unas

veces siguiendo su estructura histórica (como en el caso de los tres caminos que se cruzaban en Ponte Sant'Angelo: la *Via del Pellegrino*, la *Via Papalis* y la *Via Recta*) y otras despejando la zona para la construcción de nuevas calles (como la *Via Alessandrina*, que conducía a San Pedro).[5] Nicolás V exigió que cualquier excavación contara con la aprobación del camarlengo pontifico, uno de los funcionarios de mayor rango del Vaticano.[6] A finales de siglo, en tiempos del papa Alejandro VI (Rodrigo de Borja o Borgia, que reinó de 1494 a 1503), los conservadores de la ciudad (las autoridades municipales de Roma) eran oficialmente responsables de «investigar e infligir el castigo más severo a los que destruyan cosas antiguas».[7] Isabel de Este, marquesa de Mantua y famosa coleccionista, comentaba que, por respeto a los conservadores, era «necesario utilizar el arte para sacarlo [*sc*. las antigüedades] de Roma».[8] Resulta difícil determinar si la frase en cuestión hacía alusión a favores diplomáticos o a algún acto más marrullero, dada la borrosa línea que separaba en aquella época las gratificaciones legítimas y los actos más dudosos de soborno. La actitud más conservadora hacia la exhibición de esculturas paganas que siguió al Concilio de Trento (1545-1563) dio lugar a la venta de algunas de las colecciones que poseían destacados miembros de la Iglesia, incluidas las familias gobernantes de Florencia, Ferrara y Mantua.[9] Con todo, Roma y sus restos antiguos siguieron siendo una parada importante —quizá la más importante— en los itinerarios de los viajeros.

En Campo de' Fiori, el histórico mercado de flores en el que ahora se vende toda clase de productos y de recuerdos y que está rodeado de bares que son auténticas trampas para el turista, me encuentro con una sorprendente referencia a la mejora de los caminos llevada a cabo durante el Renacimiento. En una pared pintada en color terracota, entre dos ventanas maltrechas, hay una lápida que recuerda el compromiso de Alejandro VI con la regeneración urbana. «Tras la restauración de la Mole Adriana [Castel Sant'Angelo], Alejandro VI, Sumo Pontífice, ordenó la ampliación de las calles estrechas de la ciudad». No es ese el rasgo por el que los Borgia suelen ser recordados, pero probablemente para el ciudadano medio

de Roma marcara una diferencia mayor que cualquiera de sus sangrientas intrigas. A corta distancia de allí se encuentra la *Via Giulia*, uno de los proyectos del rival y sucesor de Alejandro, Julio II, que, como los cónsules romanos, dio su nombre a una vía. Flanqueada por muros cubiertos de verdor y cruzada en un determinado punto por un arco, si la *Via Giulia* sirvió en otro tiempo como reflejo del poder papal, sus *sampietrini* evocan actualmente una imagen romántica de la historia de Roma.

Uno de los viajeros más conscientes de la interacción entre lo antiguo y lo moderno fue Eneas Silvio Piccolomini. Antes de ser elegido papa en 1458 con el nombre de Pío II, Piccolomini había viajado mucho en misiones diplomáticas por las tierras del antiguo Imperio romano; además, había sido secretario particular de varios cardenales, y al final de su vida escribió ampliamente acerca de los encuentros que llegó a tener con el pasado de Europa. Como papa, sin embargo, luchó también contra la nueva dinámica política que se había impuesto en Oriente, donde el Imperio otomano había ido expandiéndose gradualmente hasta controlar buena parte del territorio que rodeaba las tierras que aún estaban en poder del Imperio bizantino. Cinco años antes de la elección de Piccolomini al solio pontificio, las tropas de Mehmet II habían logrado conquistar su último bastión, Constantinopla, y durante los años por venir los otomanos extenderían su dominio por todo el Mediterráneo oriental y a lo largo de la costa del norte de África. Siguiendo la *Via Militaris* conquistaron Belgrado en 1520 y durante un breve periodo pusieron sitio a Viena en 1529. Aunque el comercio siguió pasando por Constantinopla, el método de transporte predominante entre esta ciudad e Italia sería el marítimo, encargándose la República de Venecia de proteger los convoyes de la marina mercante con destino a Oriente. Las rutas romanas seguirían siendo las mismas, pero, ahora que el islam era la religión principal de Constantinopla y que el Estado que había sucedido al Imperio romano había sido derrotado por los otomanos, la Vía Egnacia había dejado de ser la ruta entre

las dos capitales de un mismo imperio, y se había convertido en el camino entre dos potencias hostiles. Por otra parte, ahora había una sola ciudad que reclamara el legado del Imperio romano, y esa ciudad era la propia Roma.

Fue en ese contexto en el que Pío II se convirtió en un importante pensador acerca del desarrollo de una identidad europea u occidental, establecida en oposición a los otomanos y a Oriente. En sus primeras obras, Pío II había utilizado a menudo el concepto de Imperio romano cuando había querido expresar un «sentido de comunidad más amplia», pero luego elaboró otra alternativa: el adjetivo «europeo».[10] Al subrayar en sus *Comentarios* el alcance del legado antiguo de Europa, estaba construyendo de paso una identidad superior para los que habitaban en la mitad occidental del antiguo Imperio. Con el paso de los siglos, a medida que esas ideas fueron siendo refinadas y que fueron surgiendo y cayendo los nuevos imperios de Europa, resultaría trascendental la cuestión de quién pertenecía a Occidente y quién no, y también la de quiénes eran los verdaderos herederos de Roma.

A diferencia de la mayoría de la literatura de viajes de la Edad Media, los comentarios de Pío II tratan principalmente de historia. La ciudad de Perugia, cerca de Asís, era «una de las doce ciudades de Etruria que recuerdan los antiguos príncipes de Etruria».[11] También hace su aparición el Coliseo, lo mismo que el Arco de Constantino.[12] Señalaba que el puente Nomentano, que cruzaba el río Aniene ligeramente al norte de Roma, fue «construido por Narsés»,[13] el general bizantino que tan importante papel desempeñó en la reconquista de Roma por Justiniano I y que, según la leyenda, era tío de santa Artelaide. El puente no guarda una relación segura con Narsés desde el punto de vista histórico, pero fue restaurado sin lugar a dudas por Nicolás V, el predecesor de Pío II; y posiblemente también antes por el papa Adriano I, del siglo VIII.[14] Otro de sus viajes fue el que realizó bajando por el Tíber hasta Ostia, en compañía de cuatro cardenales. Refiriéndose a esta ciudad, situada aproximadamente a una milla del mar, «se conservan vestigios de su primitiva nobleza», dice. «En una gran parte de su muralla, hecha de sillares cuadrados de enorme tamaño, como los

que vemos en las obras antiguas; yacen por tierra estatuas lamentablemente destrozadas, fruto en otro tiempo del ingenio de sus artífices, y numerosas columnas».[15]

En otra ocasión, en el curso de sus largos intentos por garantizar la paz con Alfonso I de Nápoles, Pío II aprovechó la ocasión para visitar algunos lugares clave situados más al sur, entre ellos «Bayas, Cumas, y las ruinas de ciudades antiguas, Salerno, Amalfi, y las venerables tumbas de los apóstoles Andrés y Mateo, en las cuales consta que los sagrados cadáveres exudan un noble maná».[16] Mezcla aquí referencias a reliquias cristianas y a lugares paganos con un estilo característico del Renacimiento italiano. Como los de sus predecesores antiguos, los viajes de Pío II son medidos por los indicadores físicos situados a la vera de los caminos, los miliarios, testimonio de su ininterrumpida utilización. Cuando tomó la Vía Tiburtina para ir a Tívoli, se reunió con el populacho a la altura del «segundo miliario».[17] En la Vía Apia, señalaba que aún era visible la pavimentación y que la naturaleza, «que es superior a cualquier arte», había aumentado la hermosura del camino con la sombra aportada por los frondosos avellanos. Además, quedaban allí, «a mano izquierda, algunas ruinas antiguas en el monte, al pie del cual pueden verse los restos de viejos edificios, en el lugar que llaman Bovilas, y que, según dicen, fue donde Milón mató a Clodio».[18] Era este el tema de uno de los discursos de Cicerón, que por supuesto conocía perfectamente el papa, como buen humanista del Renacimiento familiarizado con la literatura clásica. Estamos ante una relación con las obras de la Antigüedad mucho más concreta que la que podemos ver en épocas anteriores. Durante el viaje de regreso a Roma por la Vía Apia, Pío II —que, tras ser elegido papa, hablaría siempre en sus escritos de sí mismo en tercera persona, siguiendo el ejemplo de Julio César— recuerda que intervino para proteger la antigua calzada y el muro que la sostenía:

> Había allí un hombre excavando el terreno y de paso destruyendo la calzada, pues se dedicaba a convertir las grandes losas en piedras más pequeñas para construirse una casa cerca de Genzano [Nemi]. El papa lo increpó bruscamente

y ordenó al príncipe Colonna, señor de Genzano, que en adelante no dejara tocar la vía pública, cuyo cuidado era responsabilidad del pontífice.[19]

Pío II no mantuvo una actitud totalmente coherente hacia el legado de Roma e integró mármoles procedentes de diversos lugares antiguos en sus propios proyectos de construcción, incluida la basílica de San Pedro (no la que conocemos hoy en día por su cúpula, sino su antecesora). El mármol del Coliseo fue utilizado para restaurar las gradas de la entrada y algunas columnas del Pórtico de Octavia fueron integradas en la Logia de las Bendiciones que Pío II encargó para coronar la fachada. Otros fragmentos de mármol se reflotaron en el delta del Tíber. «Dondequiera que excaves», decía Pío II, «encontrarás mármoles, estatuas y columnas enormes».[20] Posteriormente, sin embargo, prohibió la destrucción, el cambio de ubicación o la reutilización de ruinas antiguas tanto en Roma como en las zonas rurales de los alrededores, aunque se reservó el derecho de conceder dispensas a tal efecto.[21]

Los viajes de Pío II no se limitaron a la península italiana, ni a los escenarios del pasado pagano: las peregrinaciones siguieron siendo una constante. Antes de ser elegido papa, el joven Eneas Silvio Piccolomini había viajado a Escocia en misión diplomática, aunque, cuando el rey de Inglaterra se negó a concederle un salvoconducto, se vio obligado a continuar el camino en barco desde Sluis (La Esclusa), en los Países Bajos, cerca de Brujas. «Violentas tempestades» empujaron el barco hacia las costas de Noruega, pero al cabo de doce días lograron finalmente desembarcar en Escocia. Piccolomini peregrinó descalzo al santuario de Santa María de Whitekirk, a unos cuarenta kilómetros al este de Edimburgo.[22] El nombre de Whitekirk («iglesia blanca») deriva del hecho de que la antigua iglesia de Santa María estaba totalmente encalada. El edificio del santuario, sin embargo, no se conserva. Fue incendiado por las sufragistas en 1914 y la posterior reconstrucción se caracteriza por su fachada de arenisca roja. Una lápida puesta en el exterior de la iglesia me informa de que en 1413 viajaron hasta allí más de quince mil peregrinos. Podemos comprobar que la piedra de la hospedería que los albergó en el pasado fue reutilizada al menos

en una casa de la localidad. El pozo santo que los peregrinos abrigaban la esperanza de que curara sus males acabó secándose con el tiempo, y en cualquier caso las peregrinaciones disminuyeron un siglo después a raíz de la Reforma.

Los peligros del viaje no habían desaparecido todavía. En pleno siglo xv, tras sus denodados esfuerzos por convencer al rey Jacobo de declarar la guerra a Inglaterra, Piccolomini emprendió el regreso, decidiendo viajar por tierra en vez de arriesgarse de nuevo a hacerlo en barco. Al carecer de salvoconducto, viajó disfrazado desde Berwick-upon-Tweed, según el vívido relato que él mismo nos ha dejado y en el que cuenta, entre otras cosas, que conoció a unos campesinos que «no habían visto nunca ni el vino ni el pan blanco», o que dos mujeres jóvenes quisieron «acostarse con él, como era la costumbre del país», una noche en que se vio obligado a alojarse en una cuadra.[23] Cuando estuve en Berwick, yo no recibí ningún tipo de propuestas tan excitantes, pero recuerdo que disfruté de una cena magnífica a base de pescado y patatas fritas y de un agradable paseo por las murallas (isabelinas en este caso, no romanas) de la localidad. Pío II aseguraba a sus lectores que rechazó la oferta y que el premio a su continencia fue el alboroto que se produjo fuera de la casa en plena noche, obra no ya de bandidos escoceses, sino de sus amigos.

Continuando hacia el sur, Piccolomini llegó a Newcastle, «obra, según dicen, de César» (los especialistas modernos atribuyen la fundación de la colonia a Adriano). En Durham visitó la tumba de Beda el Venerable.[24] Los restos de Beda siguen conservándose en la catedral de Durham, aunque la capilla que vio Piccolomini debió de ser destruida durante la Reforma. En la actualidad el norte de Inglaterra ofrece al visitante una cantidad mayor de restos romanos que en tiempos de Piccolomini. Yo misma podría desviarme de mi ruta y visitar, por ejemplo, la ciudad romana de Corbridge, situada en el cruce de dos antiguas calzadas, la Stanegate y la Dere Street. En el museo de la localidad puedo contemplar diversos hallazgos arqueológicos, entre ellos la inscripción fúnebre de Barates, un portaestandarte originario de Palmira, y los restos de diversos artilugios militares, como los abrojos, las piezas de hierro acabadas

en punta que se diseminaban por el terreno para detener el avance de la caballería. Una costosa bandeja de plata procedente de Éfeso (en realidad se trata de una copia: la original se encuentra actualmente en el Museo Británico) nos da una idea de otros estilos de vida más elegantes. Por otra parte, Piccolomini pudo ver el pasado de Gran Bretaña a través de sus ciudades y sus catedrales. Solo a partir de la década de 1530, cuando Enrique VIII encargó el primer inventario de antigüedades del país, empezaría a ser catalogada de forma más sistemática la historia romana de la isla.

York era una «ciudad grande y populosa», observaba Piccolomini, «en la que hay un templo digno de ser recordado en todo el mundo por su arquitectura y su tamaño, y una capilla deslumbrante, cuyas paredes de cristales se mantienen unidas por columnas delgadísimas».[25] Esta Capilla de Nuestra Señora (Lady Chapel), situada en el extremo este de la catedral, era relativamente nueva. Concluidas en 1408, sus espectaculares vidrieras, las más grandes de la Europa medieval, todavía se conservan. Como tantos centros religiosos, York también había sido una ciudad romana, Ebóraco, y era capital de provincia. La unión del pasado romano de York y de su herencia cristiana está personificada en la figura de Constantino el Grande, que casualmente se encontraba allí cuando fue proclamado emperador en el año 306. Su persona es recordada con una estatua erigida en el exterior de la catedral. «Su reconocimiento de las libertades civiles de sus súbditos cristianos y su conversión a esa misma fe establecieron los cimientos religiosos de la cristiandad occidental», dice una lápida colocada en las rejas que rodean la efigie. A este conglomerado de monumentos habría que añadir una columna romana descubierta durante las excavaciones llevadas a cabo en la catedral en la década de 1960, mientras que una de las principales calles de la moderna York, Stonegate, debe su nombre, según un letrero fijado en la pared, «al hecho de que era una calzada romana con pavimento de piedra», la Vía Pretoria de la antigua fortaleza romana.

Entre renglón y renglón del relato de Pío II, encontramos también anécdotas ocasionales acerca de las personas a las que conoció o que estuvieron a su servicio durante sus viajes. Durante una travesía

en pleno invierno iniciada en Ferrara, alguien —presumiblemente no desde luego el futuro papa— tuvo que romper el hielo de las aguas del río Reno que se habían congelado; a él lo llevaron en una silla de manos para cruzar el río, mientras que sus sirvientes «tuvieron que ir a pie». Al llegar la noche, «les fue preciso alojarse, no sin cierta incomodidad, en las casas de unos rústicos» que encontraron.[26] La opinión de los campesinos acerca de aquella solución se la ha perdido la historia, pero la anécdota indica que los viajes de los miembros de la élite solo eran posibles gracias al esfuerzo de los trabajadores encargados del mantenimiento de los caminos, de los porteadores y de cuantos tenían que proporcionarles camas y cuadras para pasar la noche.

El último año del pontificado de Pío II, 1464, fue testigo del establecimiento de la primera imprenta de Italia, que tuvo lugar en Subiaco, ciudad situada al este de Tívoli, a orillas del río Aniene. La imprenta permitió una mayor circulación de los textos e incluso de los mapas. En 1492, Erhard Etzlaub, fabricante de brújulas y topógrafo, publicó un mapa que mostraba el *Romweg* o camino de Roma. Destinado probablemente a los peregrinos alemanes que se dirigían a Italia con motivo del jubileo de 1500, el mapa mostraba varias rutas a través de los Alpes y reservaba un lugar destacado al santuario de Nuestra Señora de Loreto.[27] Además de mapas, la imprenta facilitó también la producción de guías de viaje. Los itinerarios ya no tenían que ser copiados manualmente y circular de mano en mano. En 1500, la clientela europea tenía a su disposición para su compra múltiples compilaciones y traducciones de guías para los peregrinos.[28] Estas obras se vieron complementadas por otros estudios más detallados de las antigüedades de Italia. La exhaustiva *Descrittione di Tutta Italia* (*Descripción de toda Italia*) de Leandro Alberti, publicada en Bolonia en 1550, se inspiró en numerosas fuentes antiguas para su descripción de los diversos caminos de la península y de los monumentos que podían contemplarse a uno y otro lado de ellos. Alberti había llevado a cabo minuciosas

investigaciones, y de ese modo señala que la inscripción que mencionaba a Vespasiano en la galería de Furlo estaba muy desgastada.[29] Proporciona además un importante testimonio del estado de los caminos en aquella época. En Terracina, decía, la Vía Apia está «en gran parte en ruinas» a consecuencia de las inundaciones de las Lagunas Pontinas, pero a su lado todavía hay visibles numerosas tumbas, «unas enteras, otras medio en ruinas, y de otras solo quedan los cimientos».[30] Una descripción anterior, obra de Isabel de Este en 1514, da a entender que también había problemas con los caminos más al sur: al volver de Nápoles a Roma en el mes de diciembre, la marquesa propuso «ir por mar», si hacía buen tiempo, «hasta Gaeta, para no utilizar los malos caminos que tomamos para venir aquí».[31]

Paralelamente a libros como el de Alberti, el siglo XVI fue testigo también de un interés cada vez mayor por la representación artística del pasado antiguo. Además del mapa de la Vía Apia trazado por Leonardo, muchos otros artistas italianos reprodujeron ruinas romanas, y los dibujos de Maarten van Heemskerck, pintor holandés que viajó a Italia en la década de 1530, nos ofrecen también uno de los primeros y más importantes testimonios visuales de las antigüedades de Roma. Algunas guías, como la escrita en 1556 por Ulisse Aldrovandi, *Delle statue antiche* (*Sobre las estatuas antiguas*), aconsejaban a los visitantes qué antigüedades debían ver. Muchas se hallaban en colecciones particulares y para tener acceso a ellas era preciso contar con la buena voluntad de sus propietarios, pero de las negociaciones con estos podían encargarse los guías locales, cuyos servicios se encuentran claramente documentados desde la década de 1470.[32] En el contexto de este apetito cada vez mayor por los restos del pasado, algunos eruditos se interesaron particularmente por los caminos, entre ellos el cronista español Juan Ginés de Sepúlveda (1491-1573), que pasó largo tiempo viviendo en Roma y se convirtió en un destacado personaje del debate en torno a la política imperial de España. En 1543, acompañó a María de Portugal en su viaje para contraer matrimonio con el futuro Felipe II de España. Mientras recorrían la calzada romana que iba de Mérida a Salamanca, Sepúlveda copió una serie de inscripciones halladas en

los miliarios, midiendo la distancia entre ellos, y envió un informe de sus investigaciones al novio.[33] Quizá fuera un regalo de bodas algo insólito, pero se trataba de una obra que aseguraba al príncipe el legado imperial de su reino. A medida que las potencias modernas de Europa fueron construyendo sus propios imperios, encontraron buenos motivos para estudiar los imperios del pasado. En 1575, siguiendo los pasos de la obra de Sepúlveda, Ambrosio de Morales publicó las *Antigüedades de las ciudades de España*, el primer libro escrito en el reino que combinaba las fuentes textuales y la observación de los restos antiguos existentes en el país.[34]

Alrededor de Roma, el paisaje de los caminos cambió a medida que las lumbreras de la corte papal intentaron emular la vida de los antiguos en sus villas. El ejemplo más antiguo de villa romana renacentista es un *casino* («quinta de recreo») junto a la Vía Apia que tiene una atractiva logia y que actualmente es utilizado para actos oficiales. Relacionada a menudo con el cardenal Besarión, que acompañó al emperador bizantino al concilio de las Iglesias oriental y occidental celebrado en Florencia y Ferrara en 1438-1439, esta villa probablemente fuera restaurada como finca de recreo para su disfrute estival por cierto Giovanni Battista Zeno, que sucedió a Besarión como obispo de Túsculo en 1475. El escudo de armas de Zeno, no el de Besarión, es el que decora sus paredes.[35] Una carta del humanista Flavio Biondo al marqués de Ferrara, Leonelo de Este, habla de la abundante caza que podía encontrarse en esta zona, entre la «famosísima» Vía Apia y la Vía Latina,[36] una vez más testimonio del interés del Renacimiento por los caminos y del conocimiento que de ellos se tenía.

Pero la construcción de villas despegó en realidad a mediados del siglo XVI, cuando las guerras que habían devastado la península italiana durante las primeras décadas de esta centuria empezaron a calmarse. Ya en aquella época se habían llevado a cabo naturalmente algunas construcciones, pero los papas habían preferido restaurar sus apartamentos en la fortaleza de Castel

Sant'Angelo (como hicieron Clemente VII y Paulo III) o encargar la mejora de las fortificaciones de Roma, como el recinto defensivo construido según un diseño de Antonio da Sangallo en la Porta Ardeatina.[37] A veces pueden verse en los caminos pruebas de quiénes fueron los vencedores y quiénes los perdedores en esas guerras. A comienzos del siglo XVI, el reino de Nápoles, que se extendía a lo largo de todo el sur de Italia, estaba bajo el dominio de España. En 1568, justo después de Terracina, en la Vía Apia, el virrey español erigió la Torre del Epitafio para marcar la frontera entre Nápoles y los Estados Pontificios.[38]

La reconstrucción de la vida en las villas llevaba implícita la necesidad de unas infraestructuras fiables para llegar a aquellas fincas rústicas o, como diría un moderno agente inmobiliario, unas vías de comunicación y transporte excelentes. La *vigna* del papa Pío V, Casaletto (que significa «pequeña hacienda rústica»), se encontraba en las inmediaciones de la *Via Aurelia Antica*.[39] El cardenal Hipólito de Este (tercer hijo de Lucrecia Borgia y de Alfonso de Este, duque de Ferrara) tomaba la Vía Tiburtina para viajar a Tívoli, donde sus arquitectos desarrollaron la Villa d'Este con sus jardines llenos de fuentes en un complejo proyecto que enlazaba con las obras antiguas de la zona, entre ellas la villa de Adriano, situada un poco más abajo en el valle del Aniene. En las inmediaciones había otra villa romana, la de Horacio. Los cimientos de esta hacienda, situada en las laderas de una colina con vistas espectaculares sobre el profundo valle y el centro de la ciudad, fueron reconstruidos en el siglo IX y la edificación posterior tuvo varios destinos, entre ellos el de monasterio y el de residencia particular. En 1878 fue comprada por Frederick Searle, y ahora puede alquilarse a través de la agencia Landmark Trust.[40] En 2018 me alojé allí junto con un grupo de estudiantes —gracias a su plan de visitas pedagógicas—, un punto de contacto más de los viajes modernos con el pasado. Debajo de las habitaciones, todavía es posible ver un antiguo ninfeo.

En algunos casos, arquitectos y patronos —tanto de la Antigüedad como del Renacimiento— valoraron positivamente el panorama que podía contemplarse desde los caminos. Desde el Gianicolo (colina

situada en Trastévere, el barrio separado del centro de Roma por el Tíber), los visitantes podían divisar mirando hacia el sur los montes Albanos, y hacia el norte, la Vía Flaminia y la Salaria: de ese modo el poeta Marcial (Marco Valerio Marcial) elogiaba la vista que se tenía desde la villa de Julio Marcial, en la que mil quinientos años después un alto funcionario de la corte del papa León X encargó la construcción de la Villa Lante.[41] Unas décadas más tarde, entre 1551 y 1553, el papa Julio III compró una serie de grandes fincas a lo largo de la Vía Flaminia, entre ellas una viña ya existente, para construir la Villa Giulia, actualmente sede del Museo Etrusco de Roma. Junto a esta espléndida residencia, rematada al estilo clásico con un ninfeo, Julio encargó la edificación de una iglesia en la Vía Flaminia, dedicada a san Andrés, en memoria del lugar en el que el cardenal Besarión se había detenido cuando llevó a Roma desde Patras (en el Peloponeso, donde los gobernantes preveían que iba a producirse la invasión otomana) las reliquias del santo. En el otoño de 1552, se celebraron en esa misma Vía Flaminia unas carreras, entre otras una en la que compitieron los albañiles que trabajaban en las obras de la iglesia con los trabajadores de la viña del papa. La villa se convirtió en un lugar muy útil para alojar a los visitantes distinguidos que acudían a Roma, por ejemplo, a Cosme de Médici, duque de Florencia, que pernoctó allí en 1560.[42] Su emplazamiento, justo fuera de las murallas, proporcionaba a los visitantes un lugar en el que vestirse y prepararse para hacer su entrada triunfal en la ciudad. Otros papas y cardenales siguieron el ejemplo de Julio. Pío IV mandó erigir su propio *palazzetto* en la Vía Flaminia (además de una fuente pública que todavía se conserva, aunque las reseñas colgadas en internet aconsejan no beber su agua).[43] En una descripción del antiguo legado de Roma escrita en 1565, su autor, Bernardo Gamucci (del cual sabemos muy poco, salvo que procedía de San Gimignano), comentaba: «La Vía Flaminia ha sido tan hermoseada en nuestros tiempos hasta la altura del puente Milvio [Ponte Molle] con murallas, palacios y espléndidos jardines en todo su entorno, que no sé yo si aquellos soberbios romanos vieron alguna vez tanta belleza».[44] El embajador inglés Thomas North, que vio la Villa Giulia poco después de que muriera

Julio III, pensaba que «es de tan excelente construcción y tiene en ella tan notables artefactos, todos de mármol blanco, tan curiosamente labrados, y está tan llena de frutos extraños, y decorada con antigüedades de Roma que a diario son excavadas en la ciudad, cuando no son encontradas en el río Tíber, que supera con mucho a todos los edificios que he visto, salvo a la cartuja de Pavía».[45]

La cartuja (en italiano, *certosa*) a la que hacía referencia North era una parada ya bien conocida para los dignatarios que iban de camino a Roma, y todavía se puede visitar. Yo voy a verla el viernes 9 de septiembre de 2022 por la mañana. Inglaterra está de luto por la muerte de la reina Isabel II. En tiempos de North, las noticias de ese estilo habrían tardado en llegar a Italia quince días, quizá diez si hacía buen tiempo a la hora de cruzar el canal de la Mancha. Yo me enteré de lo ocurrido el día anterior a través de mi móvil en el tren, el concurrido *regionale* 1344, que va de Génova a Milán. Lo único que detiene el flujo de noticias son los múltiples túneles que recorren los Apeninos occidentales y que interrumpen el acceso a internet. En Pavía me registro en un B&B. El encargado del establecimiento me explica que Pavía sigue el trazado habitual de las ciudades romanas, con dos calles principales que se cruzan perpendicularmente. El apartamento está en una de ellas y ocupa los pisos que aún se conservan de una torre medieval. El *duomo* se encuentra al otro lado de la plaza, y en otro tiempo este mismo edificio albergó la *fabbriceria* (el ente administrativo encargado de la fábrica) de la catedral. Mi habitación está en la planta superior y, aunque no dan a la plaza, las ventanas ofrecen una vista espléndida de las cubiertas de tejas rojas de las casas y de las colinas por las que he pasado en el tren al venir de Génova.

El luto en Inglaterra supone un hiato en las huelgas del servicio de correos y de los trenes. En Italia, en cambio, sigue habiendo huelga de trenes y, cuando veo que se ha cancelado uno en dirección a la cartuja, decido tomar el autobús, que discurre por un camino tan recto que podría ser romano, aunque Wikipedia me dice que en realidad sigue el trazado de una ruta medieval ligeramente al oeste de la original. A uno y otro lado de la calzada hay un canal y, cuando

giramos, veo una esclusa, algo bastante difícil de ver en Italia. El monasterio se encuentra a distancia de un paseíto de quince minutos por una larga avenida flanqueada por árboles que sale de la carretera principal (y que va en dirección este, de modo que probablemente discurra más cerca de la antigua ruta romana). El edificio de la cartuja, fundada a finales del siglo XIV y comienzos del XV, es espectacular, increíblemente hermoso; la fachada está revestida de mármol en su totalidad y llena de estatuas. Es el monasterio más grande que he visto en mi vida, con rosales plantados a su alrededor; en su interior hay un bellísimo coro de marquetería, numerosos frescos y las impresionantes tumbas de mármol de los señores de Milán (con unos detalles perfectos, como los zapatos con plataforma de Beatriz de Este, que le habrían permitido mantener los pies por encima del barro). De hecho, no ha cambiado mucho desde que North la describiera en los siguientes términos:

> A cinco millas de la ciudad nos llevaron a la Certosa de Pavía, donde ofrecieron una cena a sus señorías, que fueron agasajadas generosamente. Es el edificio más hermoso y mejor construido de toda Europa. Fue fundado por Gian Galeazzo Visconti, [primer] duque de Milán, que yace enterrado allí en un sepulcro de mármol blanco; los dos sarcófagos y la mesa del altar son en su totalidad de marfil, ejecutados con tal maestría que es un espectáculo para toda Lombardía. En el monasterio hay un claustro de cuarenta pies por cada lado; las puertas, las mesas y las sillas están decoradas con historias tan notables, todas en taracea de maderas de distintas clases, que nadie podría pintarlas con más exquisitez y viveza.[46]

Un añadido nuevo es el pequeño museo que actualmente ocupa lo que en otro tiempo eran los aposentos de los huéspedes, que ofrecían alojamiento a los visitantes que iban de camino a Roma, pero que eran también un espacio para descansar durante el viaje y entregarse a la devoción religiosa.

Esas paradas eran un lugar común no solo para los diplomáticos, sino también en el curso de las visitas reales, mientras que los caminos con destino a Roma se convertían en el escenario de entradas teatrales en la ciudad. Con sus arcos efímeros, sus *tableaux vivants*, sus desfiles, sus músicas y multitudes, constituían ocasiones espléndidas. En Roma, los maestros de ceremonias pontificios organizaban cuidadosamente fiestas de bienvenida a lo largo de los caminos, que se extendían más allá de las casas de postas y las capillas de un modo estrictamente ritualizado. Las dimensiones del séquito de un visitante constituían un indicador de su estatus. Entre los que hicieron «una especie de marcha triunfal» por las calles de Roma habría que citar al papa Pío II, quien en 1460, pese a tener que hacer frente a una conspiración, se trasladó desde un monasterio situado en la Puerta Flaminia, llamada actualmente del Popolo (el mismo lugar, observa Pío, en el que fue asesinado Nerón), «por toda la ciudad hasta San Pedro con gran pompa en medio del aplauso de todo el pueblo. A lo largo del trayecto todas las casas estaban engalanadas y cubiertas con tapices, y las calles y plazas sembradas de flores y hierbas».[47] A partir del pontificado de Alejandro VI, la ceremonia del *possesso*, que marcaba la toma de posesión del nuevo papa, desplegaría unos elementos de corte clásico cada vez mayores, a imitación de los triunfos de la Antigüedad, a través de la utilización de restos romanos auténticos y la incorporación de estructuras efímeras de estilo clásico idealizado. [48]

Muchas entradas se escenificaban desde el norte, y esta fue la ruta para la cual el maestro de ceremonias pontificio incluyó una guía oficial en su manual sobre el trato que se debía dispensar a los embajadores llegados a Roma. Los visitantes entrarían por Monte Mario, desde cuya cima el emperador Constantino había tenido la visión de la Santa Cruz la noche antes de la batalla contra su rival, el pagano Majencio. En la actualidad, bajando por la *Via Trionfale* la ruta pasa por delante de la pequeña iglesia de San Lázaro (en otro tiempo el lugar reservado a la colonia de leprosos de Roma), escondida en una calle lateral, aunque, si se tiene una sensibilidad más moderna, siempre cabe hacer una pausa en una popular

heladería situada en las inmediaciones, o disfrutar de un almuerzo en la Antica Trattoria del Falcone, cuyo nombre remite al de una antigua *vigna* en la que los viajeros a veces se detenían a cenar antes de hacer oficialmente su entrada en la ciudad. Sin embargo, algunas entradas célebres siguieron una ruta desde el sur, como hizo en 1536 Carlos V, el titular del Sacro Imperio Romano Germánico, tras sus victorias en el norte de África, y después Marco Antonio Colonna en 1571, tras la batalla de Lepanto. Estos triunfos contra el Imperio otomano y sus aliados ofrecían a los grandes capitanes del Renacimiento la oportunidad de trazar analogías con las victorias logradas por el Imperio romano en África y en Asia Menor, en particular las de Escipión el Africano, y permitían revivir —aunque de forma efímera— cierta idea de un Imperio romano centrado en el Mediterráneo.[49] Antes de la entrada de Carlos V se llevaron a cabo algunas demoliciones significativas que, en teoría al menos, habrían permitido al emperador seguir una ruta histórica de los antiguos cortejos triunfales.[50] Aunque actualmente sabemos que nunca existió una ruta oficial de ese estilo,[51] su «recreación» renacentista comportaba un recorrido de los lugares más importantes de la ciudad, tanto cristianos como paganos: el emperador fue recibido por los cardenales en la iglesia del Domine Quo Vadis,[52] continuó por la Vía Apia y entró en Roma por la Porta San Sebastiano; luego continuó por la Vía del Foro y desde allí se encaminó al Vaticano. En el curso de la que sería una más de las numerosas intervenciones de ese estilo llevadas a cabo a lo largo de los siglos, las zonas en torno al Septizodio y al Arco de Constantino fueron despejadas para poner efectivamente a la vista los monumentos antiguos.[53]

Aparte del poder simbólico que pudieran tener las calzadas romanas nuevamente hermoseadas, algunos elementos prácticos de la antigua red viaria empezaron a salir de nuevo a la luz. Entre ellos habría que citar los nuevos servicios postales. Pero, a diferencia del *cursus publicus* imperial unificado, los actuales serían administrados

según criterios nacionales. Poco a poco fueron formalizándose. Luis XI, rey de Francia (*r*. 1461-1483), inició un proceso de inspección de pasaportes de los correos extranjeros que pasaban por su reino, permitiendo a los mensajeros de sus aliados conseguir caballos de refresco en las casas de postas. España e Inglaterra disponían ya de sus maestros de postas en 1505 y 1512, respectivamente.[54] En el norte de Italia había guías impresas que contenían listas de las casas de postas a mediados del siglo XVI, y la práctica se extendió muy pronto por más lugares. Un itinerario de comienzos del siglo XVII, la guía de Francisco Escoto (Franciscus Schottus), era ya lo bastante popular como para ser citado en una guía de conversación destinada a viajeros ingleses por Italia.[55] Mientras tanto, el desarrollo de una red postal permitió también la circulación de noticias: las *Fuggerzeitungen*, los boletines de noticias asociados con la empresa bancaria de la familia Fugger (conocida en español como los Fúcares), aunque probablemente no fueran escritas exclusivamente para ella, se propagaron a todas luces a través de estas rutas.[56]

No fue, sin embargo, un desarrollo sencillo. Entre 1494 y 1559, las guerras de Italia —esencialmente un conflicto entre Francia y España por la hegemonía de estos países en la península italiana— afectaron a los modelos de viaje, lo mismo que las condiciones atmosféricas. La elección de los pasos alpinos, por ejemplo, dependería de las alianzas políticas predominantes en cada momento. Cuando en 1525 viajó por la Vía Flaminia desde Pésaro, en la costa del Adriático, hasta Roma pasando por el santuario de Loreto, Isabel de Este «encontró el camino muy dificultoso y más largo de lo que esperaba»; su angustia por el viaje se vio exacerbada cuando, al llegar a Terni, se enteró por un correo veneciano de que el rey de Francia había sido capturado (en la batalla de Pavía) y de que «los caminos hacia Roma estaban destrozados». Gracias a los esfuerzos de su embajador, la marquesa de Mantua logró hacer sana y salva su entrada en la ciudad, donde se congregó para recibirla una gran cantidad de caballeros que la acompañaron formando «un hermoso cortejo».[57] A las personas que viajaban en tiempos de guerra les preocupaba a menudo que las espiaran, y de hecho los príncipes locales utilizaban el control que ejercían sobre las rutas de los

correos para vigilar a las potencias hostiles, identificando a los viajeros extranjeros y propagando información acerca de su presencia a través de sus redes de espionaje. Los que intentaban sortear los controles podían hacerlo si evitaban las rutas principales, pero semejante táctica a veces resultaba peligrosa. Lo más habitual era que los correos que viajaban portando información secreta llevaran una carta anodina para presentarla en público y que memorizaran o al menos encriptaran los mensajes confidenciales. [58]

Además, las rutas fueron cambiando con el tiempo, año tras año y década tras década, como ponen de manifiesto las actualizaciones de los numerosos itinerarios de casas de postas impresos.[59] En 1529, un correo profesional que cambiara regularmente de caballos era capaz de llegar de Londres a Roma, si todo iba bien, en apenas dos semanas, aunque la mayoría de los viajeros tardaba bastante más.[60] En comparación, un cálculo efectuado para esa misma ruta mil quinientos años antes nos da una duración de poco más de nueve días para un viaje igual cambiando regularmente de caballo. [61] Para ser justos con los correos de 1529, lo cierto es que viajaban cerca de las zonas de conflicto, lo que quizá justificara sus retrasos. En cualquier caso, la imagen general es que el correo del siglo XVI empezaba a poder compararse al de la Antigüedad. Pero, si la duración de los viajes era prácticamente la misma, el público lector de aquella época tenía acceso gracias a la imprenta a unas historias mucho más completas de los caminos de Roma.

CAPÍTULO 8

EXPLORADORES, ESPÍAS Y CURAS

Si el siglo XVI fue testigo del resurgimiento de la vida en las villas y el paulatino desarrollo de un sistema de rutas postales, vio también un nuevo cisma. La Reforma dividió una vez más a la Iglesia, con un impacto irremediable en la dinámica y la literatura de viajes con destino a Roma. La ciudad dejó de ser el corazón de la cristiandad occidental y se convirtió en el centro de una sola Iglesia cristiana, aunque, eso sí, una Iglesia con una influencia global cada vez mayor como consecuencia de la expansión imperial de Europa. Empezó a llegar a Roma un grupo distinto de personas: católicos exiliados, que viajaban no tanto porque querían hacerlo, sino porque no tenían más remedio. Sus historias se ven reflejadas en el tejido estructural de los caminos. Paseando por la Vía Apia, encuentro un monumento asociado con una destacada figura de la ruptura de Inglaterra con Roma, el cardenal Reginald Pole. Este diminuto oratorio, con la techumbre cubierta con tejas de terracota, está situado justo después de la iglesia de Domine Quo Vadis. Una leyenda cuenta que conmemora el lugar en el que Pole se libró de un intento de asesinato.[1] El hecho es, en efecto, que el rey Enrique VIII envió a unos sicarios en persecución de Pole, no solo porque el cardenal había permanecido fiel al papa después de la ruptura de Enrique con Roma, sino también porque la familia de Pole era descendiente de los Plantagenet y, por lo tanto, tenía derecho a ocupar el trono de Inglaterra. Lo cierto es que tanto Pole como los supuestos asesinos pasaron largo tiempo en el norte de Italia, cerca de Venecia, y lo más probable es que la anécdota de la Vía Apia sea una alusión clásica al asesinato de Cicerón en esa misma calzada. Dejando a un lado los mitos, el citado oratorio es importante para la historia de las

relaciones de Inglaterra con Roma. Fue un encargo que hizo el cardenal en la década de 1530, probablemente por la época en la que Pole y sus partidarios se habían hecho cargo del Hospital Inglés de Roma, en perjuicio de los partidarios de Enrique que quedaban en la ciudad (la excomunión del rey se hizo pública en 1538). Situado como estaba junto a una iglesia vinculada con san Pedro, constituía una afirmación de la vitalidad que seguía teniendo el catolicismo inglés.[2]

El ascenso del protestantismo no impidió las relaciones de Inglaterra con Italia: por supuesto había muchos estados italianos además de los pontificios y el pasado antiguo estaba fuera del ámbito de la división entre los cristianos. Cuando los viajeros como William Thomas, cuyo libro *Historie of Italie* (*Historia de Italia*) se publicó en 1549, visitaban Roma, a menudo se mostraban críticos con la corte papal (aunque muy intrigados por ella), pero entusiasmados con sus monumentos. Thomas, por ejemplo, reconocía que la *Via Giulia* de Julio II estaba llena de «hermosos edificios», si bien señalaba que estaba «habitada nada más que por cortesanas».[3] Sin embargo, aunque Thomas admiraba los acueductos antiguos, no habló en ningún momento de los caminos como tales, excepto para observar que en las Vías Flaminia, Salaria y Apia podían verse algunas pequeñas pirámides «arruinadas o medio en ruinas».[4] Miembro del Parlamento durante el reinado de Eduardo VI (*r*. 1547-1553), Thomas fue uno de los principales actores de la sublevación de sir Thomas Wyatt contra la sucesora católica de Eduardo, María I, por lo que sería ejecutado.

El reinado de María vio el restablecimiento de las relaciones diplomáticas de Inglaterra con Roma, y en ese contexto se produjo el nombramiento de Thomas North como embajador ante la corte papal. Ya nos hemos encontrado a North en el capítulo anterior, cuando describía cómo era la Villa Giulia, pero en general habla menos que Thomas acerca de las antigüedades, y comenta más bien asuntos de importancia diplomática como, por ejemplo, las defensas de la ciudad y la viabilidad de los viajes, así como el trato que habían dispensado a sus compañeros los diversos mesoneros. En dos ocasiones, sin embargo, hace alusión a las hazañas del general

cartaginés Aníbal, y refiriéndose al Mont Cenis cuenta cómo el gran enemigo de Roma «abrió un paso en la roca cuando entró en Italia».[5] North, famoso por su traducción al inglés de las *Vidas paralelas* de Plutarco, quizá conociera las fuentes antiguas que hablaban de la expedición de Aníbal. Citaba el lugar donde se produjo una batalla entre los cartagineses y los romanos entre Fano y Fossombrone, y también atribuía (erróneamente) a esta época el túnel de Furlo, diciendo que fue «hecho por manos del hombre para que Aníbal llevara por él a su ejército contra Escipión el Africano».[6] El sentido de la anécdota —igual que el del mito del camino de Carlomagno a Constantinopla— es que la atribución de la construcción de un camino era una forma de hacer públicos los logros de un gobernante.

El incremento del interés por la red viaria resulta evidente a partir de la publicación en 1552 de *La guide des chemins de France*, de Charles Estienne, un estudio de los caminos de dicho reino. Presentada en buena parte en forma de lista, más o menos como los antiguos itinerarios (Estienne hace referencia explícitamente al *Itinerario de Antonino*), la obra contenía información acerca de los principales monumentos antiguos, incluidos los anfiteatros de Arlés y Nimes, así como detalles prácticos acerca de la duración de los viajes y las casas de postas.[7] Hoy en día, en pleno siglo XXI, los mapas habitan en mi móvil y están vinculados automáticamente con las reseñas de miles de viajeros, que, a su vez, pueden leer lo que pienso de los lugares en los que he estado. En cambio, en 1999, cuando viajé por primera vez a Italia, fue con un libro, una guía de la serie *Lonely Planet* o quizá de la colección *Rough Guide*, como organicé mi viaje mediante recomendaciones de hoteles y comentarios sobre dónde comer y qué sitios visitar. Incluso en la era de los móviles, lo que a menudo marca la diferencia en un viaje es el consejo de otros viajeros, o de los habitantes del lugar. Un antiguo colega, por ejemplo, me envía un mensaje con sugerencias de restaurantes de Rímini. Haciendo cola en los servicios de una estación, tengo que asegurar a una americana muy bien arreglada que mira espantada los retretes a la turca que, si aguarda un momento, pronto quedará libre algún inodoro de pedestal en el que

pueda sentarse. En Rávena, unos turistas que están en la mesa de al lado nos dicen que las *piadine* (un formato de pan plano) están buenas; y yo, por mi parte, envío a una amiga que ha venido a verme, y que quiere ir a Bolonia, consejos para que pruebe alguna de las diversas heladerías y suba por las escaleras que dan acceso al pórtico de la iglesia de San Luca, situada en lo alto de una colina.

Entre los individuos que fueron a Roma después de la Reforma habría que citar a los jóvenes que llegaban de Inglaterra a estudiar —ilegalmente— para hacerse curas. Entre 1598 y 1685 tenemos registradas setecientas cincuenta llegadas, cuando el hospital de los peregrinos ingleses fue reconvertido en seminario.[8] El Venerable Colegio Inglés se encuentra situado en la via di Monserrato, no lejos de la piazza Farnese y de Campo de' Fiori, y sigue cumpliendo sus funciones pedagógicas desde hace cuatrocientos años. Sin embargo, en la década de 1570, cuando los curas estaban prohibidos en Inglaterra, en medio de los temores de conspiración para derrocar a la reina Isabel I, ya no era considerado un centro muy bien visto de hospitalidad acogedora, sino que se rumoreaba que era un semillero de espías. Fijémonos en Anthony Munday, que se instaló allí a comienzos de 1579. A los dieciocho años decidió viajar a Roma, movido (según él mismo diría) por su «deseo de conocer países extranjeros, y también por [su] afición al aprendizaje de la lengua».[9] Según parece, estaba harto de su vida como aprendiz en un taller de imprenta; desde luego los viajes al extranjero con fines educativos no eran raros entre los jóvenes de la Inglaterra de los Tudor y, aunque se había vuelto una cuestión más difícil a raíz de la ruptura con Roma, todo lo italiano era muy popular en la corte de Isabel I.[10]

Munday dejó el Colegio al cabo de cuatro meses o menos, pero no sin antes haber reunido material suficiente para componer un libro. En 1582, tras dar a la imprenta un relato desorbitado sobre la detención de Edmund Campion, cura católico y jesuita que llegó a Inglaterra junto con otros compañeros del Colegio Inglés, Munday

decidió rentabilizar su conocimiento de las actividades del Colegio con la publicación de *The English Roman Life* (*La vida de los ingleses en Roma*). Este entretenido relato combinaba anécdotas acerca de las picardías estudiantiles con el tipo de denuncia anticatólica que resultaba sumamente comercial en Inglaterra. La obra, que, como dice cierto crítico, «oscila entre la historia y la ficción», sería un caso muy raro comparado con el resto de la producción literaria de Munday por cuanto fue reeditada varias veces a lo largo de su vida.[11] Los viajes de Munday tuvieron lugar entre dos estallidos distintos de las guerras de religión de Francia, circunstancia que comportó sus propios desafíos. Hasta 1578, las personas que viajaban de Inglaterra a Roma habían venido optando habitualmente por una ruta situada más hacia el este y atravesaban los Países Bajos y Alemania, para cruzar después los Alpes por el Paso de San Gotardo. Por la época en la que Munday emprendió su viaje, sin embargo, era posible ya viajar vía París y Lyon, aunque no siempre sin peligro.[12] Tras cruzar el canal de la Mancha, dice el autor, desembarcó en Boulogne y «desde allí viajamos a Amiens, con no poco peligro, pues quedamos a merced de los robos de los soldados, que iban atracando y matando a la gente por todo el país».[13]

Hoy en día la ruta más fácil en dirección al sur desde París supone tomar el TGV. Consigo una plaza en el piso superior del tren, el mejor sitio para contemplar los campos y los bosques por los que pasamos. Voy viendo el viaje, como quien dice, mediante el avance rápido de las imágenes, en una versión a cámara rápida de la vieja ruta de los correos. Veo unas vacas sentadas en un prado meneando la cola. De vez en cuando cruzamos un río. El paisaje va volviéndose más accidentado a medida que nos dirigimos hacia el sur; ocasionalmente aparecen pequeños pueblos, tejados rojos, un campanario o la torre de alguna iglesia: una tiene un cementerio con su perímetro vallado. A mi izquierda, en la distancia, se ven los Alpes. El paisaje está salpicado de aerogeneradores. Ya no hay guerras de religión, pero los conflictos no se hallan ausentes por completo de nuestras vidas. Hoy, 31 de agosto de 2022, Rusia ha cerrado el gaseoducto Nord Stream en dirección a Europa.

En el siglo XVI, cuanto más cerca estaba alguien de las zonas de guerra, más riesgos evidentes tenía que afrontar. En 1527, las tropas leales al titular del Sacro Imperio Romano Germánico secuestraron a Thomas Wyatt, por entonces agente al servicio de la Corona de Inglaterra.[14] Ni siquiera los condotieros contratados oficialmente respetaban la condición diplomática de las personas, aparte de que, en cualquier caso, las ideas de inmunidad diplomática estaban todavía en pañales. Durante las primeras décadas del siglo XVI, el séquito de un embajador francés y el de un cardenal español que actuaba en calidad de legado papal fueron objeto de ataques en los caminos que iban a Roma.[15] Una vez terminado un conflicto, la desmovilización solía ser caótica, y a menudo dejaba a los soldados, independientemente de dónde hubiera concluido para ellos la campaña, sin los recursos necesarios para volver a casa. A pesar de los esfuerzos de las autoridades municipales por vigilar las rutas de la posta, la crisis económica de finales del siglo XVI agudizó todavía más el problema y el peligro de los caminos se agravó con la proliferación de las armas de fuego. Munday y su compañero Thomas Nowell se vieron despojados de sus pertenencias y no tuvieron más remedio que pedir ayuda a los católicos ingleses en el exilio que vivían en los sitios por los que pasaban: primero recurrieron a un viejo cura inglés en Amiens, maese Woodward, que los acogió y les proporcionó dónde alojarse a sus expensas.[16] Woodward les dio una carta de presentación para un tal doctor Allen en Reims (que más tarde se convertiría en el cardenal William Allen, y que por entonces era el director de un seminario para exiliados ingleses), aunque los jóvenes tuvieron que vender sus capas para poder pagarse el resto de su viaje.[17] En París lograron ser presentados al embajador inglés, que los animó a regresar a su país: los jóvenes desatendieron su consejo y prosiguieron su viaje hacia el sur pasando primero por Lyon y luego por Milán, «donde en el palacio del cardenal Borromeo encontramos la vivienda de un galés, un tal doctor Robert Griffin, hombre que estaba muy bien visto allí y era el confesor del dicho cardenal».[18] Griffin también les proporcionó alojamiento y, por el relato de Munday, es evidente que en la ciudad había una red de exiliados ingleses que prestaban

apoyo a sus compatriotas. Siguiendo el camino de la posta, Munday y Nowell pasaron por Bolonia y Florencia y luego, continuando por la *Via Chiantigiana*, llegaron a Siena[19] y por fin a Roma, donde encontraron acomodo en el venerable Colegio Inglés.

A pesar de su tendenciosidad anticatólica, Munday nos ofrece un relato bastante imparcial —que puede corroborarse gracias a otras fuentes— de la vida cotidiana en el seminario, desde su ubicación, «no lejos de Castel Sant'Angelo», hasta las camas plegables y las mantas.[20] La comida era «buena y delicada», incluía cinco platos con antipasto, «sopa» al estilo italiano, dos platos de carne, uno de «carne hervida, como cabrito, cordero, pollo y similares» y otro de «carne asada, de los tipos más exquisitos que se puedan conseguir, y a veces carne guisada y al horno». El último plato era «unas veces queso, otras golosinas en conserva, y otras higos, almendras y uvas, limón y azúcar, una granada o algún dulce por el estilo; pues saben que a los ingleses nos gustan mucho los dulces».[21] En parte, sus palabras vienen a subrayar la impresión de la riqueza y el lujo de los católicos, pero también nos hablan del tipo de comida de la que podían disfrutar los viajeros relativamente acomodados durante su estancia en la ciudad.

Todo ello, sin embargo, iba mezclado con informaciones acerca de los traicioneros comentarios de los curas: en el Colegio Inglés uno de ellos calificaba a Isabel I, al menos según Munday, de ser «una Jezabel orgullosa y usurpadora», y esperaba que «dentro de poco los perros devoren su carne y la de los que sean sus asistentes y valedores».[22] El relato ofrecido por Munday de la vida en el seminario contiene una extensa descripción realmente obscena de una flagelación, en la que un cura le aconseja que, si se decidía a llevarla a cabo, no sentiría «ningún dolor en ella, sino más bien placer». Munday rechazó cortésmente el ofrecimiento, o al menos eso dice.[23] En su tiempo libre, los alumnos del Colegio paseaban por la viña y jugaban a distintos juegos, visitaban las siete basílicas de Roma, y en este punto el relato de Munday adquiere el tono más convencional de una guía para peregrinos o para turistas, pues enumera las siguientes iglesias: San Pedro, San Pablo Extramuros, San Juan de Letrán, Santa María la Mayor, Santa Cruz de Jerusalén,

San Lorenzo Extramuros y San Sebastián, y sus correspondientes puntos fuertes, sin olvidar una crítica de sus reliquias, «mediante las cuales el papa engaña a muchos y obtiene grandes ganancias para el mantenimiento de su pompa».[24]

Munday ofrecía además una descripción espeluznante de la experiencia de los visitantes que se atrevían a explorar las catacumbas de Santa Priscila, situadas al norte de la ciudad, al lado de lo que actualmente es el parque de Villa Ada. «Cuando entran en su cripta», dice, «se atan el extremo de la cuerda a la entrada, y así van siguiendo la cuerda, pues, si no, correrían el riesgo de perderse y no podrían volver a salir; o bien, si no disponen de una cuerda, llevan un trozo de tiza y hacen un dibujo en cada esquina, de modo que, al pasar por ella de nuevo (guiados por la luz de una linterna, pues las velas se apagan debido a la humedad reinante en la cripta), la reconozcan y puedan seguir adelante; pero no es un método tan seguro como la cuerda».[25] Fuera de Roma, añade, los peregrinos a menudo continuaban su camino hasta Santiago de Compostela o hasta Loreto, al complejo franciscano de Montefalco, al norte de Roma, camino de Perugia, o hasta Turín, para ver la famosa Sábana Santa.[26] Todos estos detalles nos dan pistas acerca de las típicas rutas turísticas de la época, pero Munday destaca también por la atención que presta a los lugares de interés desde el punto de vista cristiano, excluyendo toda la herencia clásica. (Dio, sin embargo, un pequeño rodeo para visitar el gueto judío, instituido en 1555 en el contexto de la intensificación de las persecuciones antisemitas).[27] Si Munday conocía, por ejemplo, la obra de Alberti, en este libro suyo no se fijó en absoluto en ella.

Sin embargo, gracias a él tenemos conocimiento de una curiosa novedad en los medios de transporte. Al hablar del enorme «ruido y el ajetreo del carnaval de Roma», explica que

> los caballeros se visten con los tipos más diversos de disfraces: unos se ponen trajes de mujer, otros de turco, y prácticamente todos llevan una vestimenta opuesta a su carácter; y ya sea que vayan a caballo o que se desplacen en coche, ninguno va a pie, pues los que contemplan este pasatiempo desde el suelo corren un grave peligro de sus vidas, debido a la velocidad a la que van

las carrozas y los magníficos caballos, pues nunca en vida he visto algo por el estilo.[28]

Documentadas desde el siglo XIII y utilizadas al principio principalmente por mujeres, las carrozas se hicieron cada vez más populares entre los ricos. En el siglo XVI, su uso estaba generalizado como alternativa a los caballos o las literas, incluso entre los varones, y en sus diversas modalidades llegaron a dominar los viajes de larga distancia de la élite.[29]

Más o menos por la misma época que Munday, también estuvo en Roma el ensayista francés Michel de Montaigne, el diario de cuyo viaje no solo es un clásico en su género, sino que complementa las obras de Munday y Alberti con sus detallados comentarios acerca de los caminos de Roma. A diferencia de otros autores, Montaigne no escribió su obra para su publicación (el diario no se dio a la imprenta hasta finales del siglo XVIII), lo que confiere a la obra un carácter diferente. Y, lo que es más importante, el libro pone de manifiesto cómo el interés por los caminos antiguos encajaba con las experiencias del viaje en general. A Montaigne le interesaban tanto los usos y costumbres de la época como sus precedentes antiguos. Viajó primero por Alemania y Suiza y, según comenta, «el uso del baño [en Baden, a orillas del Limmat, en Suiza] es muy antiguo y ya lo menciona Tácito, que buscó hasta donde pudo la fuente de esa costumbre, aunque no pudo llegar a conocerla».[30] Lamentaba lo poco familiarizada que estaba la población local con los monumentos antiguos. Nadie había sabido explicar a aquella gente qué era un «trozo de columna» conservado junto al camino principal, aunque el escritor localizó en ella «una inscripción latina que no tuve la posibilidad de transcribir, pero se trata de una simple dedicatoria a los emperadores Nerva y Trajano».[31] (A mí me parece que se trataba de un miliario). Un poco más adelante, se alojó en una casa de postas llamada La Enseña de Colonia, en Markdorf, «que es gestionada aquí para el paso de Italia a Alemania por parte del

emperador», comentario que venía a subrayar que las infraestructuras eran atendidas para subvenir a las necesidades de las autoridades.[32] Montaigne lamentaba no haber llevado consigo un cocinero que aprendiera las recetas del país y también lamentaba no haber contratado a un criado alemán y no haber hallado un compañero de viaje de esa nacionalidad, «pues vivir a la merced de un pícaro guía lo encontraba una gran incomodidad».[33]

No obstante, pese a no disponer de guía y a tener que depender de la *Cosmographia universalis* de Sebastian Münster (tratado de geografía de utilidad muy limitada por lo que se refiere a sus explicaciones de carácter turístico), el escritor logró tener cierta información sobre los caminos. En un monasterio de Isny encontró una inscripción que decía que «los emperadores Pértinax y Antonino Vero repararon los caminos y los puentes a once mil pasos de Campidonium, esto es, Kempten, donde fuimos a dormir».[34] Montaigne no especifica cómo la citada inscripción había ido a parar a este monasterio, ni si se había conservado por su interés histórico o si simplemente había sido utilizada —como tantos otros *spolia* arqueológicos— como material de construcción. Pese al carácter más o menos mundano de la inscripción, Montaigne decidió investigarla, señal del interés cada vez mayor por el mundo antiguo y sus restos materiales, pero llegó a la siguiente conclusión: «Aun así, tras inspeccionar todos los accesos a la dicha Kempten por un lado y por otro, aparte de que no hay ningún puente, no pudimos reconocer ninguna otra obra de reparación digna de tales operarios; eso sí, se abrieron varios caminos entre los montes, pero no son obras de primera categoría».[35]

Al llegar a Italia, Montaigne consiguió una *bolletta della sanità* («boletín de sanidad») en Trento, que aseguraba que no padecía ninguna enfermedad infecciosa ni la peste; le fue ratificada en Rovereto y la utilizó para entrar en Verona, «aunque no había rumores de peligro de peste; pero es un expediente usado por costumbre o para sacar a los viajeros los cuatro cuartos que cuesta».[36] Sentí bastante simpatía por Montaigne cuando, al volver de mi primer viaje a Roma para realizar las investigaciones necesarias para el presente libro, me pilló un cambio de las normas

sobre la prueba del coronavirus, por la que tuve que apoquinar veinte libras. Montaigne no fue ni mucho menos el único turista que se encontró con la necesidad de disponer de un certificado de ese estilo: un siglo y medio después, en 1722, un viajero inglés, Edward Wright, decía: «Barajé mis cartas como es debido» y se inventó un astuto plan para conseguir dos tipos de documentación en Rávena, «una para certificar que estábamos bien, y otra que decía que estábamos enfermos; la primera por el miedo que se tiene a la peste, para utilizarla a la entrada de sus ciudades; y la otra (dado que estábamos en cuaresma) para que en las posadas nos dieran algo de *grasso* [carne]».[37] Aunque yo solo tuve que hacer dos días de cuarentena, este tipo de boletines fueron históricamente un expediente muy habitual en Italia, sobre todo durante los estallidos de peste.[38]

En Verona, Montaigne visitó la Arena, «el edificio más espléndido que haya visto nunca».[39] En Ferrara le llamó la atención la costumbre de obligar a los visitantes a registrarse ante un magistrado; en Scarperia, al otro lado de los Apeninos, se encontró a unos posaderos que rivalizaban por conseguir que los viajeros se alojaran en sus establecimientos.[40] Florencia supuso para él una decepción. «No sé por qué esta ciudad es calificada de "hermosa", como si de un privilegio se tratara», decía. «Lo es, en efecto, pero no supera en absoluto a Bolonia, y apenas supera a Ferrara, y desde luego no tiene comparación con Venecia, por debajo de la cual está».[41] Desde Florencia marchó hacia el sur en dirección a Roma pasando por Siena, cuyas infraestructuras lo impresionaron especialmente:

> Los alojamientos por esta ruta son de los mejores, tratándose del gran camino ordinario de la posta. Cobran cinco julios al día por cada caballo que se alquila y otros dos por posta; y ajustan ese mismo precio si los queréis por dos o tres postas o por varios días, sin que tengáis que preocuparos del caballo, pues de un sitio a otro los posaderos se encargan de los caballos de sus colegas, y más aún, si el vuestro os falla, tienen estipulado que podáis coger otro en cualquier otro sitio por el que paséis en vuestro camino.[42]

El día que salió hacia Roma, Montaigne y sus compañeros se levantaron tres horas antes del amanecer, pues «tantas eran las ganas que tenía yo de ver el suelo de Roma». Se trataba de una hora muy temprana para Italia, que, según decía, era «un buen país para los perezosos, pues se levantan muy tarde».[43] Aquí hacen su aparición los caminos de Roma:

> A las quince millas descubrimos la ciudad de Roma, y luego la perdimos de vista durante largo tiempo […]. Nos encontramos con algunos tramos de calzada elevados y pavimentados con grandes losas, lo que les daba ciertos visos de antigüedad.[44]

En Roma, Montaigne se alojó en el mesón del Oso, en la esquina de via di Monte Brianza y via dell'Orso (esto es, la calle del Oso), y luego se trasladó a una vivienda enfrente de la iglesia de Santa Lucia della Tinta,[45] y, como era de rigor, se dedicó a explorar la ciudad, incluidos sus monumentos antiguos y sus iglesias; consiguió incluso una audiencia del papa.[46] Se dirigió hacia el oeste, hasta alcanzar la costa y Ostia, y, según comenta, «este camino, que es la Vía Ostiense, está lleno de grandes muestras de su antigua belleza, numerosos terraplenes, varias ruinas de acueductos, y casi todo el trayecto está sembrado de grandes ruinas, y más de la mitad del dicho camino todavía está pavimentada con grandes losas de piedra negra, con la que [los romanos] recubrían sus calzadas».[47] Consiguió incluso que le concedieran el título de ciudadano romano, «hoy en día completamente vano, pero sentí un gran placer por el mero hecho de poseerlo».[48]

Cuando Montaigne salió de Roma para ir a Loreto, tomó la Vía Flaminia, a lo largo de la cual, según dice, «hay algunas antigüedades desconocidas y raras». Después de cruzar el Tíber en Orte, se fijó en las ruinas de un puente construido en tiempos del emperador Augusto entre el país de los sabinos y el de los faliscos.[49] Montaigne manifiesta su admiración por las mejoras introducidas en el camino y señala que el papa lo había llamado Vía Boncompagna, por el nombre de su familia, Boncompagni: se trataba de una costumbre habitual en Italia y Alemania y, por

supuesto, seguía el precedente, por ejemplo, de la Vía Apia. Montaigne pensaba que era «un buenísimo acicate para que quien no se preocupa de lo público sea encaminado a hacer algo bueno por la esperanza de conseguir de ese modo buena reputación».[50] Continuando hacia Arezzo pasó ante otras obras de reparación de los caminos y quedó impresionado por la calidad del mantenimiento de las calzadas en Toscana.[51] Visitó un balneario cerca de Lucca (los Bagni di Lucca), donde probó «una especie de desagüe que llaman la *Doccia*, que son unos tubos por los que le cae a uno agua caliente en diversas partes del cuerpo y sobre todo en la cabeza, por medio de unos chorros que os caen encima sin parar».[52] Tras realizar nuevas excursiones a Florencia, a Pisa, a las aguas de Viterbo y de nuevo a Roma, Montaigne se encaminó otra vez hacia el norte, disfrutó de su estancia en la posta de Piacenza —«el mejor hospedaje de Italia, después del de Verona»— y volvió a cruzar los Alpes.[53]

En su mayoría, los viajeros cuyas vidas tenemos atestiguadas son individuos de clase media y alta, pero también hubo emigrantes a Roma pertenecientes a todo el espectro social, y algunos de ellos aparecen en el diario de Montaigne debido a un trágico suceso. El episodio se centra en la iglesia de San Giovanni a Porta Latina, San Juan de Puerta Latina, es decir, la puerta de las murallas de Roma que daba a la Vía Latina. Se trataba del antiguo camino hacia el sur que atravesaba el Lacio, el país de los latinos, que había sido sustituido casi dos mil años antes por la Vía Apia, que era más recta. Por la época en la que la visitó Montaigne, la Vía Latina se hallaba rodeada de huertas y viñedos a las afueras de Roma, a menudo peligrosas. La iglesia propiamente dicha estaba bastante abandonada. En principio debía de estar al cargo de un clérigo, pero el cardenal responsable de ella parece que no había nombrado ninguno, y de hecho era administrada por un caballero portugués, Marco Pinto, que tal vez fuera una especie de guardián. San Giovanni se había convertido en lugar habitual de encuentros entre

hombres que mantenían relaciones sexuales con otros hombres. Como suele ocurrir con las historias de la sexualidad, conocemos este episodio únicamente porque once de aquellos individuos fueron detenidos y juzgados, en este caso por organizar bodas homosexuales. Ocho de ellos serían quemados en la hoguera. Las actas del juicio (algunos documentos acabaron en el fuego, al parecer, «para borrar todo recuerdo de ellos»)[54] nos permiten ver no solo cómo era aquella vibrante comunidad, sino también algunos fragmentos de sus historias como visitantes de Roma.

De los ocho hombres quemados en la hoguera, seis eran españoles (tres castellanos, dos catalano-aragoneses y un andaluz, aunque no parece que estas diferenciaciones importaran mucho en Italia). Uno era portugués y otro provenía de lo que actualmente es Montenegro, pero que entonces era un territorio bajo el dominio de Venecia.[55] Este último individuo, llamado Baldassare o Battista, trabajaba de barquero en el Tíber. Había llegado a Italia procedente de Flandes, donde otro de los acusados había sido mesonero. Este coacusado, de apellido Robles, se supone que había llegado huyendo de un tribunal flamenco acusado de sodomía.[56] Algunos de los procesados mantenían vínculos con las iglesias nacionales que prestaban apoyo a los peregrinos y a otros viajeros que llegaban a Roma: San Giacomo degli Spagnoli (Santiago de los Españoles, junto a la piazza Navona) y San Giuliano dei Fiamminghi (San Julián de los Flamencos), en via del Sudario.[57] Si hubiera querido (o si su editor se lo hubiera permitido), Munday habría escrito un relato todavía más escandaloso de los hospitales para peregrinos que su *English Roman Life*. La historia de estos hombres, sin embargo, plantea otro posible motivo de que la gente realizara este célebre viaje: que hubieran oído hablar de semejante subcultura. La propaganda protestante haría numerosas referencias a la desviación sexual habitual en la Italia católica, desde los comentarios de William Thomas acerca de las cortesanas de Roma y de los «pajes» de Pier Luigi Farnese (hijo del papa Paulo III) hasta el famoso caso de Julio III, que nombró cardenal a un joven «sobrino» adoptado. Un libro puritano bastante popular del siglo XVII comentaba que Julio tenía por costumbre «no ascender a los beneficios eclesiásticos más que a

sus bujarrones».[58] Si bien aquello puede que repeliera a algunos lectores, tal vez suscitara el interés de otros.

Cada vez eran más los jóvenes europeos que salían a explorar el mundo. El *Itinerario* de Fynes Moryson, estudiante de Cambridge e hijo de un diputado del Parlamento, describe sus viajes por Europa y Oriente Medio cuando tenía veintitantos años, allá por la década de 1590. Publicado en 1617, nos ofrece, como el *Diario* de Montaigne, abundantes detalles sobre aspectos prácticos de lo que suponía emprender un viaje. En Ancona, por ejemplo, contrató a un *vetturino* para conseguir caballos y forraje con el fin de trasladarse a Roma. El v*etturino*, término que significa literalmente «cocherito», no solo conducía el vehículo, sino que además hacía de guía y de organizador de excursiones turísticas, y Moryson es uno de los primeros escritores que emplean un motivo que acabaría convirtiéndose en un elemento típico de la literatura sobre viajes a Italia: el comentario sobre las trapacerías del *vetturino*, en este caso su intento de incumplir su compromiso de pagar la comida de sus clientes y cobrarles un extra por cruzar los ríos.[59] No me cabe duda de que los *vetturini* eran igualmente capaces de contar anécdotas espeluznantes sobre sus clientes, pero lo que a nosotros nos interesa más es que Moryson ofrece una amplia descripción de los caminos que salían de Roma, basándose en la obra de Leandro Alberti (fray Leandro, por utilizar sus palabras), que en los ochenta años transcurridos desde su publicación había conocido once ediciones solo en italiano.[60] Entre esos caminos, dice Moryson,

> el más famoso es la vía de Apio, llamada la reina de las calzadas […]. Empieza en la Puerta de San Sebastián, y está pavimentada hasta Capua. Y luego se divide en dos vías. La de mano izquierda conduce a Brundisio, y la de la derecha conduce a Pozzuoli y a Cumas, y tiene imponentes palacios por todos lados, y lleva el nombre de Apio Claudio, el censor.

Junto con las otras grandes rutas, Moryson mencionaba también la «no menos famosa» Vía Flaminia.[61] Por la época en la que realizó su viaje, ya estaban disponibles ampliamente las guías, pero obras como la de Moryson configuraron la experiencia de los que realizaban sus propios viajes y llevaron la historia de las antiguas calzadas a los lectores que residían lejos de Italia y que tal vez no podrían nunca pasar personalmente por ellas.

Seguía habiendo motivos para tener prudencia con este tipo de viajes. Cuando Thomas Coryat se dispuso en 1608 a salir de Odcombe, en Somerset, para dirigirse al sur atravesando el continente, prefirió visitar Venecia, pero no Roma. Los viajes a esta última ciudad suscitaban una preocupación considerable en los círculos políticos ingleses. El rey Jacobo VI (de Escocia) y I (de Inglaterra) se quejaba de que se utilizara el viaje como pretexto para «acudir en manada a Roma, por vanidad y por curiosidad por ver las antigüedades de esa ciudad», tras lo que los hombres eran corrompidos por la influencia del catolicismo y «regresaban luego a sus países llenos de aversión hacia la religión y de desafección hacia nuestro Estado y nuestro gobierno».[62] Muchos escritores ingleses preferían cantar las alabanzas de la República de Venecia como heredera de los mejores valores de Roma.[63] A raíz de la ruptura de Enrique VIII con el papado, Venecia se convirtió en la base de la diplomacia inglesa en Italia: habría que esperar hasta el siglo XX para que se restablecieran las relaciones oficiales entre el Reino Unido y el Vaticano.

Como cabría esperar en esas circunstancias, el relato de Coryat se centra mucho más en la historia del gran imperio de la Antigüedad que en las iglesias católicas. Tras cruzar el canal de la Mancha y llegar a Boulogne, comentaría que la torre del reloj, «visible fácilmente desde el castillo de Dover» en un día claro, había sido fundada, según se decía, por Julio César.[64] Se dirigió luego al sur en un carro que, «según la usanza del país […] tenía tres arcos encima cubiertos con un toldo de lona basta», y atravesó el

peligroso bosque de Veronne, donde le aconsejaron que llevara en todo momento la espada a mano, hasta llegar a Amiens. Allí se encontró al primer peregrino que viajaba a Roma, «un tipo muy sencillo, que hablaba latín tan mal que en Inglaterra a un estudiante le darían azotes por hablar así».[65] Tampoco le causó demasiada impresión París, y comenta que en latín se llamaba Lutecia, «que viene de la palabra latina *lutum*, que significa "fango", porque muchas de sus calles son las más sucias y fangosas, y por consiguiente las más hediondas, que he visto en mi vida en una ciudad».[66] Por otra parte, se fijó en sus «antiquísimas murallas de piedra que construyó Julio César».[67] La arqueología no confirma el dato: parece que Julio César era simplemente el recurso favorito a la hora de atribuir a alguien una fortificación antigua.

Hoy en día, los restos antiguos de París, cuando los hay, se encuentran en el lado izquierdo del río, en el Barrio Latino (o mejor dicho debajo de él). La rue Saint-Jacques y el boulevard Saint-Michel fueron en otro tiempo las calles principales de la colonia romana de Lutecia. La rue Saint-Jacques es la que resulta más impresionante, y lleva directamente desde el río hasta la Montagne Sainte-Geneviève, que no es precisamente una montaña, sino una simple loma. La parte más visible del París romano son *les Arènes de Lutèce* (las Arenas de Lutecia), o sea el anfiteatro. No son muchas las piedras que parecen romanas y sus dimensiones son bastante modestas, aunque no es de extrañar, dado que la colonia albergaba solo a unos ocho mil habitantes. Un corredor que hace estiramientos y unos cuantos chavales se han apoderado de la arena para jugar al fútbol. Hacer ejercicio al aire libre parece una actividad popular aquí: he visto a gente haciendo yoga en las Tullerías y bailando tango en el Museo de Escultura al Aire Libre. Junto al anfiteatro se encuentra un bonito jardín de flores al lado de un ninfeo reconstruido, en el que el agua borbotea en el estanque de nenúfares. Hay más aguas romanas en un pozo situado debajo de la Sorbona, aunque es preciso conocer el lugar exacto, y lo mismo sucede con el lienzo de murallas romanas situado en la rue de la Colombe. Los restos más notables están en el Museo de la Edad Media, construido sobre las imponentes ruinas de unas termas romanas, convertidas en parte en

sala de exposiciones: una parte se ha conservado y otra permanece al aire libre. En las inmediaciones, la fachada del Panteón se inspira en su antepasado romano.

En Lyon, Coryat comenta los orígenes antiguos de la ciudad: «Fundada por un respetable caballero romano, Munacio Planco, discípulo de Cicerón, y orador excelente».[68] (El dato procede de fuentes antiguas). Se fijó también en las ruinas del anfiteatro, «donde aquellos constantes servidores de Jesucristo sufrieron voluntariamente por él numerosas torturas, tan insoportables como dolorosas».[69] Con ese comentario pone de manifiesto la ambigüedad de la actitud de los europeos de comienzos de la Edad Moderna hacia el pasado antiguo: los romanos pudieron ser grandes constructores, pero asimismo fueron paganos y perseguidores del cristianismo. El relato de Coryat tenía también por objeto entretener a sus lectores con cuentos curiosos acerca del mundo exterior. El autor se encargó de incluir en él muchos cotilleos: por ejemplo, el conde de Essex se alojó en cierta ocasión en Lyon en la posada de los Tres Reyes. (El conde, que fue un favorito de Isabel I, cayó luego en desgracia y acabó siendo acusado de rebeldía y ejecutado). Coryat se sintió intrigado —de un modo que en nuestros días puede resultar un poco racista— por los turcos que conoció en el séquito de un antiguo embajador francés en Constantinopla, uno de los cuales era un bufón y el otro, un erudito. Al llegar a Italia, como hiciera Montaigne antes que él, se encontró con el sistema de boletines o certificados de sanidad que demostraban que el viajero estaba «libre de toda suerte de enfermedad contagiosa» al salir de la anterior ciudad.[70] Vio cómo los viajeros eran portados en sillas de manos para cruzar los Alpes[71] y se divirtió con la compañía de un «italiano muy divertido». Este tal Antonio aseguraba ser un descendiente del famoso Marco Antonio, pretensión que hoy en día puede parecer excéntrica, pero lo cierto es que esas genealogías increíbles estaban en aquellos tiempos a la orden del día entre las clases altas de Italia. Antonio divertía a sus acompañantes con su lema: «Alégrate, que el diablo está muerto».[72] A pesar de todo, Coryat se mostró dispuesto a informarse y a corroborar las pretensiones de su compañero. Durante todo el viaje haría

referencia a la autoridad de los escritores antiguos: a «Cornelio Tácito, aquel excelente historiador», a Tito Livio y a Suetonio.[73] En Padua visitó la casa de Livio para ver la colección de antigüedades conservadas en ella y la defendió frente a los que afirmaban que en realidad no era del célebre historiador: vemos aquí un primer debate acerca de la importancia de la autenticidad del legado de los antiguos.[74] Coryat no se creía los cuentos espurios acerca del mítico camino de Carlomagno y encontraba muy poco plausible la atribución a Aníbal del túnel del Furlo, aunque prestara crédito con demasiada rapidez a la construcción de las murallas de París por César.

De hecho, el relato de Coryat se sitúa en un punto de inflexión en la historia de la literatura de viajes. Aunque los lectores anteriores habían disfrutado con las invenciones y hasta con las fantasías, ahora se concedía mucha más importancia a la exactitud. Las obras escritas contribuían a informar no solo a otros viajeros, sino también a los gobiernos, cuyas relaciones diplomáticas empezaban a tener un carácter más sistemático en esta época. Como ha señalado un crítico contemporáneo, «el conocimiento de las culturas foráneas se convirtió en un instrumento de poder», especialmente en el contexto de los proyectos imperiales y coloniales cada vez más importantes.[75] Configuró también las ideas del país de origen de los viajeros acerca de lo significativas que eran la historia y la geografía de Europa. Viajeros como Coryat y Montaigne y como George Sandys en 1615, con su obra *A Relation of a Journey* (*Relación de un viaje*), desempeñaron un papel importante en el desarrollo de una justificación secular de los viajes que venía a sustituir los viejos motivos —que para los protestantes resultaban además problemáticos— de la peregrinación a Roma. De hecho, Sandys decidió centrar su interés en otras partes menos conocidas de Italia: los lugares «menos apartados» del norte eran ya «estudiados a diario y narrados minuciosamente».[76] (Esta actitud se convertiría en una especie de tópico cuando los autores de libros de viajes intentaran subrayar el carácter novedoso de su labor: un siglo después, Joseph Addison decidiría «no decir nada acerca de la Vía Flaminia, de la que han hablado la mayoría de los autores de libros

de viajes que han pasado por ella»).[77] Los viajes habían dejado de ser cuestión de devoción religiosa, o al menos esa ya no era la única opción: ahora el planteamiento era más científico y estaba enfocado hacia la recopilación de información para el estudio de los estados vecinos.[78] En 1632, la *Carte géographique des postes* de Nicolas Sanson se convirtió en el primer mapa postal impreso y, una década más tarde, se elaboró otro mapa que venía a complementar la *Guide des chemins de France*, publicada en 1552.[79] Un cuadro de Matteo Bolognini, fechado en 1647, muestra al viajero inglés John Bargrave, con el cabello suelto y cuello y puños blancos que asoman por debajo de un traje oscuro, junto a dos compañeros, examinando un gran mapa de Italia, aunque reproducido de forma muy imprecisa.[80] Bargrave señala con el dedo Italia y Roma. Las representaciones de su viaje habían pasado del itinerario textual al visual. Ahora los caminos de Roma estaban, literalmente, en el mapa.

CAPÍTULO 9

REFUGIADOS REALES

Durante los siglos XVII y XVIII los caminos que llevaban a Roma siguieron suscitando el interés de los amantes de las antigüedades, pero también se convirtieron en vías de escape. Los católicos exiliados crearon sus propias formas de ver la historia de Roma, junto con nuevos relatos de viajes destinados a nuevos tipos de lectores. Mientras que algunos de ellos eran admiradores entusiastas de los tesoros de Roma, otros ofrecían unos relatos muy distintos, marcados por el conflicto religioso y la expansión imperial.

En 1607, la llamada «fuga de los condes» vio cómo un grupo de destacados nobles irlandeses, entre ellos Hugh O'Neill, conde de Tyrone, y Rory O'Donnell, el último rey de Tyrconnell, abandonaban su país natal en unas circunstancias muy turbias. Tras alcanzar un pacto a raíz de su derrota en la guerra de los Nueve Años, fueron acusados de rebeldía y traición contra los ingleses, aunque, como siempre, la historia tiene muchos más matices que lo que darían a entender los relatos contrapuestos acerca de su indiscutible inocencia o de su absoluta traición.[1] El contexto más general es el de la prolongada expansión inglesa en Irlanda en tiempos de los Tudor, a la que los condes habían opuesto resistencia en vano, y que no tardaría en venir seguida por la colonización del Úlster mediante colonos protestantes escoceses. Aunque su primera intención fuera viajar por mar hasta España, los condes y sus partidarios se vieron obligados a interrumpir su singladura debido al mal tiempo y a desembarcar en Francia, desde donde después de nuevos percances se dirigieron a Roma con la esperanza de ver al papa. Por el camino, Tadhg Ó Cianáin, cuya familia tenía una larga historia de cronistas, escribió el primer libro de viajes en irlandés y, lo que es más

importante, un relato menos centrado en los logros alcanzados por los romanos y más atento a sus persecuciones.[2]

La historia que cuenta Ó Cianáin está llena de peligros. Los condes abandonaron los Países Bajos con destino a Roma el 28 de febrero de 1608, cuando los Alpes debían de estar todavía cubiertos de nieve. Cruzaron la cordillera por el Paso de San Gotardo, donde perdieron un caballo en el Puente del Diablo y con él ciento veinte libras pertenecientes a O'Neill. Los caminos utilizados para atravesar las montañas, según observó Ó Cianáin, «no eran ni extremadamente buenos ni lo bastante llanos como habrían debido ser para ir montados en caballos salvajes, fogosos y sin domar, pero, a medida que descendían de la montaña estaban helados, eran pedregosos, estrechos y abruptos hasta llegar a una localidad llamada Airolo», en el extremo meridional del Paso de San Gotardo (en la actualidad famoso sobre todo como estación de esquí).[3] Más abajo, en el valle del Tesino, se encontraba la ciudad de Bellinzona, «buena, fortificada» y provista de «tres castillos fuertes [...] que mantienen su supremacía y el dominio sobre la ciudad y sobre todo el país en las inmediaciones del camino».[4] Aquellos puertos de montaña tenían una gran importancia estratégica.

Los viajeros siguieron la Vía Emilia y pasaron por Piacenza, Parma y Bolonia hasta llegar a la costa del Adriático; tras visitar el santuario de Loreto tomaron la Vía Flaminia y volvieron a cruzar la península en dirección a Roma. Ó Cianáin, que dedica una extensa parte de su relato a Loreto, comenta los peligros del viaje hasta allí: «Pero, al estar situado [*sc*. el santuario] en un páramo oscuro y solitario y como los peregrinos iban y venían a él, muchos herejes y bandoleros solían ir a robar y a asesinar en sus cercanías».[5] De Loreto a Roma tardaron seis días (incluido un pequeño desvío hasta Asís), y las visitas a los distintos santuarios ponen de manifiesto algunas de las prioridades de los viajeros. A su llegada a Roma el 29 de abril, el grupo fue recibido en el Ponte Molle (i. e. puente Milvio) por el arzobispo de Armagh.[6]

Una vez en Roma, el entusiasmo cristiano de Ó Cianáin vuelve a quedar patente: en cierto sentido lo que cuenta tiene más en común con los relatos de época anterior sobre peregrinaciones que con los

de Coryat o Montaigne.[7] Describe la bendición papal y la tradicional visita de los peregrinos a las basílicas de Roma; la figura de la Antigüedad más destacada con diferencia es la de Constantino, el primer emperador cristiano. La antigua Roma aparece en su relato solo en la medida en que aparecen las basílicas. En la de Letrán, por ejemplo,

> hay cuatro columnas muy hermosas ante el grandioso altar mayor, hechas de bronce y espléndidamente doradas por fuera, y rellenas por dentro de barro santo traído hasta ese lugar desde Jerusalén. Fue Augusto, el emperador, el que construyó esas columnas por el triunfo que había conseguido en el mar. Otros dicen que eran neptunos. Situado debajo del altar se encuentra el oratorio que tenía Juan el del Pecho,(5) en el que veneró a Dios Todopoderoso cuando fue encarcelado por los romanos.[8]

Aunque Ó Cianáin señala los orígenes romanos de Santa María Rotonda (el Panteón),[9] cuando los condes visitan las catacumbas de San Calixto, lo que vuelve a subrayar una vez más son las persecuciones de los romanos:

> En aquel cementerio estaban enterrados ciento setenta y cuatro mil mártires. En aquella cueva los apóstoles y los discípulos del Señor solían permanecer escondidos para evitar a los paganos y escapar de ellos. Dieciocho papas fueron enterrados en ella tras ser ejecutados como nobles, grandes y gloriosos mártires por los herejes sin fe.[10]

Si bien Coryat hizo ya un breve comentario sobre la faceta más brutal de la historia de Roma en su descripción de Lyon, Ó Cianáin fue bastante más lejos al subrayar esos elementos del relato de los cristianos sobre la Roma antigua, en el que las autoridades romanas eran los opresores. No es de extrañar que encontremos una cosa así en el contexto de un relato acerca de unas personas que huían de una potencia extranjera hostil, empeñada en expandir sus intereses en su país natal, y que no aparezcan los logros alcanzados por los romanos que subrayaban otros viajeros. Aunque el grupo de desterrados recorrió la Vía Apia, quizá para visitar lo que hoy en día es la Gruta o Ninfeo de Egeria, este camino no es mencionado por

su nombre; cuando los irlandeses viajaron a Ostia, una vez más fue simplemente «para tomarse un día de fiesta y cambiar de aires».[11] Ó Cianáin y las personas cuya historia cuenta recorrieron sin duda los caminos de los romanos, y sin duda los encontraron útiles, aunque a veces fueran peligrosos. Sin embargo, se interesaron mucho más por las historias de los que fueron perseguidos por los gobernantes antiguos.

El viaje a Roma figuró no solo en el primer libro irlandés sobre viajes, sino también en la primera autobiografía africana que se publicó. El relato de Ṣägga Krəstos, que recorrió Francia e Italia en la década de 1630, incluye una narración de su prolongada estancia en Roma, donde intentó convencer al papa de que era el heredero del emperador etíope Yaʿəqob.[12] La incongruencia cronológica implica que su afirmación no podía ser cierta, pero el sujeto era lo bastante cultivado como para conseguir sacar adelante el embrollo y numerosos príncipes europeos, que tenían intereses personales en mejorar sus relaciones con el Cuerno de África, se dejaron engañar o, a pesar de las sospechas que pudieran abrigar, decidieron que valía la pena tolerar su enredo. Ṣägga Krəstos se trasladó primero a El Cairo desde Sinnār, a cientos de kilómetros hacia el sur por el valle del Nilo. No fue un viaje fácil: en el desierto de Egipto, sus camellos «se hundían en la arena» y «a duras penas podían cubrir diez millas en veinticuatro horas».[13] Ni siquiera la amplia red viaria romana había llegado tan lejos. Ṣägga Krəstos continuó después por tierra hasta Jerusalén y Nazaret (la ruta desde El Cairo hasta Jerusalén resultó más fácil, y le llevó solo quince días, aunque encontró algunas dificultades debido a los derechos aduaneros). La siguiente etapa del viaje la hizo por mar, pasando por Creta, Zante y Corfú. Desde Otranto, en el tacón de la bota de la península italiana, Ṣägga Krəstos se dirigió a Nápoles —por una ruta que por fuerza tuvo que ser una variante de la Vía Apia o de la Vía Trajana—, y luego se encaminó hacia el norte, en dirección a Roma. A continuación fue a Venecia pasando por Rímini —por la Vía Flaminia— y atravesó todo

el norte de Italia hasta Turín (por la Vía Emilia), tras lo cual cruzó los Alpes y llegó hasta Lyon y París.[14] El relato nos da pocos detalles acerca del viaje, aparte del mecenazgo brindado por varios generosos príncipes locales, que le proporcionaron un séquito de «numerosos nobles» y un «caballo rica y lujosamente enjaezado», lo que nos da a entender que la última parte del trayecto fue relativamente cómoda (y que no todo el mundo optaba por utilizar carrozas). En el siglo XVII cabía esperar que la hospitalidad de un monarca fuera extraordinariamente suntuosa, de modo que, si había alguna posibilidad de que Ṣägga Krəstos fuera quien decía ser, habría esperado hacer su viaje con cierto lujo.

Mientras que los que visitaban Roma eran en su mayoría europeos y blancos (término codificado en su actual sentido racial por primera vez en el siglo XVII), el caso de Ṣägga Krəstos demuestra que había algunas excepciones. Efectivamente, desde el siglo XII el monasterio de Santo Stefano, actualmente dentro de las murallas del Vaticano, había proporcionado una base para los que viajaban a Roma desde el África cristiana.[15] Uno de esos viajeros fue Yohannəs, nacido en Chipre de padres etíopes exiliados, que se convertiría en el segundo obispo negro de la Iglesia católica romana. Llegó a Roma aproximadamente en 1525, cuando solo contaba dieciséis años, pero su padre murió al poco tiempo y Yohannəs emprendió entonces la peregrinación a Santiago de Compostela en compañía de uno o varios frailes etíopes de Santo Stefano. (La comunidad del convento contaba por entonces con unos treinta miembros).[16] Cristianos procedentes de Turquía, Siria e Irak (por utilizar los nombres actuales de sus países de origen) llegaron a la ciudad para asistir a reuniones con varios papas, y en ocasiones para permanecer más tiempo en ella.[17] A partir del siglo XVI eran frecuentes también viajeros procedentes de las Américas. Un poema describe el viaje a Europa de unos visitantes nahuas; desde España fueron enviados a Roma a la «casa larga del papa, donde está la cripta multicolor».[18] Aunque ninguno de esos individuos escribió el tipo de memorias que nos cuenten qué fue lo que hicieron en los caminos que conducían a Roma, es indudable que los recorrieron. Mientras tanto,

el comercio cada vez más pujante de esclavos africanos creó nuevas rutas a través de las cuales alcanzaban la ciudad las personas de raza negra. Entre ellas habría que citar al pintor Juan de Pareja, esclavo al servicio de Diego Velázquez. En 1649, durante su estancia en Roma, Velázquez pintó el retrato de Pareja, que fue liberado al año siguiente y pasó a tener una carrera independiente como pintor. [19]

Pocos años después, la reina Cristina de Suecia se unió a los círculos más elitistas de Roma a raíz de su abdicación. Cristina había ascendido al trono a los cinco años y había sido la soberana de Suecia desde que cumplió los dieciocho en 1644, pero decidió no casarse y recomendó que la sucediera su primo. La controversia acerca de esta decisión, así como su inclinación por el catolicismo y sus extravagancias financieras, conformó el escenario para su abdicación en 1654, tras la cual se convirtió en secreto y abandonó su país natal para instalarse en Roma. Un relato del viaje que emprendió en 1658, escrito por Galeazzo Gualdo Priorato, autor de varias historias y biografías (en su mayoría militares), fue traducido enseguida al inglés. Ofrece abundantes detalles no solo sobre cómo eran ahora los viajes de la realeza y de los nobles, sino también sobre cómo se orquestaban esos acontecimientos y sobre las formas en las que el ceremonial de la época se relacionaba con el pasado antiguo.

El 22 de septiembre de 1655, Cristina salió de Bruselas acompañada de un séquito de cincuenta personas, más una guardia de treinta soldados, y con tres carrozas y cuatro carretas para cargar el equipaje. Todo ello sin contar el conjunto de nobles caballeros y de damas que la acompañaban, de modo que el número total de su pequeña corte ascendería a más de cien personas.[20] Cristina viajó primero a Lovaina, «ciudad grande, rodeada de fuertes y antiguas murallas»,[21] y luego a Colonia (antiguo asentamiento romano, y del latín *colonia* deriva precisamente su nombre). Allí recibió la visita de dos personajes de sangre real también exiliados: Carlos II, rey de

Escocia (y posteriormente también de Inglaterra) y su hermano, el duque de Gloucester.[22] Desde Colonia continuó en dirección al sur y al este hasta Augsburgo, pero tuvo que esperar que le suministraran carrozas «apropiadas para cruzar por los estrechos caminos de las montañas del Tirol, por donde no era posible que pasara con las suyas».[23] Además de esas carrozas más pequeñas, Cristina poseía una «suntuosa litera», con la que hizo su entrada en Innsbruck.[24]

Gracias al relato de Priorato, sabemos no solo que la reina empleó múltiples medios de transporte, apropiados para cada ocasión, sino también que, según hacía su fastuoso viaje, sus correos iban y venían a toda velocidad por los caminos para asegurarse de que se hacían los preparativos necesarios para su entrada en cada lugar. Priorato nos suministra un detalle muy intrigante en materia de infraestructuras: en Bolzano, tras abandonar Innsbruck y cruzar los Alpes por el Paso del Brennero, «en la zona más espaciosa del campo entre aquellas montañas […] el Adigio, río de clarísimas aguas, ha sido hecho navegable y a través de su turbulento curso transporta todas las mercancías que en las nobilísimas ferias que suelen hacerse allí cuatro veces al año se despachan a toda Italia».[25] (El río Adigio une Merano, Bolzano, Trento y Verona antes de desembocar en el Adriático). Siguiendo el curso del Po a lo largo de quince millas, desde Ficarolo hasta Ferrara, señala Priorato, las orillas del río se habían «reforzado con terraplenes para la protección de las peligrosas crecidas de sus aguas».[26] Cuando Cristina cruzó el río, le proporcionaron una suntuosísima barcaza adornada especialmente para ella, pero los demás utilizaron un puente «compuesto de cuarenta y seis grandes barcazas», que permitieron que pasaran cuatro carrozas a la vez.[27] Tanto si la noticia pretendía aludir a ejemplos antiguos de la travesía de la bahía de Nápoles como si no, el relato podía interpretarse de ese modo.

Priorato no se explayó demasiado acerca del pasado antiguo: le interesaban más las familias nobles con las que se encontró Cristina por el camino y los elementos de peregrinación que caracterizaron su viaje (al igual que los condes irlandeses, ella también visitó el santuario de Loreto). Comenta, sin embargo, que Bolonia está «en

medio de la Vía Emilia» y que las murallas de Fano eran «en parte antiguas» y que la ciudad era «famosa por el templo de la Fortuna […] y por los restos del Arco de Augusto».[28] A veces, esos arcos, tanto si se trataba de obras antiguas como recreaciones más modernas, eran decorados especialmente con motivo de la visita de Cristina. Así sucedió en Macerata con el Arco de Pio, encargo del difunto cardenal Carlo Emmanuele Pio (que había muerto en 1641): «Este arco fue hermoseado con pinturas, figuras, emblemas, jeroglíficos e inscripciones en alabanza y honor de la visita de tan gran princesa», mientras que en la catedral se erigió otro arco para celebrar el acontecimiento.[29] En ocasiones, atraen la atención de Priorato antigüedades menos conocidas: tal es el caso, por ejemplo, en Foligno de la «famosa puerta por la que fueron expulsados los longobardos».[30] En Spoleto, «una puerta antigua de la ciudad» se decoró, «además de con la inscripción colocada en honor de la reina», con «otra que aludía al lugar en el que Aníbal el Cartaginés, tras la victoria lograda en el Trasimeno, cuando quería avanzar hacia Roma, fue puesto en fuga, y por eso dicha puerta conserva todavía el nombre de puerta de la fuga».[31] Los monumentos de la Antigüedad fueron integrados en este viaje real moderno y, si bien la atención que dedica Priorato a los caminos consiste apenas en menciones de pasada, su actitud nos indica probablemente la forma en la que los sentía la gente: una silenciosa presencia a modo de telón de fondo, pero fundamental para la puesta en escena. Como ocurrió con la entrada en Roma de Carlos V, eran un escenario en el que podían actuar los actores de sangre real.

Como pone de manifiesto la presencia de Carlos II y de su hermano en el itinerario de Cristina, los conflictos de las islas británicas de mediados del siglo XVII a menudo solían constituir una buena razón para abandonar el país. John Bargrave, al que ya hemos visto examinando un mapa junto con sus compañeros, perdió su cátedra de Cambridge por su asociación con la monarquía.[32] Más adelante, durante la guerra civil que asoló las islas británicas, se

unieron a ellos algunos exiliados. El poeta angloirlandés sir John Denham intentó buscar el lado bueno de la situación escribiendo acerca de su experiencia:

> En París, en Roma,
> En La Haya están como en su casa;
> La buena gente no es extranjera en ningún sitio.[33]

John Raymond, que aparece junto a Bargrave con el mapa, escribió una relación de sus viajes por Italia que fue publicada en 1648. Tomó una ruta indirecta para alcanzar la Vía Apia, saliendo en un principio de Roma por la Vía Latina antes de enlazar con la ruta del sur en las Tres Tabernas, que, según comenta, fue el lugar «en el que los hermanos salieron al encuentro de san Pablo».[34] El texto de Raymond resulta curioso por la combinación de referencias cristianas y las minuciosas reseñas de inscripciones que contiene. Sobre la Vía Apia, observa que estaba «apisonada con piedras tan sólidas que, tras una secuencia tan larga de tiempo, ni el constante paso de pies y de caballos ni las inclemencias del clima han consumido ningún tramo de ella, salvo el que pasa por las Lagunas Pontinas, que el agua ha inundado; salvo eso, el resto está entero y firme».[35] (Las intervenciones llevadas a cabo por Sixto V en las Lagunas Pontinas evidentemente habían marcado la diferencia de un modo muy limitado). Sin embargo, no todos los visitantes son muy precisos en sus descripciones: el viajero inglés Banaster Maynard escribió un diario en el que hablaba de su viaje de Roma a Nápoles mencionando solo las paradas efectuadas, pero sin hacer alusión alguna explícita a la Vía Apia.[36]

Sería a otro viajero inglés del Interregno al que correspondió marcar la pauta de las futuras descripciones de las calzadas romanas. Richard Lassels, educado en el seminario inglés de Douai y posteriormente secretario de cartas latinas del cardenal Richelieu, fue uno de los primeros defensores de la idea de la conveniencia de efectuar un viaje para perfeccionar la educación de los aristócratas jóvenes. Él mismo realizó su viaje a Italia como preceptor de lady Whetenell, una joven católica relacionada con el convento inglés de

Lovaina y la fuerza que impulsó la idea de viajar a Roma con ocasión del jubileo de 1650, al que acudió en compañía de su esposo y de Lassels. Lady Whetenell murió tras dar a luz a un niño muerto durante el viaje; veinte años después fue publicada la relación del viaje escrita para Lassels.[37] La obra destaca especialmente por ser la fuente de la expresión «*Grand Tour*»,[38] pero también creó para los lectores ingleses una influyente imagen de los caminos, como demuestra la observación acerca de la Vía Apia:

> Esta calzada es una de las pruebas más grandiosas de la grandeza y la riqueza de los romanos. El trayecto suponía un viaje de cinco días, que daba comienzo en Roma y llegaba atravesando el reino de Nápoles hasta Bríndisi. Era tan ancha que dos carros que fueran en dirección contraria podían pasar juntos por ella: estaba hecha en su totalidad de grandes losas de piedra silícea negra [basalto], con sólidos bloques todos ellos de un tamaño que podrían transportar dos hombres, y dispuestos tan juntos unos con otros que han aguantado pegados estos mil ochocientos años, y da la impresión, como decía ingeniosamente Procopio, de que eran más *congeniti* que *congesti*, esto es más congénitos que ajustados juntos. El paso constante de caballos y mulas (durante tantos años) sobre esta calzada ha hecho que sea tan lisa y brillante, que cuando brilla el sol sobre ella puedas verla relucir a dos millas de distancia, como si se tratara de un camino de plata.[39]

Afortunadamente Lassels proporciona sus referencias: Procopio y las guerras góticas, y la vida de Graco de Plutarco. Pasamos aquí de la apreciación de la hermosura de los caminos que hacía Pío II y de las observaciones de Montaigne, según el cual los caminos daban sensación de antigüedad, a la afirmación convencida de que las antiguas calzadas eran una demostración de grandeza. Combinada con esa imagen poética de carretera resplandeciente, esta idea antigua pasó así a ser nuevamente subrayada para los lectores modernos.

El *Grand Tour* se convirtió en un rito de iniciación para los jóvenes (y también para algunas mujeres) de la aristocracia de toda Europa, especialmente (aunque no solo) los del norte. Las investigaciones más recientes han identificado que Italia no era, ni mucho menos, el único destino popular,[40] pero indudablemente ofrecía una

oportunidad única de adquirir una educación en materia de civilización clásica, si bien algunas actividades de los turistas eran más educativas que otras. Algunos individuos iban acompañados de preceptores y solía ser habitual que encargaran retratos suyos a pintores como Pompeo Batoni en Roma o Rosalba Carriera en Venecia,[41] que hicieron carrera gracias a ese tipo de trabajos. Los turistas podían elegir entre varias rutas: por ejemplo, un viajero británico podía dirigirse hacia el sur vía París, con la consabida visita a la corte de Versalles, y luego hasta Lyon; desde allí, pasando por las ciudades romanas del valle del Ródano, llegaba hasta Aviñón, antes de cruzar los Alpes y entrar en el noroeste de Italia, visitando Turín, Milán y Florencia. Había, sin embargo, otras rutas posibles a través de Alemania. Una vez en Italia, se podía tomar la principal ruta de la posta o desviarse por Arezzo y Perugia, para enlazar con la Vía Flaminia en Terni y seguir en dirección al sur hasta Roma y Nápoles. A la vuelta, había varias opciones: una dando un rodeo remontando la Vía Flaminia hasta la costa del Adriático y Venecia, para a continuación cruzar el Paso del Brennero y dirigirse a Alemania y los Países Bajos, o bien tomar la Vía Emilia; la otra ruta consistía en tomar la Vía Emilia y pasar por Bolonia, Módena, Parma y Piacenza y volver a Inglaterra atravesando Francia.

En esta primera fase, los que hacían el *Grand Tour* eran una pequeñísima minoría de la población británica. Cierto cálculo sitúa el número de los que se desplazaban al extranjero en unas quince o veinte mil personas al año: si suponemos que nadie salía a hacer turismo dos veces en su vida adulta, significaría que menos del diez por ciento de los británicos salía alguna vez al extranjero, aunque por supuesto algunos viajaban más a menudo.[42] En el siglo XIV, los peregrinos de Aragón acudían en manada a Roma en verano,[43] pero el itinerario típico de un *Grand Tour* de nueve meses de duración daba comienzo en octubre. Los viajeros pasaban los primeros meses en el norte de Italia, los más fríos en el sur y luego regresaban al norte. Esto les permitía de paso evitar la temporada de malaria: como la relación de la enfermedad con los mosquitos no se conocía (el término «malaria» significa en italiano «mal aire», y eso era lo que se suponía que era su causa), las guías advertían del

riesgo estacional y desde mediados del siglo XVII los viajeros solían evitar permanecer en Roma en verano. Los visitantes procedentes del norte, que no tenían el grado de inmunidad de la población local, eran particularmente vulnerables a la enfermedad.[44]

Como guía sobre las cosas que había que ver, los viajeros podían consultar las obras de Coryat y sus antecesores, pero a los que les interesaba proyectar una imagen cultivada de sí mismos no tardó en resultarles imprescindible un nuevo libro: los *Remarks on Several Parts of Italy* (*Comentarios sobre varias partes de Italia*) de Joseph Addison, publicado en 1705. El enfoque adoptado por Addison de la historia de los caminos es distinto del de Lassels, pero entre los dos ponen de manifiesto los cimientos sobre los que se construirían muchos relatos posteriores. Mientras que Lassels citaba a Procopio y Plutarco como fuentes históricas, Addison recurría a la literatura:

> El mayor placer que me dio mi viaje de Roma a Nápoles fue ver los campos, las ciudades y los ríos que han sido descritos por tantos autores clásicos, y que han sido el escenario de tantas grandes acciones; pues todo este camino está extraordinariamente falto de curiosidades. Vale la pena, sin embargo, echar una ojeada al viaje de Horacio a Bríndisi, cuando se pasa por este camino; pues comparando las diversas paradas que hizo [el poeta], y la ruta que tomó, con las que pueden verse en la actualidad, podemos hacernos una idea de los cambios que ha experimentado el rostro de este país desde aquella época. Si pudiéramos imaginarnos el itinerario habitual de las personas de calidad entre los antiguos romanos por la descripción que hizo este poeta de su viaje, llegaríamos a la conclusión de que raramente superaron las catorce millas al día por la Vía Apia, que era utilizada por los romanos nobles más que cualquier otra vía de Italia, pues llevaba hasta Nápoles, Bayas y las zonas más deliciosas del país.

Addison concluye su relato mostrándose de acuerdo con la observación de Horacio, según el cual la Vía Apia era más apropiada que la ruta alternativa para el viajero que iba despacio (*Minus est gravis Appia tardis*), lanzando un comentario mordaz sobre el estado de los caminos: «Efectivamente, resulta muy desagradable que te lleven apresuradamente por este pavimento». Addison ofrecía además una segunda fuente poética, Lucano, que viajó en sentido

opuesto, desde Ánxur (Terracina, llamada por el nombre prerromano que le daban los volscos) hasta Roma. Según comentaba Addison, «no es esta de hecho la ruta habitual actualmente y tampoco la caracterizan los mismos lugares en los dos poetas». Suponía que los caminos habían cambiado. Resulta también curioso que, cuando tradujo a Lucano, Addison destacara (como hiciera el Maestro Gregorio en el siglo XII) la importancia de la primera impresión que tiene César al divisar Roma desde los montes Albanos:

> *He now had conquer'd Anxur 's steep Ascent,*
> *And to Pontina's wat'ry Marshes went,*
> *A long Canal the muddy Fenn divides,*
> *And with a clear unsully'd Current glides;*
> *Diana 's woody Realms he next invades,*
> *And crossing through the consecrated Shades*
> *Ascends high Alba, whence with new Delight*
> *He sees the City rising to his Sight.*

La traducción estándar de Lucano en castellano (*cf*. M. Anneo Lucano, *Farsalia*, introducción, traducción y notas de A. Holgado Redondo, BCG, Madrid, 1984) dice:

> «Ya había rebasado [*sc*. César] las escarpadas alturas de Ánxur y los parajes donde una senda húmeda divide las lagunas pontinas, donde se alza el bosque sagrado, donde el reino de la Diana escítica y donde está el camino que siguen las fasces latinas hacia la cimera Alba; desde elevada roca divisa ya a lo lejos la ciudad que no ha visto en todo el tiempo de la guerra del Norte» (III.84-90). [45]

Con Addison a mano, los turistas podían citar inmediatamente una anécdota que viniera al caso. Su obra era un manual muy útil para preceptores dispuestos a estudiar sus notas literarias, pero también un guion a seguir para el viajero dubitativo que quería unas directrices sobre cómo pensar y sentir: delectación ante la vista de Roma o placer por compartir la campiña con los autores clásicos.[46] Cuando James Boswell, conocido sobre todo por su biografía de Samuel Johnson, hizo su *Grand Tour* en 1765, se llevó consigo los

Remarks de Addison y el *Voyage d'Italie* de Charles-Nicolas Cochin (1758), particularmente sólido en materia de historia del arte.[47] Aunque esa compañía pudiera dar lugar a viajes fascinantes, en manos equivocadas podía resultar también tediosa, como observaría un siglo después lady Morgan, autora de su propio libro sobre Italia: «La "gentil insipidez" que "siempre disfruta con una broma"», comentaba con disgusto, «disfruta también con la topografía clásica, y repite sus críticas con una autoridad oracular, cono si todas sus citas fueran tan originales como eruditas».[48] Sospecho que lady Morgan se había visto sometida a lo que hoy en día llamamos *mansplaining*.

Sus comentarios, sin embargo, me llevan también a pensar en el proceso de escritura como viajera que soy. ¿Hasta qué punto me preocupo por remitirme a la literatura? ¿Qué es lo que pretendo? Como se habrán percatado ustedes desde los primeros capítulos de este libro, he ido moviéndome más allá de la ruta del *Grand Tour*, viajando por España y la Europa del Este. Lo que me lleva a constatar un punto importante: los «caminos de Roma», tal como son descritos por los viajeros del norte de Europa son un subconjunto de un todo. La Vía Apia es la reina de los caminos; su segunda es la Vía Flaminia; la Vía Emilia, que conecta la Flaminia con los pasos alpinos, tal vez llegue a ser mencionada, pero había una clara jerarquía y más allá de Italia los caminos merecían significativamente menos atención.

Eso no quiere decir que el resto del Imperio fuera ignorado por completo. A partir del siglo XVI se desarrolló un interés cada vez mayor por las antigüedades en todos los países occidentales, ya sea por parte de Juan Ginés de Sepúlveda y sus transcripciones de los miliarios de España, de Enrique VIII (como veremos), que encargó la realización de informes sobre las antigüedades de su reino, o de Francisco I y su esperanza de restaurar las arenas de Nimes. Donde se habían conservado menos vestigios directos, se inventaron otras alternativas. En Viena, paseando por el distrito de Meidling, me veo a mí misma pisando una Tivoligasse, que en alemán sería la Vía Tiburtina. Conduce hacia el recinto del palacio de Schönbrunn, la residencia de verano de los Habsburgo, la familia reinante en el

Sacro Imperio Romano Germánico. Remodelado a mediados del siglo XVIII en tiempos de la emperatriz María Teresa, sus inmensos jardines están salpicados de esculturas de estilo clásico, incluida una estatua enorme de Neptuno, como si el que los diseñó estuviera decidido a sobrepasar a los originales en tamaño, ya que no en elegancia. Unas falsas ruinas romanas fabulosamente *kitsch*, en piedra multicolor, con pedestales medio derruidos y columnas rotas, rodean un estanque donde flotan los nenúfares. Y en el centro de la ciudad todavía más sorpresas. La Karlskirche, la iglesia imperial del siglo XVIII, fue terminada en 1737 por encargo del emperador Carlos VI y dedicada a san Carlos (Borromeo). Tiene una altísima cúpula verde y fastuosos capiteles corintios rematando sus columnas, pero lo que más llama la atención de su fachada es no ya una, sino dos gigantescas columnas a imitación de la del emperador Trajano. Ante la iglesia, los niños del país se quedan más impresionados por un artista callejero que hace pompas de jabón para divertirlos, mientras que los transeúntes de fin de semana charlan, se besan y posan ante unas palmeras plantadas en unas macetas alrededor de una fuente. Así es como la arquitectura de los imperios antiguos y modernos queda integrada en los paisajes urbanos de Europa.

Más al este, la situación era menos sencilla. Los integrantes de un grupo de individuos que se dirigían a Constantinopla eran conscientes de que iban siguiendo una ruta romana. Ogier Ghiselin de Busbecq, embajador de Fernando, rey de romanos (título usado por el emperador del Sacro Imperio Romano Germánico una vez elegido, pero antes de ser coronado), viajó en 1555-1556, poco después de la publicación de las listas de antigüedades de Italia confeccionadas por Alberti. Cerca de la ciudad serbia de Niš, a orillas del río Nishava, «donde quedaban huellas de una calzada romana», se fijó en «una pequeña columna de mármol que aún seguía en pie, con una inscripción en latín, aunque tan mutilada que resulta ilegible».[49] Los integrantes de su escolta turca le indicaron a lo lejos el emplazamiento del puente de Trajano sobre el Danubio a su paso por Severin (en cualquier caso debía de estar a casi ciento treinta kilómetros de distancia, y solo se conservaban de él los pilares).[50] Más adelante, en los alrededores de Ankara, volvió a

encontrarse con la misma situación: «En los cementerios turcos a menudo nos topábamos con columnas y losas antiguas de mármol excelente, en las que había restos de inscripciones griegas y latinas, pero tan mutiladas que resultaban ilegibles».[51] En Constantinopla, se fijó en la presencia de «restos notables de monumentos antiguos, aunque no puede uno más que preguntarse cómo es que se han conservado tan pocos».[52] Era una buena pregunta, y desde luego Busbecq no fue el único viajero occidental que se la hizo. En la década de 1540, el anticuario francés Pierre Gilles, que visitó el país por encargo del rey Francisco I (por entonces aliado de los otomanos), se lamentaba de la «incuria y el desprecio de todo lo que es curioso» que caracterizaba a la población local.[53]

Un siglo y medio después seguían comentándose esas carencias, como podemos comprobar por una carta de 1717 escrita desde Adrianópolis (Edirne), junto a la *Via Militaris*. Lady Mary Wortley Montagu, que viajaba en compañía de su marido, quien, como Busbecq, fue embajador en Constantinopla, tomó este camino desde Belgrado y observó que «los bosques despoblados de Serbia son refugio habitual de los ladrones, que roban en grupos de cincuenta, por lo que nos fue preciso recurrir a todos nuestros guardias para que nos protegieran».[54] La ilustre señora dedicó buena parte de la carta a comentar lo que había aprendido acerca de las distintas corrientes del islam gracias a las conversaciones mantenidas con un erudito de la ciudad, pero reconocía que su corresponsal seguramente esperaba algún tipo de comentario sobre las antigüedades. En este sentido, sin embargo, al igual que Busbecq, quedó bastante decepcionada:

> Hay pocos restos de la Grecia antigua. Pasamos junto a un fragmento de arco, que suelen llamar la Puerta de Trajano, pues se supone que la construyó para cortar el paso por las montañas entre Sofía y Filipópolis. Pero yo creo que son los restos de un arco triunfal (si bien no pude ver inscripción alguna); pues, aunque se hubiera cortado el paso, había muchos otros que habrían permitido el avance de cualquier ejército; y, pese a la leyenda del conde Balduino de Flandes, que cuenta que fue derrotado en este paso angosto, después de conquistar Constantinopla, me cuesta trabajo imaginar que pudiera detener a los alemanes. A decir verdad, actualmente se ha hecho (con mucha habilidad)

> que el camino resulte lo más cómodo posible, para que pase el ejército turco; no hay ni un solo foso o charca entre este lugar y Belgrado que no tenga sobre él un puente grande y sólido hecho de tablas de madera; pero los precipicios no eran tan terribles como he oído que los han presentado.[55]

Aparte de la citada puerta (y evidentemente lady Wortley Montagu veía la historia sobre Trajano con mucho escepticismo), su punto de referencia histórico no es la antigua Roma, sino las cruzadas. Si es que llega a fijarse en los caminos, lo hace porque los otomanos los habían mejorado para que sus ejércitos pasaran por ellos. Los turcos habían puesto sitio a Viena en 1683 y habían sido derrotados, pero su capacidad para organizar un nuevo ataque seguía estando indudablemente en la mente de los diplomáticos. No obstante, lady Wortley Montagu no menciona en ningún momento sus orígenes romanos.

De hecho, hay un motivo mayor para esa ausencia. No era que los otomanos carecieran de curiosidad, sino que habían derrotado al único estado que verdaderamente había sucedido al Imperio romano. Llamaban a los habitantes del Imperio romano de Oriente *Rûm*, que significa «romanos» (el término «bizantino» no se utilizaba en la Edad Media). Los conquistadores no tenían el menor interés en glorificar los logros de los perdedores y la idea de que Constantinopla debía «islamizarse completamente» ganó terreno tras la ascensión del trono de Bayaceto (Bayezid) II, el hijo de Mehmet II. En un siglo y medio, las iglesias y los monumentos profanos cristianos fueron sustituidos por los mahometanos.[56] Siempre que los otomanos abordaban las infraestructuras existentes, era en términos prácticos. Aparte de la famosa transformación en mezquita de Hagia Sofía (Santa Sofía), restauraron «acueductos antiguos [para] proporcionar a Constantinopla un suministro adecuado de agua», y o bien mejoraron la *Via Militaris* o bien utilizaron sus losas para desarrollar nuevos caminos para sus ejércitos.[57] Como pude comprobar cuando salí en busca del *Milion*, caminar hoy en día por las calles de Estambul comporta cierta dosis de esfuerzo cuando se quiere localizar el legado de Roma. Cuando se ha conseguido que resulten accesibles para el

visitante los lugares tardorromanos o bizantinos, ha sido una innovación del siglo xx, posterior al establecimiento de la Turquía moderna como estado secular: la iglesia de Cora, por ejemplo, cuyos frescos cristianos fueron cubiertos con pintura blanca, se convirtió en museo en 1945, mientras que la Cisterna Basílica fue drenada en buena parte para permitir el acceso del turismo en general durante la década de 1980.[58] En resumen, al mismo tiempo que las potencias occidentales abrazaban el valor simbólico de su pasado romano, los otomanos hacían todo lo contrario. La consecuencia es, sin embargo, que resulta demasiado fácil creer que el imperio de la Antigüedad fue más occidental de lo que en realidad lo fue.

El interés cada vez mayor por los caminos del Imperio romano de Occidente se vio reflejado no solo en los relatos de los viajeros, sino también en documentos de otro tipo. Durante las navidades de 2022, fui a visitar a mi madre a Escocia. En esa fase de las vacaciones nos dedicamos a buscar algo en lo que entretenernos y así acabamos examinando unos antiguos mapas de Stirling, en cuyo instituto estudié yo y donde ella sigue viviendo. En uno de ellos, fechado en 1896, aparecía el trazado de una calzada romana, no ya una ruta, pues, que siguiera utilizándose, pero sí lo bastante significativa como para que los cartógrafos la reseñaran. La representación cartográfica de las antigüedades de Gran Bretaña se remonta de hecho al reinado de Enrique VIII, cuando John Leland prestó servicio como anticuario real entre 1534 y 1542, y viajó por todo el reino para investigar su pasado durante la Antigüedad. (No es una coincidencia que esta fuera la época inmediatamente posterior a la ruptura de Enrique con Roma, aprobada por una ley del Parlamento que declaraba que «este reino de Inglaterra es un imperio»). La labor de Leland fue continuada en 1586 por el libro de William Camden *Britannia*, quizá el primero en establecer un vínculo genealógico entre los británicos actuales y sus antepasados romanos: «Es fácil creer que los britanos y los romanos, debido al mutuo injerto durante tantos años, han acabado convirtiéndose en

una sola nación».[59] El interés por el pasado romano de Gran Bretaña continuó: en 1658, William Burton publicó un comentario sobre el *Itinerario de Antonino*, y el libro de Camden fue publicado en una edición aumentada y traducida al inglés (del original en latín) en 1695.[60] En comparación con el sur de Europa, los monumentos antiguos eran menos numerosos y más distantes unos de otros, pero las calzadas romanas quizá compensaran la falta de espectacularidad. Se produjo un entusiasmo considerable cuando poco después de 1736 un arqueólogo llamado Francis Drake se enteró por el jardinero jefe del conde de Burlington de que las tierras de su señor tal vez fueran el emplazamiento de una antigua calzada:

> La semana pasada, estando en Londesborough, intenté convencer a lord Burlington de que excavara en su parque para sacar a la luz la calzada romana […]. Aproximadamente a medio metro de profundidad, a través de un terreno muy fino, por el lado del canal, los operarios alcanzaron el nivel de la calzada, y revelaron su anchura total, que mide unos veinticuatro pies y diecinueve pulgadas (unos siete metros y medio). Es el camino romano más ancho con el que me he encontrado, y en él pueden verse con claridad las huellas de las ruedas de los vehículos. Con toda seguridad era la gran vía militar mencionada en el primer *Iter*, que iba por un lado desde York hasta el Pretorio y por el otro cruzaba el Humber en dirección a Lincoln […]. Milord propuso sacar a la luz toda la parte de este camino que pasa por sus territorios.[61]

Lord Burlington —Richard Boyle, tercer conde de Burlington, más conocido como gran defensor de la arquitectura palladiana y dueño de varios importantes edificios de estilo clásico— apreciaba a todas luces el valor simbólico de una calzada romana en su finca. Al tratarse de importantes obras públicas que representaban un beneficio evidente para la sociedad, los caminos encajaban con los valores de una aristocracia inglesa que, tras la llamada Revolución Gloriosa, estaba encantada de presentarse a sí misma como heredera de la clase senatorial de la República romana en términos de virtud civil y de defensa de la libertad.[62]

Por la época en la que lady Mary Wortley Montagu andaba viajando, uno de los exiliados más famosos de Europa estaba a

punto de establecerse en Roma. Se trataba de Jacobo Francisco Eduardo Estuardo de Inglaterra, llamado el Viejo Pretendiente, nieto de Carlos I. El padre de Jacobo (Jacobo II) se había exiliado durante la revolución de 1688-1689, siendo sustituido en el trono por la reina María, de convicciones religiosas más indudablemente protestantes, y su esposo, Guillermo de Orange. El joven Jacobo, que por entonces era un niño de pecho y del que se rumoreaba que había sido cambiado por otra criatura estando todavía en la cuna, pasó los primeros años de su destierro en París y en Lorena, pero tras la fallida sublevación jacobita se trasladó a los Estados Pontificios y desde 1718 hasta su fallecimiento en 1766 residió principalmente en Roma. Allí, su corte se convirtió en foco de atracción para el *Grand Tour*, aunque el visitante debía acercarse a ella con cautela, no fuera que lo viese algún espía.

Actualmente, el Palazzo del Re —el Palacio del Rey— no tiene un aspecto particularmente suntuoso. Se trata de un edificio de cinco plantas, contando el entresuelo, con la fachada pintada de estuco descascarillado de color naranja; la portada tiene a ambos lados sendas columnas rematadas por capiteles jónicos, pero necesitaría una buena limpieza; doblando la esquina, cerca de lo que otrora fuera la entrada principal, hay una tienda en la que se vende pizza; la planta baja del edificio alberga un restaurante de cocina de los Abruzos y al lado hay una oficina de Mail Boxes Etc. El palacio es hoy en día sede de un simple centro de mensajería confidencial, pero hace trescientos años las visitas clandestinas eran algo habitual. En 1724 se construyó una escalera secreta que permitía acceder discretamente a los aposentos del rey en su palacio (situado en la via San Marcello, con entrada lateral por la piazza Santi Apostoli), aunque eso no impedía que llegaran a la corte de Inglaterra informes sobre los visitantes: en diciembre de ese mismo año, por ejemplo, se dijo que dos hombres enmascarados habían sido conducidos por esa escalera. Algunos grabados vendidos en Roma identificaban mal de forma deliberada el palacio real llamándolo Palazzo Muti, de modo que quienes los compraban no pudieran ser acusados en Inglaterra de abrigar simpatías jacobitas. [63]

Al otro lado de la via San Marcello nos encontramos con un lugar inesperadamente significativo. He entrado en la Antica Birreria Peroni buscando un sitio en el que almorzar, pero, una vez dentro, la historia del local impresa en los manteles individuales de papel me informa de que en otro tiempo este era el emplazamiento de los establos de la posta imperial. Incluso cuando no lo pretendo, descubro más relatos sobre los caminos de Roma. Y no solo eso, también fue donde el emperador Majencio (famoso perseguidor de los cristianos, derrotado por Constantino) hizo esclavo al papa Marcelo I, al que se asignó durante nueve meses una «labor degradante» no especificada, presumiblemente la de sacar el estiércol de las cuadras. Posteriormente, se convirtió en almacén de hielo y de cerveza, y ahora está decorado con pequeños banderines rojos, eslóganes sobre lo buena y beneficiosa que es la cerveza y frescos de angelitos que beben cerveza y hacen deporte. Saco mi cuaderno de notas y me pongo a escribir. El camarero me pregunta si estoy haciendo los deberes. Le digo que soy escritora, tras lo cual el joven se presenta y me dice que apunte que he conocido a un chico guapo llamado Lenin (no bromea con lo del nombre: lo lleva escrito en la manga de su camiseta roja). El menú está escrito en italiano en folios de papel tamaño A4 y el local está lleno de gente de la propia Roma, lo que considero una buena señal. Lenin asegura que es responsable personalmente del tiramisú, que además es excelente.

Vivir en Roma es un poco esto: una parada informal en el centro de la ciudad y te topas con tres capas de relatos sobre el pasado. La historia de la ciudad es cambiante. Te podrás encontrar con el pasado pontificio, o con el pagano, o con las leyendas sobre la persecución. Como nuestros viajeros, puedes contar tus propias anécdotas. Pero, aunque lo hagas, los que han venido antes que tú te han proporcionado ya una serie de motivos y de imágenes con los que empezarás tu propia adaptación, tu propia versión. Cuando se desarrolló el *Grand Tour*, fueron cada vez más los viajeros procedentes de la Europa septentrional y occidental que los utilizaron.

CAPÍTULO 10

EL *GRAND TOUR*

La presencia del Viejo Pretendiente en Roma no fue obstáculo para que muchos jóvenes ingleses de la aristocracia emprendieran su *Grand Tour*. Los libros y las cartas de los que lo hicieron nos cuentan no solo cuál fue la experiencia práctica que tuvieron de los caminos, sino también muchas más cosas acerca de lo que los caminos significaron para ellos. El escritor Thomas Gray fue a Italia en 1738 en compañía de Horace Walpole, amigo suyo de Eton e hijo del que por entonces era primer ministro. Los dos tenían veintipocos años. Cuando Gray llegó a Roma por la Vía Flaminia, sus primeras impresiones fueron positivas: bajando el «monte Viterbo», divisó la cúpula de San Pedro, construida bajo la supervisión de Miguel Ángel y rasgo dominante del panorama urbano de Roma desde finales del siglo XVI. Un poco más adelante empezó «a andar por un antiguo pavimento romano».[1] Cuando en el siglo XII el Maestro Gregorio había subrayado la importancia de una vista así en sus *Maravillas de la ciudad de Roma*, su vehemencia había sido en gran medida una novedad (aunque la idea religiosa de alegría ante la vista de Roma estaba ya implícita en el nombre alternativo que se daba al Monte Mario, llamado también *Mons Gaudii* o Monte del Gozo). Ahora la pausa para admirar la vista entró a formar parte del repertorio estándar de los relatos de los viajeros. En 1814, Samuel Rogers anotó en su diario que le habían «dicho que entre el decimoquinto y el decimosexto miliario nos preparáramos para ver un panorama de Roma» (aunque él creyera erróneamente que iba por la Vía Apia). Charlotte Anne Eaton, el relato de cuyos viajes fue publicado en 1820, reseñaría que su *vetturino* efectuó la misma parada.[2]

Tras cruzar el Tíber, Gray encontró que la entrada en Roma era «prodigiosamente impactante»:

> [Se lleva a cabo] a través de una noble puerta [la Porta del Popolo], diseñada por Miguel Ángel y decorada con estatuas, que nos conduce a una gran plaza, en medio de la cual hay un enorme obelisco de granito […] tan alto como altas eran mis expectativas, lo confieso, de modo que la magnificencia de esta ciudad las sobrepasó con creces.[3]

Durante un concurso de tiro en los jardines de Villa Borghese, Gray pudo ver al Joven Pretendiente —el hijo de Jacobo, Carlos Eduardo Estuardo, llamado Bonnie Prince Charlie (Bonito Príncipe Carlos)—, pero no llegó a reunirse con él; realizó algunas excursiones fuera de Roma, entre ellas una a la Villa d'Este, en Tívoli, cuyas fuentes no llegaron a impresionarlo demasiado («medio río Teverone», comentaba, «se mea en dos mil orinales distintos»). Luego se trasladó al sur, a Herculano y el Vesubio, para lo cual tomó la Vía Apia, que encontró «un poco fatigosa».[4]

El veredicto de Gray tal vez no sea una sorpresa, pero, a pesar de la importancia histórica e imaginativa de las calzadas romanas, los viajeros del siglo XVIII generalmente coincidían en afirmar que no era posible hacer un viaje cómodo por ellas. Charles de Brosses, un noble francés que escribió largo y tendido acerca de la Antigüedad y el pasado, culpaba de ello a los «miserables lugareños de las aldeas circunvecinas», que la habían «escamado [*sc*. la Vía Apia] como si fuera una carpa».[5] Thomas Nugent, autor de un libro sobre el *Grand Tour*, consideraba que la Vía Apia era cualquier cosa menos ideal para el transporte moderno: «La dureza y el pulido de este antiguo pavimento hace que el camino resulte muy fastidioso, especialmente para los caballos, que a menudo pierden las herraduras».[6] Anna Riggs Miller observaba problemas similares en la Vía Flaminia.[7] Además, durante su viaje de Roma a Nápoles se alarmó al comprobar —como ya habían comprobado muchos con anterioridad— que «el camino (si así puedo llamarlo) discurre por el mar». Su séquito se vio obligado a viajar con el agua «por encima del suelo de la carroza».[8] Tampoco James Boswell disfrutó de su

viaje debido al calor: se sintió «mareado y lleno de temor a pillar alguna fiebre» por el camino.[9] Por otro lado, las carreteras modernas probablemente no fueran mucho mejores. El marqués de Mirabeau las comparaba desfavorablemente con las antiguas calzadas: «En la actualidad nadie se ha preocupado de dar a este tipo de obras construidas para la eternidad la solidez que les daban los romanos […] la mayor parte de nuestros caminos [*sc*. franceses] están destrozados antes de que hayan sido acabados», y están tan mal hechos «que una colonia de topos de tamaño mediano puede destrozarlos en el plazo de un año».[10]

Riggs Miller pasó nueve meses en Francia, Suiza e Italia, y sus *Cartas desde Italia*, la primera obra de este tipo publicada por una mujer, aparecieron de forma anónima en 1776.[11] Ofrecían una visión muy vívida del estado en que se hallaban los caminos y del peligro que entrañaban. En una carta escrita desde Viterbo, contaba dos «terribles accidentes» que habían sufrido sus acompañantes, aunque también observaba las perspectivas de mejora:

> El maestro de postas, que había hecho de postillón para el correo romano, perdió la vida en una montaña al caer de su caballo; y en otro punto del camino, el mejor caballo perteneciente al maestro de postas de Aquapendente se hundió en un cenagal, en el que se ahogó, sin que nadie fuera capaz de sacarlo. Sin embargo, por malo que sea este camino en la actualidad, es ahora mejor de lo que fue nunca; pues justo antes de lo que esperaba el emperador, el papa y el rey de Nápoles acordaron reparar los caminos de sus respectivos dominios; nos han dicho que por el lado napolitano están ya mucho mejor.[12]

Era relativamente extraño atribuir el estado de los caminos a las modernas obras de restauración: por el contrario, muchos escritores preferían suponer que su calidad era tanta que las losas antiguas de piedra sencillamente habían permanecido intactas. Tobias Smollett escogió como ruta para llegar a Roma la Vía Flaminia, que estaba «bien pavimentada, como una carretera moderna», y decía a sus lectores que la ciudad, «pese a las calamidades que ha sufrido, sigue manteniendo una apariencia augusta e imperial».[13] Suponía un pequeño conflicto prometer a los lectores que en Italia iban a

encontrarse con un pasado auténtico y asegurar al mismo tiempo que los caminos estaban —o no tardarían en estar— a la altura de los estándares modernos.

Aunque no cabe duda de que Gray y Riggs Miller realizaron personalmente su gran gira, no cabe decir lo mismo de todos los escritores que publicaron el relato de su experiencia del viaje. Nugent es uno de los que suscitan más dudas.[14] Irlandés de nacimiento, pasó buena parte de su vida en Londres, donde hizo carrera como escritor y traductor, llegando a publicar un diccionario francés-inglés. *The Grand Tour* apareció en 1749, cuando su autor contaba cuarenta y tantos años, y fue una de las primeras obras del género de las guías de viajes.[15] Sin embargo, aunque Nugent compusiera su guía a partir de las obras de otros, destaca como una introducción bastante útil al tipo de consejos que había que dar a los turistas de la época. Su tercer volumen, dedicado a Italia, estaba lleno de consejos prácticos. Se recomendaba a los viajeros, por ejemplo, llevar consigo «un edredón ligero, una almohada, una colcha, y dos cobertores muy finos», aunque, si eso resultaba «engorroso», por lo menos debían viajar «provistos de sábanas y, al llegar a cualquier posada en la que la cama pareciera tener un aspecto sospechoso, habrá que pedir un montón de paja fresca y poner encima de ella una sábana limpia».[16] Nugent enumeraba los posibles medios de transporte que eran convenientes: el tipo de carroza disponible y si había que cambiar o no de caballos. A su juicio, era «imprescindible disponer de un anticuario en Roma, porque eso ahorra a la persona muchos problemas al dirigirla a los múltiples restos de la Antigüedad que merecen especialmente la atención del viajero».[17]

Además, Nugent tenía muchas cosas que decir acerca de la red viaria y sus restos que habrían causado impresión a sus lectores. Al describir cómo se cruzaba el Tíber al norte de Civita Castellana, Nugent explicaba que se hacía a través de «un majestuoso puente, erigido, como pone de manifiesto la inscripción, por Sixto V y Clemente VIII sobre las ruinas de un magnífico puente construido aquí por Augusto, y a través del cual continuaba la Vía Flaminia».[18] (Las intervenciones de Sixto V sobre el paisaje romano a finales

del siglo XVI no se libraron de la controversia. En la Vía Apia, la tumba de Cecilia Metela a punto estuvo de ser demolida, y solo se salvó debido a la oposición de los magistrados municipales).[19] Continuando en dirección sur hacia Roma, Nugent llegó a Castelnuovo di Porto, una pequeña localidad dominada por la imponente *rocca* de los príncipes Colonna, «donde podréis encontrar una inscripción según la cual la Vía Flaminia, que ahora se ve tan íntegra y tan hermosa durante todo el trayecto, no hace mucho tiempo quedó sepultada bajo la tierra que había ido cubriéndola gradualmente».[20] Eso supone que había habido algún tipo de labor de restauración, pero Nugent no lo decía claramente: el *Grand Tour* tenía que ver ante todo con la Antigüedad. «Por todo el camino», decía, «veréis gran número de ruinas antiguas, los melancólicos restos de la magnificencia romana»; al cruzar el puente Milvio para llegar a Roma, «os encontráis con una vía pavimentada, la antigua Vía Flaminia, que os conducirá a lo largo de dos millas entre agradables jardines y mansiones hasta la famosa ciudad de Roma».[21] Las villas construidas dos siglos antes constituían ahora un elemento ya bien acreditado en el que había que fijarse. De hecho, Nugent incluye un largo pasaje titulado «Sobre las calzadas de Roma», que vale la pena citar en su integridad por la idea que nos transmite de cómo se veían los caminos que habían logrado sobrevivir (las fechas que da Nugent parten de la fundación de Roma, no del nacimiento de Cristo):

> Antes de despedirnos de Roma y de sus vecinos, no estaría de más decir una palabra o dos acerca de las antiguas calzadas romanas, de las cuales se conservan todavía considerables restos. Entre ellas las principales eran la Vía Flaminia y la Vía Apia, aunque prácticamente no había ni una ciudad que careciera de un camino pavimentado que condujera a ella y por la que viajeros y carretas no pudieran pasar cómodamente en pleno invierno. La Vía Flaminia, así llamada por el cónsul Flaminio que la proyectó, llevaba a Rímini, y empezó a ser pavimentada el año 533 de [la fundación de] Roma. El emperador Vespasiano la prolongó posteriormente más allá de los Apeninos hasta el mar Adriático, ampliándola unas doscientas millas. Gran parte de este camino se conserva todavía en su integridad; se encuentra pavimentada con grandes losas y cantos, y a cada lado tiene un bordillo de piedra, y en ese bordillo, cada dos o tres

> pasos, hay una piedra que se yergue por encima del nivel del bordillo. La Vía Apia, la más noble de todas ellas, que debe su nombre al senador Apio el Ciego, el encargado de dirigir las obras, conducía desde la Porta Capena o Apia hasta Capua y Bríndisi, y se extendía a lo largo de 350 millas o más. Fue pavimentada en el año 442 de Roma y de ella salían varios otros caminos que iban a las ciudades de la zona sudoccidental de Italia. Este camino está todavía en buenas condiciones en muchos puntos entre Roma y Nápoles. Tiene doce pies de anchura, está hecho de enormes losas de piedra, en su mayoría azules, de un tamaño generalmente de un pie y medio por cada lado. La solidez de esta calzada se pone de manifiesto en su larga duración, pues sigue estando ahí desde hace más de mil novecientos años, y en muchos puntos todavía está tan entera a lo largo de varias millas como cuando la construyeron. Las ruedas de los carruajes han dejado surcos en algunos lugares, que como máximo no tienen más de tres o cuatro pulgadas de profundidad. En fin, teniendo en cuenta que este pavimento ha sido hollado durante tanto tiempo por una innumerable sucesión de viandantes, caballos, carrozas, carros y carretas, es motivo de asombro que haya permanecido entera hasta nuestra época.[22]

De Brosses rivalizaba con Nugent ponderando los esplendores de la Vía Apia: según él, era el monumento «más grande, más hermoso y más estimable de la Antigüedad que nos queda», y no dudaba en situar «esta obra por encima de todo lo que han hecho los romanos». Las únicas obras antiguas que podrían estar a su altura —afirmaba— eran los canales y los sistemas de regadío de Egipto, Caldea y China. En el mundo moderno, el único logro comparable a ella era el canal de Languedoc (llamado en la actualidad el canal du Midi), de 241 kilómetros de longitud, construido en el siglo XVII para conectar el Mediterráneo y el Atlántico, y cuya finalidad era permitir que los barcos evitaran el estrecho de Gibraltar.[23]

Otros escritores lamentaban la pérdida de las calzadas romanas, por las que ya no se podía transitar. Tobias Smollett, que hizo su *Grand Tour* en 1766, evidentemente estaba familiarizado con las fuentes antiguas. Viajando por el sur de Francia, comentaba:

> Qué lástima que no puedan restaurar la célebre Vía Aurelia, mencionada en el *Itinerario de Antonino*, que se extendía desde Roma hasta Génova, y ya por este país hasta Arlés, a orillas del Ródano. Se decía que la había construido el emperador Marco Aurelio, y todavía pueden verse algunos vestigios suyos en Provenza.[24]

Mariana Starke, cuyas *Cartas desde Italia* fueron publicadas en 1800, observaba igualmente que «parece algo extraordinario [que] la antigua calzada romana que atravesaba los Alpes Marítimos ya no pueda descubrirse».[25] Smollett echaba la culpa de la falta de trabajos de restauración a la nobleza genovesa, cuyos miembros eran «todos mercaderes»:

> por una política mezquina, egoísta y absurda, recurren a toda clase de métodos para mantener a sus súbditos de la Riviera sumidos en la pobreza y la dependencia. Basándose en ese punto de vista, evitan cuidadosamente dar cualquier paso que permita que el país sea accesible por tierra; y al mismo tiempo impiden que lleven a cabo sus actividades comerciales por mar, para que no interfieran con el comercio de la capital, en el que ellos están interesados personalmente.[26]

Starke y Smollett desarrollan aquí un cliché habitual en los autores de libros sobre el *Grand Tour*, consistente en desdeñar a los italianos de su época y expresar su respeto por los de la Antigüedad, pero las discusiones sobre quién debía asumir los costes del mantenimiento de los caminos no son nuevas. Las autoridades municipales de la antigua Roma habían valorado mucho las buenas conexiones de transporte, no solo por la perspectiva de cerrar contratos, sino también porque a los electores les preocupaba el estado de los caminos, algo que los políticos locales les dirán que ha cambiado poco en el curso de dos mil años.[27] Era un problema político lo bastante destacado como para que en tiempos de Tiberio se produjera un escándalo porque «muchos caminos de Italia estaban interrumpidos e impracticables por el fraude de los contratistas y la incuria de los magistrados».[28] Posteriormente hubo numerosos procesos por corrupción y algunos acusados fueron condenados a pagar cuantiosas multas, aunque Claudio (el sucesor del sucesor de Tiberio, que llegó al poder en 41 e. v.), al parecer, «no solo no terminó de reclamar todas las cantidades que se debían, sino que devolvió a los multados todas las sumas entregadas».[29]

En realidad, hoy podemos encontrar en los periódicos quejas similares acerca del mal estado de las infraestructuras de Italia.

Paseando por Génova, me fijo en lo que actualmente es la Vía Aurelia, la Strada Statale I. Construida con hormigón y metal, ocupa un puente elevado alrededor del puerto viejo y en la actualidad su aspecto ya no parece ni mucho menos el mejor. No hace mucho tiempo, en 2018, cuarenta y tres personas perdieron la vida a raíz del famoso derrumbamiento del puente Morandi, construido en los años sesenta, y que en el momento del desastre se sabía que estaba necesitado de labores urgentes de mantenimiento. Resulta bastante más agradable contemplar las fachadas de los palacios barrocos, una puerta medieval y un monasterio del siglo XII que ha sido cambiado de emplazamiento.

Era raro que en un *Grand Tour* no hubiera lamentos sobre los hospedajes y el transporte, especialmente debido a la mala suspensión de las carrozas italianas; a medida que las fronteras entre los distintos estados de la península fueron oficializándose, los que tenían que cruzarlas a menudo se veían en la necesidad de conseguir previamente un pasaporte y de perder el tiempo esperando interminables controles aduaneros.[30] Por lo que podemos apreciar por su obra *Travels through France and Italy* (*Viajes por Francia e Italia*), publicada en 1766, parece que Tobias Smollett era un quejica impenitente. Al igual que de Nugent, se rumoreaba que Smollett no llevó a cabo personalmente todas sus investigaciones: por lo menos en Turín se quedó todo el tiempo en su habitación y obtuvo toda «su información de su *valet-de-place*».[31] «Mis aventuras personales por el camino», dice Smollett, «fueron tales que podrían contarse. Consistieron en mezquinas discusiones con mesoneras, maestros de postas y postillones».[32] Unas décadas más tarde, Nikolái Gógol criticaría semejante actitud en un apunte sobre Roma. El escritor ruso apreciaba a los italianos, que «no se dejarían pervertir ni siquiera por las incursiones de los extranjeros, que corrompen a las naciones ociosas y engendran en las tabernas y por los caminos a una clase despreciable de gentes por las cuales el viajero a menudo juzga al conjunto de la

población».[33] Desde el punto de vista del historiador, la reluctancia de los participantes en el *Grand Tour* a contar sus encuentros con las personas que hacían posible su viaje resulta frustrante, y todavía son relativamente pocas las investigaciones acerca de sus vidas: aunque existen diarios de criados, solo han empezado a ser publicados ahora, en pleno siglo XXI.[34]

Igual que las experiencias de viajeros y mesoneros, de criados y señores eran diferentes, lo mismo ocurría con las de los hombres y las de las mujeres. Desde Moryson en adelante, los escritores varones a menudo se quejaban del sistema de *vetturini*: el periodista William Hazlitt decía: «No hay nadie que pueda evitarlo, y quien viaja por placer viaja con un *vetturino*».[35] Las mujeres, sin embargo, a menudo adoptaban una actitud más positiva sobre el papel del *vetturino*.[36] Elisa von der Recke, por ejemplo, consideraba a sus *vetturini* superiores a los cocheros alemanes; «viajar por Italia resulta infinitamente más cómodo y más agradable que viajar por Alemania: los caminos son magníficos; los que viajan en la [silla de] posta enseguida son servidos y depositados en las casas de postas»;[37] por su parte, Fanny Lewald comentaba que sus cocheros no solo se ocupaban del equipaje, sino que además se encargaban de que los viajeros se registraran en los mejores hoteles.[38]

En el relato de Riggs Miller podemos leer también entre líneas alguna referencia a las obligaciones exigidas a los que vivían cerca de los caminos, que nos recuerdan a las que se imponían a esos mismos individuos en la Antigüedad. Cerca de Turín, nos dice la señora Riggs Miller,

> el camino tampoco era muy seguro, pues había bandidos que permanecen escondidos en un bosque no muy alejado. Los magistrados ordenaron que patrullaran [la zona] campesinos armados, en grupos de cuatro o cinco, por turnos, entre una aldea y otra, para prestar ayuda a los viajeros en caso de necesidad; y, como el camino pasa por los territorios del rey de Cerdeña y por los del Milanesado, es conveniente que esos rústicos se aprovechen de ello, para escapar a un estado u otro cuando están en las fronteras de ambos.[39]

No podemos más que hacer especulaciones sobre lo que hacían los campesinos con las órdenes de los magistrados. Los lugareños obligados a desempeñar tareas desagradables aparecen también en el libro de Laurence Sterne *A Sentimental Journey Through France and Italy* (*Viaje sentimental por Francia e Italia*), publicado en 1768. Se trata de una especie de refutación de Smollett (ambos escritores llegaron a conocerse y no se gustaron), escrita en forma de novela, en la que aparecen las dificultades del protagonista con los caminos:

> Pero deja que el fatigado viajero se queje de la aspereza y peligros de tus caminos, tus rocas, tus precipicios, tu difícil acceso y los horrores de tu cuesta abajo, tus impracticables montañas, cataratas que arrastran piedras y las amontonan en las carreteras [...]. Precisamente los campesinos habían estado todo el día componiendo un trecho entre St. Michel y Madane, y todavía tuvimos que esperar un par de horas antes de poder seguir adelante. ¡Paciencia![40]

Mientras que Sterne esperaba, a «los campesinos» les tocaba encargarse del trabajo duro.

Si en sus primeras fases el *Grand Tour* había sido principalmente una experiencia educativa destinada exclusivamente a hombres jóvenes, a lo largo del siglo XVIII por lo menos un tercio de los viajeros mejor documentados que viajaron a Italia fueron mujeres.[41] Después de Riggs Miller, siguieron su ejemplo otras escritoras, en particular Hester Piozzi, con sus *Observations and Reflections* (*Observaciones y reflexiones*) (1789), y lady Morgan (de soltera Sydney Owenson, acreditada novelista y autora de libros de viajes), que en 1821 publicó un libro titulado *Italy* (*Italia*), mientras que entre las escritoras alemanas más destacadas cabría citar a Friederike Brun, Elisa von der Recke y Therese von Artner. Numerosos escritores de época anterior, entre ellos Fynes Moryson, se habían opuesto a los viajes de las mujeres, aunque por razones evidentes numerosas jóvenes inglesas católicas se habían educado en conventos del extranjero.[42] John Moore, cuya obra *A View of Society and*

Manners in Italy (*Panorama de la sociedad y las maneras de Italia*) fue publicada en 1781, observaba que

> las damas que han permanecido algún tiempo en Roma y Florencia, particularmente aquellas que afectan un gusto por la *virtù*,(6) adquieren una intrepidez y una fría minuciosidad a la hora de examinar y criticar las figuras desnudas, que son desconocidas entre las que nunca han traspasado los Alpes. [43]

En su preocupación por el efecto en la moral de las mujeres se percibe un eco del lenguaje usado mil años antes, cuando san Bonifacio se quejaba de que las mujeres inglesas trabajaban en los burdeles de los caminos de los peregrinos. Algunas cosas tardan mucho en cambiar.

Riggs Miller y Piozzi nos ofrecen un testimonio muy importante sobre las formas en las que los viajeros percibían los caminos y sus paradas. El grupo de Miller hizo una excursión de Nápoles a Pozzuoli cruzando la que ella denomina *Grotto di Pausilippe* (Gruta de Posillipo), pero por la descripción del lugar debe tratarse de la *Crypta Neapolitana* (el único túnel que hay en Posillipo es la Gruta de Sejano, que no conduce hasta Nápoles). «Esta gruta», decía Miller, «es de época muy antigua; los mejores anticuarios la atribuyen a un tal Marco Cocceyo, un romano»; y en una nota al pie añadía: «El pueblo llano está convencido de que se hallaba afectada por el poder de la magia, y se lo atribuyen a Virgilio, del que universalmente se cree que fue un brujo». Ampliada y pavimentada en el siglo XVI, estaba iluminada a través de «dos perforaciones en la bóveda», que, sin embargo, resultaban inapropiadas los días de viento, lo que obligaba a los viajeros a utilizar antorchas.[44] En este punto, Riggs Miller contrapone la experiencia de «los mejores anticuarios» a la superstición de la población local, aludiendo a la inferioridad del «pueblo llano».

Piozzi fue incluso más allá en este sentido y retrata a su guía del país suspendido fuera del tiempo normal:

> Puede observarse en cualquier conversación con ellos que una extraña mezcla de épocas pasadas y presentes, de ideas pasadas y presentes de lo que son la dignidad, los acontecimientos e incluso la manera de dividir el tiempo, todavía confunde sus mentes; y cuando hace unas semanas volvimos a visitar, en compañía de unos amigos ingleses recién llegados, las antiguas termas de Baias, el lago de Lucrino, etc., Tobías, que nos condujo en barca hasta la otra orilla, nos instó a observar la Vía Apia bajo el agua, donde efectivamente se la ve con bastante claridad, incluso las rodadas de los carros sobre su antiguo pavimento, hecho de grandes losas de piedra; y viendo que yo estaba particularmente atenta, dijo: «Sí, señora. Os aseguro que don Horacio y don Virgilio, de los cuales tanto hemos oído hablar, solían venir desde Roma hasta las residencias en el campo que tenían aquí en un solo día, precisamente por este camino, que ahora está sumergido, como podéis ver, a consecuencia de repetidos terremotos, pero que por entonces era tan bueno y estaba tan entero que, si se levantaban temprano, podían llegar al galope hasta aquí hacia la hora del Ave María».[45]

El caso de Tobías ilustra el papel de los guías locales a la hora de conformar la interpretación de los caminos que hacían los viajeros. Yo me pregunto, no obstante, si al ligar de ese modo el pasado y el presente Tobías no estaba respondiendo a las expectativas de los turistas más o menos igual que los modernos «gladiadores» solían posar ante la multitud delante del Coliseo hasta que el alcalde de Roma se lo prohibió. Piozzi deseaba tener una experiencia de lo que era el tour en la Antigüedad y Tobías se la dio. (Las investigaciones sugieren que es algo que actualmente ocurre cuando los turistas occidentales aparecen de pronto en un «auténtico poblado tradicional» de cualquier rincón del sur global).[46] También los escritores italianos abordaron el tema de la presencia de los antiguos: en sus *Notti romane* (*Noches romanas*), Alessandro Verri se situaba a sí mismo entre las tumbas de la Vía Apia en compañía de fantasmas, entre ellos el de Cicerón.[47] La misma ligazón que podría interpretarse como una superstición típica de campesinos podría ser, en otros contextos, un recurso literario.

Una generación más tarde, en 1800, las *Cartas desde Italia*, de Mariana Starke, se convirtieron en una lectura esencial por sus detallados consejos sobre rutas y precios. Este libro llegó a convertirse en una obra de referencia, hasta tal punto que en *La*

cartuja de Parma de Stendhal un personaje insiste en consultarlo en todo momento.[48] Una secuela del libro de la señorita Starke, *Travels on the Continent* (*Viajes por el continente*), publicada por John Murray, llegó a tener siete ediciones, mientras que la edición en un solo volumen con el título de *Information and Directions for Travellers on the Continent* (*Información y direcciones para los viajeros por el continente*), también de Starke, se convirtió en todo un modelo para las futuras guías de viajes.[49] Hija de un exgobernador británico de Fort St George en Madrás (actualmente Chennai), Starke pasó un largo periodo de su vida viajando con su familia por Europa, cuidando de su hermana y de su madre, y la confección de su guía, enormemente práctica, se vio marcada por esa experiencia.[50] Starke se esforzó especialmente en subvenir a las necesidades de las familias y de las personas enfermizas que debían ser conscientes de su estado de salud. Sus consejos muestran un interés por las alcantarillas de Roma y por la calidad del aire de la ciudad; el museo del Capitolio, advertía Starke, era «muy frío», y la histórica prisión de San Pietro in Vincoli era «fría y húmeda».[51] El suyo es uno de los primeros ejemplos de libros que ofrecen una clasificación de los principales sitios que hay que ver, utilizando signos de exclamación en lugar de las estrellas a las que estamos acostumbrados hoy en día. De ese modo, la bóveda y el *Juicio universal* de la Capilla Sixtina consiguen cinco !!!!!, el fresco de *La escuela de Atenas* de Rafael cuatro !!!! y la victoria de Constantino sobre Majencio (también en las Estancias de Rafael del Vaticano, obra de su asistente Giulio Romano) se queda con tres !!! [52] Starke no tenía prejuicios sobre los motivos que pudieran tener los viajeros para desplazarse a Roma, y observaba que

> todo el mundo puede encontrar alguna diversión. Pues tanto si nuestro deseo es zambullirnos en el conocimiento de lo clásico, o si las artes y las ciencias son el objeto de nuestra búsqueda, o si simplemente pretendemos encontrar nuevas ideas y nuevos objetos, no dejaremos de conseguir nuestra meta en esta ciudad interesantísima.[53]

Sin embargo, no quedó muy impresionada por la estructura de la ciudad: las calles de Roma estaban «mal pavimentadas y sucias, mientras que las ruinas de los inmensos edificios que continuamente saltan a la vista dan una impresión de melancolía a cualquier espectador reflexivo».[54] No obstante, ofrecía numerosas recomendaciones sobre los lugares que era imprescindible ver, incluida la «obra maestra del genio moderno», que era San Pedro, así como las excursiones que había que hacer a Tívoli, Palestrina y Frascati.[55] En Tívoli, entre lo que recomendaba ver estaba la villa de Horacio.

Todos estos viajeros necesitaban alojamientos y, a medida que fue evolucionando el *Grand Tour*, fueron evolucionando las infraestructuras que debían satisfacer no solo las necesidades de peregrinos y mercaderes, sino también un nuevo tipo de demanda. Los turistas exigían habitualmente alojamientos de larga duración y tenían un mayor interés en disfrutar de su viaje en circunstancias de limpieza y confort que el usuario que simplemente buscaba un lugar sencillo en el que pernoctar. Algunas zonas de determinadas ciudades se hicieron populares entre estos viajeros: en París, por ejemplo, el Faubourg Saint-Germain, y en Roma, la piazza di Spagna. En un sistema precursor del actual Airbnb, las familias en decadencia de las grandes ciudades de Italia pensaron que poner sus apartamentos amueblados a disposición de los turistas podía resultar lucrativo.[56] Hoy en día, varios hoteles de Roma aseguran ser los herederos de un pasado remoto. Entre los más antiguos está el Albergo del Sole, del siglo xv, en la plaza situada delante del Panteón (conocido entre los peregrinos como iglesia de Santa María Rotonda). Muchos de los conventos que ofrecían alojamiento a los viajeros de la Edad Media siguen haciéndolo en la actualidad, unos con más pompa que otros: los techos pintados y una terraza en la azotea embellecen la Casa di Santa Brigida, gestionada por unas monjas suecas, justo al lado de Campo de' Fiori. (Santa Brígida, que ya había peregrinado a Santiago, se mudó a Roma en 1349 tras la

muerte de su marido, y luego peregrinó a su vez a Tierra Santa).[57] En su guía de 1749 para el *Tour*, Thomas Nugent recomendaba tres posadas romanas: Lo Scudo d'Oro, Il Leone d'Oro y La Cerena, así como «varios mesones para la recepción de determinadas nacionalidades», refiriéndose discretamente a los hospedajes relacionados con los hospitales de peregrinos [católicos]. «Pero a quienes tienen intención de hacer una estancia prolongada», añadía, «les convendría alquilar apartamentos amueblados, que tienen un coste muy razonable; pues podéis alojaros en un *Palazzo*, como dicen aquí, o en una casa bellamente amueblada, por unas seis guineas al mes».[58] En su guía de 1800, Mariana Starke consideraba que «los mejores hoteles de Roma son Margariti, Sarmiento y Pío», mientras que en la década de 1770 Anna Riggs Miller elogiaba en Florencia el Vanini, que junto con el Schneiderff era una de las posadas mejor valoradas: los que lo gestionaban tenían «una honradez intachable, cualidad rara entre los hospedadores».[59]

La insidiosa insinuación de Riggs Miller en el sentido de que la mayoría de los mesoneros intentaban engañar a los turistas sigue viva en la opinión de la gente. Para ser justos, es muy fácil caer en la trampa de ciertas normas inesperadas si no se ha prestado atención a la guía de viajes. En Italia, el malentendido clásico es el que se refiere al pago del servicio en mesa. Si me presento en el mostrador, pido un café y un bollo, y el camarero me pregunta si me gustaría sentarme en la terraza, sin mencionar que lo habitual en el país es que sentarse fuera supone cobrar atención en mesa, tendré que pagar por ello, y el desayuno me costará bastante más que los 2,60 euros que pagaría por tomarlo en la barra. Si no conoces las normas, probablemente te sentirás estafado, aunque la letra pequeña de la carta colgada detrás del mostrador lo dice claramente.

Para los primeros que emprendieron el *Grand Tour*, que eran pocos y de clase alta, había otra opción a la hora de conseguir información: la embajada británica. Algunos diplomáticos que llevaban mucho tiempo en el cargo organizaban actos sociales en los que los visitantes podían mezclarse con personajes del lugar de

buena posición. Entre ellos cabría citar a Horace Mann, destinado en Florencia (1738-1786), y a William Hamilton, el representante inglés en Nápoles (1764-1800).[60] En otros lugares, a lo largo de las diversas rutas que conducían a Roma se establecieron hoteles lujosos para subvenir a las necesidades de los viajeros. Entre los establecimientos más antiguos que se han conservado está el Royal Victoria Hotel de Pisa. Inaugurado en 1837 a partir de una antigua posada, su fundador fue un italiano que había estudiado en Londres. Empezó primero ayudando a satisfacer las exigencias de alojamiento de los viajeros ricos y pronto se dio cuenta de que había un mercado para residencias urbanas atractivas como alternativa al alquiler de villas particulares.[61]

Starke se desplazó al sur desde Roma para contemplar las vistas de los alrededores de Nápoles, incluidas las excavaciones de Pompeya, que habían sido identificadas con seguridad en 1763. Allí vio «una calzada recién sacada a la luz, que se supone que era la Vía Apia».[62] En realidad la Vía Apia se desvía hacia el interior de la península un poco más al norte de allí, pero (como la confusión que veíamos en Samuel Rogers) este detalle no viene más que a subrayar la importancia que tenía la Vía Apia sobre el imaginario cultural. Varias décadas después, James Fenimore Cooper cometería el mismo error.[63] Durante el viaje desde Roma, lo que llamó más la atención a Starke fueron las labores de drenaje de las Lagunas Pontinas, que había comenzado Apio el Ciego, pero que no quedaron completadas hasta muchos siglos después, durante el pontificado del «papa actual» (Pío VI, *r*. 1775-1799), y su calzada era «considerada con razón una de las mejores de Europa: y tan prudentes son las precauciones que ha tomado para purificar el aire que ahora no hay riesgo de que lo afecte a uno, excepto durante el predominio del tiempo muy caluroso».[64] Pero en Pompeya la sorprendieron los paralelismos entre el pasado y el presente:

> Visitarla incluso ahora es vivir absolutamente en medio de los antiguos romanos: y cuando vemos las casas, las tiendas, el mobiliario, las fuentes, las calles, los carruajes y los aperos de labranza, exactamente similares a los de la actualidad, podemos llegar a la conclusión de que las costumbres y las usanzas han sufrido poquísimas variaciones durante los últimos dos mil años.[65]

La experiencia inmersiva que ofrecía Pompeya se ve reflejada en el interés mostrado por Piozzi por los límites cambiantes entre pasado y presente, y viene a subrayar que los viajeros venían buscando una interacción no necesariamente pedagógica, sino más bien de carácter emocional.

Quizá Starke tuviera en mente esos paralelismos cuando después tomó la Vía Flaminia para viajar a Perugia, cruzando en Narni el puente que «se supone que construyó Augusto».[66] Este puente era una atracción fundamental del *Grand Tour*, especialmente para los pintores de paisajes, y en 1826 lo pintó Jean-Baptiste Camille Corot. Para contemplar esta vista icónica de la Vía Flaminia, en vez de seguir la calzada yo tomo el tren. El puente de Augusto está situado en la estación de Narni-Amelia, aproximadamente a una hora de Roma. Mi tren es un *regionale veloce*, un rápido regional, lo que significa que de rápido nada, pues tarda cuatro horas y cuarto en llegar a su destino final, Ancona. El lado positivo es que el billete a Narni cuesta solo 6,25 euros por trayecto. La primera parada es Roma Tiburtina, en el camino de Tívoli, y luego, tras salir de la ciudad, nos dirigimos a Orte, pasando ante los elementos habituales de los paisajes de Roma: pinos, álamos y grafitis. Orte es también un cruce de caminos y un área de servicio, desde la que la carretera hacia Spoleto se separa de la moderna Autostrada del Sole. Estamos en el valle del Tíber. El río queda a nuestra izquierda, la carretera a la derecha y las montañas detrás de ella. Las edificaciones son cada vez menos frecuentes a medida que nos alejamos de la periferia, y entre olivares nos adentramos en un paisaje boscoso, en el que amarillean las hojas.

Narni responde al trazado habitual de las ciudades umbras: estación de ferrocarril al pie de la colina, en el barrio de Narni Scalo, que significa más o menos «parada de Narni», y una ciudad

amurallada en la cima. Me alejo a pie del conglomerado de tiendas que rodean la estación, por una calle de casas cuadradas de pocos pisos, pintadas del habitual color tierra, y bajo por una pequeña zona industrial, hasta cruzar la vía férrea por un paso subterráneo de hormigón cubierto de grafitis. Entre los que están al lado de la vía hay un eslogan en inglés pintado con espray: «*No Farmer, No Food, Modi Kutta*» («Sin agricultores no hay comida. Modi *kutta*»). *Kutta* en hindi significa «perro», y el eslogan es una referencia a las protestas encabezadas por los agricultores indios en 2021 contra las leyes introducidas por el Gobierno de Narendra Modi, que, según los agricultores, empeorarían su situación. La agricultura de la India tal vez parezca que está a años luz del *Grand Tour*, pero este se desarrolló precisamente en la misma época en la que fue expandiéndose el comercio global de bienes de consumo como el té, el café, el tabaco y el azúcar, y por lo menos algunos de los participantes en el *Grand Tour* y de los pintores mencionados en los carteles publicitarios repartidos por Narni probablemente llevaran ropa de algodón producido en la India, o cenaran en comedores decorados con *chinoiseries*. Un cartel anuncia que se alquilan bicicletas. La empresa se llama Grand Tour Rando.

Ya se ven los puentes. Hay tres. Del más antiguo solo se conserva un arco monumental, y ya no se puede pasar por él. Más arriba, hay otro puente moderno de hormigón por el que pasan los coches y que cruza el valle del río entre las dos colinas. Más abajo hay un tercer puente por el que pasan tuberías y una callejuela. Me siento en una piedra y me pongo a escribir estas palabras: la piedra probablemente formara parte del antiguo puente romano. Tres tramos del puente se han venido abajo en este pequeño parque. En un cartel situado en las inmediaciones hay un código QR. Activándolo puede contemplarse toda la zona a vista de dron. Los pájaros cantan en los árboles. Las hojas van cayendo ante mis ojos.

Alcanzar el encantador centro de la ciudad en lo alto de la colina supone una subida criminal que te destroza las pantorrillas (a diferencia de Orvieto, bastante más famosa, aquí no hay funicular). El entorno de los imponentes edificios y de los caminos serpenteantes es tan singular que la plaza principal parece el

escenario de una película. En torno a la ciudad alta, todavía pueden verse las murallas medievales. Ampliadas en el siglo XIV, atraviesan el recorrido de la Vía Flaminia. Entro en la ciudad antigua por la Porta Polella, que forma parte de las murallas del siglo XIV, y continúo caminando por una calle sinuosa hasta la Porta Nova. *Nova* significa «nueva», pero la puerta en cuestión era nueva en el siglo XVI, cuando el saqueo de 1527 obligó al abandono del terreno situado en la falda de la colina. Los sillares de la puerta han sido pulcramente tallados y son más bastos en los muros de seis metros de altura que hay al lado. Puede que impresionaran a la señorita Starke, que escribió su obra después de las campañas de Napoleón en Italia. Le pareció conveniente comentar las campañas de Aníbal en la zona de Perugia y añadir un resumen de sus paradas más importantes:

> Resulta imposible contemplar el terreno entre Passignano y Ossaia sin sentir la mayor admiración por la habilidad militar de Aníbal, que en tierra hostil consiguió acorralar al enemigo en una llanura angosta, pantanosa y singularmente cubierta de niebla, en la que ningún ejército habría podido defenderse, por numeroso y valiente que fuera. Pues por tres de sus lados había montes dominados por las tropas cartaginesas, mientras que por el otro se extendía un enorme lago que no era posible vadear.[67]

Starke, según una estudiosa, «contribuyó a organizar un *Grand Tour* más eficiente para la incipiente clase de funcionarios británicos que se consideraban los verdaderos herederos del Imperio romano».[68] No era, sin embargo, la única visitante que tenía ese tipo de contactos. Al fin y al cabo, aquella era la época en la que Gran Bretaña estaba construyendo su imperio. William Beckford, cuya fortuna provenía de las plantaciones de caña de azúcar que poseía su familia en Jamaica y que eran explotadas por mano de obra esclava, hizo su *Grand Tour* en 1782. Para Beckford, que era un intruso en la alta sociedad inglesa, el *Tour* supuso una oportunidad para canjear la riqueza de su familia por el lustre cultural que le permitiera ser bien recibido por la élite de la metrópoli.[69] Como muchos viajeros, decidió madrugar el último día de su viaje a Roma:

> Partimos cuando todavía era de noche. El amanecer nos pilló en el lago de Vico. Sus aguas, de un color azul oscuro ultramarino, y los bosques que lo rodean atraen los rayos del sol naciente. En vano busqué la cúpula de San Pedro al bajar la montaña de Viterbo. Solo podía verse un mar de nieblas. Finalmente se disiparon. Y empezaron a mostrarse las espaciosas llanuras en las que la más belicosa de las naciones levantó la sede de su imperio. A la izquierda, en la distancia, se yergue la escarpada cordillera de los Apeninos, y al otro lado, una resplandeciente vastedad de agua interrumpe la vista. Fue sobre esta enorme superficie sobre la que se llevaron a cabo numerosas acciones ilustres, y la verdad es que no sé en qué otro lugar habría podido escoger un pueblo poderoso un escenario más magnífico. Aquí había espacio para que marcharan los ejércitos y unas orillas lo suficientemente anchas como para poner el campamento: llanos para los juegos marciales y terrenos para la multiplicidad de caminos y calzadas que conducían desde la capital hasta Ostia. ¡Cuántas legiones victoriosas han pisado estos pavimentos! ¡Cuántos reyes cautivos! ¡Qué multitud de carros y carruajes brillaron otrora sobre su superficie! ¡Cuántos animales salvajes llegaron hasta aquí desde el interior de África! ¡Y los embajadores de los príncipes indios, seguidos de sus exóticos cortejos, acudían a implorar el favor del senado! Durante mucho tiempo, esta altura contempló casi a diario esas ilustres escenas. Pero todas han desaparecido: el espléndido bullicio ya ha pasado. Solo queda silencio y desolación.[70]

La descripción que hace Beckford de los caminos es poco habitual por su amplitud global. Sus romanos son los conquistadores del mundo y, aunque en ella no hay nada que sea completamente falso, los embajadores de los príncipes indios serían los que podrían visitar el Imperio británico en tiempos de Beckford. Y, hablando de imperios desaparecidos, apenas seis años antes de que diera comienzo su *Grand Tour*, Inglaterra había perdido sus colonias de Norteamérica, que por entonces eran ya Estados Unidos.

Otros relatos anteriores del *Grand Tour* habían aludido también a nuevos procesos de pensamiento imperial. Después de cruzar los Alpes de forma accidentada, Thomas Gray y Horace Walpole llegaron al valle del Po, la extensa llanura glacial del norte de Italia situada entre los Alpes y los Apeninos. (Actualmente es la ruta que siguen los trenes que van de Venecia o Bolonia a Milán). Pensando en los acueductos en ruinas ante los que pasó, Gray compuso un poema en latín sobre la historia imaginaria de esas llanuras. «Pasamos ante las

famosas llanuras», empezaba diciendo Gray en inglés, para cambiar inmediatamente al latín y contar la leyenda de los «lamentos romanos» por la batalla de Trebia, el río cuyas aguas siguen siendo actualmente rojas, y donde en la Antigüedad los «hijos de Ausonia» (término empleado en poesía para designar a Italia) fueron puestos en fuga por la «caballería mora y las tropas de piel oscura» de Aníbal y sus cartagineses.[71] Esta caracterización de los cartagineses reflejaba los conceptos de raza que empezaban a desarrollarse en la Europa del siglo XVIII. Pero no era solo a los norteafricanos a los que catalogaba Gray por el color de su piel. Su descripción de los habitantes de Nápoles tiene un claro tono racial que refleja la ambivalencia del pensamiento del norte de Europa sobre hasta qué punto los habitantes del Mediterráneo eran completamente blancos:

> Los miembros del pueblo llano son un tipo de sujetos muy vivaces, más industriosos de lo que suelen ser los italianos; trabajan hasta el anochecer, luego agarran su mandolina o su guitarra (pues todos saben tocar) y se van a pasear por la ciudad, o se dirigen con ella a la orilla del mar a disfrutar del fresco. Puede uno ver a sus criaturas morenitas saltando como Dios los trajo al mundo, y a los más mayores bailando al son de las castañuelas, mientras que otros tocan los platillos.[72]

En realidad, no era solo un prejuicio de los habitantes del norte de Europa: los italianos del norte de la península podían manifestar también unos prejuicios muy significativos sobre los meridionales. Luigi Farini, primer ministro de Italia entre 1862 y 1863, natural de Rávena, observaba a propósito del sur:

> ¡Pero, amigo mío! ¿Qué sitios son estos, el Molise y la Terra di Lavoro? ¡Qué barbarie! ¡De Italia nada! Esto es África: los beduinos, comparados con estos patanes, son la flor y nata de la virtud civil.[73]

Para Mariana Starke, sin embargo, esos conceptos empezaban a tener validez incluso más cerca de Roma: «El dueño de la posada de

Tívoli es un hombre digno y civilizado; los naturales del país, hablando en términos generales, son salvajes».[74]

Aun así, si los italianos de la época, y desde luego los miembros del «pueblo llano», eran vistos por aquellos viajeros británicos de clase alta e incluso de clase media como seres inferiores, a veces movidos por meros prejuicios raciales, sus antepasados de la Antigüedad eran una fuente de civilización. Al pensar en emprender un viaje por Italia, Samuel Johnson comentaba a Boswell que a orillas del Mediterráneo «estuvieron los cuatro grandes imperios del mundo: el asirio, el persa, el griego y el romano. Toda nuestra religión, casi todo nuestro derecho, casi todas nuestras artes, casi todo lo que nos sitúa por encima de los salvajes, ha llegado hasta nosotros desde las riberas del Mediterráneo».[75] También los caminos entraban fácilmente en esta forma de ver las cosas. Hasta lady Morgan, republicana e irlandesa radical, podía estar de acuerdo: «El arte de construir caminos ocupa uno de los lugares más altos entre los medios de la civilización».[76] Los elogios a las infraestructuras del Imperio romano tenían un subtexto: los elogios a las de los imperios modernos. Pero para que funcionaran era preciso realizar un juego de prestidigitación: los que en otro tiempo habían sido colonizados por los romanos tenían que identificarse con ellos. Camden se encargó de ello con la metáfora del injerto y, al fin y al cabo, con unas cuantas limitaciones, podía uno casi afirmar que los nuevos imperios europeos estaban haciendo simplemente lo que los romanos habían hecho en otro tiempo por nosotros.

CUARTA PARTE

Primero las carreteras y luego el ferrocarril, 1800-1900

CAPÍTULO 11

NAPOLEÓN

El 22 de septiembre de 1792, Mariana Starke y sus acompañantes llegaron a Niza, por entonces perteneciente al reino de Cerdeña-Piamonte. La señorita Starke se asustó al comprobar que «casi todas las casas de huéspedes fuera de las murallas estaban ocupadas por soldados piamonteses», pero esta hija de un gobernador militar era el tipo de persona para el que podría haberse inventado la expresión «carácter formidable». Se registró en un hotel de la ciudad y, ante las perspectivas cada vez más alarmantes de una invasión francesa, y como «casi todas las personas de rango que quedaban con fuerza para caminar habían huido hacia los Alpes», esperó que pasara la amenaza bajo la protección del comandante de la ciudad. Disfrazada de criada, para que no la tomaran por una aristócrata, consiguió que sus familiares y sus amigos fueran evacuados junto con el cónsul británico y su familia y zarpar en barco hacia Génova.[1] A lo largo de dos décadas y media, la Revolución francesa y luego las guerras napoleónicas cambiaron la dinámica de la política europea y de los viajes por el continente. Los caminos seguían conduciendo de muchas formas a Roma, pero, cuando Napoleón se nombró emperador, la ciudad encontró una nueva rival: París.

La prolongada estancia de Mariana Starke en Europa coincidió casi con toda exactitud con las campañas de Napoleón. «Pensaréis que fuimos muy desgraciados», decía la escritora a sus lectores, «al llegar a Niza y ver cómo era capturada», pero aquella fue una circunstancia que su editor y ella podrían aprovechar. No asistió a la conquista de los franceses solo en Niza, sino también cuatro años después en Florencia, cuando Napoleón entró en la ciudad, y en Roma durante los doce meses anteriores a la llegada de las tropas

francesas en febrero de 1798. (Empieza una a sospechar que no fue casualidad). Enemiga del catolicismo romano, Starke admiraba a Napoleón a pesar de desaprobar su aparente ateísmo y haría grandes elogios de sus «rapidísimas y brillantísimas conquistas, como no llegó a lograr en un plazo tan breve ningún guerrero, ni antiguo ni moderno».[2]

En 1796, Napoleón había sido nombrado comandante en jefe del Ejército Revolucionario de Francia en Italia y durante los dos años siguientes sus tropas derrocarían las repúblicas centenarias de Venecia, Génova y Lucca antes de marchar sobre Roma. En septiembre de 1797, Napoleón escribía a su hermanos desde Passariano (cerca de Udine, al nordeste de Venecia) para decirle que «la intención del directorio ejecutivo no es permitir que se reanuden las pequeñas intrigas de los príncipes italianos».[3] Y continuaba expresando su preocupación por la posible coalición de Nápoles, Roma y Florencia, que no sería más que «la liga de los ratones contra el gato».[4] En Roma, no cabía esperar que siguiera vivo por mucho el papa Pío VI, de casi ochenta años, de modo que Napoleón dio instrucciones en caso de que se celebrara un cónclave: su hermano debía emplear «las amenazas en el ánimo de los cardenales comunicándoles que en ese mismo instante marcharé sobre Roma».[5]

De hecho, pasarían otros cuatro meses antes de que sus tropas entraran en la Ciudad Eterna el 10 de febrero de 1798 y Pío VI aún seguía vivo. Su comandante, el general Berthier, llevó a cabo una entrada triunfal desde el norte, como habían hecho antes que él tantos participantes del *Grand Tour*, solo que esta vez acompañado de un numeroso séquito militar. El discurso que pronunció desde el Capitolio estuvo salpicado de referencias a los héroes de la antigua República de Roma.[6] El papa Pío VI fue deportado a Francia y pasó los últimos dieciocho meses de su vida en el destierro. En su lugar se estableció una República romana: un régimen títere de los franceses que sus adversarios calificarían de *repubblica per ridere*, que podríamos traducir por «república de risa». El nuevo régimen aguantó unos dieciocho meses,[7] pero su derrota no impidió que Napoleón se hiciera con el poder en Francia a raíz del golpe de

Estado del 18 de brumario (9-10 de noviembre) de 1799. Tras adoptar el viejo título romano de primer cónsul (a partir de 1802, primer cónsul vitalicio), pasó a titularse nuevo césar y en 1804 se proclamó emperador de los franceses. A Napoleón le interesaba Roma y —como veremos— también le importaban sus caminos.

Pero los caminos también le interesaban a su adversario. El papa Pío VI (Giovanni Angelo Braschi) había sido elegido en 1775, más de veinte años antes de la invasión de los franceses. Llevó una línea moderada entre admiradores y oponentes de los jesuitas, y una de sus primeras iniciativas internacionales fue el establecimiento del primer obispado católico de Estados Unidos de América (la diócesis de Baltimore), que acababan de ser fundados. En cuanto a sus propios territorios, su largo pontificado le dio ocasión de desarrollar grandes proyectos de infraestructuras, incluido un nuevo intento de desecación de las Lagunas Pontinas y de restauración de la Vía Apia. Pío VI ordenó la renovación del canal del Decemnovium, situado junto a la calzada, y encargó el establecimiento de una casa de postas en el lugar de la estación de la antigua vía conocida como Ad Medias (llamada así por su posición a medio camino).[8] Este lugar, el Casale di Mesa, cuyo gran arco de entrada permitía acceder a las carretas, todavía es visible en el camino junto a los restos de un mausoleo romano. En su interior, el bar Antica Posta ofrece a los viajeros que pasan por allí la posibilidad de tomar un refresco. Pío VI se atribuyó a sí mismo el mérito de este proyecto y, según el historiador del siglo XIX Ferdinand Gregorovius, rebautizó la vía y la llamó Línea Pía,[9] nombre que, sin embargo, no cuajó. Más al norte había también un edificio nuevo. Al describir una carretera recién construida a través de los Alpes, inaugurada en 1785, Mariana Starke comentaría que «sin duda puede competir con cualquier calzada romana antigua, si es que no la supera, en lo que se refiere a magnificencia».[10]

John Chetwode Eustace, cura angloirlandés que fue preceptor de tres jóvenes caballeros durante su *Grand Tour* en 1802, se desharía

en elogios hacia las obras de Pío VI cuando escribiera un libro sobre sus viajes (y por motivos políticos quizá mostrara también su reluctancia a atribuir el mérito a Napoleón). La Vía Apia restaurada era un «camino magnífico»; incluso entonces estaba «sombreada por dobles filas de olmos y álamos», igual que sigue en la actualidad. En Tor Tre Ponti, los viajeros podían admirar «varias piedras miliares, columnas, etc.», excavadas en el curso de las obras.[11] En otro pasaje, Chetwode Eustace habla incluso de calzadas romanas menos conocidas, como la Vía Postumia, que unía Cremona y Mantua; sabía que la Vía Emilia había sido «construida por Marco Emilio Lépido, unos ciento ochenta y siete años antes de la era cristiana».[12] Se trata de información que puede encontrarse en los escritos de Tito Livio y que confirman las inscripciones, e ilustra el nivel de detalle del que disponían los participantes en el *Grand Tour* que estaban seriamente interesados por el pasado de Roma.

La Revolución francesa, con la supresión de la Iglesia católica en Francia y la confiscación de sus bienes que conllevó —así como la incautación de los territorios de los Estados Pontificios en Aviñón—, supuso el principal reto para Pío VI. Durante la primera oleada de invasiones francesas de 1796, fueron ocupadas las ciudades pontificias más pequeñas, como Ancona (puerto importantísimo del Adriático) y Loreto, destino de numerosos peregrinos. En febrero del año siguiente Pío VI firmó con los franceses la paz, pero no duró mucho. Tras la invasión de Roma (sin oponer resistencia) en 1798, Pío VI fue hecho prisionero. Su destierro inicial en los fastuosos alrededores de la cartuja de Pavía terminó cuando los franceses declararon la guerra a Toscana. El papa fue escoltado hasta Valence, ciudad situada en el curso medio del Ródano, entre Aviñón y Lyon, donde murió el 29 de agosto de 1799, siendo en aquel momento el pontífice con el reinado más largo de la historia.

Con Roma fuera de juego como escenario de la elección del nuevo papa, los cardenales se reunieron tres meses más tarde en el monasterio de San Giorgio, situado en una isla en medio de la laguna de Venecia. Aquel fue el primer y el último cónclave que se celebró fuera de Roma desde el cisma de Aviñón. Las discusiones no

fueron muy rápidas y a los cardenales les costó llegar hasta el mes de marzo para alcanzar una solución de compromiso y elegir al cardenal Barnaba Chiaramonti. Fue coronado el día 14 de ese mismo mes con una tiara de cartón piedra porque los franceses se habían quedado con la de verdad. En su intento de llegar a Roma, viajó primero en barco hasta Pesaro y luego cruzó Italia recorriendo la antigua Vía Flaminia. Tras la victoria de Napoleón sobre las tropas austriacas en la batalla de Marengo (cerca de la ciudad de Alessandria, en Piamonte), los franceses llegaron a un acuerdo con Pío VII, que se vio restaurado en el solio pontificio y se estableció por fin en Roma. En 1804 supervisó la coronación de Napoleón, que no se molestó en desplazarse al sur y, por el contrario, hizo que el papa fuera hasta París. Y una vez allí el pontífice tampoco coronó al emperador, como era tradición. Napoleón se coronó solo.[13]

El interés de Napoleón por el pasado de Roma en la Antigüedad y por su imperio se manifestó principalmente a través de la arqueología, de los nuevos proyectos en materia de infraestructuras y de la creación en París de una serie de vías triunfales que recordaban las de la Ciudad Eterna. Exprimió al máximo las antigüedades de París que aún se conservaban —incluidas las termas actualmente en el Museo Cluny— con el fin de dar una imagen de la ciudad como una nueva Roma, o incluso como una versión perfeccionada de Roma. Quizá en 1809, según se cuenta, estando Napoleón en el Louvre manifestó su intención de construir una vía para conmemorar sus triunfos:

> Mirad, voy a mandar hacer una calle imperial. Irá desde aquí hasta la Barrière du Trône. Quiero que tenga cien pies de anchura y que disponga de una galería de árboles. La calle imperial debe ser la calle más hermosa del universo.[14]

Aunque nunca llegó a aprobarse este plan, en París hay muchísimos testimonios del interés de Napoleón por lo antiguo y también otros que demuestran que esa inspiración clásica tenía

precedentes. París era anterior a los romanos, y cuando fue Lutetia Parisiorum había sido el cuartel general de César durante sus campañas en la Galia en la década de 50 a. e. v. La leyenda contaba que París debía su nombre al instigador de la guerra de Troya:[15] aunque los estudios de etimología no confirman esta teoría, la propia existencia de la leyenda constituye un indicio más de la importancia del legado clásico en la cultura europea. Paseando por el boulevard Magenta, desde la Gare du Nord diviso un arco al final de la rue du Faubourg Saint-Martin, la Porte Saint-Martin. Encargada en 1674 por Luis XIV, presenta al rey como Marte, con Hércules y la figura de la Fama, y es uno de los múltiples monumentos de corte clásico dedicados al monarca. Luis XIV creó también una academia francesa en Roma, mientras que el dibujante Piranesi, famoso por sus grabados de las antigüedades de Roma, atrajo a numerosos estudiantes franceses.[16] En el siglo XVI, el historiador del arte Giorgio Vasari había comparado Fontainebleau en tiempos de Francisco I y París en tiempos de Enrique IV con Roma, mientras que ya hemos visto el precedente de la reconstrucción de los antiguos triunfos en el ejemplo de Carlos V, titular del Sacro Imperio Romano Germánico, contemporáneo y rival de Francisco I.[17] Napoleón, sin embargo, había proclamado un imperio, y eso era algo que requería una arquitectura todavía más espectacular. Sus monumentos se inspiraron no solo en modelos de Roma (los arcos de Tito, Septimio Severo y Constantino, así como la Columna Trajana), sino también en otros ejemplos de la propia Francia, para subrayar los vínculos que desde tiempo inmemorial unían al país con el imperio histórico de Roma. El Trofeo de los Alpes, que se encuentra en La Turbie, cerca de Montecarlo, podría compararse con la columna de la Grande Armée erigida por Napoleón en Wimille (cerca de Boulognesur-Mer), mientras que el Arco de Orange proporcionó el modelo para el Arco del Carrusel de París. (Este tipo de obras no era ni mucho menos un proyecto exclusivamente parisino: también se encargaron esculturas de corte clásico y arcos para muchas ciudades italianas).[18]

Ya estoy familiarizada con el nombre Carrusel por el centro comercial situado debajo del Louvre. Esta vez me empeño en buscar

el arco en la superficie. Debo de haber pasado por él la última vez que estuve aquí, pero se confunde con las demás estructuras decorativas que adornan las Tullerías, las estatuas de corte clásico y las infinitas filas de árboles. Pago 2,20 euros por un *noisette* (cortado) en una furgoneta de comida callejera artesana y 1,50 euros por utilizar los retretes públicos Carrousel que venden papel higiénico de colores. No estoy muy segura de que fuera esa la impresión que pretendiera dar Napoleón. Bastante más al sur, en Orange, a corta distancia en tren de Aviñón, busco la versión original. Aquí podemos hacernos una idea mejor de lo que pretendía Napoleón. El arco fue reforzado con cresterías durante el periodo medieval, pero sería restaurado a partir de 1807 (el régimen napoleónico se dedicó a recuperar monumentos mucho antes de que lo hicieran los fascistas). Desde entonces ha quedado en medio de un conjunto de avenidas, y no en lo alto de una carretera en uso. Situado en la Vía Agripa, nombre aplicado a varios caminos que salían de Lyon, el arco conmemora la conquista de la Galia por los romanos y está dedicado al emperador Tiberio (aunque probablemente no fuera el primero al que se dedicó). Sus relieves muestran escenas de combates, figuras de prisioneros, y las armas abandonadas de los ejércitos vencidos. Pero, mientras que el Arco de Orange celebraba el triunfo de los romanos sobre los bárbaros franceses, en el Arco del Carrusel de París los franceses son los vencedores en sus guerras europeas.[19]

El monumento napoleónico más conocido es por supuesto el Arco de Triunfo, influido por el Arco de Tito del Foro Romano y encargado en 1806 para conmemorar la victoria de Napoleón en la batalla de Austerlitz. El emperador no llegó a verlo acabado, pero se pretendía que ocupara un lugar estratégico en una vía triunfal que atravesara París, a imitación de las ceremonias de la antigua Roma.[20] Para llegar hasta él, voy paseando por las Tullerías, los jardines construidos para Catalina de Médici, una rica heredera italiana que llegó a reina de Francia. Detrás de una avenida de castaños y tilos se yergue un obelisco rematado por un casquete dorado, que llamó la atención de los franceses durante la campaña de Napoleón en Egipto y que el gobernador otomano regaló oficialmente a Francia

unos treinta años después en el curso de un intercambio de regalos diplomáticos. A partir de ahí, un bulevar flanqueado de árboles se extiende a lo largo de un kilómetro y medio hasta llegar al Arco de Triunfo. Se trata de una auténtica vía triunfal, aunque, entre tantas tiendas de moda y oficinistas de traje y corbata que han salido a pasear a la hora del almuerzo, los ejércitos y los conflictos bélicos parecen algo muy lejano. Bueno, hasta que en el lateral de un puesto de periódicos veo una revista que anuncia una entrevista con Volodímir Zelenski, todo un recordatorio de que las guerras expansionistas siguen siendo un problema en la actualidad. A la remodelación urbanística de Napoleón no le faltaron críticas.[21] Un monumento erigido en la place Vendôme, diseñado siguiendo el modelo de la Columna Trajana y coronado por una estatua de Napoleón, fue derribado durante la Comuna de París en 1871. El pintor Gustave Courbet (presidente de la comisión artística de la Comuna) la calificaba como «un monumento carente de todo valor artístico, con la pretensión de perpetuar las ideas de guerra y de conquista que tenía la dinastía imperial y que suscita la desaprobación del sentimiento de una nación republicana».[22]

Incluso en tiempos del propio Napoleón, los escritores relacionaban la incautación de obras de arte con los proyectos imperialistas en general. En 1801, Catherine Wilmot, cuya obra *An Irish Peer on the Continent* (*Una noble irlandesa en el continente*) describía sus viajes en compañía de lady Mount Cashel, comentaba a propósito del Museo Central de las Artes del Louvre que, «además de ser el santuario de las obras maestras de los genios franceses, holandeses y alemanes, está poseído por el saqueo de Italia».[23] Comparaba el pillaje del arte italiano con los intentos de Francia de conquistar Irlanda, y comentaba en tono sarcástico a un general francés que

> si sus proyectos filantrópicos hubieran prosperado en Irlanda con unos resultados tan felices como al otro lado de los Alpes, me esperaría ver

> actualmente nuestra pequeña isla colgada como una curiosidad en el Louvre junto a los trofeos de Italia.[24]

A pesar de su admiración en general por Napoleón, a Mariana Starke le preocupaba la forma en que había expoliado las obras de arte de Italia, aunque tranquilizaba a sus lectores diciéndoles que muchas de ellas permanecían *in situ*. No deseaba que llegaran a «la conclusión de que todas sus obras de genio predilectas han sido destruidas o trasladadas a París».[25] En efecto, informaba acerca de los esfuerzos del papa por proteger los «tesoros de Loreto» diciendo:

> Manadas de mulas y de caballos avanzando hacia Castel Sant'Angelo, y a las puertas de dicha fortaleza había carretas protegidas por cañones y cargadas, según decían los soldados, con los tesoros de Loreto, que Su Santidad se disponía a enviar a Terracina.[26]

Situada en un promontorio rodeado por las Lagunas Pontinas, Terracina resultaba fácil de defender. Sin embargo, a pesar de las precauciones del papa, el traslado a París de numerosas obras de arte, entre ellas *Las bodas de Caná* de Veronés (obra que no ha sido devuelta nunca), junto con esculturas antiguas como el *Laocoonte* y el *Apolo del Belvedere* (que sí lo fueron), confirió a la ciudad del Sena una nueva importancia como destino turístico. Incluso antes del golpe de Estado de Napoleón, un grabado de 1797 dedicado al gobierno republicano mostraba un convoy que sacaba de Roma obras de arte, mientras que una canción compuesta en 1798 con motivo de una entrada triunfal del emperador contenía un verso que decía: «Roma ya no está en Roma, está toda en París».[27]

Irónicamente, el saqueo de tantas obras de arte del Vaticano indujo al papa Pío VII a endurecer la exportación de antigüedades procedentes de Roma, y de hecho lo llevó a promover nuevas excavaciones. Antonio Canova asumió la responsabilidad de varios proyectos, incluida la restauración de los monumentos antiguos de la Vía Apia. Aunque entre 1775 y 1780 había habido más de cien excavaciones en esta calzada,[28] Canova creó un modelo de

tratamiento de los restos antiguos *in situ* en vez de su traslado a otros lugares para su exhibición. Entre sus innovadoras intervenciones cabría citar la restauración de la tumba de Servilio Cuarto, situada en el cuarto miliario de la vía, iniciada en 1807-1808 y todavía visible, en la cual combinó piezas de la obra original con fragmentos recogidos en las inmediaciones, creando una especie de muro conmemorativo.[29] Dicho esto, la conservación de los monumentos de los caminos constituyó un proceso muy largo y las discusiones sobre la necesidad de obras urgentes, entre otros lugares en el Ninfeo o Gruta de Egeria, se extendieron durante varios años.[30]

Sin embargo, en 1809 Napoleón obligó a Pío VII a partir al exilio y no dudó en nombrar rey de Roma a su hijo cuando todavía era un niño de pecho. Se elaboraron ambiciosos planes para reconstruir Roma y convertirla en una nueva capital imperial. De entonces data la apertura de la zona del Foro, en particular el espacio inmediatamente próximo a la Columna Trajana. Esta época fue testigo de la excavación de la calle que atravesaba el Foro, la Vía Sacra, por si Napoleón tenía que celebrar un triunfo. Semejante ocasión, sin embargo, no llegó a presentarse nunca: al cabo de unos años, la suerte del emperador cambió por completo y de hecho no visitó nunca Roma. También durante este periodo se lanzó por primera vez la idea de convertir Roma en un parque arqueológico, aunque de nuevo se tardaría casi un siglo en hacerla realidad. El plan de crear una avenida que uniera el Coliseo y el Capitolio, destinada a satisfacer las ambiciones de un nuevo dictador, tendría también que esperar más de un siglo.[31]

En un libro de 1815, el viajero inglés Henry Coxe (pseudónimo de John Millard) había elogiado ampliamente las «múltiples mejoras y cambios hechos por los franceses en Roma». Hacía saber «con la autoridad de un caballero, residente durante muchos años en esta capital», que la zona que rodeaba el Coliseo había sido despejada, lo mismo que los alrededores de los templos de Vesta y de la Fortuna Viril, de la Concordia y de Júpiter Tonante. Todos ellos tenían ahora «un aspecto majestuoso», igual que los arcos de Tito y de Septimio Severo. Además, la operación había funcionado como una especie de

proyecto de obras públicas, concediendo «un subsidio diario de una pequeña cantidad de dinero y una ración de sopa» a los obreros.[32] (Un siglo antes, Hester Piozzi también había considerado la construcción de caminos como una buena ocasión de dar empleo a los «vagabundos» que, según había podido comprobar, andaban pidiendo limosna en Loreto. No podía imaginarse que estuvieran en una situación de verdadero agobio «cuando su soberano les proporciona empleo en el hermoso camino nuevo que está construyendo, e insiste en que paguen bien a todos los que encuentren que están dispuestos a trabajar»).[33] La opinión de la mano de obra romana sobre el resultado de su trabajo por desgracia no se ha conservado. Al menos, en este caso los operarios eran pagados: en otras épocas había cuadrillas de prisioneros que tenían que trabajar a la fuerza.[34]

Canova también atrajo la atención de Napoleón, que finalmente logró hacerse con los servicios del escultor. Al principio (y de forma harto irónica), Canova puso el estado de los caminos como pretexto para negarse a colaborar, pero al final consiguió negociar unas condiciones muy buenas para pasar una breve temporada de trabajo en París.[35] Canova fue uno de los que recurrieron a comparaciones antiguas para alabar las obras realizadas por Napoleón, afirmando que había dicho al emperador que sus «magníficas carreteras» eran «verdaderamente dignas de los antiguos romanos». Napoleón respondió diciendo: «El año que viene […] estará terminada la carretera de la Corniche, por la que se podrá viajar desde París hasta Génova sin pisar la nieve».[36] Las esperanzas que abrigaba Tobias Smollett de que se recuperara la antigua Vía Aurelia se verían satisfechas.

Enlazo con esta ruta en Aviñón, donde tomo el tren con destino a Niza, pasando por Arlés y Marsella, y cruzo la laguna de Berre, una laguna que al principio confundo con el Mediterráneo. En la carretera que discurre junto a la vía férrea, alguien va conduciendo un coche de época. El aire acondicionado del tren es gélido y por primera vez

durante este viaje me veo obligada a sacar de la maleta un jersey. Nos metemos en un túnel y, cuando el tren entra en L'Estaque, a las afueras de Marsella, el Mediterráneo se abre ante nuestra vista a la derecha. Los cruceros se amontonan en el puerto. Cambio de tren y me monto en uno más lento para ir de Marsella a Niza, sentada en el piso superior. Pasamos ante unos campos frondosos, luego por unos barrios residenciales muy grandes, unos edificios de apartamentos que tal vez forman parte de la Unité de l'Habitation, aunque después de mirar el mapa me doy cuenta de que no puede ser así. O sea, estilo brutalista generalizado. El tren sigue adelante deslizándose entre desmontes y túneles. No es este el paisaje más cómodo para construir un camino recto. Pinos, matorrales, viñedos encajados en los valles, casas a la sombra hechas de adobe y, una vez más, el Mediterráneo, mientras el tren va bordeando bahías azules. Llegamos a la periferia industrial de Toulon. Durante un rato, el tren se dirige hacia el interior, pero después de pasar Fréjus y Saint-Raphaël la vía férrea va bordeando de nuevo la costa. A la derecha tenemos el mar resplandeciente, lo bastante cerca como para poder distinguir a los bañistas y las sombrillas multicolores. Una embarcación a motor cruza el puerto de Cannes. Aquí la línea férrea pasa justo al lado del paseo marítimo. Tras dejar atrás el aeropuerto, situado también a la orilla del mar, entramos en Niza.

Ciudad natal de Garibaldi y una de las paradas del viaje de Mariana Starke, Niza, la antigua Níkaia, fue una colonia fundada por los focenses alrededor de 350 a. e. v.; tiene algunos restos romanos bastante modestos, pero sobre todo es conocida como una localidad de vacaciones que se puso de moda entre los ingleses del siglo XIX. Su paseo marítimo, flanqueado de palmeras, se llama de hecho Promenade des Anglais por los turistas que acudían hasta allí en busca de una pausa que los librara del mal tiempo de las islas británicas. Doy una vuelta por un bullicioso mercadillo que se adentra en el barrio antiguo y disfruto de un almuerzo en el restaurante Chez Palmyre, sentada en una mesa común, charlando con otro comensal que también está solo, un galerista de Frankfurt que se ha tomado un día libre tras la inauguración de una exposición en Cap d'Ail. De vuelta en el tren, la ruta discurre comprimida entre

los acantilados y el mar, atravesando terraplenes y túneles. El tren está atestado de turistas que van saltando de ciudad en ciudad a lo largo de la Costa Azul. Esto ha sido lo más inglés de mi viaje. Oigo a unos estudiantes que han salido en busca del sol discutiendo acerca de los dirigentes del partido conservador (era el día de la efímera victoria de Liz Truss). El convoy se mete en los túneles que discurren por debajo de Mónaco-Montecarlo (el escenario ideal de una película policiaca) y cuando sale a la superficie estamos junto a una bahía salpicada de barcos de vela: Roquebrune-Cap Martin. Las colinas son tan altas que las oculta una nube baja.

Puede una hacerse una idea de los retos que supondría abrir esta ruta: la construcción de terrazas, puentes y túneles; las curvas escalofriantes entre los peñascos. Corniche («cornisa») es un nombre muy apropiado para esta carretera. Puedo comprender por qué el mar parecía más seguro. Precipicios, árboles achaparrados, disposición del terreno en terrazas. Todo ello resulta sorprendente a la luz del sol, pero no debe de ser muy divertido en medio de una tormenta. En cualquier caso, no ha llovido mucho. El río que cruzamos en el lado italiano, a la altura de Ventimiglia, está seco. Y lo mismo le pasa a otro en Imperia, y luego a otro. Solo en Albenga encontramos uno con aspecto más saludable. Por el camino hay túneles y más túneles, realmente muchísimos. Piedras grises en las playas: esta ruta discurre también cerca del mar. En esta zona, las montañas se alejan de la costa durante un rato. Junto a las vías crecen grandes plantas suculentas, e incluso palmeras. Justo antes de llegar a Pietra Ligure diviso un diminuto cementerio construido entre los acantilados. Hasta la muerte necesita aquí labores de ingeniería.

La carretera de la Corniche no fue la única que se desarrolló en tiempos de Napoleón. Incluso cincuenta años después, sus obras en el Paso del Mont Cenis, un poco más al norte, seguían siendo elogiadas. Según decía en sus memorias Elpis Melena hablando de cuándo lo cruzó, era «objeto de admiración y maravilla, como

monumento de Napoleón, el ingeniero imperial».[37] Además de inspirarse en la Antigüedad, las obras de Napoleón hacían referencia también a otros príncipes más recientes: una carretera a lo largo del Rin, por ejemplo, recibió el nombre de ruta Carlomagno.[38] (El hermano de Napoleón, Luciano Bonaparte, escribió un poema épico titulado *Carlomagno*, publicado en París en 1814).[39] Sin embargo, si Carlomagno supervisó las mejoras de las infraestructuras y Carlos V utilizó los caminos como si fueran un decorado, Napoleón fue bastante más allá. La noticia de las mejoras que había hecho en los caminos llegó a la prensa británica. En marzo de 1813, el *Liverpool Mercury* informaba acerca del «trabajo grande y beneficioso» que suponía la desecación de los pantanos de las Lagunas Pontinas. Las obras, planeadas originalmente —al menos según la versión del corresponsal inglés— por Julio César, finalmente habían sido acabadas

> bajo la dirección de ciertos célebres ingenieros franceses al mando de Bonaparte, que en esto ha tomado a César como ejemplo para beneficio de la humanidad: ¡cuánto bien resultaría para Europa si se limitara a imitar lo que de bueno y realmente grande hubo en la conducta de César!

Estas palabras pasaban por alto los diversos proyectos anteriores de mejora patrocinados por los papas, fruto probablemente del anticatolicismo convencional del corresponsal británico. Napoleón, seguía diciendo su informe, había traído «salubridad y seguridad a la zona más famosa de Italia». A comienzos del siglo XIX seguía sin entenderse la importancia de los pantanos como hábitat de los mosquitos causantes de la malaria, y se pensaba que era la eliminación de los «vapores» de las «aguas estancadas y de las ciénagas hediondas» lo que produciría la reducción de «varios trastornos epidémicos». Aun así, aunque las explicaciones de causa y efecto estuvieran un tanto desviadas de la realidad, los beneficios de las obras eran incuestionables.[40]

Dicho esto, el entusiasmo de las informaciones no siempre reflejaba la realidad de los hechos. En Nápoles, por ejemplo, el régimen napoleónico se benefició de los trabajos iniciados por los

gobernantes anteriores, los Borbones. Dichas obras fueron añadidos adicionales más que un proyecto iniciado desde cero.[41] Se creó una nueva Dirección General de Puentes y Calzadas, encargada de supervisar las mejoras introducidas en las provincias, pero la recaudación tributaria tenía por costumbre extraviarse por el camino: en un caso, la exorbitante suma de ciento ochenta mil ducados destinada a la reparación de las calzadas al sur de Nápoles no llegó a los proyectos que se perseguían.[42] (Con ese dinero se habría podido pagar a varios miles de trabajadores durante un año).[43] El bandolerismo seguía siendo un problema, como lamentaban en 1815 los viajeros ingleses. Cuando lord Holland, el señor Orde y sus familias proyectaron hacer una excursión desde Roma hasta Nápoles, el rey de Nápoles les ofreció una fragata para que hicieran el viaje por mar o, si lo preferían, una escolta de gendarmes. Un informe del *Caledonian Mercury* hacía la siguiente observación (de nuevo con cierta dosis de anticatolicismo):

> Es ciertamente vergonzoso para el gobierno papal que ningún viajero pueda hacer su camino con seguridad por los estados de la Iglesia; y que se cometan atracos no solo durante la noche, sino incluso en pleno día, a manos de hordas de ladrones, que atacan casi todas las carrozas que se aventuran a ir desde Florencia hasta Roma, o a atravesar las Lagunas Pontinas con destino a Nápoles.[44]

En 1815, el viajero Henry Coxe ofrecía a los lectores de su *Picture of Italy* (*Panorama de Italia*) lo que, según aseguraba, era la primera descripción en inglés de la nueva carretera a través de los Alpes. Hacía siglos que había existido un paso en el Simplón, pero su versión mejorada permitía el transporte de piezas de artillería y, además, resultaba una experiencia mucho más cómoda para el turista:

> Este asombroso monumento del trabajo y el ingenio humano, que con razón podría reclamar la admiración del mundo, se extiende desde Ginebra hasta Milán y fue construido por orden de BONAPARTE, bajo la dirección de Monsieur CÉARD, al cual otorga un honor inmortal. A lo largo de esta magnífica calzada, se han tendido de un abismo a otro más de cuarenta puentes de diversas

> formas; numerosas galerías o pasos subterráneos se han perforado no solo en la dura roca, sino también a través de los sólidos glaciares —esas «regiones escalofriantes, de murallas de hielos espesos»—,(7) y a eso debemos añadir los acueductos que han sido construidos, los muros que sustentan y flanquean la totalidad de la carretera, junto con las innumerables obras de arte que necesariamente tienen que entrar a formar parte de esta obra más que hercúlea. No sabemos qué admirar más, si el genio que la ideó o la pericia que la ejecutó, tan asombroso es lo que ha conseguido. Se emplearon constantemente más de treinta mil hombres en esta empresa, que quedó terminada en 1805, al cabo de tres años de incesante trabajo.[45]

Estas palabras establecen no solo un paralelismo implícito entre el Paso del Simplón y las calzadas antiguas, sino que además su referencia a Hércules, el semidiós, supone que se trata de una conquista que casi supera la capacidad humana. Coxe no fue el único que escribió en unos términos tan entusiastas. Samuel Rogers reseñó también su experiencia del Paso del Simplón en el diario de su viaje: «Objeto de asombro […] no podríamos más que asombrarnos ante la audacia que lo proyectó, y ante el genio y la industria que lo ejecutó».[46]

En vista de los peligros de los viajes por los Alpes, el establecimiento de una nueva ruta más fiable fue indudablemente bienvenido. El autor anónimo de un libro de viajes publicado en 1839 describía un accidente que supuestamente sufrió Napoleón cuando cruzó los Alpes en 1800 antes de que se llevaran a cabo las mejoras. Mientras cruzaba el Paso del Gran San Bernardo, «en un sector peligroso del camino, cerca del final del bosque de Saint-Pierre, su mula resbaló y lo derribó, pero él logró librarse de precipitarse al vacío gracias a su guía […] que lo agarró del gabán. El guía fue recompensado con mil francos de regalo».[47] El cuadro de David *Bonaparte cruzando el Gran San Bernardo* (1800-1801) nos ofrece una visión bastante triunfal del suceso, pues muestra al emperador a lomos de un caballo blanco, y a sus pies unas inscripciones que evocan cómo Carlomagno y Aníbal cruzaron los Alpes antes que él.[48] La alusión a Aníbal ilustra aquí la flexibilidad de los relatos acerca de los caminos romanos. Como ya vimos, se atribuía a Aníbal la construcción de un camino para que sus tropas

descendieran por la cordillera, pero por otra parte el cartaginés estaba combatiendo contra los romanos. Del mismo modo que los británicos entendidos en el legado de Roma encontraban maneras de situarse a sí mismos como herederos de los romanos y como britanos colonizados, también Napoleón podía emular los triunfos de los emperadores romanos y ponerse el manto de un rival.

Otros relatos acerca de la vida por los caminos vendrían de manos de François-René de Chateaubriand, que en 1803-1804 ejerció durante un breve periodo como secretario en la embajada francesa en Roma. No siempre fue un entusiasta de las labores de restauración de los lugares antiguos, al menos tal como vio que se llevaban a cabo en Herculano y Pompeya,[49] pero en su *Voyage en Italie* comentaba la facilidad con la que se viajaba incluso antes de las mejoras introducidas en los caminos. El capítulo dedicado a un viaje a Nápoles nos proporciona una descripción memorable:

> Ahí tenéis los personajes, las comitivas, las cosas y los objetos que se encuentra uno sin orden ni concierto por los caminos de Italia: ingleses y rusos que viajan con enorme gasto en sus buenas berlinas, con todos los usos y los prejuicios de sus países; familias italianas que pasan en viejas calesas para acudir con parquedad a la vendimia; monjes a pie, tirando del ronzal una mula repropia cargada de reliquias; labradores conduciendo carros tirados por grandes bueyes y que llevan una imagencita de la Virgen en lo alto de un bastón apoyado en el extremo de la lanza; campesinas con velo o con el cabello curiosamente trenzado, saya corta de colores llamativos, corpiños abiertos a la altura del pecho y atados con cintas.[50]

Al llegar a Nápoles, comenta, entra uno en la ciudad «casi sin verla, por un camino bastante hondo. (Durante la última dominación francesa se ha abierto otra entrada y se ha trazado un bonito camino alrededor de la colina de Pausilippo [Posillipo])».[51] Pero el escritor transmite también una sensación de pérdida. A las afueras de Roma, el campo se veía desolado, el viejo imperio y sus riquezas habían desaparecido:

> Divisáis aquí y allá algún retazo de vía romana, en lugares por los que ya no pasa nadie, alguna huella seca de los torrentes del invierno; esas huellas, vistas de lejos, tienen la apariencia de ser grandes caminos, trillados y frecuentados, pero no son más que el lecho desierto de una corriente tempestuosa que se ha esfumado, como el pueblo romano. Apenas podéis descubrir árboles, pero por doquier se yerguen ruinas de acueductos y tumbas, ruinas que parecen los bosques y las plantas indígenas de una tierra formada por el polvo de los muertos y los escombros de los imperios. Con frecuencia, en medio de un gran llano, he creído ver ricas mieses, pero, al acercarme, comprobaba que unas hierbas marchitas habían engañado a mis ojos. A veces, bajo esas mieses estériles, descubrís las huellas de una cultura antigua. Ni rastro de pájaros, ni rastro de labradores, ni rastro de movimientos campestres, ni rastro de balidos, ni rastro de aldeas. Unas cuantas granjas desbaratadas apenas se distinguen en medio de la desnudez de los campos, las ventanas y las puertas cerradas; no salen de ellas ni humo, ni ruidos, ni habitantes. Una especie de salvaje, casi desnudo, pálido y consumido por la fiebre, guarda esas tristes chozas, como los espectros que en nuestras historias góticas defienden la entrada de los castillos abandonados. Diríase, en fin, que ninguna nación se ha atrevido a suceder a los señores del mundo en su tierra natal, y que esos campos se han quedado tal como los dejaran el simple garabato de Cincinato o el último arado romano.[52]

El lenguaje de los participantes en el *Grand Tour* británico no era exclusivo. Lo encontramos también aquí en francés: «los escombros de los imperios», la «especie de salvaje» que los guarda, los romanos como «dueños del mundo». A falta incluso de un afán explícito de comparar los imperios antiguos y modernos, el lenguaje se encarga de hacer su trabajo. Más aún: al evocar esa sensación de ruina, de polvo y de escombros, y con su buena vista para el paisaje, Chateaubriand se convirtió en el modelo de los nuevos escritores del Romanticismo.

CAPÍTULO 12

LOS ROMÁNTICOS

En 1790, William Wordsworth, que por entonces contaba veinte años, salió a dar una caminata siguiendo el viejo sendero de Stockalper con el fin de atravesar el Paso del Simplón.[1] Aquello fue antes de que Napoleón construyera la nueva carretera, y ese sendero —por el que todavía se puede caminar— condujo a Wordsworth por un paisaje espectacular que luego describiría en un poema:

> El arroyo y el camino
> eran compañeros de viaje en aquella sombría cañada
> y con ellos anduvimos varias horas
> a paso lento. La inmensa altura
> de bosques que parecen caducos y que nunca lo serán,
> los estallidos estacionales de cascadas,
> y en medio de ese estrecho desgarro, a cada vuelta,
> vientos enfrentándose a otros vientos, desquiciados y desesperados,
> torrentes que se lanzan desde lo alto del despejado cielo azul;
> rocas que murmuraban cerca de nuestros oídos;
> oscuros riscos que chorrean y hablan al borde del camino
> como si en su interior hubiera voces; la visión ofuscada
> y el vertiginoso panorama del riachuelo enloquecido,
> la región de las nubes desatadas y los cielos;
> el tumulto y la paz, la oscuridad y la luz:
> todo era como la obra de una sola mente, como los rasgos
> de un mismo rostro, flores de un mismo árbol,
> los caracteres del gran Apocalipsis,
> los tipos y los símbolos de la Eternidad,
> de lo primero y lo último, de lo que queda en medio y no tiene fin.[2]

Mientras que los anteriores viajeros que habían ido a Italia se las habían visto y deseado para evitar los vientos enfrentándose a otros vientos y los torrentes que se lanzaban desde lo alto, Wordsworth y los demás románticos introdujeron en el camino hacia Roma un nuevo conjunto de relatos. No es tanto que hubiera cambiado la ruta, sino que habían variado las reflexiones de los viajeros, al hacer mucho más hincapié en el mundo de la naturaleza y en la posición de los caminos en el paisaje, en medio de cielos y corrientes de agua, de peñascos y cascadas, que habían tenido un interés marginal para los turistas anteriores, siempre más deseosos de llegar a la próxima parada.[3]

Yo hago mi propio viaje y cruzo el Paso del Simplón en noviembre de 2021. He asistido a un congreso en Suiza y comento con mi anfitrión que voy a tomar el tren.

«Prácticamente todo es un túnel», me dice y la cara se me debe de haber descompuesto, porque enseguida añade: «Bueno, pero tendrás una vista de las montañas a uno y otro lado».

El Eurocity 57 tarda poco más de tres horas en llegar a Milán. El escenario a las afueras de Berna es una mezcolanza de edificios modernos y de imitación de la Antigüedad, la Edad Media y el Barroco que han hecho que la ciudad sea incluida entre los lugares declarados Patrimonio de la Humanidad por la Unesco. La segunda estación de Berna se llama Wankdorf, el tipo de nombre que un turista inglés se ve obligado a fotografiar y colgar en Facebook pidiendo disculpas por semejante despliegue de humor infantil.(8) Pero hay vistas un poco más elevadas de las que disfrutar: pasamos por bosques llenos de color, con el rojo llamativo y las hojas cobrizas de lo que me parecen abedules, con todas las tonalidades del otoño, pinos que conservan su verdor, mientras que otros árboles muestran unos tonos rojizos desvaídos; otros, en cambio, quedan ocultos por la niebla que empieza a caer y les confiere un aspecto monocromo. El tren va dando sus comunicados en las distintas lenguas. *«Nächster Halt»*. *«Prossima fermata»*. Próxima parada. En la estación de Thun hay dos jóvenes vestidos con uniforme de camuflaje sentados en un banco. En Suiza, el servicio militar (o su alternativa civil) es obligatorio para los varones: lo normal es una

duración de trescientos días, por lo general a lo largo de diez años, aunque a veces se concentran en uno solo. Un destello de cielo azul recorre Thun, pero enseguida se impone el gris y empieza a caer un fuerte aguacero. El lago situado a mi izquierda se confunde con las nubes y apenas se vislumbran las casas en la otra orilla. La siguiente parada, Spiez, tiene transbordo a Interlaken, localidad que, como su nombre indica, está situada entre este lago y el siguiente, y a continuación giramos a la derecha y entramos en un túnel. Al salir estamos en pleno territorio de chalets: casas de madera y un poco más de sol en las laderas de las colinas. Y de nuevo cielos azules, sol y montañas coronadas por la nieve. Próxima parada Visp. En esta ocasión el anuncio «*Nächster Halt*» y «*Prossima fermata*» va acompañado de «*Prochain arrêt*». Quizá en Visp hay más gente que habla francés. Brig, la última parada de Suiza, también tiene su anuncio en francés.

La Guardia di Finanza pasa a hacer el control aduanero. Es mi tercer viaje a Europa después del Brexit y la primera vez que me han recordado que debo tener en cuenta las nuevas normas en materia de aduanas. Les echo un vistazo rápido en mi móvil, pero el agente mira mi pasaporte británico y dice que vale. Pregunta a la señora bien vestida que va sentada al otro lado del pasillo cuántas compras ha hecho y si se ha pasado de los límites aduaneros. Tienen una pequeña discusión sobre cuánto mejor resulta en cualquier caso hacer compras en Milán y finalmente el agente se va. En el viaje de regreso a la altura de Domodossola, la primera parada en territorio italiano, diviso una pintada en un edificio al lado de las vías que dice: «Amo los trenes. Odio las fronteras».

El cielo está ahora muy gris, de un gris pálido como la niebla, y la lluvia salpica los cristales de la ventanilla mientras descendemos a lo largo del valle. Veo a lo lejos una gran inscripción de piedra tallada en un desmonte, pero vamos demasiado deprisa como para poder leer las palabras. El valle se ensancha a lo largo del lago Maggiore, el gran lago de los lagos de Italia, que parece extenderse hasta el infinito. De hecho, tiene unos veinticinco kilómetros de longitud en este tramo, aunque el otro brazo de sus aguas llega a su vez por el norte hasta Locarno. Dejamos atrás el lago y entramos en la llanura

al norte de Milán. Un grupo de cigüeñas blancas se ha plantado en un campo al lado de la vía férrea y una de ellas levanta el vuelo a nuestro paso.

El pionero de la visión romántica de Roma fue Johann Wolfgang von Goethe, uno de los centenares de hombres letras alemanes que viajaron al sur entre 1452 y 1870.[4] Goethe visitó Italia entre 1786 y 1788, cuando casi tenía cuarenta años, y allí conoció a destacados personajes, entre ellos a la pintora Angelica Kauffmann, y a Emma, la que pronto se convertiría en lady Hamilton, si bien el escritor alemán no publicaría hasta mucho más tarde, en 1816, el relato de su *Viaje a Italia*. Mientras que otros autores, como Mariana Starke, se habían dedicado fundamentalmente a dar consejos prácticos a sus lectores, el viaje de Goethe tendría un sentido mucho más acusado de experiencia estética. En la historia de la literatura de viajes, este rasgo supondría una partición en dos de lo que hasta entonces había sido un solo género: por un lado, la guía de viajes y, por otro lado, el ensayo personal o libro de memorias. En parte, se trataría de una división basada en el género: para Goethe resultaría mucho más fácil apartarse de los caminos trillados o incluso viajar disfrazado de lo que lo fue para Starke (aun teniendo en cuenta que esta última tuvo una amplísima experiencia de lo que era viajar y vivir en el extranjero).[5] La reacción de Goethe ante las antigüedades de la Vía Apia y ante el Coliseo nos permite hacernos una idea de cuál era su planteamiento:

> Hoy he ido a visitar a la Ninfa Egeria; después he visto el Circo de Caracalla, las sepulturas en ruinas a lo largo de la Via Apia y la tumba de Cecilia Metela, que hay que ver para hacerse una idea de lo que es la solidez de una obra de mampostería. Aquellos hombres trabajaban para la eternidad; todo estaba calculado, menos la insensatez de los devastadores, ante la que todo tiene que ceder. Allí te deseé a mi lado apasionadamente. Los restos del gran Acueducto imponen respeto. ¡Y qué hermoso objetivo, dar de beber a un pueblo mediante tan grandioso artificio! Por la tarde fuimos al Coliseo; era ya anochecido. Viendo aquello, lo demás parece chico; es tan grande que su imagen no se puede

> retener en el alma; lo recordamos siempre de proporciones más pequeñas, y cuando volvemos a verlo, se nos presenta de nuevo más grande.[6]

En estos pasajes, tanto Wordsworth como Goethe, al observar unos tramos muy distintos de los caminos que conducen a Roma, los sitúan en el contexto de la eternidad. Y lo hacen de maneras también muy distintas: para Wordsworth los tipos y los símbolos de la eternidad se encuentran en el entorno natural del desfiladero, mientras que Goethe subraya la obra de los romanos como si a su manera fuera eterna, al menos hasta cierto punto. Al inspeccionar la ciudad en general, Goethe se lamentaba de la pérdida sufrida por la Roma antigua en beneficio de sus adaptaciones modernas:

> Confesemos, sin embargo, que es un asunto amargo y triste desenterrar la antigua Roma a partir de la moderna; pero hay que hacerlo, y a la postre nos espera una satisfacción incalculable. Se encuentran vestigios de magnificencia y de devastación que sobrepasan nuestra comprensión. Cuanto los bárbaros dejaron en pie, lo han destruido los arquitectos de la nueva Roma.[7]

Las observaciones de Goethe sobre la ciudad reflejan su manera de contemplar las zonas rurales:

> Andando o estando quieto, se tienen siempre delante paisajes de todo tipo: palacios y ruinas, jardines y desiertos, lejanías de fondo y callejones estrechos, casitas, establos, arcos de triunfo y columnatas, a menudo todo ello tan junto y tan próximo que se podría trasladar a una sola hoja de papel.[8]

Aquí las ruinas de Roma ya no son monumentos concretos, sino que se han fundido con un paisaje de formas que hay que admirar gracias al buen gusto estético del viajero. De un modo más prosaico, Goethe observaba que «después, cuando llega la noche, se halla uno cansado y agotado de mirar y admirar»,[9] sensación que sin duda resultará familiar a muchos visitantes de la Ciudad Eterna. Pero no todos los viajes de Goethe, tal como se narran en el libro que fue dado a la imprenta, son lo que parecen. El escritor alemán nos cuenta una especie de cuento fantástico sobre cómo se perdió en

Venecia, pero lo cierto es que primero se había comprado un mapa. En realidad, estaba bastante interesado por el clasicismo italiano. Y también, como muchos de nuestros escritores de época anterior, era muy suspicaz ante lo «exótico», mostrándose desdeñoso ante la vista de la costa africana que le muestran desde Sicilia, y en general se centraría en Roma entendida como la «cuna de la civilización europea».[10]

La actitud de Goethe ante el paisaje no fue objeto de admiración universal, pero sin duda constituyó un punto de referencia. Su visita a Terracina ha sido conmemorada con dos lápidas en el pórtico de la plaza principal de la ciudad: la primera con motivo del centésimo septuagésimo quinto aniversario del acontecimiento y la otra con motivo del ducentésimo. Oigo hablar a numerosísimos turistas alemanes por los alrededores: quizá vale la pena establecer una conexión entre una cosa y otra. También surgió en Roma una asociación entre Goethe y la zona en torno a la piazza Montanara, cerca del Foro. Aquí, en la Osteria della Campanella, se supone que conoció a una joven llamada Faustina, con la cual tuvo una aventura y que es mencionada en sus *Elegías romanas*.[11] En dicha zona había numerosos talleres de artesanos además de tabernas, y los grabados del siglo XIX reproducen su bullicioso mercadillo y su animada vida callejera.[12]

Por la época en la que fueron publicados los viajes de Goethe, Napoleón ya había sido derrotado y el papa Pío VII estaba de vuelta en Roma.[13] El fin de las guerras permitió el regreso del turismo, que había sido interrumpido de forma significativa. Pese a la hostilidad popular hacia el enemigo militar, como hemos visto, muchos viajeros británicos hablarían elogiosamente de las mejoras llevadas a cabo en las infraestructuras de Italia por iniciativa de Napoleón. Más aún, mientras que el *Caledonian Mercury* lamentaba la incapacidad del papa de hacer frente al bandolerismo, Henry Coxe atribuía a los franceses el mérito de haber resuelto el problema:

> Las grandes mejoras introducidas en el estado de las posadas no son las únicas ventajas derivadas de la presencia de los franceses en Italia. La disolución de los monasterios y de las casas de religión, y la incautación de sus magníficas bibliotecas, abandonadas durante mucho tiempo, con el fin de utilizarlas en la enseñanza; la construcción de nuevos caminos y la eliminación de los bandoleros en los viejos; el uso de reverberos para iluminar las ciudades y las principales localidades; y las sabias regulaciones de la policía, que casi han conseguido hacer desaparecer con eficacia el estilete y han hecho de los asesinatos un suceso poco frecuente: estas y otras mil ventajas más pequeñas (por no hablar de la conservación y el descubrimiento de muchos hermosos vestigios de la Antigüedad) se notarán y se agradecerán durante mucho tiempo en Italia.[14]

Incluso lady Morgan fue admiradora de Napoleón. Mientras que a otros escritores anteriores —ella misma citaba a Evelyn, Addison, Lalande, Eustace, «y otros cien de inferior calidad»— les gustaba hacer hincapié en demostrar su conocimiento de cuáles entre los caminos nuevos coincidían con una vía antigua, a ella le preocupaba más la comodidad:[15]

> Sin embargo, a todos los que hacen temblar los muelles de las carrozas ligeras y se estremecen ante las coyunturas dislocadas, los pavimentos romanos —más *leídos* que *pisados*—, en fin, a esos viajeros góticos les resultará más agradable saber, para empezar, que el camino por el que están a punto de pasar fue construido bajo el consulado de Napoleón Bonaparte y no bajo el de Lépido o el de Flaminio. El camino a Parma, en cualquier caso, une esa doble ventaja, la de lo clásico y lo gótico. Es, a decir verdad, la senda abierta por los cónsules romanos, pero ha sido aplanada por el gobierno francés como si fuera un campo de hierba para jugar a las bochas.[16]

Pese a todo el romanticismo de las ruinas, había algo bueno que decir de las labores de modernización.

El turismo protestante se vio además facilitado a raíz de la muerte del Joven Pretendiente en 1788. Los visitantes británicos ya no tenían que preocuparse por ser vistos en compañía de la corte papal. Hugh Williams comentaba:

> Con frecuencia nos hemos encontrado con Su Santidad dando su paseo favorito cerca del Coliseo. Su atuendo matutino es un manto escarlata, un sombrero escarlata con un ala muy ancha y ribeteado de oro, medias y zapatos también escarlatas. Cuando los romanos se encuentran con él, invariablemente se postran de rodillas y él les da su bendición. Los británicos permanecen en pie y se quitan el sombrero, y sus inclinaciones son gentilmente devueltas.[17]

A diferencia de lo que sucedía cuando los británicos evitaban cuidadosamente todo contacto con el catolicismo, según sus cartas y las obras que publicaron, el papa no representa ya la amenaza que representaba en la época del conflicto religioso. Tras la Revolución francesa y las numerosas aboliciones ordenadas por Napoleón (según comentaba Catherine Wilmot, la cartuja de Pavía había visto reducido el número de sus monjes de quinientos a apenas veinticinco),[18] el pontífice se había convertido en un elemento más del pintoresco paisaje de la ciudad.

Algunos escritores británicos siguieron empleando un tono más crítico. En la década de 1820, William Hazlitt, por entonces un acreditado periodista, envió a Inglaterra algunas cartas durante su *Grand Tour* destinadas a ser publicadas por entregas en el *Morning Chronicle*; y finalmente fueron reunidas y publicadas en forma de libro en 1826.[19] Hazlitt, perteneciente a una familia de disidentes religiosos radicales, mostraba una actitud particularmente escéptica hacia los peregrinos y observaba que su número y su presencia en Roma había disminuido muchísimo comparado con el de hacía un siglo: eran «o unos pillos o unos locos», mientras que la «religión papista» era un «manto muy oportuno para ocultar el crimen, un traje bordado para la virtud», tema sobre el que se explayaría considerablemente en su columna.[20]

Mientras tanto, otras informaciones periodísticas avivaban el apetito de los turistas por regresar al continente. El *Scots Magazine* publicó una columna titulada «Carta desde Italia», y el *Sussex Advertiser* comunicaba el 4 de diciembre de 1815 que

> recientemente se ha encontrado en la Vía Apia, cerca de Roma, un antiguo reloj de sol, esculpido en mármol, con los nombres de los cuatro cuartos del cielo en griego. Está calculado con toda exactitud para la latitud de Roma; y, en vista de

> las circunstancias, se ha llegado a la conclusión de que era el disco perteneciente a Herodes Ático que describe Vitruvio.[21]

Doscientos ocho años después, cuando yo hice mi viaje, los periódicos siguen informando de hallazgos en la Vía Apia; el último caso es el de una bodega para la producción de vino en la Villa de los Quintilios.[22] Los escritores británicos tranquilizaban también a sus lectores respecto a la mejora de la situación del orden público. Hugh Williams, cuya obra *Travels in Italy* fue publicada en 1820, explicaba que a lo largo de la Vía Apia había tropas «estacionadas a breves intervalos; y, aunque un dragón recibió un tiro de unos atracadores hace poco, la carretera puede considerarse ahora perfectamente libre de peligro».[23]

Ejemplos ocasionales de violencia quizá se convirtieran incluso en parte del atractivo. El relato de Catherine Wilmot refleja otra tendencia literaria —la de lo gótico—, cuando describe el riesgo de «horrorosos atracos y asesinatos» por los caminos, el «miedo a los estiletes» o el «horror causado por los forajidos».[24] Una «Carta desde Italia», perteneciente a la columna regular del *Scots Magazine*, ofrece un buen ejemplo:

> Cuando nos aproximábamos a Roma desde Baccano, vimos a un lado del camino cinco o seis postes largos, en la punta de los cuales estaban colgados los brazos y las piernas de unos asesinos; los dedos curvados parecían sujetar todavía el cuchillo homicida. Estos horribles objetos, encogidos y ennegrecidos por el sol, trastornan la sucesión de pensamientos poéticos y agradables que por fuerza tienen que pasar por la mente de todo aquel que se acerca a Roma, el escenario más grandioso en el que se exhibió el poder y la magnificencia de los hombres.[25]

El autor de la carta también había disfrutado (si ese es el término adecuado) viendo la llamada tumba de Nerón, situada al norte del puente Milvio, en la Vía Casia.

> Trepé por la orilla del río para echar un rápido vistazo a este curioso monumento, que encierra el polvo de uno de los monstruos más execrables que han avergonzado a la especie humana; la inscripción está casi borrada. No tuve tiempo para descifrarla, pero me contenté con examinar la construcción en ruinas, y meditar durante un momento sobre los oscuros actos y el espantoso carácter del hombre para el cual fue erigida.

Aunque los caminos de Roma tenían su propio repertorio habitual de referencias, al mismo tiempo había espacios sobre los que el viajero podía volcar su imaginación. Dicho esto, algunos viajeros eran más escépticos que otros. Samuel Rogers comentaba simplemente que había «pasado ante un sarcófago antiguo situado a la derecha, llamado habitualmente la tumba de Nerón»,[26] expresión que no parece dar a entender una seguridad absoluta sobre esa atribución. Sin embargo, lo que Rogers escribía era un diario personal, no estaba preparando un artículo colorista para los lectores de una revista.

Tomo el autobús 223 en la piazza Euclide y subo por la Vía Casia para ver la tumba de Nerón. Uno de los pasajeros luce un curioso tatuaje de Jesús que ocupa casi toda la parte baja de su brazo. Otro lleva el nombre de una calle grabado en la piel: *Piazza della Libertà*, «Plaza de la Libertad». Bajo del autobús y compruebo que el monumento sigue ahí y que junto a él hay un miliario que indica la quinta milla de la Vía Casia. El lugar ha quedado absorbido dentro de la expansión urbana de Roma, y los bloques de pisos de ladrillo rojo, no muy altos, con contraventanas, toldos y plantas en los balcones, ocultan cualquier vista potencial de la tumba. Intento apartar la imagen mental del supermercado abierto veinticuatro horas, la «magnífica» tienda de muebles, el *tabacchino*, la autoescuela, la ferretería y la pizzería que hay al otro lado de la calle, enfrente del monumento. Alguien ha destrozado lo suficiente la valla como para permitirme hacer una foto moderadamente clara de la inscripción. Junto a ella hay ahora un monumento a los soldados italianos caídos en el frente ruso durante la Segunda Guerra Mundial.

Si bien el interés de los románticos por los caminos fue menos directo que el de otros viajeros, lo cierto es que su impacto resultó notable en la dinámica de los siguientes viajes a Roma, a medida que los lugares asociados con los poetas y escritores en general se convirtieron en destino de un nuevo tipo de peregrinación secular. Paseando por los jardines de Villa Borghese me encuentro con una estatua de Goethe, una excentricidad de lo más extravagante, rodeada de una serie de figuras que hacen referencia a sus obras, entre ellas *Fausto* e *Ifigenia*. A un lado del monumento se yergue un pino romano (Wordsworth escribió un poema dedicado a los pinos de Roma). También aquí se ha erigido una estatua conmemorativa de Byron: debería llevar un libro en la mano, pero la mitad de este se ha roto y ahora parece que lo que sujeta es un bocadillo. No estamos lejos de la parte de arriba de via Veneto con su Harry's Bar, su Hard Rock Café y toda una serie de hoteles. Al pie de la colina de Villa Borghese está la famosa Escalinata de la plaza de España y junto a ella se encuentra la Casa Museo Keats-Shelley. En este edificio, el número 26 de la piazza di Spagna, John Keats murió de tuberculosis en 1821, a los veinticinco años. Había viajado a Italia en compañía de un amigo, Joseph Severn, con la esperanza de que el clima más cálido del país mejorara su salud, pero no llegaron hasta el mes de noviembre, tuvieron que permanecer en cuarentena debido a un brote de cólera y todos los esfuerzos realizados resultaron vanos. James Clark, un médico escocés residente en Roma, encontró unas habitaciones para los recién llegados en esta casa, que se hallaba situada en una zona popular y pintoresca para los extranjeros. En 1906, el edificio fue adquirido por la Keats-Shelley Memorial Association, que ahora la mantiene abierta para los visitantes.[27] Shelley no llegó a vivir aquí: su residencia en Roma es recordada por una lápida en el número 375 de via del Corso, la principal calle comercial de la ciudad. El cartel apenas resulta visible como no mires hacia lo alto, lo que te pone en grave peligro de chocar con otro peatón. Shelley también residió en el número 65 de la via Sistina, pero allí no hay ninguna lápida conmemorativa.[28]

Visito la Casa Museo Keats-Shelley con el fin de admirar sus reliquias. Esa es la etiqueta que se les ha puesto. Los modernos

peregrinos suben las escaleras desde la planta baja para contemplar un jarrón que otrora perteneciera a Shelley y una urna de alabastro que contiene un fragmento de su mandíbula, una de las pocas partes de su cuerpo que se conservaron después de su cremación en la playa de Viareggio.[29] Entramos en el dormitorio de Keats para ver el colchón a rayas y los almohadones de una cama bastante estrecha y nos asomamos a la ventana para contemplar la plaza. Aquí, durante la última fase de su enfermedad, el poeta llegó a pensar que estaba viviendo una «existencia póstuma».[30]

También otros escritores viajaron al sur: Coleridge había visitado Roma quince años antes, pero se vio obligado a abandonar la ciudad en 1805, cuando Napoleón ordenó la expulsión de todos los británicos.[31] Lord Byron vivió siete años en Italia, entre Venecia, Rávena, Pisa y Génova, y menciona lugares fundamentales de Roma, incluido el Coliseo, en *Las peregrinaciones de Childe Harold*, en las que evocaba la imagen de los viajeros modernos pisando el mismo polvo que habían pisado los héroes. Este mismo motivo reaparece en el poema de Samuel Rogers *Italia* (1822), en el que el autor vuelve la vista atrás a una infancia «resplandeciente de historia de Roma», pero en la que nunca había imaginado que realmente «viviría para pisar la [Vía] Apia».[32] Un motivo de la trascendencia que tienen los caminos sobre la imaginación es que todavía podemos compartir esa experiencia personificada, que podemos caminar siguiendo las huellas de los antiguos.

Byron, sin embargo, no vivió mucho tiempo en Roma. Residió una breve temporada allí en abril-mayo de 1817 (el correo se le enviaba a la dirección en piazza di Spagna 66, muy cerca de la Casa Museo Keats-Shelley), pero prosiguió su viaje de Italia a Grecia, donde murió en la guerra de independencia griega.[33] De todos modos, su figura ha sido conmemorada en la ciudad. Actualmente, el Hotel Lord Byron se halla situado justo al norte de Villa Giulia, en una calle poco transitada en lo alto de una cuesta en el elegante barrio dei Parioli, donde las barreras automatizadas situadas junto a las calles arboladas se abren para que los coches de lujo de sus habitantes entren en los garajes subterráneos de las villas. Sobre la cancela de hierro de la entrada del hotel hay una divisa que reza: LA VIDA ES UN

VIAJE Y VIAJAR ES VIVIR DOS VECES. Estas palabras no son de Byron, sino que se atribuyen a Omar Khayyam, un polímata persa de los siglos XI-XII. Tanto si esa atribución es correcta como si no, la frase nos da una idea de cómo los viajes se han vendido a lo largo de los siglos.

La casa de Goethe, situada como la de Shelley en via del Corso, es en la actualidad un pequeño museo. También a Goethe le gustaba tener una buena vista, de modo que se trasladó a una habitación en un segundo piso desde la que podía ver la colina del Pincio.[34] Puede que fuera en la habitación que ahora se exhibe como si fuera la estancia del escritor donde su compañero de viaje, el artista Johann Heinrich Tischbein, pintó su acuarela *Goethe asomado a la ventana*. Durante su estancia en Roma, Tischbein produjo también su obra más famosa, *Goethe en la campiña romana*, un óleo sobre lienzo de dos metros que nos ofrece un resumen visual del enfoque adoptado por los románticos ante Roma y sus alrededores. El escritor aparece recostado en unas piedras en medio del campo; a su alrededor pueden verse algunos fragmentos de ruinas arquitectónicas que aluden no solo a Roma, sino también a Grecia y a Egipto. El fondo nos sugiere el paisaje de la Vía Apia e incorpora la tumba de Cecilia Metela y el acueducto en ruinas.

Tischbein no fue ni mucho menos el único artista de época romántica que pintó paisajes de Roma. En 1819, J. M. W. Turner hizo un dibujo que contenía una vista de la ciudad desde Monte Mario.[35] Todos ellos seguían los pasos de otros pintores anteriores cuyos paisajes incorporaban los caminos de Roma, desde Claudio de Lorena, a mediados del siglo XVII, hasta la acuarela de William Marlow, ya del siglo XVIII, en la que aparece una casa de postas cerca de Florencia, o la vista de la Vía Apia a la altura de los montes Albanos pintada por Thomas Jones; este artista llamó a aquel lugar «Tierra Mágica».[36] En efecto, tan fuerte era esa tendencia que el citado lugar había aparecido, incluidas la tumba de Cecilia Metela, la presencia de un «pino solitario» y las ruinas de rigor, en la parodia escrita en 1780 por William Beckford *Biographical Memoirs of Extraordinary Painters* (*Memorias biográficas de pintores extraordinarios*).[37]

Hoy en día, la tumba de Keats es uno de los principales atractivos del Cimitero Acattolico, esto es, el Cementerio Acatólico. En una carta de diciembre de 1818, Percy Shelley describía el «lugar de enterramiento de los ingleses» en los siguientes términos: «Una pendiente verde junto a las murallas [...] el cementerio más hermoso y solemne que haya contemplado nunca».[38] Tomo el metro para cruzar la ciudad hasta la estación Piramide, así llamada por la antigua Pirámide de Gayo Cestio, construida ca. 18-12 a. e. v. y actualmente asfixiada en medio de un ajetreado cruce de calles. Situado al sur del centro de la ciudad, cerca de la estación de Roma Ostiense, el cementerio es el lugar de enterramiento de numerosos viajeros distinguidos fallecidos en Roma. Con una vista cercana de la pirámide está la tumba de Keats, calificado de «joven poeta inglés», cuyo epitafio dice: «Aquí yace uno cuyo nombre fue escrito en el agua». Junto a él está enterrado su «abnegado amigo y compañero en su lecho de muerte», Joseph Severn. Se trata de una de esas frases que llevan al espectador moderno a preguntarse si en realidad eran una pareja, pero en este caso parece que no era así. Tras la muerte de Keats, Severn tuvo una exitosa carrera como pintor y ya al final de su vida fue nombrado cónsul en Roma durante los turbulentos primeros años de la unificación de Italia. Murió en 1879. Oculto detrás de su tumba hay un monumento en memoria de un hijo suyo que murió cuando todavía era un niño de pecho: se dice en él que Wordsworth estuvo presente en su bautizo en Roma. Voy recorriendo las hileras de tumbas. La de Shelley está detrás de una torre: «Nada de él se ha dispersado, sino que todo ha sufrido la transformación del mar en algo rico y extraño»,(9) reza el epitafio. William, el hijo del poeta, que murió con apenas tres o cuatro años de edad, está enterrado detrás de Keats, y en otros lugares encuentro lápidas en memoria del escritor inglés John Addington Symonds y de August, el hijo de Goethe. También se recuerda aquí al primer embajador de la India en Italia, Dewan Ram Lall, que murió en 1949, aunque sus cenizas fueron esparcidas en el Ganges. Y también está enterrado Antonio Gramsci, miembro fundador del Partido Comunista Italiano, que murió en 1937 después de pasar más de diez años encarcelado por el régimen fascista.

El año de la muerte de Keats, que también fue testigo del fallecimiento de Napoleón, sería el año en el que lady Morgan publicó *Italy*. Como ya hemos visto, la escritora alababa el carácter civilizador de la construcción de carreteras, pero sobre este tema tenía más cosas que decir. Mientras que la mayoría de sus comentarios se centraba en los orígenes antiguos de los caminos, lady Morgan establecía un vínculo entre estos y el cristianismo, subrayando de nuevo la variedad de relatos que se desarrollarían en torno a su entramado:

> El arte de la construcción de caminos ocupa un lugar muy elevado entre los medios de la civilización; y su utilidad, más sentida que entendida en la época oscura, fue lo bastante apreciada como para hacer de él objeto del monopolio de la Iglesia. Construir un puente o desmontar un bosque eran actos de salvación para el otro mundo, tanto como para este; y los pecadores de la realeza y de la nobleza allanaron así literalmente su camino hacia el cielo, y llegaron a las puertas del paraíso por las calzadas construidas en la tierra. San Benito puso los cimientos de su propia canonización con la primera piedra del famoso puente de Aviñón, que, según dice el papa Nicolás V, fue erigido por inspiración del Espíritu Santo. Los *Frères Pontifs*, a fuerza de ladrillos y argamasa, se labraron una reputación que hizo de su orden la más opulenta y la más venerada de su época.

No existen testimonios históricos de la existencia de una organización llamada frailes pontífices, *Frères Pontifs* (*fratres pontifices* en latín, esto es, los «hermanos constructores de puentes»). En el siglo XIX, sin embargo, y de hecho hasta bien entrado el XX, son muchos los que han creído que a finales del siglo XII se fundó una orden religiosa encargada de la construcción de puentes a lo largo de las rutas de los peregrinos.[39] Según otra etimología popular, Morgan llegó a relacionar el título de *Pontifex Maximus* («Sumo Pontífice»), utilizado por los emperadores romanos y luego por los papas, con el concepto de «máximo constructor de puentes».

> Pero si hay alguien que se merezca este epíteto tan significativo más que cualquier otro es el que abrió caminos, desmontó bosques y construyó puentes desde los Alpes hasta las Lagunas Pontinas.[40]

El interés mostrado aquí por lady Morgan por el pasado medieval refleja el hecho de que los románticos habían sido los abanderados de una mayor apreciación de este periodo de la historia, que encajaba con más facilidad en su manera estética de ver las cosas que en los circuitos turísticos anteriores, más centrados en el clasicismo.

Entre los viajeros que disfrutaron de Italia en la década de 1840 estuvo Mary Shelley, que volvió al país con su hijo Percy Florence Shelley veinte años después de la muerte de su esposo. Para entonces Roma ya había aparecido en su novela distópica *The Last Man*,(10) cuyo protagonista, creyendo que es el último superviviente de un estallido catastrófico de peste, hace de la ciudad su último destino. En tono más alegre, Shelley publicó en 1844 un relato de sus viajes, *Rambles in Germany and Italy*,(11) en el que describe un delicioso trayecto en carroza por la Vía Aurelia desde Civitavecchia, donde habían desembarcado:

> El camino fue bordeando el mar durante varias millas. La costa es muy variopinta, debido a las pequeñas ensenadas, las calas y los promontorios —cada cinco millas hay una torre vigía—; alrededor de ella se extiende la Maremma, letal por su influencia sobre el hombre, aunque en apariencia es un terreno de pastos agreste, verde y variopinto, con arboledas diseminadas aquí y allá, y dividida entre colina y valle: las olas salpicaban a nuestra derecha; la tierra se extendía agradable a la vista por la izquierda; las montañas aparecían en el horizonte. Nadie puede contemplar este territorio como una simple extensión de tierra: cada terrón es una reliquia sagrada; cada piedra es un objeto que despierta la curiosidad; cada nombre que oímos satisface algún deseo o suscita alguna asociación entrañable. Y así, en una especie de trance de placer, fuimos arrastrados como en un torbellino, hasta que aparecieron las viejas murallas. Entramos por el Janículo y bordeamos la plaza de San Pedro; luego el hechizo se rompió, cuando tuvimos que volver nuestros pensamientos hacia la aduana, los hoteles y todas las preocupaciones de la llegada.[41]

Aunque el entorno arquitectónico está presente en todo momento, el paisaje también figura con gran fuerza: no son solo las piedras las que despiertan la curiosidad, sino «cualquier terrón» del suelo. Charles Dickens, que también viajó a Italia en la década de 1840, fue otro admirador de las rutas a orillas del mar:

> La carretera de la costa entre Génova y La Spezia me parece lo más bello de Italia. A un lado, a veces muy abajo, otras, casi al nivel de la carretera, y casi siempre bordeado por rocas quebradas de múltiples formas, se extiende el mar azul […]. Al otro lado, las altas colinas y quebradas, salpicadas de casitas blancas, olivares oscuros, iglesias rurales con sus finas torres abiertas y casas solariegas pintadas de alegres colores.[42]

Sin embargo, Dickens se sintió decepcionado la primera vez que vio Roma:

> Cuando la Ciudad Eterna apareció por fin a lo lejos…, parecía (me asusta un poco escribir la palabra) ¡¡¡Londres!!! Se alzaba bajo una gruesa nube, con innumerables torres y agujas y tejados, y, muy por encima de todos ellos, una cúpula. Juro que, pese a lo profundamente que sentí el aparente absurdo de la comparación, se parecía tanto a Londres, a aquella distancia, que, si me la hubierais enseñado en un espejo, no la hubiera tomado por ninguna otra cosa. [43]

Tal vez sea inevitable que las opiniones sobre Roma fueran diversas. Nikolái Gógol (o en el ucraniano hablado en su lugar de nacimiento, Mikola Hóhol), que pasó allí casi toda la década de 1837 a 1847 y que, como Goethe, fue conmemorado con una estatua en los jardines de Villa Borghese, se mostró más entusiasta. Los viajes eran importantes para el proceso creativo de Gógol. «El hecho de estar en la carretera suscita en mí muchas esperanzas», decía. «Cuando estoy en la carretera los contenidos acuden habitualmente a mi mente y se desarrollan en mi cabeza; he elaborado casi todos mis argumentos mientras he estado de viaje».[44] Eso me suena. Yo escribo también más durante mis viajes, lejos de la rutina de la vida cotidiana. Aquí no tengo que poner las cosas en orden, ni proyectos de Hágalo Usted Mismo que contemplar. No tengo la tentación de

organizar otra vez mi escritorio. Gógol no escribió una narración directa de sus viajes, pero nos dejó un fragmento de cincuenta páginas sobre el tema. El relato *Roma* cuenta la historia de un joven príncipe y sus viajes, primero de Roma a París y luego, cuando queda desencantado de esta última ciudad, de vuelta a Roma. El viaje de regreso es semejante al del propio Gógol.[45] Magníficamente escrito, este cuento incluye el escenario convencional del *Grand Tour*: la vista de San Pedro cuando el príncipe llega cerca de la ciudad, las ruinas antiguas que ahora sabe apreciar, pero también los edificios medievales, renacentistas y modernos. «Lo encontró todo igualmente hermoso […]. Le gustaba la forma en la que todo se fusionaba en una sola cosa».[46] El príncipe sale a contemplar el paisaje, paseando por la que debe de ser la Vía Apia, aunque no la nombra, y concluye con la espectacular vista de Roma a la hora del crepúsculo, fotografiada hoy en día de forma rutinaria desde las terrazas de los jardines de Villa Borghese.

La experiencia del viaje, sin embargo, no tardaría en cambiar. La duración de los tours a Italia ya había empezado a disminuir. Mientras que los viajeros del siglo XVI habían viajado a menudo al país para pasar en él incluso años, de hecho en muchos casos como estudiantes, en la década de 1830 la duración media de un tour había quedado reducida a cuatro meses. Los turistas de clase media, cuyo número era cada vez mayor, no tenían dinero suficiente para emprender viajes más largos.[47] Además, en 1844 Wordsworth tendría buenos motivos para revisar su poema sobre el Paso del Simplón. En Inglaterra ya estaban en marcha los planes para construir una vía férrea a través del Distrito de los Lagos, y Wordsworth aludía al impacto causado por la nueva carretera de Napoleón para exponer sus argumentos en contra de ella:

> Aunque el camino y el torrente seguían discurriendo en paralelo, se había puesto fin a su hermandad. La corriente de agua había disminuido y ahora era relativamente insignificante: hasta tal punto el arte había interferido en ella y había tomado la delantera a la naturaleza; y por más que la utilidad de la obra nueva, al facilitar la relación de las grandes naciones, no tardara en ser aceptada, y aunque su ejecución no pudiera sino suscitar admiración en algunos

lugares, resultaba imposible reprimir la añoranza por lo que había desaparecido para siempre.[48]

En mayor medida incluso que las carreteras de Napoleón, los ferrocarriles estaban ahora a punto de transformar la experiencia del viaje a Roma.

CAPÍTULO 13

LOS AMERICANOS

Tras la derrota de Napoleón, tocó a los gobiernos sucesores de su imperio continuar las mejoras de los caminos, entre otras, la nueva carretera que discurría a lo largo de la costa de Liguria, terminada en la década de 1820.[1] El escritor norteamericano George Palmer Putnam, que hizo su circuito turístico por Europa en 1836, señalaba la presencia de esos caminos en su guía *The Tourist in Europe: Or, A Concise Summary of the Various Routes, Objects of Interest, &tc*, publicada en Nueva York dos años después. Elogiaba la nueva Vía Mala, que atravesaba el puerto del Splugen para llegar a Como: «Excelente, a través de pasos de montaña absolutamente sublimes».[2] El autor disfrutó del «hermoso trayecto por la montaña, lleno de los paisajes más deliciosos» entre Turín y Génova,[3] y describió con entusiasmo el «maravilloso» Paso del Simplón,

> lleno de los rasgos más agrestes de la Naturaleza y también de sus sonrisas más dulces. Te llevan en un *char-à-banc* o carreta con asientos para cuatro personas, tan bajo, que puedes apearte cuando te plazca. El camino hasta Italia es realmente sublime y el placer se ve intensificado incluso por cierta dosis tal vez no de miedo, sino de algo muy parecido.[4]

Los artistas, aficionados y profesionales, que visitaban el país buscaban lugares de esta ruta en los que pudieran detenerse a dibujar y pintar nuevas vistas.[5]

Palmer Putnam fue uno de los turistas cada vez más numerosos que acudían a Roma desde Norteamérica, viaje que a mediados del siglo XIX se había convertido en una actividad de rigor para los americanos cultos.[6] Allá por 1775, Ralph Izard y su esposa Alice

De Lancey encargaron un retrato suyo a un pintor también norteamericano, John Singleton Copley. Izard fue nombrado comisario para Toscana por el Congreso Continental, cargo que ostentó de 1776 a 1779.[7] El cuadro, que llegó a ser exhibido en la Royal Academy de Londres, representa a la pareja en Roma, con el Coliseo al fondo, y es una composición que desprende el aroma del *Grand Tour* de la aristocracia europea. La relación con el pasado y la Antigüedad fue muy importante para la formación de la nueva clase dirigente de Estados Unidos, proceso en el que a menudo se pasó por alto el hecho incómodo del legado multiétnico de los gobernantes romanos.[8]

El desarrollo del transporte ferroviario facilitó significativamente el tour de los norteamericanos. A mediados de siglo había vapores que cruzaban el Atlántico y evidentemente estos turistas ya no tenían que depender de las antiguas calzadas y los caminos romanos, sino que tal vez tomaran incluso el ferrocarril a través del Distrito de los Lagos al que tan vigorosamente se había opuesto Wordsworth. Entre los circuitos favoritos de aquel público había uno que daba comienzo en Inglaterra. Al llegar al puerto de Liverpool, que había prosperado gracias a las importaciones de algodón cultivado mediante mano de obra esclava, los americanos empezaban por visitar la vecina ciudad de Chester, tras lo cual se desplazaban tal vez al norte, hasta Escocia o el Distrito de los Lagos, para ver la tierra de Walter Scott o la de Wordsworth antes de volver al sur de Inglaterra para pasar al continente siguiendo más o menos las rutas romanas. En sus *Transatlantic Sketches* (1875), Henry James hacía una descripción de Chester: la ciudad, que se jactaba de sus murallas romanas, era un «ejemplar tan singular y completo de ciudad antigua» que «en comparación otras salen un poquito malparadas».[9] Aunque era posible ir en barco directamente hasta el Mediterráneo, Grant Allen, cuyo libro *The European Tour* fue publicado en 1899, hacía hincapié en las ventajas de lo que por entonces era «el buen plan de toda la vida consistente en ir *primero a Liverpool o a Southampton*». De ese modo, el turista empezaría por la arquitectura «relativamente familiar» de Inglaterra y Francia y luego, tras pasar por los Países Bajos y el Rin, llegaría a Venecia y Florencia, para «proceder paso a

paso desde lo conocido hasta lo desconocido», concluyendo el viaje con visitas a Roma, Atenas y Egipto.[10]

Un cuadro de Albert Bierstadt pintado en 1858 muestra a un par de turistas americanos en Roma recorriendo un pintoresco mercado de pescado cerca de la zona de la piazza Montanara que tanto fascinaba a Goethe; lo curioso es que uno de ellos lleva en la mano una guía de viajes de color rojo. El pintor ha combinado pasado y presente mientras muestra a la gente del pueblo adoptando la postura de famosas esculturas antiguas.[11] Por el característico color de su encuadernación, la guía que el turista lleva en la mano es casi con toda seguridad la de John Murray, que se había convertido en un objeto habitual de cualquier viajero y que regularmente era objeto de actualizaciones. Un corresponsal del *Daily Telegraph* se sintió sumamente frustrado en 1866 al comprobar que la edición que le había vendido un librero inglés en Florencia estaba obsoleta desde hacía casi tres años.[12] La guía incluía una sección bastante amplia sobre la Vía Apia, calificada en la edición de 1853 como «una de las excursiones más interesantes que puede hacerse desde Roma», apropiada tanto para el «visitante corriente» como para el «viajero con intereses por lo antiguo», aunque este último tendría que efectuar «varias visitas».[13] Estas guías reflejaban la amplia actividad arqueológica de personajes como Luigi Canina (1795-1856), probablemente el personaje más significativo para las investigaciones arqueológicas de la Vía Apia durante este periodo. En 1830, Canina elaboró un mapa topográfico de la antigua Roma y, a medida que los trabajos continuaban documentando y presentando los restos que flanqueaban la ruta, en 1849 los descubrimientos incluirían las catacumbas de San Calixto.[14] La guía de Murray recomendaba asimismo una excursión a Tívoli, hasta donde «la carretera sigue la Vía Tiburtina, y en algunos lugares pasa por el pavimento antiguo, formado por grandes bloques de lava».[15] En el monte Cavi (o monte Cavo, la cima más alta de los montes Albanos, al sur de Roma), había una posibilidad magnífica de observar una calzada en un estado muy próximo al que habría sido el original:

> El pavimento de este antiguo camino se halla en un estado casi perfecto; los bordillos están enteros a lo largo de la mayor parte de la subida, y la curvatura central por la que destacaban las calzadas romanas, sigue estando visible. Muchos de los grandes bloques poligonales de los que está compuesto llevan las letras *V. N.*, que supuestamente significarían *Via Numinis*.[16]

Las referencias continuarían apareciendo: la moderna carretera a Nápoles «sigue la Vía Labicana», mientras que, si se hacía una excursión a Ardea, «a unas 22 m[illas] de Roma, la carretera sigue la Vía Ardeatina, que todavía se encuentra en un estado perfecto en muchos lugares».[17] El autor lamentaba que la Vía Laurentina fuera por entonces impracticable para viajar debido a que los árboles la habían «invadido en muchos lugares, hasta el punto de que los enormes bloques poligonales han sido desplazados por sus raíces».[18] Por consiguiente, se animaba a los turistas a seguir las huellas de los antiguos y a procurarse información autorizada sobre los caminos por los que viajaban. Aparte de eso, la guía no se olvidaba de las modernizaciones, aludiendo, por ejemplo, a «la nueva carretera construida recientemente por el gobierno toscano desde Civitavecchia hasta Livorno».[19] Un consejo así era importante para el desarrollo del turismo por aquellos caminos mejorados.[20]

Mi viaje a Roma da comienzo en Mánchester, no lejos del de aquellos americanos de otros tiempos. El sufijo -chester es una pista sobre su pasado romano. Habitual en muchos topónimos ingleses, procede de la palabra latina *castrum*, «fortaleza», y a su vez el reducto militar da su nombre a Castlefield, uno de los barrios gentrificados de la ciudad, cuya historia antigua se ve representada en una puerta reconstruida y en los cimientos de un puñado de edificios. Pero a diferencia del legionario, acostumbrado a marchar por los caminos, yo tomo el tren. Es más rápido, aunque no tanto como de costumbre: es un día festivo y los conductores de tren se niegan a hacer horas extras en una disputa por los salarios y los métodos de trabajo, así que el horario ha sido recortado. Había temido tener que ir sentada sobre mi maleta en un pasillo abarrotado de gente, pero

no me ha hecho falta: Mánchester todavía no se ha despertado a las 8.35 un lunes después de la fiesta del Orgullo y el vagón va ocupado en menos de una cuarta parte. Este verano de 2022 ha hecho mucho calor, una vez más se han superado los récords, y, cuando subo al tren en dirección al sur a finales de agosto, el campo verde y agradable tiene unos tonos cansinos de un amarillo reseco. En Londres, el Eurostar va con retraso: al final sale unos veinte minutos más tarde de lo previsto. No he cogido este tren desde que construyeron la sección de alta velocidad correspondiente al Reino Unido y el convoy se desliza como una flecha rodeado de paredes de hormigón, entrando y saliendo de los túneles, a través de los campos llanos de Kent hasta entrar en el túnel del canal de la Mancha. Cuando salimos de él ya estamos en Francia. Kent no queda muy lejos, pero las torres de alta tensión aquí son más bajas y los coches circulan por el lado derecho de la carretera. Viajamos a 297 kilómetros por hora, me comunica la pantalla.

Los viajes de los americanos a Roma no solo se vieron influenciados por los consejos de Murray y las guías de otros autores. También fueron muy leídas algunas obras literarias como *Corina* o *Childe Harold*, así como el poema *Italia* de Samuel Rogers, además de los libros de Starke, lady Morgan y Beckford.[21] Entre los viajeros americanos habría que citar a varios novelistas, incluidos Nathaniel Hawthorne, Herman Melville y Mark Twain, que encontraron la inspiración en sus paseos por la ciudad y por sus calzadas. Hawthorne viajó a Roma en gran medida por iniciativa de su esposa, Sophia Peabody Hawthorne, movida en parte por la esperanza de mejorar su estado de salud y en parte también por su interés por la historia (siendo adolescente, Sophia había leído *Corina*).[22] La señora Peabody Hawthorne escribió sus propias *Notas sobre Inglaterra e Italia* y, como tantos viajeros antes que ella, valoraba el contacto con los restos tangibles de Roma:

> Anduvimos deambulando y paseamos por el verdadero pavimento de la Vía Apia, recientemente dejado al descubierto por Pío Nono [el papa Pío IX], compuesto de grandes piedras lisas, de más de un pie de longitud y de anchura. ¿Quiénes pasaron con sus carros y con sus caballos por aquí? ¿Qué legiones pisaron estas mismas piedras, con sus huellas ya desgastadas, en las que ahora yo pongo mis pies? [...]. ¿Qué camino hay en todo el mundo tan rico en recuerdos como este? Y efectivamente ahora yo lo estoy pisando, sin que quepa duda alguna.[23]

Mientras que la señora Peabody Hawthorne distinguía su experiencia de la del pasado, Margaret Fuller, que viajó en 1848, comentaba que se trataba de algo que llevaba su tiempo: «A medida que se acostumbra una a esto, la Roma antigua y la moderna, al principio tan entremezcladas, empiezan a separarse».[24] Melville prefirió seguir un guion diferente, menos comprometido, más cínico, aludiendo a san Pablo en la irónica descripción que hacía de una tumba coronada por unos olivos «sembrados en la corrupción, criados para dar olivas». La Gruta de Egeria no le causó mucha impresión: «No hay nada muy hermoso ni demasiado sorprendente en ella». Pero sí que encontró algo de su gusto: la iglesia de San Pablo Extramuros era «magnífica».[25]

El fauno de mármol de Nathaniel Hawthorne, un relato romántico y a veces fantástico de Italia, se convirtió a su vez en una influencia significativa en la percepción de sus compatriotas estadounidenses. No se hacía particular hincapié en los caminos, pero ningún libro ambientado en la península italiana podía librarse por completo de ellos. Viajando por Italia, Donatello, el protagonista de la novela, se arrodilla «no solo ante las cruces […] sino ante cada una de las numerosas capillas».[26] Cuando los viajeros atravesaban las colinas de Toscana, los caminos y los puentes estaban siempre presentes, y con ellos se hacía también presente el recuerdo de la antigua Roma:

> Su camino iba dando vueltas y revueltas entre las colinas, que se erguían empinadas y altaneras sobre el estrecho espacio llano que había entre ellas […]. Lo cruzaba un puente de piedra, cuyos pesados arcos eran sostenidos y resultaban indestructibles por el peso de las mismas piedras que amenazaban con aplastarlo. El antiguo esfuerzo de los romanos era perceptible en los

> cimientos de ese puente enorme; el primer peso que llegó a soportar fue el de un ejército de la República.[27]

Irremediablemente, tratándose de una historia romántica ambientada en Italia, *El fauno de mármol* incorpora una escena en la Vía Apia, «este antiguo camino tan famoso […] tan desolado y desagradable como la mayoría de las demás calzadas romanas». Aquí son las tumbas las que crean buena parte del ambiente, evocando la inutilidad del recuerdo. «Excepto en uno o dos casos dudosos», escribía Hawthorne, «aquellos enormes edificios sepulcrales no han sido capaces de salvar del olvido más que el mero nombre de un individuo o una familia».[28] (La descripción incluida en los cuadernos personales de Hawthorne es similar y alude también a una «calzada desolada y deprimente»).[29] Pero incluso las representaciones negativas reconocían la importancia cultural de los caminos. No era posible ignorarlos.

Mark Twain, cuyo libro *Guía para viajeros inocentes* va dirigido a los visitantes americanos, incluía la Vía Apia junto a las cúpulas, las colinas, las ruinas, las montañas, las columnas y los templos (y, por supuesto, la alcantarilla más grande de Roma, la Cloaca Máxima, que tras ser drenada en parte se había convertido en una especie de atracción turística) entre los elementos de la ciudad que era obligatorio visitar:

> La Vía Apia sigue aquí, con un aspecto muy similar al que tendría, seguramente, cuando las procesiones triunfales de los emperadores la recorrían en otros tiempos, con los príncipes encadenados traídos de los confines de la tierra. No se puede ver el gran despliegue de cuadrigas y de hombres cubiertos de cota de malla y cargados con el botín de la conquista, pero podemos imaginarnos el desfile, más o menos.[30]

Twain resume aquí el atractivo de la Vía Apia como espacio para la imaginación. Tanto si se buscaba un entorno vagamente gótico propio de los muertos como si lo que se pretendía era hacer un guiño de corte más imperial, el escritor tenía que situarlo en los caminos.

A lo largo del siglo XIX, los viajeros optaron cada vez más por el ferrocarril. La primera vía férrea de Italia fue la línea Nápoles-Portici, inaugurada en 1819, que unía la residencia real en Nápoles con la costa, del mismo modo que siglos antes las calzadas habían facilitado a los emperadores un acceso conveniente desde Roma a los complejos balnearios del litoral. Algunos tramos de la línea Milán-Venecia fueron inaugurados a lo largo de la década de 1840 y el viaducto que cruza la laguna lo fue en 1846. A continuación, en 1853, vino la línea que unía Turín y Génova. Fue patrocinada gracias al proceso político emprendido por Camillo Cavour, posteriormente primer ministro del reino de Cerdeña y figura clave del movimiento de unificación de Italia.[31] Estas nuevas tecnologías no solo cambiaron el turismo, sino que contribuyeron a crear una nación. Un ferrocarril nuevo y eficaz necesitaba una unidad política: no se podía tolerar que los trenes se detuvieran siete veces para que se efectuaran los correspondientes controles aduaneros entre Lucca y Bolonia. Fueron muchos los factores que motivaron el estallido de la primera guerra de independencia de Italia en 1848-1849, pero uno de ellos fue la frustración de los hombres de negocios con los gobernantes austriacos (que habían sucedido a Napoleón) por su incapacidad de tomarse en serio los planes de construcción de nuevas conexiones ferroviarias a lo largo y ancho de Italia.[32]

Uno de los líderes del levantamiento de 1848-1849 fue Giuseppe Garibaldi, nacido en Niza en 1807, ciudad perteneciente en la actualidad a Francia, pero que en la época en la que él nació era objeto de una disputa entre el emperador de Francia y el rey de Cerdeña. Condenado a muerte por participar en una sublevación en Piamonte, logró huir a América del Sur, donde aprendió la técnica de la guerra de guerrillas en Brasil y Uruguay. Los viajes globales ya no eran solo una posibilidad, sino algo cada vez más normal, y Garibaldi regresó a Europa para combatir en la primera guerra de independencia de Italia, que formó parte de una oleada de levantamientos a lo largo de toda Europa. Esta campaña, junto con la de 1860, ilustra la importancia que tenían los caminos y quién los controlaba. Actualmente a la entrada de la galería del Furlo, construida hace dos mil años, una lápida conmemora la resistencia

de las tropas italianas ante los austriacos que intentaban marchar hacia el sur por la Vía Flaminia con el fin de socorrer a los Estados Pontificios. Erigida en 1911 con motivo del quincuagésimo aniversario del comienzo de la unificación de Italia, conmemora los esfuerzos del coronel Luigi Pianciani y sus tropas para cerrar y fortificar el paso. Siempre en la Vía Flaminia, pero mucho más cerca de Roma, encuentro otra inscripción conmemorativa en el puente Milvio, en esta ocasión en honor del «manípulo» de soldados que minaron el puente por orden de Garibaldi (el término «manípulo» alude a una unidad táctica del ejército de la antigua Roma) y retrasaron así la ocupación extranjera de la ciudad. La Vía Apia y la Vía Casilina fueron también rutas fundamentales para los movimientos de tropas procedentes del sur.[33] También fueron importantes las tácticas de guerra de guerrillas mediante las cuales el ejército de Garibaldi evitó los caminos principales que conducían a Roma, tomando incluso en una ocasión un camino de herradura por el territorio montuoso que queda entre Tívoli (situada en una de las rutas radiales que salen de Roma, la Vía Tiburtina) y Monte Rotondo (en otra ruta radial vecina, la Vía Salaria). Según un historiador posterior, G. M. Trevelyan, «fue una operación peligrosísima, pues, si los franceses se hubieran enterado de su regreso hacia el oeste, habrían podido salir con rapidez de Roma a través de cualquiera de esos caminos y alcanzar a su columna por el flanco».[34]

Sin embargo, tras el fracaso del levantamiento de 1848-1849, Garibaldi logró esquivar a las autoridades austriacas, detalle que resulta aquí particularmente notable por su necesidad de mantenerse lejos de las rutas más concurridas. El insurgente y un compañero herido apodado Leggero (Battista Colliolo) se encontraban en aquellos momentos entre Rávena y Venecia, pero lograron permanecer escondidos gracias a la ayuda de los partidarios de su movimiento que había en la zona, aunque tardaron dos semanas en cruzar los Apeninos. Una noche de finales de agosto, los fugitivos se metieron en la ruta principal que unía Bolonia y Florencia. A riesgo de ser reconocido, uno de los compañeros de Garibaldi salió en busca de ayuda, pero al amanecer todavía no había regresado, de modo que «la luz dejó al descubierto a los dos

fugitivos que seguían en la carretera patrullada por las tropas austriacas y toscanas. Como no se atrevieron a seguir esperando [...], alquilaron una desvencijada carreta rústica y el lamentable jamelgo que la arrastraba y cruzaron el puerto en dirección al sur, encontrando por el camino a numerosas columnas de soldados austriacos».[35] Sin embargo, nadie los descubrió y la pareja logró llegar a la costa a la altura de Cala Martina, en la que tomó un barco hacia la isla de Elba y desde allí hasta La Spezia, desde donde Garibaldi pudo ya viajar por tierra, quizá siguiendo la modernizada Vía Aurelia que Dickens había elogiado, o quizá evitándola por necesidad, hasta ponerse a salvo en Chiavari, al sudeste de Génova, ya en territorio del reino de Cerdeña.[36]

Obligado a partir al exilio, Garibaldi viajó a Nueva York y acabó encontrando empleo como capitán de un barco mercante; navegó desde Perú hasta China para luego volver a Estados Unidos y a continuación viajar a Londres y al Tyneside. De vuelta en Italia en 1854, al principio se mantuvo apartado de la política, pero reemprendió las actividades militares tras el estallido de la segunda guerra de independencia italiana en 1859. Los levantamientos en Sicilia supusieron una oportunidad y Garibaldi se embarcó rumbo a la isla en compañía de su formación de combatientes más famosa, los *mille*, los Mil. (Cualquiera que viaje a Italia se dará cuenta de que en casi todas las ciudades hay una via o un viale dei Mille). Tras conquistar Sicilia, Garibaldi y sus tropas marcharon hacia el norte entre agosto y octubre de 1860, derrotando finalmente a lo que quedaba del ejército de los Borbones en la batalla del Volturno.[37] El río Volturno desemboca en el mar Tirreno al norte de Nápoles, y pasa cerca del palacio real en Reggio di Caserta. El resultado de la batalla por Nápoles fue al principio poco claro, pero la llegada del ejército piamontés procedente del norte no dejó lugar a dudas. W. G. Clark, profesor del Trinity College de Cambridge, que publicó el relato de su viaje a Italia en 1861, vio a las tropas de Garibaldi en Nápoles.

> En las calles, encontramos a intervalos grupos de garibaldinos con las armas apoyadas en el suelo, sentados o tumbados en montones de paja extendida por

> el lado en sombra; unos dormían, otros fumaban, algunos remendaban sus ropas, otros regateaban la compra de unos higos [...] todos aparentemente de buen humor y en buen estado de salud, más parecidos a un grupo de «mendigos alegres» que a un ejército regular. Una barricada hecha de ramas está situada en medio del arco de ladrillo de construcción romana que formaba la antigua puerta de Capua y que está en el camino de la nueva, situada a unas dos millas de distancia.[38]

El 26 de octubre de 1860, Garibaldi entregó sus territorios ganados en el sur al rey Víctor Manuel II de Cerdeña. Este encuentro tan mitificado tuvo lugar en Teano, a unos veinte kilómetros al norte de Capua, según el geógrafo antiguo Estrabón, la ciudad más importante de la Vía Latina, que discurre al sudeste de Roma. (El nombre medieval de esta ruta, que todavía pervive, era Vía Casilina, por Casilinum, el nombre latino de Capua, hasta donde llegaba). En la actualidad dos monumentos rivalizan por conmemorar el encuentro. Salgo de Roma en coche por la E24, la Autostrada del Sole, con la intención de visitarlos. Esta autopista es la principal ruta que recorre la península italiana y une Milán y Nápoles. Al sur de Roma ocupa el mismo valle que la Casilina, el amplio valle del Liri, un terreno más cómodo para la construcción de una carretera de varios carriles que la Vía Apia, con sus pantanos y sus curvas cerradas, que discurre más cerca de la costa. La señalización ofrece numerosos recordatorios de las vías romanas: donde Plinio el Joven aconsejaba a sus visitantes que se desviaran en el décimo cuarto miliario, hoy en día se avisa a los conductores de que hay obras en el kilómetro 628. Teano da su nombre a un área de servicio; y lo mismo Casilina.

Los monumentos rivales no están lejos de la vía principal. Uno, la Taverna della Catena, en el *comune* («municipio») de Vairano, era un mesón y casa de postas establecido ya en el siglo XVIII, que, como poco, habría ofrecido algún refrigerio a los participantes en el encuentro. Actualmente, aunque hay un pequeño monumento conmemorativo de ladrillo en el exterior y a su lado ondea orgullosamente la bandera italiana, el edificio tiene un aspecto bastante decrépito. A pocos kilómetros de distancia, en un escenario

campestre más romántico, el monumento alternativo consiste en una columna que tiene la forma de un miliario, y debajo de ella un pedestal con una cita de Garibaldi: *Saluto il Re d'Italia*!, «¡Saludo al rey de Italia!». La columna fue erigida por el municipio vecino de Teano para celebrar el centenario del encuentro. Yo me pregunto si no será justo que existan los dos monumentos, si el monarca y el caudillo militar no se encontraron primero fuera de la ciudad y luego prolongaron la entrevista en un escenario más apropiado, de modo que pudieran reunirse adecuadamente conforme al protocolo real, y mis sospechas se ven confirmadas por una carta de Luigi Farini, magistrado piamontés que tuvo un papel destacado en el movimiento en pro de la unificación (el llamado Risorgimento), y que cuenta que el encuentro entre los dos personajes tuvo lugar «en el camino de Presenzano a Teano»:

> Garibaldi se adelantó al frente de varios centenares de sus camisas rojas y gritó: «¡Viva el rey de Italia!». Luego se produjo un coro de vivas y el rey estrechó afectuosamente la mano del legendario héroe. Cabalgamos todos juntos hacia Teano, Garibaldi a la izquierda del rey y todos los demás, generales, ministros, ayudantes y oficiales, a caballo, mezclados con los camisas rojas, lombardos, vénetos, ingleses, piamonteses, genoveses y romañolos.[39]

Como sucediera con Napoleón, los paralelismos con los antiguos fueron esenciales para el mito de Garibaldi. Durante el primer intento de conseguir la independencia, él mismo escribió: «Roma ha sido y será digna de sus antiguas glorias». Un senador estadounidense llegó a afirmar que Garibaldi había revivido «el espíritu de la antigua Roma en medio de los monumentos de su poder y de su gloria».[40] En un discurso fúnebre en elogio de Garibaldi, el poeta Giosuè Carducci decía que no solo era «digno sin duda de ser comparado con los mejores entre los romanos», sino que además su concepto de humanidad era en muchos sentidos superior.[41]

Cuando a comienzos del siglo XX el historiador y catedrático de la Universidad de Cambridge G. M. Trevelyan escribió un estudio de las campañas de Garibaldi, se propuso seguir «toda la ruta atravesada

por la columna» que estaba a su mando, y diría que «tal vez sea imposible encontrar en toda Europa una región más encantadora a la vista por sus formas, sus colores y su atmósfera, o más llena de ciudades famosas, de ríos y montañas célebres, que los valles del Tíber, del Nera, del Chiani, del Metauro y del Rubicón, a través de los cuales marcharon. Por este país de antigua belleza he seguido a pie su rastro de dolor y muerte, con un conocimiento de hacia dónde iban y de cómo les fueron las cosas cada día como con frecuencia no tienen la suerte de poseer los peregrinos que siguen los pasos de sus héroes». Al narrar los viajes de Garibaldi, Trevelyan lo situaba constantemente en un paisaje antiguo y, al igual que los contemporáneos de Napoleón lo habían comparado con los emperadores de otros tiempos, también en la mente de Trevelyan Garibaldi se convertía en César cruzando el Rubicón.[42] Si para muchos de los que viajaban a Roma el ferrocarril era la primera opción como medio de transporte, los lectores de Trevelyan encontrarían una historia completamente nueva de Garibaldi y los caminos que añadir a la antigua.

A medida que fue desarrollándose el proceso de unificación, las mejoras introducidas en el ferrocarril continuaron a toda máquina. En la propia Roma, esas mejoras llegaron tras la elección al solio pontificio en 1846 de un papa innovador, Pío IX (un chiste que se contaba en la ciudad decía que su antecesor, Gregorio XVI, habría llegado al cielo más deprisa si hubiera construido una vía férrea). En 1856 se construyó una línea hasta Frascati y tres años después otra a Civitavecchia, en la costa.[43] Sin embargo, para la construcción de su estación central, Termini, los romanos tendrían que esperar bastante más, en medio de los debates en torno a su emplazamiento encima de las Termas de Diocleciano.[44] (El nombre de la estación, que significa «pequeñas termas», alude precisamente a su ubicación). Construida entre 1867 y 1870, proporcionaba una única terminal para las distintas líneas que desembocaban en Roma.[45]

Al cruzar los Alpes, Henry James pudo observar la construcción de un túnel del ferrocarril en el Paso de San Gotardo:

> A medio camino según se asciende por el lado suizo, un grupo de operarios trabajando en una garganta al pie de la carretera. Habían dejado al descubierto una amplia superficie de granito y habían perforado en medio de ella una cavidad redonda y negra, de las dimensiones, según me pareció, de un plato sopero. Era la forma embrionaria del tenebroso canal intermedio del ferrocarril de San Gotardo, que alcanzará su desarrollo perfecto dentro de unos ocho años.

El túnel del Mont Cenis, por el que viajó, tenía, según sus palabras, «un fuerte regusto de futuro».[46]

El ferrocarril constituye en la actualidad una forma lenta de viajar, pues es la opción respetuosa con el medio ambiente (la aplicación descargada en mi teléfono me avisa y me dice cuánto CO2 estoy ahorrando al viajar de esta forma). Pero por entonces parecía muy rápido. En el tren lento que lleva de Viena a Bucarest es en donde me hago una idea mejor de cuál era la velocidad de la antigua escuela. Se trata de una línea que tiene que ser modernizada para permitir el paso de trenes de alta velocidad (ya hay un proyecto en marcha) y se tarda más de diecinueve horas —toda una noche y casi un día entero— en recorrer los poco menos de mil cien kilómetros que separan las dos ciudades, a una media de cincuenta y seis kilómetros por hora. En mi compartimento tengo un lavabo y al final del vagón hay una ducha, aunque parece que no funciona. La cama es bastante confortable, aunque dura, y dispongo de un montón de tiempo para leer y para disfrutar de un almuerzo recién preparado en el coche restaurante (pollo con patatas y una deliciosa ensalada aderezada con eneldo).

Junto con las nuevas opciones de viaje, las informaciones sobre arqueología seguían tentando a los visitantes que querían ir a Roma. El 22 de mayo de 1869, la popular revista *Illustrated London News* publicaba un artículo sobre las actividades de la Sociedad Arqueológica Británica de Roma y comentaba que los restos de las

Termas de Septimio Severo y Cómodo habían sido descubiertos recientemente en el lado de la Vía Apia opuesto a las de Caracalla. Los lectores podían entretenerse también con las copias de un estudio sobre las antiguas calles de Roma y sobre las calzadas de sus inmediaciones que acababa de ser publicado. No hacía falta viajar a Roma para estar al corriente de sus caminos.

Por otro lado, los conflictos armados también significaron nuevas construcciones a lo largo de los caminos. Tras la incorporación de Roma al reino de Italia, el Gobierno ordenó la construcción de quince fortalezas y tres baterías en las principales rutas que conducían a la ciudad, incluido un fortín en la Vía Apia.[47] Incluso antes de que los Estados Pontificios entraran a formar parte del nuevo reino, Roma había sido incorporada a la red ferroviaria, con una línea hasta Nápoles que quedó terminada en 1863.[48] William Dean Howells, el cónsul norteamericano en Venecia, tomó el nuevo tren, que describiría en un libro titulado *Italian Journeys* (*Viajes italianos*) publicado en 1867.

«Nadie preocupado por viajar decentemente y con comodidad», decía Howells, «puede tomar los coches de segunda clase en la ruta entre Nápoles y Roma, aunque son perfectamente buenos en cualquier otro lugar de Italia». Puede que sus palabras tuvieran un sentido tanto político como práctico, pues a continuación se lanzaba a echar la culpa de todo ello a los papas: «La ciudad pontificia hace sentir su influencia sobre el desaliño y la falta de limpieza doquiera que pueda y su gestión parece imponerse en esta línea férrea». Tras instalarse en los vagones de primera clase, «que de por sí son malos», Howells y sus acompañantes se dirigieron al norte en medio de una lluvia deprimente. Su relato nos da una idea de hasta qué punto la agricultura seguía dominando esta parte de Italia:

> En esta zona se criaban muchos avellanos, y aquí y allá había algún que otro bosque de encinas. Al pie de estas, los erizos se alimentaban de bellotas y unos porqueros, empapados de agua, se calentaban ante las hogueras encendidas al pie de los árboles. En algunos puntos los bosques eran bastante espesos; en otros lugares habían desaparecido por completo y habían dejado desnudas y desoladas las laderas rocosas de las colinas, donde solo quedaban las ovejas

> que pastaban la escasa hierba disponible, y los pastores, apoyados en sus cayados y completamente inmóviles, nos miraban mientras pasábamos a toda velocidad.

La excepción a esta regla sería el espectáculo del monasterio de Montecassino, «encaramado en lo alto de su precipicio y con aspecto de formar parte del peñasco sobre el que había sido construido».

Howells nos ofrece también un raro comentario sobre los trabajadores de la vía férrea cuando señala: «Aquí y allá las labores de reparación del ferrocarril iban adelantando, y la mayoría de los trabajadores eran mujeres». (Tal vez ello se debiera a que los varones se hallaban en la guerra o quizá se tratara simplemente de una forma que tenían los agricultores de complementar el salario). El amplio comentario que hace Howells sobre la apariencia «espectacular» de estas mujeres («belleza majestuosa», «audaces ojos negros, como los que aman mirar y ser mirados») nos permite entender las actitudes de los viajeros de sexo masculino hacia las italianas.[49] Espero que Howells tuviera mejores modales a la hora de tratar con sus criadas.

Con el desarrollo del ferrocarril llegó la construcción de nuevos hoteles accesibles. Entre ellos se encuentra el alojamiento que tengo en Génova, el Grand Hotel Savoia, fundado en 1897, situado enfrente de la estación de Piazza Principe. Génova es una larga y estrecha franja de tierra asomada al mar: un puerto de contenedores, un puerto deportivo y un aeropuerto. El hotel es todo mármol, mosaicos, madera antigua, cortinajes, un empacho de almohadas (cuatro), cabezales (dos, de satén a rayas) y un almohadón de terciopelo encima de la cama. Tiene también perchas de madera como es debido. Evidentemente aquí se confía en los huéspedes. El conjunto de ropero/minibar/caja de seguridad es moderno, pero el escritorio parece más viejo, y un baúl antiguo a los pies de la cama recuerda cuál era la forma tradicional de viajar por mar. Una cosa que te ofrecen en un Grand Hotel (a diferencia de lo

que suele ocurrir en Italia) es un cuarto de baño completo. Me pongo el albornoz de toalla blanco de rigor y lleno la bañera de burbujas. El anuncio que están poniendo en la página web del canal BBC News internacional habla de la subasta de una «colección principesca» en la Sotheby's de París y me cuenta que salir de compras por Estambul es la «nueva moda», junto con las continuas noticias lúgubres sobre la factura energética. En la azotea hay un bar, dos jacuzzis y una vista de grandes cruceros y grúas pórtico para contenedores. A diferencia de Nápoles, Génova no ha conseguido separar su glamuroso puerto deportivo de la zona más tosca de los muelles. Pero, retrocediendo un poco, pienso en este hotel al lado de un flamante ferrocarril y todo parece más elegante. Paseando por la calle, puedes ver la línea férrea e imaginártela completamente nueva y sin la nube de contaminación que cubre el puerto procedente de los barcos, aunque probablemente con el vapor y el humo procedentes de los trenes, quizá no demasiado distinto. De un modo u otro, todo consiste en la combustión del carbono. Y todo ofusca la luz rosada del atardecer.

No todos los viajeros se mostraron muy entusiasmados con el nuevo medio de transporte. El escritor y crítico de arte John Ruskin, que pasó largos periodos en Italia antes y después del advenimiento del ferrocarril, fue un destacado enemigo del mismo. «Utilizar la vía férrea», decía, «no lo considero en absoluto viajar; es simplemente "ser enviado" a un sitio, y se diferencia muy poco de ser convertido en un fardo».[50] Se trata de una metáfora muy de su gusto, pues la utilizó más de una vez.[51] En un eco de los comentarios de Dickens sobre Roma, Ruskin se lamentaba de que en Venecia el ferrocarril había arruinado las vistas al entrar en la ciudad:

> Damos la vuelta a la esquina del bastión, por donde en otro tiempo aparecía Venecia, y ahí está: el ferrocarril de Greenwich, solo que con menos arcos y mucho muro ciego, que corta la vista del mar abierto y divide la ciudad en dos, lo que hace que se convierta en lo más parecido a Liverpool.[52]

En el siglo XXI, el litoral de Liverpool es en realidad bastante atractivo, pero en tiempos de Ruskin tenía unas connotaciones

menos agradables (y Ruskin poseía unas ideas muy particulares sobre el buen gusto). Sin embargo, no era el único viajero que prefería los medios de transporte anticuados. Elpis Melena, cuyas memorias, aparecidas en traducción inglesa en 1861, combinaban un relato de viajes con recuerdos de su amistad con Garibaldi, también se quejaba de eso:

> El hermoso camino que conduce de Florencia a Pisa por el valle del Arno, verdadero jardín de Toscana, por el cual, en días pretéritos, pasaban constantemente la diligencia y el *vetturino*, probablemente hoy en día haya sido casi borrado del mapa; pues donde ahora hace su aparición el ferrocarril los caminos resultan prácticamente inútiles y desaparecen toda la poesía y todo el placer de viajar, quedando solo lo desagradable. Los nombres de las ciudades y de las estaciones a través de las cuales ese aparato chirriante vuela con sus alas demoniacas, se desvanecen apenas suenan en el oído del turista. Un empleado diligente está a todas horas abriendo las puertas de su prisión ambulante, para volver a cerrarlas de inmediato.[53]

Mucho se temía Elpis Melena que los que viajaban en tren se perdieran la vista de numerosos pueblos pintorescos que ahora ni siquiera podían vislumbrarse desde las ventanillas del tren. Algunas de las quejas sobre el ferrocarril tienen un claro tono moralista de desaprobación. W. G. Clark, el profesor de Cambridge, no estaba en absoluto interesado en su potencial debido a que escatimaba la relación directa con los lugares:

> Nos detuvimos en […] Civitavecchia […] para permitir que un grupo de caballeros americanos hiciera una visita a Roma, con ayuda del nuevo ferrocarril. Regresaron triunfantes después de lograr su propósito y pasar, según dijeron, «cincuenta minutos, señor mío, en la Ciudad Eterna».[54]

Debo confesar que yo misma compartí la actitud de Clark cuando, la primera vez que fui a Italia y visité Florencia, oí a otros turistas que se alojaban en el mismo albergue juvenil que yo cómo decidían hacer un viaje de un solo día a Roma. ¿Un viaje de un solo día? ¿A Roma? Y eso antes de que existieran los trenes de alta velocidad. Roma no se construyó en un día, y desde luego no merece una visita

de un único día. Me inspiran cierta compasión las críticas de los trenes modernos. Cada vez que tomo uno de los nuevos trenes rápidos entre Bolonia y Florencia, las Frecce Rosse o Flechas Rojas, me siento decepcionada a mi manera. Hace veinte años, el viaje suponía una hora de dramáticas vueltas y revueltas por los Apeninos. Ahora todo el rato es un túnel.

George Eliot, que efectuó su propio viaje en tren a Roma en 1860, se sintió decepcionada por la experiencia que supuso la llegada a la capital. A diferencia del panorama espectacular contemplado desde las colinas de la Vía Casia que había impresionado a tantos turistas anteriores, para Eliot no supuso «una vista imponente».

> El objeto principal era lo que después supe que era un acueducto, pero que entonces, en medio de la vaguedad de mis concepciones, supuse que eran las ruinas de unas termas. La estación de trenes en la que nos apeamos parecía apartada y pueblerina; solo estaban esperando los ómnibus y el carruaje de una familia, de modo que nos vimos obligados a aventurarnos a meternos en un ómnibus; es decir, aventurarnos a no encontrar sitio para nosotros en ningún hotel […] en cuanto arreglamos ese asunto salimos a ver Roma, no sin una dosis bastante pesada de desencanto en nuestras mentes tras la visión que habíamos tenido desde las ventanillas del ómnibus. Una aburrida extensión de calles sucias y carentes de interés nos había llevado a divisar la cúpula de San Pedro, que no resultaba muy impresionante […]. No había visto nada que respondiera a las ideas preconcebidas que yo llevaba.[55]

Tampoco el corresponsal del *Daily Telegraph* quedó muy impresionado cuando, al llegar en tren a Roma, el conserje del Hôtel d'Angleterre le preguntó si prefería tomar un taxi o un ómnibus. «¡Un ómnibus!», exclamó el periodista lamentando que «Roma ya no es lo que era».[56] Olave Potter, autora de un libro titulado *The Colour of Rome* (*El color de Roma*), señalaba que

> puedes pensar en Savonarola cuando ves a un dominico de mirada sombría y con el ceño fruncido en medio de la *piazza*; pues Roma es una ciudad de sueños, en la que a la mente le resulta fácil rememorar el pasado; pero es posible que tus sueños se vean interrumpidos bruscamente cuando ves al fraile hacer una seña al conductor de uno de esos pequeños ómnibus rojos de Roma.[57]

El pintor Yoshio Markino, con el que la escritora colaboró en ese libro, también se había sentido consternado al ver los «horrorosos tranvías eléctricos».[58]

Efectivamente, ya en 1856 la presencia de los cables hacía que los visitantes de la Vía Apia levantaran la ceja en señal de desaprobación al ver los postes telegráficos que por entonces flanqueaban la calzada.[59] Medio siglo después, las quejas continuaban. En su libro *Incidents of European Travel* (*Incidentes de un viaje por Europa*), Gregory Doyle se declaró «asombrado y acaso escandalizado al comprobar que la irreverencia moderna ha tenido la osadía de plantar prosaicos postes de telégrafo en el lugar donde descansan para siempre los famosos emperadores de la antigua Roma».[60] Una visitante de la zona, Camilla Crosland, llegó a escribir dos sonetos sobre el asunto. El primero de ellos imagina a los romanos antiguos construyendo tumbas, mientras sus «legiones conquistadoras» recorren la calzada junto a sus «cautivos […] y las fieras salvajes enjauladas». Pero, en cambio:

> Hoy en día, ¡cuán distinta es la muchedumbre que pisa
> la famosísima Vía Apia! Aun así, el cielo todavía
> mira benigno el suelo, con sus grandiosos ojos dulces y azules,
> y ahora los túmulos de mármol, como si fueran cuentas gigantescas,
> parecen colgar del cuello de la hermosa. Pero mirad: los hilos
> del cable eléctrico pasan temblando
> a lo largo de las sombrías hileras, creando el destino
> de las naciones y mostrando sus hechos de inmediato.
> ¿Se levantan los excelsos paganos de su Hades
> para conocer que ese es el uso de sus antiguas tumbas
> y sentir que el mundo se estremece hasta el fondo
> con los latidos de todo lo que se cierne sobre el futuro?
> Las voces del pasado hablan en medio del estruendo del presente,
> y hasta el oído atento llega su murmullo.[61]

Pero no a todos los turistas les preocupaba aquello. Tras el desengaño de su llegada en tren, George Eliot calificó «el paseo por la Vía Apia hasta la tumba de Cecilia Metela y la vista desde ella de la Campaña atravesada por el acueducto» como una de las

experiencias romanas que «más me han encantado».[62] El desafío que supone conciliar la electricidad moderna con la autenticidad histórica continúa en la actualidad. En el barrio medieval de Viterbo, la iluminación eléctrica de las calles está encuadrada en un ambiente parecido al de la luz de las velas, la mejor manera de expresar la idea general de lo antiguo. La utilidad de lo moderno —tanto para los residentes como para los viajeros— tiene un precio.

CAPÍTULO 14

NUEVOS RELATOS, VIEJOS IMPERIOS

El proceso de unificación de Italia coincidió con la publicación en 1861 de la primera guía Baedeker del país, por no hablar del desarrollo de los viajes de vacaciones organizados por Thomas Cook, cuya tienda de Londres se inauguraría cuatro años más tarde. Henry James, que realizó su circuito turístico por Europa en 1869-1870, comentaba que «aunque, como unos cuantos quisquillosos, nos reímos de Mr. Cook, el gran *entrepreneur* de los viajes, con sus cupones y sus caravanas de turistas acompañados de "guías personales", todos más o menos hemos llegado a pertenecer de un modo u otro a su grupo».[1] E. M. Forster, cuya novela *Una habitación con vistas* está inspirada en su propio viaje a Italia, no tuvo inconveniente en conformarse con los lugares turísticos habituales y escribió a sus amigos de Inglaterra diciendo que «la Italia debidamente calificada con estrellas de Baedeker —que es todo lo que he visto hasta ahora— me complace tanto que puedo permitirme el lujo de abandonar la Italia italiana para otra ocasión». [2]

Tuvo que pasar casi toda la década de 1860 para que se terminara la unificación de Italia. El primer Parlamento italiano se había reunido en Turín el 18 de febrero de 1861. Buena parte de los Estados Pontificios, incluida su segunda ciudad en importancia, Bolonia, había pasado a formar parte del reino unificado. Roma y Venecia, sin embargo, permanecían fuera de él. En 1866 estalló una guerra entre Austria y Prusia, que tuvo implicaciones directas para el nuevo Gobierno italiano, porque, desde la caída de la Serenísima República en 1797, Venecia y sus territorios del continente habían quedado bajo la dominación austriaca. Italia se puso del lado de

Prusia y, tras un referéndum visto con no pocas sospechas debido a la aplastante mayoría a favor de la adhesión a Italia, Venecia se unió al nuevo reino. Quedaba todavía Roma, donde las tropas de Garibaldi fueron derrotadas otra vez en 1867. En una carta escrita en tono muy seco, George P. Marsh, ministro plenipotenciario de Estados Unidos en Florencia (capital de los estados unificados de Italia desde 1865), observaba que no se hablaba mucho del asunto por los caminos:

> Aunque tengo abundantes pruebas de que existe un sentimiento muy profundo, mientras viajé utilizando medios públicos desde la frontera italiana por la carretera del Simplón hasta Florencia, no oí en torno a mí de labios de nadie ni una sola alusión a los importantes acontecimientos que están produciéndose ahora mismo en Italia, salvo en respuesta a mis preguntas sobre las últimas informaciones.[3]

La derrota fue solo transitoria. Tras la retirada en 1870 de la guarnición francesa que había garantizado que los Estados Pontificios siguieran siendo independientes, las tropas italianas entraron en la ciudad encontrando solo una resistencia simbólica. Un año más tarde, por primera vez después de casi quince siglos, Roma pasó a ser *Roma capitale*.

Junto a las carreteras y los ferrocarriles, la Italia recién unificada desarrolló una historia nueva y más profesional que poner al alcance de sus visitantes. Formalmente más objetivo (aunque en realidad caracterizado por sus propias tendenciosidades hacia la alta política y las relaciones internacionales), este saber formaba parte de una tendencia más general de la historia europea al servicio del Estado-nación moderno. Pero, incluso en aquella época, algunos observadores serían conscientes de los límites que comportaba adoptar un enfoque demasiado centrado en los «grandes hombres». Entre ellos cabría citar a Giuseppe Mazzini, uno de los pensadores más destacados del Risorgimento, que utilizaría la construcción de caminos como metáfora: «Los grandes ingenios no son más que las

piedras miliares del camino que sigue la Humanidad: son los sacerdotes de su religión…».[4] La idea de sacar más provecho de la historia de Roma no tenía nada de nuevo. Durante más de un siglo, sucesivos gobernantes habían intervenido con el fin de preservar algunos tramos de la Vía Apia.[5] Sin embargo, desde el punto de vista del turista, los debates eruditos sobre historia y arqueología —por más que consigan que gente como yo tenga una profesión— hacían que interpretar a Roma resultara no menos complejo, sino todo lo contrario. Como señalaba Dory Agazarian en un estudio sobre los viajeros victorianos, «mientras que físicamente los "caminos que llevan a Roma" eran más fáciles de recorrer, los caminos imaginarios estaban plagados de complicaciones».[6] Desde el siglo XVIII, libros como los *Remarks on Several Parts of Italy* (*Observaciones sobre diversas partes de Italia*) de Addison habían ayudado a los viajeros a situar sus visitas en relación con las voces de los antiguos, pero su aparente autenticidad podía resultar equívoca. Junto a claros momentos de confusión sobre lo que era o no era la Vía Apia, a menudo citaban textos escritos muchos siglos después de los hechos como si fueran el relato de testigos directos. En respuesta a todo esto, una *Historia de Roma* de Thomas Arnold, director de Rugby School, publicada en 1838, incorporaba los viejos relatos, pero los distinguía de los que contaban con testimonios históricos mejores. Sin embargo, que le dijeran a uno que «en realidad no se sabe» no resultaba necesariamente atractivo para el visitante que esperaba encontrarse con hechos incontrovertibles.[7]

Los proyectos arqueológicos que prometieran, cuando menos, pruebas materiales fueron acogidos con los brazos abiertos por el nuevo Gobierno italiano, especialmente si podían aportar precedentes del nuevo reino de Italia. El santuario del Lapis Niger, excavado en el Foro Romano entre finales del siglo XIX y comienzos del XX, tenía que ver con un rey, detalle que encajaba a la perfección con el relato nacional de la nueva monarquía italiana (aunque continúa el debate sobre lo que significa exactamente su inscripción).[8] Sin embargo, otros hallazgos arqueológicos no siempre podían incorporarse directamente en él y para los turistas la situación resultaba francamente confusa. En 1854, Frances Elliot,

una viajera inglesa de clase media, lamentaba que fuera necesario utilizar varias guías y algunos turistas renunciaron sencillamente a los hechos en beneficio del entretenimiento. Tenían bastante con disfrutar de su viaje.[9] Como señalaba Grant Allen en su guía, «no escribo para personas que desean ver las murallas de Servio Tulio o la Cloaca Máxima. Eso son cosas de especialistas; cuando uno está en Londres, nadie quiere investigar el desagüe de las Alcantarillas Metropolitanas en Barking».[10]

Junto con los yacimientos antiguos, la historia posterior de Roma se oficializó como una parte más del atractivo de la ciudad. Ya no se trataba solo de un circuito turístico antiguo. En 1889, la compleja villa renacentista del papa Julio III, Villa Giulia, abrió como museo etrusco dedicado a la historia primitiva, esto es, prerromana, de la península italiana. Comenzó el desarrollo de la Casa Museo Keats-Shelley para el público interesado en estos dos poetas románticos. Se publicaron importantes obras sobre el Renacimiento italiano: primero apareció en Suiza *La cultura del Renacimiento en Italia* (1860), de Jacob Burckhardt, obra a la que siguieron en Inglaterra *El Renacimiento en Italia* (1875-1886), de John Addington Symonds, y los libros de Walter Pater y Julia Ady. Botticelli se había puesto recientemente de moda y la *Mona Lisa* se convirtió en objeto de especulaciones románticas, hasta tal punto que, cuando fue robada del Louvre en 1911 (lo cual no hizo más que acrecentar su fama), Bernard Berenson, la máxima autoridad en historia del arte del Renacimiento, declaró que estaba «encantado de habérsela quitado de encima».[11] Todo ello quedó reflejado en las guías de viajes. No fueron solo los escritores viajeros norteamericanos los que se interesaron por las obras de sus predecesores. Ya en el siglo XX, W. G. Sebald y Franz Kafka siguieron los pasos de Goethe.[12] Como hiciera Sophia Peabody Hawthorne, también Ibsen consultó *Corina*.[13] George Eliot se había conmovido ante las tumbas de Keats y Shelley; Oscar Wilde también visitó la tumba de Keats y escribió un soneto sobre ella (y, dicho sea de paso, solicitó a sus corresponsales que le escribieran a través de la agencia Thomas Cook).[14]

El papel de Roma como capital de Italia requería nuevos monumentos nacionales. En 1885 dio comienzo la construcción del

monumento al rey Víctor Manuel II, el Vittoriano o Altare della Patria, en la colina del Capitolio. El monumento de mármol blanco, que actualmente ocupa toda una vertiente de la colina y que a partir de 1921 incorporaría la tumba del soldado desconocido,[15] no fue acabado hasta la década de 1930, y su imponente mole domina la vista del visitante que llega al Foro desde el centro de la ciudad. Su forma y su extravagancia (o su vulgaridad, dependiendo del punto de vista de cada uno) lo han hecho merecedor de diversos sobrenombres: la «máquina de escribir», la «tarta nupcial» o el «urinario de lujo». Muy sutil no es, desde luego.

La mayor diversidad de opciones explica la ecléctica variedad de relatos sobre el viaje a Roma. Muchos seguirían utilizando los motivos tradicionales, tanto la grandeza de los romanos como el pasado cristiano de la ciudad (con referencias más o menos explícitas a las persecuciones). Otros recordarían también las narraciones románticas que tenían ya casi un siglo de antigüedad. Cuando Henry James cruzó los Alpes por el «encantador puerto de Scheideck, desde Grindelwald hasta Meyringen», los caminos estaban evidentemente muy transitados, pero su descripción del tráfico debe mucho al Romanticismo:

> No es ni mucho menos exagerado decir que el camino parecía negro de tantos viandantes. Oscurecían las laderas, lo mismo que los espesos bosques de pinos, se diseminaban por los riscos y descomponían el panorama como cabras que se alejan del rebaño en busca de pasto, y su enorme bullicio colectivo ascendía a los cielos como el bramido de una docena de torrentes.[16]

Aficionado como era a hacer excursiones fuera de Roma, James abandonó la ciudad y tomó la Vía Flaminia «saliendo por la Porta del Popolo, hacia donde el Ponte Molle, cada uno de cuyos arcos sostiene el peso de la tradición histórica, obliga al Tíber amarillento a discurrir entre sus cuatro elegantísimas estatuas religiosas, ascendiendo hasta la cima de la colina y a lo largo del camino de

postas que lleva a Florencia».[17] Elpis Melena, cuyos *Recuerdos del general Garibaldi* fueron publicados en 1861 (y que no era precisamente una admiradora del ferrocarril), elogiaba la reciente restauración de la Vía Flaminia entre Roma y Civita Castellana. Este camino había caído «en desuso y estaba absolutamente abandonado debido a la incuria», decía, «desde que Pío VI creó un camino de postas por Nepi» (durante el último cuarto del siglo XVIII). El papa actual, sin embargo, Pío IX, había mandado que la restauraran y era «utilizada ahora por todos los *vetturini* que van a Ancona o a Florencia pasando por Perugia, pues de ese modo gozan de la ventaja de un terreno llano y de una disminución del recorrido».[18] Más al norte, la escritora hablaba de una «carretera principal, que había sido construida sobre los cimientos de la antigua "Vía Emilia"».[19] También en otros lugares se habían abierto nuevos caminos, por ejemplo el del Paso de San Godenzo, que cruzaba los Apeninos y unía Florencia con Rímini y Rávena.[20] Además había nuevas formas de transporte, como señalaba Henry James en las *Horas italianas*:

> Los jóvenes de Roma son ardorosos ciclistas, muy aficionados a pasar como exhalaciones, más o menos desnudos o uniformados, en atléticas y románticas cuadrillas y asociaciones, y cuando regresábamos a la ciudad, ya hacia el anochecer, por la ribera derecha del río, el camino era un verdadero enjambre de ruedas pacientes y de espaldas encorvadas pertenecientes a esos incipientes *cives Romani* totalmente al servicio de su mejor interés.[21]

El siglo XIX fue testigo también de la aparición de lo que podríamos llamar un *Grand Tour* virtual. John Ruskin encargó a varios artistas que reprodujeran y copiaran lo mejor de Italia para los artesanos del norte industrial de Inglaterra: ya que no podían viajar en persona, siempre podían visitar su nuevo museo de Sheffield. En la actualidad la colección se exhibe de forma rotatoria en la Ruskin Gallery de la citada ciudad, de modo que no necesito tomar los caminos que conducen a Roma: una hora a través del Peak District y tengo delante de mí las copias. Por supuesto aquella experiencia tenía sus limitaciones: no había sonidos, olores ni sabores, aunque la

colección contenía un libro de recetas. Roma no ocupó un lugar central en los primeros trabajos de Ruskin y solo en el curso de sus posteriores visitas (después de la unificación de Italia) cambió su visión de la ciudad, fruto de la evolución de sus ideas religiosas y de la transformación experimentada por la propia Roma.[22] Aun así, cuando visitó Wiltshire pudo apreciar la presencia de «un círculo druida y una fortaleza británica, y túmulos, todos los que gustéis, parecidos a toperas, y una calzada romana, y una zanja de los belgas, todo ello mezclado en una especie de pastel de menudillos para anticuarios».[23] En realidad, por aquel entonces Ruskin y otros viajeros podían contar con una cobertura de las antigüedades del país como es debido gracias a los mapas de Gran Bretaña del Ordnance Survey, aunque el proceso que determinó el desarrollo de este organismo fue bastante caótico. Los cartógrafos habían seguido en un primer momento los mapas del país existentes, producidos de forma comercial, que incluían elementos antiguos como objeto de interés para sus clientes cultos. Unos estaban más interesados en la arqueología que otros y los mapas de las distintas zonas de Gran Bretaña eran bastante incongruentes. Hasta 1816 no se dio una instrucción oficial: «Que los restos de las fortificaciones antiguas, de los monumentos druídicos, de las fortalezas vitrificadas y de todos los túmulos y sepulturas sean indicados en los planos siempre que los haya».[24] Ni siquiera entonces las calzadas romanas eran incluidas en la lista oficial. A finales del siglo XIX, cuando se elaboró un mapa a gran escala, las sociedades arqueológicas se dedicaron a presionar en pro de una inclusión más sistemática de las antigüedades (y en su caso ayudaron a que así fuera), y se exigió a los cartógrafos que se familiarizaran con la historia del país.[25]

Los viajeros de salón quizá disfrutaran también con las experiencias de Dorothea Brooke, la protagonista de *Middlemarch*, la novela de George Eliot (publicada en 1871-1872), que pasa su luna de miel en Roma con su marido, un intelectual mayor que ella. Dorothea no tarda en sentirse decepcionada con él y sale a pasear por la Campagna para escapar del abrumador impacto que ejerce la ciudad sobre ella:

> La habían llevado a las mejores galerías, le habían mostrado las principales perspectivas, las ruinas más impresionantes y las iglesias más magníficas, y casi siempre había terminado por preferir salir de paseo por la Campagna, donde podía sentirse a solas con la tierra y el cielo, lejos de la opresiva mascarada de los siglos en la cual su propia vida también parecía convertirse en una máscara envuelta en enigmáticos ropajes.[26]

Para Dorothea, un paseo que seguramente la lleva a alguna de las calzadas romanas es menos una cuestión de relación con la ciudad y su pasado que una huida de ella (y de su catolicismo) hacia la naturaleza. Los caminos son aquí menos simbólicos y más una simple vía de escape.

En contraste, para Sigmund Freud el viaje a Roma tuvo una profunda significación cultural. Aunque acabó visitando la ciudad siete veces, durante los veinticuatro viajes que efectuó en total a Italia, al principio se sintió inhibido ante ella.[27] Freud no fue a Roma hasta 1901, veinticinco años después de hacer su primer viaje a Italia. Mientras tanto había publicado una de sus grandes obras, *La interpretación de los sueños*, en la que figuraban varios sueños centrados en sus fantasías sobre la ciudad y más en general sobre Italia.[28] Uno de ellos tiene que ver con la imagen de un telegrama, en el que aparece impresa en tinta azul una dirección italiana, quizá una «via» o una «Villa». En otro, Freud «veía a través de la ventanilla del tren el Tíber y el puente de Sant'Angelo», algo imposible para cualquier persona familiarizada con las líneas férreas reales, aunque es una vista perfectamente conocida por el arte actual de Roma. En otro, Freud contempla Roma «envuelta en la niebla» desde lo alto de una colina, una primera impresión clásica de la ciudad. En un análisis ulterior, Freud llega a la conclusión de que «preguntar por el camino es una alusión directa a Roma, pues es bien sabido que "todos los caminos conducen a Roma"». Más tarde se identifica a sí mismo con Aníbal, el general cartaginés, que como él no había visto nunca Roma.[29] Solo tras trabajar sobre el significado de estos sueños se sintió Freud capaz de realizar su propio viaje.[30]

Pero, si la Dorothea protestante de Eliot se sentía aturdida por su experiencia de Roma, este fue también un periodo en el que los viajeros católicos se reafirmarían frente a esa corriente de literatura protestante que la presentaba como una ciudad supersticiosa y al papado como una institución corrupta. Manuales como *The Catholic Pilgrim's Guide to Rome* (*Guía de Roma para el peregrino católico*) ofrecían una alternativa a las guías al uso, subrayando los temas de la fe y de la renovación.[31] Ese tipo de viajes habían seguido haciéndose en paralelo al *Grand Tour*, de orientación más clásica. Recorriendo la Vía Apia en 1814, Samuel Rogers se había encontrado con «dos peregrinos camino de la Santa Casa del santuario de Loreto. Cada uno provisto de su cayado, su cantimplora y su zurrón; y una cruz de plata labrada en su impermeable. Decían que iban a buscar sus veneras a Loreto».[32] En Roma todavía hoy en día se ofrece a los turistas la opción de hacer o bien el circuito «normal» en autobús descapotable o bien el circuito «cristiano». Estas diferenciaciones tal vez suenen a cosa del pasado, pero mis antecedentes familiares son una mezcla de la versión moderada de la Iglesia de Inglaterra y de seguidores de la tendencia inconformista más rigurosa, e incluso en la década de 1990 la idea de ir a ver obras de arte en las iglesias suponía para mí una novedad cuando tenía veintitantos años.

Si algunos relatos sobre los caminos se basaban firmemente en la tradición del pasado, otros perseguían nuevos objetivos. Entre los viajeros que se desplazaron a Roma en aquellos años inmediatamente posteriores a la unificación estuvo el abolicionista Frederick Douglass. Como tantos viajeros norteamericanos, cruzó el Atlántico hasta Liverpool y llegó a Roma en enero de 1887 tras una prolongada estancia en París. Allí conoció a otros afroamericanos que residían ya en la ciudad, entre ellos a Sarah Parker Remond, que veinte años antes se había licenciado en Medicina en Florencia, y a Edmonia Lewis, una escultora de padres de origen africano y americano nativo.[33] Parker Remond, que murió en Roma en 1894, fue enterrada en el Cementerio Acatólico, aunque su monumento conmemorativo es moderno y no fue erigido hasta 2013. Si bien Roma ofrecía por entonces a las mujeres afroamericanas bastantes

más oportunidades que Estados Unidos, Lewis se vio obligada a esculpir figuras de aspecto europeo.

Los viajeros negros tuvieron una gran variedad de experiencias en los caminos que conducían a Roma. En 1851, David F. Dorr, que por entonces contaba veintipocos años, había hecho ya un viaje a Europa que relató en un libro titulado *A Colored Man Round the World*. Dorr, que, al parecer, había pasado por blanco, fue esclavizado y viajó en compañía de su propietario legal, Cornelius Fellowes, que, según las palabras del escritor, lo trató como a un hijo, aunque luego no le concedió la libertad, según le había prometido.[34] Fue tras su fuga cuando Dorr publicó su libro de viajes, en el que dejaba perfectamente clara su condición de esclavo, al tiempo que se presentaba como un caballero libre de preocupaciones económicas, incluso yendo por las calzadas romanas.[35] Tras «abandonar Roma y su decadencia de monumentos tiránicos», Dorr tomó la Vía Apia en dirección a Nápoles en compañía de E. G. Squires, «autor de un libro de descubrimientos». Squires, según palabras de Dorr, estaba «muy versado en el saber sobre Roma» y actuó como una especie de guía, enseñándole las murallas de la ciudad y su gran arco de entrada y, cerca de Albano, «una tumba monumental muy alta de mármol blanco» que, según dijo, era la de Pompeyo Magno.[36] Este compañero de viaje probablemente fuera E. G. Squier, arqueólogo conocido sobre todo por sus trabajos sobre América del Norte y del Sur, y esta excursión, como buena parte del viaje, sitúa a Dorr en la posición típica de un europeo blanco haciendo el *Grand Tour* en compañía de un tutor experimentado. Sin embargo, ese privilegio no era concedido siempre en Europa a los viajeros negros. Un sirviente anónimo originario de Mozambique que acompañaba a la escritora Maria Graham en sus viajes por Italia fue objeto de las miradas de curiosidad de los campesinos del país, que, según parece, dijeron a la señora Graham que su apariencia «con toda probabilidad asustaría a cualquier bandolero con el que pudiéramos encontrarnos; pues un negro es tan raro por aquí que se relaciona con su apariencia algo sobrenatural»; la gente del país insistió en llevarle a sus hijos para

que los «besara, como un encantamiento contra las enfermedades infantiles».[37]

La visita de Frederick Douglass a Roma tuvo lugar en 1887, cuando tenía ya unos setenta años. No era la primera vez que visitaba Europa: en la década de 1840, había realizado una gira por Gran Bretaña e Irlanda participando en una campaña en defensa de la abolición de la esclavitud. En el curso de su viaje a Roma, al mismo tiempo que seguía las huellas de la élite blanca y reconocía que el sur de Francia y el norte de Italia eran «la cuna en la que fue mecida y se desarrolló la civilización de la Europa occidental y de nuestro propio país»,[38] Douglass no dudó en desafiar ese relato. Señalar a Roma en los debates sobre la actualidad norteamericana, incluyendo la relación que había mantenido con la raza, no era nada nuevo. Thomas Jefferson, por ejemplo, había establecido un contraste, como es bien sabido, entre el sistema romano de esclavitud, que hacía esclavas a personas de raza blanca, y el de Estados Unidos, sosteniendo que este país no podía manumitir a los esclavos en la misma medida que lo habían hecho los romanos porque los negros eran inferiores por naturaleza.[39]

El relato de Douglass acerca de su viaje reelabora el relato típico del *Grand Tour* de los blancos, y de ese modo se convierte, en palabras del historiador Robert S. Levine, en un «viaje hacia la negritud».[40] Entre París y Roma, decía Douglass, el viajero observaría

> un incremento del pelo negro, de los ojos negros, de los labios carnosos y de la tez oscura. Observará una forma de vestir propia del sur y de Oriente; colores alegres, joyas impactantes y un movimiento desenfadado de las personas por la calle.[41]

Douglass evocaba otros paralelismos: en Francia e Italia, la gente, como los africanos, se «congrega por la noche en sus ciudades y aldeas» y llevaba fardos en la cabeza. En el Palacio de los Papas de Aviñón comentaba que «la diferencia de religión en los tiempos de este viejo palacio significaba para un hombre lo que en estos hace de él en algunos ambientes la diferencia del color de la piel». Pero a

diferencia de la religión, que había pasado a ser considerada una cuestión de libertad de pensamiento, «la luz no ha iluminado aún la cuestión del color de la piel».[42] Al visitar el anfiteatro de Arlés y leer los artículos de los periódicos sobre el boxeo profesional, Douglass reflexionaba sobre la historia de la brutalidad humana; por otro lado, también sabía ver el genio, entre otros el de Alejandro Dumas (también de ascendencia africana), que en el castillo de If había «tejido una red de encantamiento tal que el deseo de visitarlo es irresistible».[43]

Como tantos viajeros modernos, Douglass quedó decepcionado por la llegada a la estación Termini, aunque en un momento posterior de su viaje se mostraría más positivo por la «espléndida vista» de los acueductos desde el tren que lo llevaba hacia el sur a través de la Campagna: «Pocas cosas ilustran mejor el espíritu y el poder del pueblo romano que estos kilómetros de mampostería».[44] Pero al principio encontró Roma «más parecida a una localidad americana de último modelo que a una ciudad cuyos cimientos fueron puestos casi mil años antes de la huida de María y José a Egipto».[45] Su alusión a María y José nos da un indicio de la forma en la que el autor se planteaba Roma: más como un viajero cristiano que como cualquier otro de los paradigmas de la ciudad (aunque cita a Byron a propósito del Panteón).[46] Como el rabino Benjamín de Tudela siete siglos antes, Douglass tomaría particularmente nota del monumento relacionado con el emperador Tito:

> Ninguno de los espléndidos arcos que recuerdan las glorias de los triunfos de Roma puede ser contemplado por una mente reflexiva con un interés más hondo y más triste que el que va asociado de modo imborrable con el de Tito, que conmemoraba la destrucción de los infelices judíos y hacía saber a la ciudad pagana la profanación de todo lo más sagrado para la religión de aquel pueblo despreciado. Este arco es un monumento que por fuerza será siempre un objeto doloroso para cualquier judío, pues le recordará la pérdida de su amada Jerusalén.[47]

Sin embargo, era la historia de san Pablo la que más atraía a Douglass. Contrastaba la humilde predicación de Pablo con las «finas

sedas y las costosas joyas y las vestiduras de los sacerdotes de la actualidad». Había algo emocionante en el hecho de pisar los mismos lugares que él:

> Era algo extraordinario sentir que estábamos donde estuvo aquel valiente, contemplando el lugar en el que él vivió y caminando por la misma Vía Apia por la que él caminó cuando, tras apelar al César, viajó valerosamente a esta misma Roma para hacer frente a su destino, ya significara vida o muerte.[48]

Después de Roma, Douglass continuó su viaje hasta Nápoles y Pozzuoli, donde se detuvo «en el mismo lugar en el que el gran apóstol Pablo desembarcó».[49] (Douglass no está entre los personajes conmemorados hoy en día en ese lugar: además del propio Pablo, solo se ha concedido ese honor al papa Juan Pablo II). Además, Douglass rehízo el viaje de Pablo, y visitó Creta, tal vez como hiciera el apóstol, y luego se trasladó a Egipto.[50] Nacido en Tarso, en lo que actualmente es la zona central del sur de Turquía, san Pablo había sido adoptado en Estados Unidos en cierto modo como un santo de color que había predicado para las gentes de todas las naciones.[51] El interés de Douglass por su vida no era algo accidental. Ni tampoco lo fue su visita a Egipto, que supuso una etapa más de su viaje hacia la negritud. Roma, sin embargo, seguía teniendo su atractivo:

> No hay lugar más apropiado para retirarse lejos del ruido y el bullicio de la vida moderna y para llenar el alma de solemnes reflexiones y electrizantes sensaciones. Bajo nuestros pies y a nuestro alrededor están las cenizas de la grandeza humana. Aquí, según la edad y el talante de su época, la ambición de los hombres alcanzó su máxima estatura y el poder de los hombres su mayor límite. La lección de la vanidad de todas las cosas se enseña en palacios enterrados en lo más hondo, en columnas derruidas, en monumentos desfigurados, en arcos derrumbados y en muros demolidos; todo perece bajo la fuerza silenciosa y destructiva del tiempo y la constante acción de los elementos, en el más absoluto desprecio del orgullo y el poder del gran pueblo por el que fueron llamados a existir.[52]

La ausencia de los caminos en esta lista de lo que había quedado enterrado, derruido, desfigurado y derrumbado resulta sorprendente. Mientras que gran parte de Roma se había desmoronado, una parte de su grandeza seguía existiendo, todavía podía caminarse sobre ella después de miles de años. Al acabar su capítulo sobre el circuito europeo, Douglass expresaba su esperanza en que los lectores se «alegren de que después de mi vida de penalidades en la esclavitud y de conflicto y prejuicios por la raza y el color de la piel y de proscripción en mi propio país, me quede un espacio de vida en el que pueda recorrer y efectivamente recorra el mundo sin ser puesto en entredicho, como un hombre entre los hombres».[53]

Pero, pese al optimismo de Douglass sobre ese espacio en la vida, aquella era también la cúspide del imperio europeo. Roma y sus caminos eran citados a menudo en los debates en torno a la superioridad de los europeos y los americanos (blancos). En 1839, el autor anónimo de un libro titulado *The Roads and Railroads, Vehicles, and Modes of Travelling, of Ancient and Modern Countries* (*Las carreteras y el ferrocarril, los vehículos y las formas de viajar de los países antiguos y modernos*) describía esas vías como «las sendas sobre las que ha progresado y sigue progresando la civilización».[54] La obra dedicaba un amplio espacio al estudio de las calzadas romanas, aunque el autor no daba por supuesto que fueran necesariamente superiores a las vías construidas en otras partes del mundo, y elogiaba en particular los caminos del México antiguo.[55] *Roads and Railroads* comenzaba con una cita del abate Raynal, historiador del siglo IV y autor de un libro sobre la colonización y el comercio de los europeos en las Indias Orientales y Occidentales:

> Visitemos todos los países de la Tierra y donde no encontremos medios de viajar de una ciudad a una población más pequeña, o de un villorrio a una aldea, podremos afirmar que ese pueblo es bárbaro.[56]

La presencia o la ausencia de una red viaria eran, pues, para los europeos cultos de esta época una señal de civilización o de barbarie. Grant Allen se mostraba contundente en su opinión de que en Europa se podían encontrar los orígenes no solo del arte y de la arquitectura moderna, sino también de las «instituciones [...] las leyes [...] el pensamiento y la lengua» de Norteamérica. «Toda nuestra vida», decía, «está ligada a Grecia y a Roma, a Egipto y a Asiria [...], los países que se hallan situados en la línea directa de la memoria de nuestra civilización». Se trataba, añadía haciendo explícitamente referencia a ideas raciales, de «la cadena genética inmediata de la civilización europea y americana».[57] Un poco antes, a mediados de siglo, James Russell Lowell, destacado poeta norteamericano, había expresado esas mismas ideas:

> No puedo por menos que creer que en algunos aspectos representamos verdaderamente más que cualquier otro pueblo el antiguo poder y el sentimiento de los romanos. Nuestro arte y nuestra literatura son, siendo suyos, en cierto modo exóticos; pero nuestro genio para la política, para la ley y, sobre todo, para la colonización, nuestro instinto para el engrandecimiento y para el comercio son totalmente romanos.[58]

Cabría señalar que Lowell no era un conservador, sino un reformista activo en la causa abolicionista. La idea de que la cultura americana era, desde el punto de vista genealógico, blanca y occidental —lo cual excluía el pasado indígena del Nuevo Continente y confinaba la relación con la historia africana a una simple valoración de Egipto— estaba muy difundida, e indudablemente podemos encontrarla en la planificación de muchos circuitos turísticos por Europa.

Sin embargo, había otros que competían con los americanos por el título de herederos de Roma. Mucho más tarde, en la década de 1950, H. V. Morton, escritor inglés que visitó la Ciudad Eterna, encontraría una descripción de sus compatriotas en un libro de 1853 titulado *Six Months in Italy*. Escrito por un americano, George Stillman Hillard, retrataba no ya a los norteamericanos, sino a los ingleses en Roma como «los legítimos descendientes de los antiguos

romanos». En su época había sido un libro enormemente popular, pero un siglo después Morton (reportero del *Daily Express* y autor de best sellers) consideró que era una «lectura dolorosa».[59] Según Hillard, los ingleses eran

> los legítimos descendientes de los antiguos romanos, los verdaderos herederos de su espíritu […]. Van por el país como si fuera suyo. Hay algo descarado e inflexible en sus trazas. Tienen por naturaleza el lenguaje de los que mandan y su porte deriva de su conciencia orgullosa y de su poder indiscutible […]. Como los romanos, son altaneros con los orgullosos e indulgentes con los débiles. Fuerzan las actitudes pacíficas en las naciones que no pueden permitirse malgastar su fuerza en guerras inútiles. Son fabricantes de leyes, constructores de caminos y creadores de puentes.[60]

Se produjeron también representaciones plásticas de ese paralelismo. A quince minutos andando desde mi casa, en el ayuntamiento de Mánchester hay una serie de frescos, pintados en 1879-1880 por Ford Madox Brown, que incorporan una representación de los romanos construyendo la fortaleza de la ciudad, en la actualidad reconstruida en parte en Castlefield, y otra de los britanos modernos construyendo el canal de Bridgewater.[61] (El fresco de los romanos representa también a un esclavo nubio, recordatorio incómodo hoy en día de cómo se labró la fortuna textil del Mánchester moderno). Otro hombre relacionado con Mánchester, James Bryce, que fue profesor en Owen College (la institución precursora de la Universidad de Mánchester) antes de ser nombrado embajador británico en Estados Unidos, vio una analogía explícita entre el Imperio romano y el Imperio británico de la India, tema sobre el que publicó un largo ensayo en 1914:

> Para conseguir que unas fuerzas tan pequeñas como aquellas de las que dispuso Roma y como las que ahora defienden la India británica se adecúen a la labor que tienen que hacer, son indispensables unos buenos medios de comunicación. Una de las primeras tareas de los romanos fue la de establecer esos medios. Ellos fueron los grandes constructores de caminos de la Antigüedad, por no decir en realidad los únicos. Comenzaron esa política antes de terminar la conquista de Italia; y ese fue uno de los instrumentos que

> aseguraron su supremacía en toda la península. La continuaron luego en la Galia, España, África, Britania y Oriente, llegando a hacer su trabajo tan bien que en Gran Bretaña algunas de sus calzadas siguieron siendo las principales vías de comunicación hasta el siglo XVIII. Así también los ingleses han sido en la India un gran pueblo de ingenieros, construyendo líneas de comunicación, primero de carreteras y luego de ferrocarriles, alcanzando unos niveles de gasto desconocidos hasta entonces.[62]

En efecto, una simple visita a Delhi pone de manifiesto con toda claridad esa analogía. En 1911, los gobernantes británicos de la India encargaron a sir Edwin Lutyens el diseño de un *kingsway* (o *rajpath*), un «camino real», de inspiración clásica, que debía convertirse en el centro del gobierno de la nueva capital imperial. Aunque Lutyens se vio obligado a hacer algunas concesiones al estilo local con el arco de triunfo de la Puerta de la India en uno de los extremos de la citada avenida, a todo el mundo le da la impresión de que un trozo de Roma ha caído de repente en la ciudad.

La misión civilizadora de los romanos fue lo bastante importante como para que figurara incluso en los libros para niños. La obra *A Picture History of England Written for the Use of the Young* (*Historia en imágenes de Inglaterra para uso de los jóvenes*), publicada en 1866, incluía la construcción de caminos entre los grandes logros de los romanos.[63] Cincuenta años después, otro libro, *A History of England*, de C. R. L. Fletcher y Rudyard Kipling, hacía saber a sus lectores que, durante las décadas posteriores a la primera incursión de César en Britania, «los hombres empezaron a hablar, en las cabañas de madera o de cañizo de los reyes britanos, […] del nombre y la fama del gran Imperio, de calles con el pavimento de mármol, […] de las grandes calzadas bien pavimentadas lanzadas como flechas sobre montes y valles, a lo largo y ancho de Europa occidental».[64] Los autores de la obra omiten por supuesto la existencia del Imperio romano de Oriente: lo que importa en su historia es Occidente. Kipling llega incluso a narrar en verso el lamento de un centurión romano que ha recibido la orden de volver de Britania, aunque él desearía quedarse en su nuevo país de

residencia, solicitando que, en vez de tomar «la antigua Vía Aurelia a través de los pinos que bajan hasta la orilla», se le permita «trabajar aquí por Britania, haciendo la labor que más os plazca / ya sea drenar un pantano, construir un camino o dirigir la instrucción de las tropas nativas».[65] No cuesta mucho trabajo ver la analogía entre el soldado romano destinado a ultramar y los militares del Imperio británico del siglo XX.

El interés por el imperio no solo es evidente en los textos de finales del siglo XIX y principios del XX, ni tampoco es únicamente británico. Durante mi estancia en el sur de Francia, me doy un paseo de veinte minutos en tren desde Niza hasta Mónaco-Montecarlo, el punto de partida de una empinada subida hasta uno de los lugares más espectaculares de la Vía Julia Augusta y otra de las inspiraciones de Napoleón: *le Trophée des Alpes*, el Trofeo de los Alpes. Se llega hasta allí o bien, si somos sensatos, mediante un autobús que lleva al pueblo vecino de La Turbie o, si queremos hacer ejercicio, por una empinada serie de sendas que conducen hasta lo alto de la colina desde Mónaco. Pero con el calor de septiembre esta última opción resulta bastante fatigosa, por encantador que sea el aroma de los pinos del *chemin romain*, y me fijo con envidia en las piscinas construidas en las laderas dispuestas en terrazas de la colina. Por fortuna, sopla una brisa marina que alivia un poco. Pero, cuando llego a la cima, me entero en el pequeño museo del lugar de que me he dejado engañar en mi búsqueda del pasado romano. En otro tiempo hubo aquí un arco antiguo, pero el monumento actual es en gran medida una reconstrucción imaginativa, un proyecto que dio comienzo en 1910. El nombre La Turbie procede de la forma latina *turbia*, de *tropaeum*, que significa «trofeo», y el trofeo en cuestión, un monumento decorado con columnas en lo alto de un cerro, conmemoraba la dominación de las tribus alpinas por el emperador Augusto. Gravemente deteriorado después de siglos de incuria, durante los cuales fue despojado de gran parte de sus piedras, se convirtió en un candidato muy apropiado para su restauración en esta época de imperio moderno y se puso una nueva inscripción a partir de las palabras reseñadas por Plinio. El proyecto se vio interrumpido, sin embargo, por la guerra y no se acabó hasta los

años veinte y treinta, con el respaldo financiero de un antiguo vicecónsul norteamericano en París, Edward Tuck, y su esposa, Julia Stell. La reconstrucción de los monumentos antiguos y la imaginación del Imperio romano no eran objeto de interés de un solo país, sino de todo el mundo occidental.

Hubo también algunos desafíos a este tipo de relato, provenientes incluso desde más allá de Occidente. A finales del siglo XIX, el poeta en urdu Altaf Hussain Ali, que había trabajado en el Government Book Depot de Lahore y luego en el Anglo-Arabian College de Delhi, describió a los primeros musulmanes como grandes constructores, a la manera de los antiguos romanos o los británicos modernos. Sus *Musaddas sobre el flujo y el reflujo del islam* se apropian de las metáforas de grandeza imperial surgida del poderío europeo.[66] Refiriéndose a las obras públicas de los musulmanes, por ejemplo, decía:

> Esos caminos llanos, esas calzadas impecables, con la sombra de los árboles ininterrumpida a un lado y a otro / las indicaciones de millas y leguas erigidas a intervalos regulares, con pozos y caravasares dispuestos a la vera del camino. / En estas cosas todos los copiaron, y todas ellas son señales que dejaron las caravanas.[67]

Estas palabras bien podrían ser una descripción de los caminos del Egipto romano: una vez más esta historia resultaba lo bastante maleable para que pudiera aplicarse a toda clase de imperios, incluidos aquellos que los observadores occidentales a menudo borraron de la historia de la civilización.

QUINTA PARTE

La Marcha sobre Roma, 1900-actualidad

CAPÍTULO 15

VIA MUSSOLINIA

Con el paso del siglo XIX al XX, los turistas continuaron acudiendo a Roma, lo mismo que los estudiosos de su legado. El arte y la arqueología han sido siempre un asunto internacional en la ciudad. La segunda vez que residí aquí, en 2009-2010, fui becaria de la British School de Roma, uno de los diversos organismos internacionales de investigación fundados en aquellos años iniciales del siglo XX. Uno de sus primeros directores, Thomas Ashby, creó un importante archivo fotográfico de los caminos que partían de Roma recorriéndolos en bicicleta o a pie en busca de las mejores vistas del paisaje histórico, incluso cuando los proyectos de regeneración empezaron a invadir las antiguas vías.[1] Desde la British School solo hay un paseo de quince minutos hasta otra institución de la ciudad. Hay que bajar la colina y dejar atrás la Galería Nacional de Arte Moderno, inaugurada en 1914 para albergar la colección de arte moderno del país, cruzar las vías del tranvía y los carriles para los automóviles más rápidos que llenan Valle Giulia, para subir después las amplias escaleras que dan acceso a los jardines de Villa Borghese. Allí, puedo girar a la izquierda y dar un paseo que ya he dado cientos de veces entre el polvo de las agujas de los pinos, pasadas las fuentes, los pedalos y los monopatines, y asomarme a contemplar la puesta de sol detrás de la basílica de San Pedro desde la balconada del Pincio que domina la piazza del Popolo. Pero esta vez bajo la colina acortando el camino, paso entre los jóvenes que se besuquean al pie de los pinos y tomo unas escaleras de ladrillo medio en ruinas para situarme fuera de las murallas de la ciudad. Un poco más allá, a la derecha, está el final de la Vía Flaminia. Cruzo la calle y atravieso la Porta del Popolo hasta la gran plaza con su

fuente y sus leones de piedra. Hay tres calles que salen de ella por su lado más lejano y en medio se sitúan dos iglesias rematadas por sendas cúpulas. Cojo entonces la calle que me queda a la izquierda, la Via del Babuino.

Aquí, el Hôtel de Russie lleva alojando huéspedes desde la década de 1820. El edificio fue construido paralelamente a la remodelación de la piazza del Popolo por el mismo arquitecto, Giuseppe Valadier, y hasta la Segunda Guerra Mundial fue la residencia selecta de numerosos viajeros internacionales ricos, entre ellos los miembros de las familias reales de Rusia, Suecia y Bulgaria, así como de diversos personajes del mundo de la cultura, como Picasso, Jean Cocteau y Sergéi Diághilev.[2] Después de la guerra se transformó durante algún tiempo en cuartel general de la emisora de radio nacional de Italia, la RAI, pero desde comienzos del último milenio se ha convertido de nuevo en hotel, ofreciendo a sus clientes exclusividad y tranquilidad en el ajetreado centro de la ciudad. Si el Gran Hotel de Génova adolecía de un exceso de almohadones, aquí no solo hay un exceso de almohadones, sino que además hacen la limpieza de las habitaciones dos veces al día, una para retirar los cojines decorativos de la cama y que el cliente pueda dormir y otra para volver a ponerlos. Esa es la diferencia entre un hotel de cuatro estrellas y otro de cinco: el cliente no tiene que mover los cojines. En el dormitorio hay uvas y en el baño flores frescas, pero el gran secreto del hotel son sus jardines. Prácticamente invisibles desde las calles circundantes, están dispuestos en forma de terraza desde el Pincio, en el equivalente de las escaleras públicas mucho más vulgares que llevan a la piazza del Popolo. Son verdes, frondosos y espectaculares, con fuentes corriendo desde lo alto por un espacio equivalente a seis pisos. También hay una gruta, iluminada por la noche con luces de colores, unos cuantos capiteles de piedra desgastada (probablemente auténticos), palmeras, sombrillas sobre las mesas del restaurante y pequeñas lámpara de mesa en el Stravinskij Bar.

Ruskin se hospedó en este hotel en 1874,[3] y los jardines aparecen en una pintura de 1920, obra de Duncan Grant, miembro del Grupo de Bloomsbury, formado por pintores y escritores. Grant

residía en la Villa Medici, en lo alto de la colina, y su amante, Vanessa Bell, se alojaba en el hotel.[4] Italia seguía siendo un destino popular entre los viajeros británicos. Winston Churchill pasó algún tiempo en Roma en 1926, cuando pintó el Foro y el Arco de Constantino. Vanessa Bell regresó en 1935 con su hijo Quentin.[5] Pero, como había señalado Ruskin, no todo el mundo podía permitirse el lujo de viajar. Ivy, lady Chamberlain, esposa de un ministro de asuntos exteriores británico, recogió la idea, propalada primero por un crítico italiano, de que Londres debía acoger una exposición de arte italiano.[6]

Benito Mussolini, el nuevo líder de Italia, se mostró de acuerdo. Las exposiciones itinerantes proporcionaban una propaganda excelente al régimen fascista que había tomado el poder en 1922. El Duce envió una orden exigiendo el préstamo de obras «sin excepción de ninguna clase».[7] En diciembre de 1929, poco antes de la inauguración de la exposición, la revista londinense *Punch* publicó una viñeta en la que aparecía Mussolini vestido con un atuendo renacentista en compañía de una mujer de aspecto botticellesco que llevaba el letrero ARTE ITALIANO, y John Bull (representando a Inglaterra) de rodillas a sus pies. Jugando con el sobrenombre del mecenas del Renacimiento, Lorenzo de Médici, otro letrero decía así: «Mussolini el Magnífico. La exposición de arte italiano que va a inaugurarse en Burlington House [...] tenemos que agradecérsela en gran medida a la energía y el entusiasmo del signor Mussolini».[8]

Al comienzo de la Primera Guerra Mundial, Italia había formado parte de la Triple Alianza junto con Alemania y el Imperio austrohúngaro. Pero tras el estallido del conflicto declaró la neutralidad y en 1915 entró en la guerra del lado de Gran Bretaña y Francia con el objetivo de asegurarse unas fronteras más naturales. La victoria italiana en la batalla de Vittorio Veneto fue trascendental para la derrota del imperio de los Habsburgo, pero Italia salió de la guerra tan solo con una parte de los territorios que había esperado conseguir, un consuelo demasiado pobre por las fuertes pérdidas sufridas. Vino a continuación el *biennio rosso*, el «bienio rojo», lleno de conflictos sociales, caracterizado por las huelgas y las

ocupaciones de fábricas en el norte del país recientemente industrializado. Pero la actitud combativa no se tradujo en poder político y, cuando la lucha disminuyó, fue ganando terreno el movimiento fascista de Benito Mussolini.

En un momento crucial, ya en 1922, la dirección del partido estableció su cuartel general en uno de los grandes hoteles de lujo, el Brufani Palace de Perugia. Situado en lo alto de la Rocca Paolina, fortaleza construida en el siglo XVI bajo el pontificado de Paulo III, el Brufani fue fundado en 1884 para acoger al turismo internacional y sigue siendo una opción para clientes de alto poder adquisitivo con unas vistas espléndidas sobre los campos de Umbría. (Hace unos años di una charla en un ciclo de conferencias que utilizó este hotel como base: «¿Sabe alguien por qué es famoso este establecimiento?», pregunté a los clientes la primera noche. No lo sabía nadie, así que me guardé la historia para el fin de semana. A mí, personalmente, me habría disgustado pasar tanto tiempo de vacaciones allí y luego descubrir que había estado residiendo en el destino preferido de los fascistas).

Fue en los caminos que conducían a la Ciudad Eterna en los que el Partido Fascista escenificó su Marcha sobre Roma. Se vería a los partidarios del movimiento —los *squadristi*, los miembros de los equipos de acción— viajar desde todos los rincones de Italia hacia la capital para concentrarse en sus afueras. Una vez que la orden saliera de Perugia, entrarían en Roma. Muchos, entre ellos el propio Mussolini, tomaron el tren hasta los suburbios de la capital.[9] Una columna entró en ella por el este, siguiendo la ruta de la antigua Vía Tiburtina, cruzando un puente recientemente construido, el Ponte Mammolo. Como comentaría diez años después un escritor simpatizante con la causa, a lo largo del camino había diseminados «numerosos restos romanos, villas, tumbas, fragmentos de murallas y en la propia calzada de vez en cuando aparecen losas del pavimento romano al lado de la pista asfaltada».[10] Una vez más las calzadas romanas se convertirían en un escenario, aunque en esta ocasión para un espectáculo más siniestro.

A menudo se ha dicho que el ejército habría podido repeler a los fascistas si el rey hubiera anunciado que Roma estaba siendo

asediada, pero ese argumento ha sido puesto en entredicho por los historiadores que minimizan la violencia de la Marcha. Para la creación de consenso que acompañó a la posguerra, resultaba conveniente afirmar que el fascismo se produjo más bien por accidente.[11] De un modo u otro, el dominio de los caminos por parte de los fascistas fue muy importante desde el punto de vista simbólico. Venía a subrayar su confianza: marchar abiertamente los hacía vulnerables a los ataques, pero eso habría hecho todavía más heroicos a los mártires fascistas.[12] Algunos observadores, entre ellos el periodista norteamericano Carleton Beals, establecieron paralelismos explícitos entre esta Marcha y la de los invasores de la Antigüedad. En una charla con los «jóvenes de mirada torva [...] armados con gruesas porras y pistolas» que se congregaban a la entrada del cuartel general fascista en Roma, Beals oyó decir que a unos cinco kilómetros, en la Vía Nomentana, que conduce al norte desde la capital, había veinte mil fascistas «con cañones y ametralladoras». Aquellos días estuvo lloviendo mucho, así que Beals se retiró a su habitación, donde, en vez de salir a investigar, se entretuvo meditando sobre la historia:

> Recuerdo vagamente que ahí fuera, cerca del Monte Sacro, el pueblo permaneció acampado hace dos mil trescientos años durante la Secesión de la Plebe […]. Por ese camino habían pasado las legiones de los césares conquistadores que venían a apoderarse de Roma, la Ciudad Eterna, el centro del mundo. ¿Cuántas veces? ¿Cuántas veces a lo largo de un año? ¿Cuántas veces a lo largo de un siglo? Y por ese camino en 1870 las tropas de la casa de Saboya habían venido a derribar las murallas a la altura de Porta Pia con el fin de fundar una nueva nación [...].[13]

Otros testigos subrayaron, por el contrario, la modernidad del fascismo y su contraste con el pasado cuando las calzadas romanas se convirtieron en pistas de carreras para un nuevo régimen fascinado por los vehículos motorizados y el culto a la velocidad.[14]

En apenas seis meses, el 26 de marzo de 1923, Mussolini inauguró un grandioso proyecto de construcción de carreteras. La primera

autopista de Europa discurriría entre Milán y los lagos alpinos. El nuevo primer ministro no solo posó para fotografiarse con un pico en las manos, sino que, según informó *La Stampa*, descargó con él cuarenta y un golpes.[15] Inaugurada un año más tarde, aquella fue la primera de las diversas autopistas que se construirían durante la década siguiente, incluidos algunos tramos que unían el centro comercial de Milán con Bérgamo y Brescia por un lado y con Turín por otro; había otro ramal que unía Florencia y el mar, otro que conectaba Venecia y Padua, y, en el sur, otro que unía Nápoles y Pompeya.[16] Ya existía un entusiasmo considerable por los circuitos turísticos en coche a través de Italia. Francis Miltoun fue el autor de varias guías de viaje por Europa, entre ellas una titulada *Italian Highways and Byways by Motor Car* (*Recorridos por carreteras principales y secundarias de Italia en automóvil*). Publicada en 1909, proporcionaba una lista muy útil de las vías romanas que podían seguir los automovilistas en la actualidad.[17] La antigua Vía Apia, decía, «sigue estando ahí, fragmentos sueltos se han unido aquí y allá a una carretera que ahora es su sucesora».[18] Cuatro años después, en un artículo para la revista *Scientific American*, Miltoun subrayaba la importancia de la antigua red viaria romana para el desarrollo de la construcción de carreteras de Europa: «Resulta curioso el gran interés que ha suscitado la cuestión de las carreteras entre todas las clases sociales de Europa, y esa unidad de objetivos se basa en el legado de la red viaria que dejaron los romanos».[19]

De modo parecido, D. H. Lawrence aludía al legado romano cuando describía la experiencia de recorrer Italia en automóvil en su obra *Sea and Sardinia*, publicada en 1923:

> Los automóviles en Italia son magníficos. Recorren las carreteras rápidas, tortuosas, con mucha facilidad, parece que avanzan con toda naturalidad. Y este además era cómodo.
>
> Las carreteras italianas siempre me asombran. Discurren intrépidas por las regiones más abruptas y con una curiosa facilidad. En Inglaterra, casi todas las carreteras de este tipo, al menos las de montaña, serían calificadas con tres estrellas como muy peligrosas, y serían célebres en todo el país por ser una ascensión imposible. Aquí de eso nada […]. Parece que haya una pasión por las

carreteras y las comunicaciones sin interrupción. En esto los italianos tienen un verdadero instinto de romanos. *Ahora*. Porque las carreteras son nuevas.[20]

Otros autores se mostraron igualmente entusiasmados. Para Aldous Huxley, «incluso el tren se ha convertido en un medio de transporte demasiado inconveniente para que se utilice mucho», aunque sentía bastante envidia del Alfa Romeo que subía a toda velocidad el puerto del Mont Cenis, mientras que su Citroën de diez caballos de potencia se las veía y se las deseaba para hacerlo.[21] Friedrich Noack, que a comienzos del siglo xx pasó largas temporadas en Roma estudiando la vida de Goethe en la ciudad, pensaba que el automóvil —en el que bajó por la Vía Casia y cruzó el Ponte Molle hasta llegar a la Porta del Popolo— se acercaba más a la experiencia del objeto de sus investigaciones que el tren con sus «enjambres de filisteos».[22]

Los constructores de carreteras gozaron de importantes beneficios fiscales.[23] Piero Puricelli, cuya empresa familiar acabó especializándose en la construcción de carreteras, fue un personaje clave en este proceso y llegó a crear un circuito de carreras que todavía sigue en uso en los terrenos de la antigua villa real de los Habsburgo en Monza, y en 1925 dotó una cátedra de ingeniería de caminos en la Universidad Politécnica de Milán. En 1929 fue nombrado senador.[24] Según sus defensores, entre ellos personajes como Luigi Vittorio Bertarelli, presidente del Touring Club Italiano, las nuevas autopistas actuaron en beneficio de todos. El automovilista podía conducir con seguridad, recibiendo el homenaje del personal militar que vigilaba las nuevas *autostrade* en una especie de reflejo del antiguo *cursus publicus*. Los que deseaban pasar un día de vacaciones más tranquilo, paseando a pie o en bicicleta, podían disfrutar de la paz de los hermosos campos de Italia a lo largo de carreteras secundarias sin que los molestara el tráfico de los viajes de larga distancia.[25]

La construcción de autopistas durante la década de 1930, pese a la evidente propaganda del valor del régimen fascista que suponía, fue en algunos casos un proyecto de puesta al día del país. En el

momento de la unificación, la red viaria de Italia era bastante pobre según los estándares internacionales, en parte debido a la falta de inversiones y en parte por el énfasis puesto en los ferrocarriles. En gran medida habían fracasado los esfuerzos llevados a cabo para mejorarla, entre ellos un plan trazado en 1914 para desarrollar una nueva ruta que seguía el trayecto de la Vía Apia y que incluía un túnel por debajo de los Apeninos que permitía el paso de trenes y automóviles.[26] Ahora las listas oficiales de carreteras hacían hincapié en la utilización de los antiguos nombres romanos siempre que podían en un intento de relacionar una cosa que habría podido ser problemática o discutible con una tradición histórica respetada.[27] Se propuso incluso un plan para crear una *Via Mussolinia*, una ampliación de la carretera Venecia-Trieste hasta Fiume, en Istria (actualmente la ciudad croata de Rijeka), anexionada a Italia en 1924.[28] No fue casualidad que el nombre del Duce se vinculara con los proyectos más explícitamente imperialistas de la ingeniería de caminos. Para los fascistas, las carreteras podían incorporar nuevos territorios y ayudar al mantenimiento del orden social, demostrando los beneficios del régimen, al menos para quienes podían permitirse el lujo de conducir un coche.[29]

Pero el entusiasmo inicial suscitado por la construcción de carreteras empezó a tambalearse. Las autopistas resultaban caras y además no había en Italia suficientes coches ni conductores para llenarlas. Un experto de la Universidad Politécnica de Milán se quejaba, abochornado, de que los visitantes internacionales a menudo levantaban las cejas al ver la escasez del tráfico.[30] Con la quiebra económica de 1929 llegó el fin de cualquier proyecto más ambicioso, excepto el de la construcción financiada por el Estado de una carretera entre Génova y Serravalle, de unos cincuenta kilómetros de largo. A nivel más modesto, se produjeron también significativas mejoras en el estado de las carreteras estatales. Luigi Villari, escritor partidario del régimen, comentaba entusiasmado que en 1905 solo había cien kilómetros de carreteras en la Campagna (la zona rural de los alrededores de Roma), «la mayor parte de ellas muy malas», y que se añadieron otros sesenta y cinco entre 1908 y 1922. Paseando por la zona antes de la Gran Guerra, «prácticamente

no había encontrado ninguna carretera, excepto las grandes vías principales que llevaban gloriosos nombres clásicos». En cambio, «en 1927 el sistema viario se había expandido hasta los quinientos cincuenta kilómetros [...] las carreteras principales están alquitranadas o asfaltadas [...] ahora prácticamente no hay ni una aldea o *casale* al que no pueda llegarse por una carretera excelente o bastante buena».[31] Sus comentarios sobre el estado de la Vía Tiburtina, famosa por sus «carretas cargadas hasta los topes de enormes bloques de travertino», que erosionaban su superficie, curiosamente recuerdan la situación reinante dos mil años antes, cuando la ruta fue ensanchada. «Ahora, en cambio», decía Villari, «ha vuelto a ser allanada y asfaltada, y su mantenimiento es muy bueno». Su «destartalado tren de vapor» había sido sustituido por «cómodos autobuses».[32] Aunque los escritos de Villari tenían claramente una finalidad propagandística, no cabe duda de que efectivamente aquellos años fueron testigos de mejoras muy significativas de las infraestructuras.

Al ser hijo de padre italiano y madre británica, su condición de periodista y escritor, junto con su experiencia como vicecónsul de Italia en varias ciudades de Estados Unidos, hizo de Villari el candidato ideal para encargarse de la propaganda del régimen fascista en Inglaterra.[33] En 1932, su libro *On the Roads From Rome* (*Por los caminos que salen de Roma*) fue publicado por la editorial londinense Maclehose. En él, Villari tejía una historia de sus viajes por la Campagna y la convertía en un análisis de las numerosas intervenciones llevadas a cabo en aquellos momentos por el Gobierno con el fin de mejorar la zona. «Los que están interesados de verdad en la Campagna», decía, deberían «visitarla no una vez o dos haciendo alguna excursión precipitada, sino muchas más, y empaparse de su ambiente». Leer libros no bastaba.[34] A pesar de su entusiasmo por el «progreso moderno», si de lo que se trataba era de las técnicas agrícolas y de la erradicación de la malaria, Villari no era un gran admirador de los automóviles: «Por desgracia», decía, el automóvil estaba «desplazando poco a poco al caballo», pero viajar a lomos de uno seguía siendo «el medio más satisfactorio de locomoción en la Campagna».[35] Los visitantes

podían explorar los «numerosos paisajes de bosques, que son encantadores», incluido el «hermoso robledal de Marco Simone, entre la Vía Tiburtina y la Nomentana, y el célebre Bosque Sagrado al lado de la Vía Apia».[36] (Se trataba de una alusión al Ninfeo o Gruta de Egeria que tantos escritores habían visitado con anterioridad). La luz eléctrica, en cambio, alumbraba más que nunca. Por la noche

> la oscuridad se ilumina aquí y allá por los resplandecientes ojos de Frascati, Rocca di Papa, Tívoli, Montecelio y una decena más de localidades dispersas por las colinas, y por la neblina blanca que provocan los arcos voltaicos de Roma. Alrededor de la Campagna propiamente dicha se ven a menudo hogueras y de vez en cuando las refulgentes llamaradas de un tren al pasar o los destellos blancos provocados por los trenes y los tranvías eléctricos dan un toque de vida a la escena. Muchos de los *casali* y de las casas de campo disponen ya de alumbrado eléctrico y multiplican así la trémula luz propia de un cuento de hadas que salpica la oscuridad.[37]

No obstante, Villari deseaba subrayar la larga sombra del pasado: «Los problemas sociales y económicos de hoy en día están directamente relacionados con las costumbres y las instituciones de la Edad Media e incluso de la época clásica». Se trataba de una «lucha entre progreso moderno y tradiciones antiguas».[38] El pasado de la Campagna era importante, pero también lo era su futuro.

Sin embargo, los caminos por los que es más famoso el régimen en la actualidad no son las autopistas, sino las calles que abrió en la propia Roma. En 1925, Mussolini pronunció un discurso sobre «la nueva Roma». «Dentro de cinco años Roma tiene que parecer maravillosa a todas las gentes del mundo: grande, ordenada, poderosa, como lo fue en tiempos del primer imperio de Augusto». Eso exigía grandes cambios para «crear espacio» alrededor de una serie de ruinas históricas: «Los monumentos milenarios de nuestra historia deben erguirse como gigantes en medio de la necesaria

soledad». Había que quitar «la estulta contaminación de los tranvías» y desde Ostia hasta la tumba del soldado desconocido en el Altar de la Patria debía abrirse «una vía recta [que] será la más larga y más ancha del mundo».[39] Aunque los primeros fascistas no eran claramente admiradores entusiastas de Roma, y a veces se identificaron como bárbaros o iconoclastas, gracias al hincapié en la construcción y en la ingeniería de caminos esas intervenciones crearon la relación directa entre el presente fascista y el pasado romano.[40] Dos nuevas vías debían cambiar por completo el paisaje de la ciudad. Una, la via del Mare, discurriría en dirección suroeste para unir Roma con el mar a la altura de Ostia (su primer tramo se llama actualmente via del Teatro di Marcello). La otra, que originalmente debía denominarse via dei Monti o dei Colli («calle de los Montes» o «calle de las Colinas»), en la actualidad via dei Fori Imperiali, atravesaría los lugares históricos del Foro Romano para crear una amplia vista desde el Coliseo hasta el Palazzo Venezia (en la plaza del mismo nombre), donde Mussolini había puesto su cuartel general en la capital.[41] Hoy en día, esa vista es el fondo de miles de fotografías turísticas, muchas de ellas tomadas indudablemente sin el menor conocimiento de la historia del siglo XX.

La calle que atravesaba el Foro no era una idea original de Mussolini ni de ninguno de los planificadores del fascismo. Había sido lanzada cincuenta años antes, como parte del primer plan regulador de desarrollo de Roma.[42] El peligro de que su construcción pudiera dañar de forma irremediable valiosos testimonios arqueológicos fue pasado por alto: se encargaron prospecciones, pero sus hallazgos no fueron considerados, como cabría esperar, «lo bastante importantes como para exigir el desvío de la calle».[43] Para construirla, una de las siete célebres colinas de Roma, la Velia, tenía que ser allanada: y una vez más se dijo amén.[44] Cuando los excavadores encontraron los restos de un elefante, el arqueólogo Giuseppe Marchetti Longhi los citó como prueba del carácter fundamental de la zona para el «imperio mundial».[45] Para él la via dell'Impero era una «expresión de la evolución predestinada de nuestra raza en el pasado, el presente y el futuro».[46]

La construcción de una y otra vía se llevó a cabo con un coste considerable para los habitantes de la zona. Se calculó que ciento treinta y ocho edificios tendrían que ser demolidos para la construcción de la via dei Monti.[47] Mientras que la via del Mare destruyó otros lugares históricos, entre ellos la piazza Aracoeli y la piazza Montanara, que constituía un rincón muy pintoresco del gueto judío de Roma,[48] del que Goethe tanto había disfrutado durante su visita a la ciudad cien años antes. También Hawthorne había visto las ruinas del Teatro de Marcelo y había dicho que eran «muy pintorescas y más aún por estar estrechamente unidas —en realidad se identificaban— con las tiendas, las viviendas y la ajetreada vida de la Roma moderna».[49] El cuadro pintado en 1927 por Sydney Lee que representa el teatro, actualmente en la Walker Art Gallery de Liverpool,[50] capta cómo era la zona justo antes de las demoliciones, con una casa que tiene contraventanas verdes al lado del monumento antiguo, puestos de ropa y de comida bajo los arcos de la planta baja, una mujer que pasea por la calle llevando un fardo a la cabeza y una carreta esperando su carga. Poco tiempo después, en cambio, los edificios en cuestión habían desaparecido, para que en la medida de lo posible el teatro antiguo —como ya ocurriera con el Arco de Augusto en Rímini— quedara exento. Incluso los escritores partidarios en general del fascismo mostraron cierta preocupación. Villari consideraba que los cambios hechos en la piazza Montanara eran «desafortunados», aunque se mostraba más positivo en lo tocante a la desaparición de los «guarnicioneros y los herreros», que en otro tiempo habían desarrollado un «bullicioso negocio» en los alrededores del Teatro de Marcelo: en aquellos momentos, por el contrario, «los arcos han vuelto a abrirse y el majestuoso montón de antiguas piedras está siendo restaurado».[51] Pietro Fedele, que había sido ministro de Educación con el régimen, se quejó al gobernador de la ciudad del impacto causado, pero Mussolini intervino para insistir en que continuarían «demoliendo y, si es necesario, demoleremos incluso la melancolía del señor Fedele, que se conmueve de modo ridículo por la [destrucción] de un montón de retretes».[52] En 1926, Mussolini volvió a agarrar el pico para marcar el comienzo de la construcción

de la via del Teatro di Marcello y la calle se abrió dos años después, construida por la misma empresa Puricelli responsable de muchas de las autopistas.[53] En un guiño al pasado y a la Antigüedad, la calle seguía supuestamente el trazado de la Vía Ostiense,[54] que empezaba al pie de la Roca Tarpeya, «desde la que los antiguos romanos despeñaban a los disidentes y a los criminales condenados a muerte».[55]

El impacto de esta remodelación no solo fue devastador para los habitantes y para los comerciantes de la zona, obligados a abandonar sus casas y sus tiendas, sino que transformaría de un modo radical la experiencia de los que viajaban a Roma. En tiempos de Goethe, y de hecho a lo largo de todo el siglo XIX, solo caminando por las tortuosas calles medievales podía uno localizar el Coliseo, probablemente perdiéndose al intentarlo.[56] Ahora la vía que llevaba al monumento era por sí sola un punto de referencia, de modo que, en palabras de un observador fascista, no quedara ya «asfixiado por superestructuras, casuchas y callejones».[57] (Lo mismo cabe decir de la construcción de la nueva via della Conciliazione, que vino a abrir también una vista de San Pedro, anteriormente accesible únicamente a través de las estrechas calles del Borgo).[58] Tan grande fue el cambio sufrido por la experiencia del Foro Romano que hubo que reescribir las guías.[59] Como explicaba el diario oficial del Gobierno municipal de Roma, «las nuevas calles abiertas entre las sagradas ruinas han revelado una magnificencia oculta hasta ahora y han traído el dinamismo de la vida moderna hasta las glorias del pasado, aportando en cierto modo una función urbana a las ruinas».[60] Aquello no tenía que ver solo con nuevas calles y vías. Tenía que ver también con una remodelación de los propios romanos. En palabras de Antonio Muñoz, historiador del arte que entre 1928 y 1944 fue el inspector general de bellas artes y antigüedades de la ciudad, las «almas de sus habitantes» debían ser «construidas igualmente sobre principios sólidos […]. Armonía, orden, claridad, limpieza: esas son las características de la Roma de Mussolini».[61]

Doy un paseo por el yacimiento arqueológico situado al pie del Teatro de Marcelo. Los carteles informativos evitan mencionar la palabra que empieza por efe, aunque sí explican lo que se hizo: los edificios medievales y renacentistas fueron eliminados para crear vistas claras de los monumentos antiguos, del mismo modo que las demoliciones llevadas a cabo en Rímini de forma masiva durante los años treinta. Sin embargo, la mayor parte deja a la discreción de las guías turísticas la decisión de explicarlo o no. Cuando encuentro en ellas alguna mención, es por lo general original. En Ostia, por ejemplo, hay una lápida que todavía conmemora las restauraciones de 1927, con la mención incluso del «Duce Benito Mussolini». Una consecuencia de las múltiples demoliciones emprendidas fue que la via del Mare se convirtió en una ruta teatral, en la que los citados monumentos podían ser contemplados ahora desde el coche. Aquellos planes, sin embargo, provocaron una disputa con el Vaticano, al que preocupaba que algunas de las obras propuestas dañaran las catacumbas y, de modo más general, el hincapié que hacía el régimen en los antiguos lugares «paganos» dándoles más importancia que a los cristianos.[62] Mussolini solía llevarse a alguno de sus hijos a dar un paseo en moto por esta carretera moderna desde el Palazzo Venezia hasta una cabaña de la finca real situada cerca de las ruinas del antiguo puerto.[63]

Cuando voy en el tren a Ostia Antica, espero disfrutar de una vista de la ampliación de la via del Mare, que discurre al lado de la línea férrea, pero las ventanillas están tan sucias que todo lo que llego a vislumbrar es el tráfico que pasa por ella, quizá incluso alguna moto. En el tren de vuelta hay un grupo de chavales vestidos de negro, con latas de cerveza en la mano, abriendo y cerrando las puertas en cada parada para dar otra calada de lo que sea que estén fumando. Uno lleva una bufanda de la AS Roma atada alrededor de la cintura: esta noche hay partido y la Roma juega contra el Atalanta, el equipo de Bérgamo, una ciudad del norte, cerca de Milán. «Odiamos Bérgamo», cantan, y dicen no sé qué acerca de los *carabinieri* que viene a significar más o menos que «todos los polis son unos bastardos»; posiblemente se trate de la canción de 2010 del rapero Fedez, una reciente reedición de la cual ha suscitado quejas porque

supuestamente es una incitación a la violencia contra la policía. (Fedez ha señalado que sus opiniones ahora han cambiado, como las de muchas otras personas, incluida Giorgia Meloni, la candidata favorita a primera ministra, que en su juventud llegó a elogiar explícitamente a Mussolini).[64]

En 1931, el régimen fascista elaboró un nuevo plan regulador para Roma.[65] Como las intervenciones llevadas a cabo anteriormente, el proyecto en cuestión no fue del todo popular, siendo criticado en términos prácticos por fomentar la «conducción temeraria» y, por motivos de corte más ideológico, debido a su militarismo descarado.[66] La vía que atravesaba el Foro fue inaugurada oficialmente al año siguiente formando parte de las celebraciones del décimo aniversario de la Marcha sobre Roma.[67] Mussolini cortó la cinta montado todavía a caballo, antes de ponerse al frente de un desfile militar. A medida que aumentaban sus pretensiones imperialistas, su régimen fue estableciendo una relación cada vez mayor con el antiguo Imperio romano, y en un cambio de última hora la via dei Monti cambió de nombre y pasó a llamarse via dell'Impero.[68] En abril de 1934, se añadieron en el muro situado a un lado de la calle cuatro mapas, que mostraban la expansión del Imperio romano. El 9 de mayo de 1936, Mussolini proclamó desde su balcón de la piazza Venezia el restablecimiento del Imperio romano y en octubre de ese mismo año, tras la conquista de Etiopía por Italia, el régimen puso un quinto mapa con el fin de hacer alarde de sus propios éxitos.[69] (En la actualidad estos mapas han desaparecido como consecuencia de la remodelación llevada a cabo para dar cabida a la línea C del metro, pero los cuatro primeros seguían allí cuando visité Roma hace quince años). Para el gobernador de Roma, Giuseppe Bottai, los soldados de Italia eran «guerreros invencibles y al mismo tiempo constructores de caminos».[70] Pero los ecos de los desfiles militares celebrados a lo largo de la via dell'Impero no tenían que ver solo con el pasado antiguo: resonaba también en ellos la

experiencia más reciente de los soldados que habían combatido en la Primera Guerra Mundial.[71]

En el curso de mis viajes he visto un montón de monumentos conmemorativos, de la Gran Guerra y de algunas empresas imperiales. En Monte Sant'Angelo, junto a la iglesia-cueva de San Michele, aparecen conmemoradas batallas libradas en Eritrea (1895-1896) y en Libia (1911-1915) en el lateral de un monumento dedicado fundamentalmente a los caídos en la Primera Guerra Mundial. En la catedral de Bari, una lápida que data de 1936 llora la pérdida de los miembros de las fuerzas armadas caídos en la lucha por reafirmar las fronteras de Italia y por crear «un halo de potencia imperial». En Dirraquio, por otra parte, diversas lápidas en torno a la plaza principal de la ciudad conmemoran la lucha de los partisanos albaneses contra las tropas italianas que invadieron el país en 1939. Y, si bien los mapas del Foro han desaparecido, sigue habiendo en él un recordatorio de quién fue el responsable de esta vía. El monumento que conmemora la inauguración de la via dell'Impero se encuentra en el punto en el que da comienzo la calle, detrás del Altar de la Patria. Se trata de una columna circular, al modo de los miliarios romanos, insignificante comparada con los monumentos circundantes, que lleva escrito:

REGNANDO	REINANDO
VITTORIO EMANUELE III	VÍCTOR MANUEL III
BENITO MUSSOLINI	BENITO MUSSOLINI
CAPO DEL GOVERNO	PRESIDENTE DEL GOBIERNO
FRANCESCO BONCOMPAGNI	FRANCESCO BONCOMPAGNI
LUDOVISI	LUDOVISI
GOVERNATORE DI ROMA	GOBERNADOR DE ROMA
FU APERTA QUESTA VIA	FUE ABIERTA ESTA VÍA
DELL'IMPERO	DELL'IMPERO
COMPIENDOSI IL DECENNALE DELL'ERA	CUMPLIÉNDOSE EL DECENIO DE LA ERA

FASCISTA
XXVIII OTTOBRE MCMXXXII

FASCISTA
XXVIII DE OCTUBRE MCMXXXII

CAPÍTULO 16

VIALE ADOLFO HITLER

Unos meses antes de la inauguración de la via dell'Impero, en julio de 1932, el Gobierno de Mussolini recibió un mensaje. El líder del Partido Nacional Socialista de Alemania deseaba visitarlo. Adolf Hitler, que no tardaría en hacerse con la mayoría en el Parlamento, pretendía ver, «si no hace demasiado calor, los monumentos y museos de Roma». La nota añadía que «es muy impresionable y una calurosa bienvenida podría dejar en él un efecto duradero».[1] Políticos de toda laya estaban interesados en contemplar las vistas de la ciudad. Mahatma Gandhi había realizado una visita en 1931, bajando en tren desde Milán para asistir a una recepción ofrecida por Mussolini. El papa declinó entrevistarse con él, posiblemente por motivos relacionados con la diplomacia inglesa, pero Gandhi visitó los Museos Vaticanos. Un noticiario Pathé lo muestra mientras es saludado por Mussolini con el brazo en alto, como era habitual en los regímenes fascistas (a pesar de la ausencia de cualquier origen antiguo debidamente documentado —su primera representación artística data del siglo XVIII, el gesto recibe también el nombre de «saludo romano», circunstancia que ha dado a más de una persona a la que han pillado utilizándolo una buena excusa para distanciarse de determinadas asociaciones políticas). Gandhi contempló un desfile de jóvenes cadetes italianos, empuñando fusiles con la bayoneta calada, espectáculo bastante extraño con el que entretener a un famoso defensor de la no violencia. La visita fue bastante breve. Después de cenar, Gandhi tomó un tren con destino a Bríndisi —el ferrocarril había sustituido el trayecto a través de la Vía Apia— y desde allí continuó en barco hasta Bombay.[2] El canal de Suez, inaugurado en 1869, hacía que esa travesía resultara bastante más

fácil de lo que lo había sido en la Antigüedad, pero incluso entonces los viajeros habían dejado las calzadas romanas y habían preferido utilizar el barco para llegar a la India.[3] El viaje de Hitler sería más cómodo desde el punto de vista logístico, pero el líder alemán tendría que esperar a que lo invitaran.

Mientras tanto, el proyecto fascista de construcción de caminos fue acompañado de varios intentos de ganar a los pantanos nuevas tierras aptas para el cultivo, empezando por las Lagunas Pontinas, el más importante de los diversos proyectos emprendidos. El relleno de los terrenos sumergidos era una iniciativa a largo plazo: en el medio siglo transcurrido desde la unificación de Italia había habido por término medio una nueva ley cada año dedicada a este tema.[4] Sin embargo, el hecho de que los legisladores volvieran una y otra vez a plantear el asunto indica cuán grave era el desafío que suponía tanto plantear el proyecto como asegurar su mantenimiento. En 1909, durante una excursión en motocicleta por una «carretera moderna que ha pasado a ser la sucesora [de la Vía Apia]» y en medio de un «tráfico muy apreciable», Francis Miltoun comentaba que era «una especie de maravilla que pueda haberse construido aquí un camino decente» y que, pese a los múltiples intentos de mejora, «el pantano sigue allí a pesar de que una empresa llamada Ufficio della Bonificazione delle Paludi Pontine (Oficina para la bonificación de las Lagunas Pontinas) trabaja hoy en día continuamente en solucionar ese problema».[5] Durante los años treinta, el régimen construyó en las Lagunas Pontinas cinco Ciudades Nuevas, entre ellas Littoria (en la actualidad Latina), inaugurada en 1934.[6] Estas fundaciones pretendían subrayar el compromiso del régimen con las mejoras sociales. Los autores que escribían sobre la Campagna comentaban a menudo el atraso de la zona. Entre finales del siglo XIX y comienzos del XX, el escritor Ugo Fleres, destacado personaje de los círculos culturales romanos que llegó a ser director de la Galería de Arte Moderno de la ciudad, había calificado la comarca de «perenne e inalterable bajo el peso de los milenios, poblada por ruinas, búfalos, ovejas y potros y pastores vestidos todavía con pieles, como los antiguos faunos».[7] Francis Miltoun observaba que «alrededor, salvo unas cuantas míseras cabañas y manadas de reses, ovejas y

cabras, una posada al borde del camino, una fuente al pie de un ciprés y unas cuantas aldeas y caseríos, adormilados y polvorientos, no hay nada que indique una existencia moderna avanzada. Todo está tan muerto y tan apagado como cuando cayó Roma».[8] En la ceremonia de inauguración de Littoria, Mussolini afirmó: «Esta es nuestra guerra preferida».[9]

De hecho, como los pantanos eran conocidos por el público culto internacional que estaba familiarizado con Horacio y había leído los relatos sobre el *Grand Tour*, el proyecto tuvo un considerable valor propagandístico.[10] Dickens había descrito los pantanos en sus *Estampas de Italia*:

> Al día siguiente llegamos a la llanura Pontina, pantanosa, solitaria y cubierta de maleza; pero la carretera que la cruza es excelente, sombreada por una alameda larguísima. De vez en cuando pasamos un cuartel solitario; y vemos aquí y allá una casucha abandonada y tapiada. Algunos pastores holgazanean junto a la carretera en las orillas del riachuelo, en el que aparece de vez en cuando un barco de fondo plano remolcado por un hombre que se mece en él tranquilamente. También pasa algún que otro jinete con una escopeta atravesada en la silla delante de él, seguido de perros feroces; pero todo lo demás es quietud, y solo se mueven el viento y las sombras, hasta que divisamos Terracina.[11]

Ruth Sterling Frost, corresponsal del *Paris Tribune*, elogiaba la modernización en la edición de la *Geographical Review* de 1934. Comentando brevemente los múltiples intentos de desecar los pantanos llevados a cabo desde los tiempos de la Antigüedad, llegaba a la siguiente conclusión: «Efectivamente la transformación parece poco menos que un milagro. Por doquier se sorprende una al ver el hermoso orden y la calidad utópica de la obra».[12] Incluso después de la guerra, al describir la victoria de los Aliados, el corresponsal de guerra norteamericano Michael Stern elogiaba a Mussolini por convertir los pantanos en «una de las zonas agrícolas más ricas de Italia, demostrando que incluso él fue bueno en algo».[13] Dicho esto, no bastaba con desecar las marismas: ganar la tierra a las aguas requería un mantenimiento continuo para ser

sostenible.[14] Era muy fácil que el nuevo paisaje acabara por venirse abajo.

En el año 1937 se celebró el dosmilésimo aniversario del nacimiento del emperador Augusto y fue una oportunidad ideal para que el nuevo Imperio italiano celebrara sus orígenes. Uno de los acontecimientos organizados fue una gran exposición arqueológica, la *Mostra Augustea della Romanità*. La palabra *romanità*, «romanidad» (término no recogido por el DRAE), no equivale exactamente a lo que nosotros llamaríamos «romanismo».[15] Los programas de radio que hacían publicidad del acontecimiento prometían que los visitantes «aprenderían muchas cosas acerca del sistema viario de la antigua Roma» y sobre otras obras públicas. No era una simple exposición para arqueólogos, aseguraban: «Sea cual sea vuestra formación, sean cuales sean vuestros intereses, encontraréis cosas de gran interés».[16]

Muchos expertos del Istituto di Studi Romani respaldaron el entusiasmo del régimen. «La calzada es el medio a través del cual se comunica la propia civilización a los pueblos próximos y remotos», decía el arqueólogo Pietro Romanelli. «Ningún pueblo de la Antigüedad tuvo ese concepto más claro que los romanos y ningún pueblo dejó, como ellos, una red de calzadas más orgánica y más sólida, creada para unir y conectar en un único sistema todo el mundo conocido».[17]

El ministro de Educación, Giuseppe Bottai, se mostró de acuerdo: «En cualquier lugar al que llegue un acueducto, en el que haya un puente tendido, por el que se extienda una vía militar, en el que fuera erigido un arco o una bóveda, está Roma».[18] En 1938, el Istituto publicó un amplio estudio de las grandes calzadas del mundo romano. Este volumen, *Le grandi strade del mondo romano*, reunió a un grupo internacional de historiadores y arqueólogos, y resulta revelador no solo de lo que fueron las calzadas, sino también de cuáles eran las actitudes de la época hacia ellas. Sus quince secciones cubrían tanto las habituales rutas de la Europa occidental,

como las de Bulgaria, Checoslovaquia, Rumanía, Anatolia, Asia y el norte de África. Albert Grenier, autor de la sección sobre la Galia, observaba que «de todas las obras de Roma en el mundo, la más espléndida y majestuosa, y por lo tanto la más fructífera, fue desde luego la concepción y la organización del vasto sistema de vías imperiales».[19] En la sección correspondiente a Gran Bretaña, Eugénie Strong, arqueóloga e historiadora del arte y antigua directora adjunta de la British School de Roma, comentaba:

> Para los ingleses que afirmamos descender de los antiguos britanos, referirnos a ellos como bárbaros parecería a primera vista muy poco halagador. Pero, cuando estudiamos esas palabras a la luz de la historia, debemos reconocer que la derrota sufrida fue solo un hecho transitorio, mientras que el sometimiento de Britania a los romanos marca nuestra entrada en la órbita de la civilización latina y constituye el sello que dejaría una impronta permanente en nuestra vida como pueblo civilizado.[20]

De hecho, Strong abandona aquí la metáfora del injerto que desde Camden habían utilizado los escritores para explicar la relación de Gran Bretaña con la civilización romana, a favor de la afirmación directa de que, en determinadas circunstancias, el sometimiento a una potencia extranjera no era malo en absoluto.

En 1938, el régimen de Mussolini recibió la visita más espectacular hasta el momento, la de Adolf Hitler. Tras el interés inicial mostrado en 1932, no había llegado a aprobarse ningún viaje a Roma, pero los dos líderes se habían reunido en Venecia dos años después. Sus relaciones personales en un primer momento habían sido glaciales, aunque poco a poco se habían caldeado a la luz de la oposición de Gran Bretaña a la invasión italiana de Etiopía en 1935. Mussolini había visitado Alemania en septiembre de 1937 y había invitado a su anfitrión, en aquellos momentos ya canciller de Alemania, a efectuar un viaje en señal de reciprocidad.[21] Detrás de todo ello se ocultaba cierta rivalidad entre los dos por la relativa superioridad de cada uno. La invitación no tenía tanto que ver con los resultados

diplomáticos prácticos como con la imagen, el espectáculo y la posibilidad de causar impresión. Se creó una comisión especial que tuvo seis meses para adoptar las medidas necesarias antes de que Hitler y su séquito tomaran el tren en dirección al sur a través del Paso del Brennero para llegar a Roma el 3 de mayo de 1938. Al llegar a la Stazione Ostiense, Hitler y los demás invitados extranjeros tenían que quedar deslumbrados por la nueva ciudad monumental. Justo a la salida de la estación se encontraba la Porta San Paolo y la Pirámide de Gayo Cestio, y la ruta continuaba pasando ante el obelisco de Axum, parte del botín fascista obtenido a raíz de la reciente conquista de Etiopía. La calle que conducía a la estación recibió el nombre de viale Adolfo Hitler («paseo de Adolfo Hitler») [22] y el visitante y su séquito desfilaron en una carroza tirada por caballos pasando por el Circo Máximo hasta la primera de las nuevas calles de la zona, la via dei Trionfi («vía de los Triunfos»). Este trayecto los condujo al Arco de Constantino y hasta el Coliseo, antes de atravesar los Foros por la via dell'Impero, cruzar la piazza Venezia y subir la colina hasta el palacio del Quirinal, la residencia oficial del rey. El rango de Víctor Manuel III seguía siendo superior al de Mussolini, el dictador.[23] La impresión causada se vio potenciada por un llamativo espectáculo de luz eléctrica. Para ello se utilizaron cuarenta y cinco mil bombillas: el Coliseo fue iluminado, principalmente con luces rojas, en alusión a la bandera alemana.[24]

Durante el resto de la semana, Hitler fue a ver los principales lugares de interés de Roma: desde la tumba del soldado desconocido continuó por la Vía Apia hasta Centocelle (donde contempló una exhibición aérea del ejército del aire); fue también a la Galleria Borghese y en dos ocasiones visitó el Panteón.[25] Pero, además de los monumentos antiguos, las nuevas obras de ingeniería de caminos fueron una parte importante de la experiencia. Hitler, para quien las *Autobahnen* alemanas eran motivo de un orgullo considerable no solo político, sino también estético, dio un paseo en un Mercedes-Benz para experimentar por sí mismo cómo eran las construcciones del régimen.[26] Un experto en historia del arte, Ranuccio Bianchi Bandinelli, se encargó de hacerle de guía. Más tarde, Bandinelli afirmaría que el circuito turístico quizá habría

ofrecido la ocasión de organizar un atentado, pero sus amigos antifascistas «genéricos» carecían de los contactos que lo hubieran hecho posible.[27] (Debemos, sin embargo, tener cierta cautela con esta fuente, que fue publicada por su familia en la década de 1990 y tiene cierta intención de racionalizar los hechos *a posteriori*). Mientras que la experiencia imperial de la Roma antigua —y su interacción con el presente fascista— fue clave para la visita, no se descuidaron otras historias. También se establecieron analogías entre Hitler y Goethe, e igualmente entre el canciller y los titulares del Sacro Imperio Romano Germánico que habían sido coronados en Roma,[28] aunque Hitler no visitó en ningún momento el Vaticano. Desde el punto de vista de Mussolini, el espectáculo funcionó. Aunque el séquito diplomático se sintió en cierto modo irritado por la falta de objetivos políticos concretos, Hitler quedó impresionado como se esperaba. En un telegrama enviado al rey de Italia, decía que el viaje estaría «entre los recuerdos más valiosos de mi vida».[29] Aludiría en más de una ocasión a la ciudad como «la cristalización de un imperio universal».[30]

La importancia de las calzadas romanas ya estaba presente en la mente de los responsables del desarrollo de la red de *Autobahnen*. Fritz Todt, el inspector general de las carreteras alemanas, era perfectamente consciente del poder simbólico de los caminos: «Los caminos son bienes culturales. Cualquier camino que tomemos tiene su propia historia y su propio significado».[31] Al defender la conveniencia del «gigantesco proyecto de las carreteras de Adolf Hitler», citaba no solo a Heródoto, sino también a Napoleón, cuyos caminos, decía, «expresaban, en su orientación y su trazado implacable, la brutal voluntad de poder de un gran conquistador».[32] Según un artículo sobre el significado cultural de las *Reichsautobahnen*, publicado en 1938, las autopistas del Reich «deben […] convertirse en un monumento en el paisaje de la historia».[33] En la medida en la que esas autopistas se inspiraban en el modelo imperial antiguo, el diseño de sus puentes y sus viaductos era decididamente romano.[34] De hecho, sus contemporáneos atribuían a Hitler la idea de que «los comienzos de toda civilización se expresan en términos de construcción de

caminos» y daban a entender que el Führer tenía la intención de tomar la red viaria romana como modelo para las carreteras que tenía planeado construir en Rusia.[35] Esas ideas no eran solo el terreno de competencia de los funcionarios que se ocupaban de las carreteras, sino que gozaron de una amplia circulación.

Aunque en 1936 se formó el eje Roma-Berlín y en 1939 entró en vigor el Pacto de Acero, la alianza militar entre Italia y Alemania, no fue hasta el 10 de junio de 1940 cuando Mussolini declaró la guerra a Francia y Gran Bretaña. Las instituciones británicas en Roma fueron clausuradas, o tuvieron que pasar a la clandestinidad. Vera Cacciatore, la conservadora de la Casa Museo Keats-Shelley, tuvo que retirar sus carteles. Los agentes alemanes encargados de la investigación comunicaron que las llaves se hallaban en manos del ministerio italiano responsable del arte y la cultura. Dicho ministerio se encontraba en el norte y, como las comunicaciones se habían visto dañadas de mala manera, no había nadie cuya prioridad fuera comprobar la veracidad de esa información. Las colecciones de arte de la Casa Museo se hallaban en realidad seguras en su interior. Hasta diciembre de 1942, cuando aumentó el peligro de que la guerra llegara a Italia, no se enviaron lejos de Roma dos cajas con las piezas artísticas más valiosas. Del mismo modo que durante las guerras napoleónicas el papa había planeado enviar los tesoros de Loreto a Terracina, «los últimos dibujos de Keats hechos por Severn, el dibujo de la urna griega del propio Keats, los rizos de Keats y el cabello y las cartas de Shelley» tuvieron que ser guardados para su seguridad en el monasterio de Montecassino.[36] Mientras tanto, las familias de los diplomáticos buscaban refugio en el Vaticano y disfrutaban del tenis en la universidad vinculada a la iglesia etíope de Santo Stefano, situada dentro de su territorio. Se les concedió el privilegio de hacer excursiones por la Vía Aurelia hasta la playa de Fregene, aunque en agosto de 1943 se encontraron en ella «decenas de vehículos alemanes en dirección al sur».[37]

La campaña de Italia no dio comienzo en serio hasta después de que se produjera la victoria de los Aliados en el norte de África en mayo de 1943. En julio desembarcaron las tropas aliadas en Sicilia. Los bombarderos aliados atacaron las vías de comunicación: aeródromos, puentes ferroviarios y patios de maniobras. El 19 de julio, se produjo el que se ha calificado como «el bombardeo más intenso de la historia hasta la fecha», en él se utilizaron más de 540 aviones y mil toneladas de bombas, y uno de cuyos objetivos fue la estación de clasificación situada detrás de Termini. Al estar junto al barrio obrero de San Lorenzo, fue inevitable que hubiera numerosas víctimas civiles: se calcula que perdieron la vida entre dos mil y tres mil personas y muchas más resultaron heridas. Las bombas provocaron, como ha dicho un escritor, «una abrasadora ola de muerte».[38] Las octavillas lanzadas desde el aire en el mes de septiembre prometían que las tropas aliadas estarían en Roma en el plazo de una semana, pero la promesa resultó falsa.[39]

Un refugio antiaéreo, situado en un promontorio que separa las dos pequeñas calas orientadas al sur que hay al norte de la bahía de Nápoles, tenía unos célebres orígenes antiguos. Uno de los cuatro túneles atribuidos al ingeniero romano Lucio Cocceyo Aucto se llama actualmente Gruta de Sejano. Era una vía privada de acceso a una residencia imperial a orillas del mar, tenía setecientos metros de longitud y estaba formada por un par de tipos distintos de piedra volcánica, lo que requeriría dos métodos de construcción diferentes para adaptar su respectivo grado de dureza. Tres galerías secundarias garantizaban la ventilación, absolutamente necesaria para poder pasar por el túnel, en el que era preciso utilizar antorchas. Aunque la gruta era ya mencionada en el siglo xv (cuando el humanista Giovanni Gioacchino Pontano la relacionó erróneamente con Sejano, el ministro del emperador Tiberio), y parece harto improbable que la población local desconociera su existencia, no fue hasta 1841, en tiempos del rey Fernando II, de la casa de Borbón, cuando dieron comienzo los trabajos de restauración. Al cabo de un siglo, mientras continuaban los bombardeos de Nápoles, los habitantes de la zona dividirían toda la longitud del túnel en pequeñas habitaciones, separadas por sábanas

colgadas de los arcos, y convertirían una de las galerías laterales en retretes.

En la actualidad, este es el único de los cuatro túneles construidos por Cocceyo que es accesible al público. Se entra en él a través de unos arcos muy altos y no se ve ninguna luz al final, pues en medio del trayecto hay una curva. Existen varias teorías, según dice Noemi, nuestra guía de la organización Gaiola, encargada de vigilar el lugar. Una de ellas cuenta que hubo dos equipos distintos que empezaron a excavar cada uno por un extremo, pero que no se encontraron en medio. Otra dice que la curva responde a que los trabajadores se toparon con un bloque de piedra especialmente duro. Y, según una tercera teoría, la curva evitaba una corriente de aire que hacía que las velas o las antorchas se apagaran. Al salir de la galería, encontramos los restos de dos teatros imperiales, uno grande y otro más pequeño, y podemos contemplar una panorámica de las bahías de Pozzuoli y de Bayas, por un lado, y una vista del Vesubio, por otro. La descripción que ofrece Séneca de uno de los túneles de la Cripta Neapolitana nos da cierta idea de cómo era su ambiente en la Antigüedad:

> Nada más interminable que aquella cárcel, nada más oscuro que aquellas antorchas que nos permiten que veamos no a través de las tinieblas, sino las mismas tinieblas. Por lo demás, aunque el pasaje tuviese claridad, el polvo la ofuscaría, elemento pesado y molesto aun al aire libre; ¡cuánto más allí donde se arremolina sobre sí mismo y, al estar encerrado, sin respiradero alguno, vuelve sobre aquellos que lo provocaron! Dos molestias opuestas entre sí soportamos a un tiempo: en un mismo trayecto, el mismo día, sufrimos a causa del barro y del polvo.[40]

¡Cuán horrible tuvo que resultar bajo el bombardeo!

Cuando la campaña de los Aliados se intensificó, algunos miembros destacados del Gobierno de Mussolini se volvieron contra él. Tras perder la moción de confianza, el 25 de julio de 1943 el Duce primero fue destituido y luego detenido por orden del rey Víctor Manuel III. Los bombardeos aliados, sin embargo, continuaron durante el mes de agosto. El 8 de septiembre, el rey y su nuevo

primer ministro, el mariscal Pietro Badoglio, proclamaron un armisticio y huyeron al sur, a los territorios que en aquellos momentos estaban en manos de los Aliados. Al día siguiente, ya asegurado el control de Sicilia, las tropas aliadas desembarcaron en Salerno, ciudad portuaria situada al sudeste de Nápoles. (Entre las dos se extiende la Costiera Amalfitana). Sin embargo, desde el norte las tropas alemanas contraatacaron. Christopher Buckley, corresponsal del *Telegraph* que acompañaba a las tropas británicas desplazadas a Italia, describió la retirada de los italianos en su libro *Road to Rome*, publicado en 1945:

> Una columna de carros armados y camiones maltrechos avanzaba renqueando por la gran Vía Flaminia, que se adentra en la ciudad desde el norte. Habían entrado en acción contra los alemanes en Monte Rotondo, a unas diez millas al norte de Roma. El oficial al mando de la columna dijo a los presentes que los alemanes habían abierto fuego contra las tropas italianas.[41]

Al norte de Roma, un grupo de italianos sembraron de minas una carretera y un puente —como habían hecho varias décadas antes los hombres de Garibaldi— y retrasaron de ese modo la entrada de los alemanes en la ciudad.[42] Pero la batalla más importante tendría lugar en Porta San Paolo, cerca de la Stazione Ostiense, recientemente restaurada, y de la Pirámide Cestia, desde la que se ve el Cementerio Acatólico. A medida que los alemanes siguieron avanzando, los italianos se retiraron para montar allí una última defensa, aunque todo fue en vano. El 12 de septiembre, los alemanes sacaron a Mussolini de su cárcel provisional en el hotel de una estación de esquí que, debido a su posición, habría resultado fácil de defender. Su régimen títere, la República de Salò, proporcionó una tapadera para que los alemanes ocuparan el norte y el centro de Italia, incluida Roma, apoyados por algunas secciones del ejército italiano y de las autoridades que habían permanecido fieles a Mussolini.[43] Muchos italianos combatirían a partir de ese momento al lado de los Aliados o en la resistencia.

En la costa al sur de Salerno, un médico militar, Paul Kennedy, no disfrutó precisamente de su llegada a Italia. La noche del miércoles

22 de septiembre de 1943, según diría, fue la peor de «todas las malditas noches que he pasado […]. Apenas a cien metros de la playa, sin mantas, nada más que una toalla con la que arroparme. Estuve tiritando prácticamente toda la noche y apenas pude dormir diez minutos».[44] Pero enseguida lo reclamaron en el hospital de campaña durante un breve periodo hasta que lo trasladaron a Nápoles «en un camión británico cargado hasta los topes». Allí, el monte Vesubio expulsaba «una gran columna de humo negro». Aquel fue el primero de los típicos lugares turísticos de Italia que vio, pero la suya distaba mucho de parecerse a las excursiones del *Grand Tour* a Pompeya. Su grupo llegó a Nápoles «en medio de la más absoluta tiniebla» y se instaló durante la noche «en un pasillo de las oficinas de correos y telégrafos, un sitio moderno y realmente hermoso».[45]

La primera vez que fui yo a Nápoles, casi sesenta años después de que lo hiciera Kennedy, mi guía de viajes recomendaba también efectuar una visita al Palazzo delle Poste, bello ejemplo de arquitectura fascista con una espectacular fachada en curva. Y, cuando regresé a la ciudad para llevar a cabo mis investigaciones para el presente libro, me alojé en otro edificio perteneciente al legado del mismo régimen, el Hotel Palazzo Esedra. Construido en un principio para albergar las oficinas de la Mostra d'Oltremare —una gran exposición inaugurada en 1937 con el fin de hacer ostentación del nuevo Imperio de Italia—, el edificio fue restaurado y convertido en hotel, manteniendo buena parte de su diseño modernista. Tiene suelos de mármol blanco y negro, y un patio de inspiración clásica con una fuente en el centro; los baldosines son la única parte en la que se ha permitido el uso del color y el mobiliario ha sido escogido para hacer juego con el conjunto, con sillones cuadrados de piel y elementos curvos de metal alrededor de las mesas. Su arquitecto, Marcello Canino, fue un partidario del régimen que no consiguió el contrato para construir el Palazzo delle Poste.[46] No había sido ese mi plan, pero las noches que me alojé en el Palazzo Esedra fueron justo las dos anteriores a las elecciones italianas, y se produjo un espeluznante paralelismo entre la restauración de este lugar y el resurgimiento del partido posfascista

y su victoria en las urnas. Se trata de un edificio monumental, grandioso, todo él en travertino blanco o de color claro, nada que se parezca a las casas romanas pintadas de Pompeya. Y aquí estoy yo, sentada en medio de un hotel de lujo totalmente esplendoroso heredado del antiguo fascismo. Todo está limpio, pulcro, nítido: rezuma brillo, tecnología, futuro. No piensen mucho en ello o quizá se olviden ustedes de disfrutar de su viaje. La cubertería del restaurante se mantiene perfectamente en equilibrio en mis manos. Ninguna imagen, salvo dos grandes frescos en la pared del comedor donde se sirve el desayuno. La página web del hotel me aclara que son de Emilio Notte. En una esquina de uno de ellos pueden verse dos figuras, una va tocada con un turbante y otra es un negro; los dos personajes están arrodillados ante un sacerdote que sostiene en sus manos una cruz. Es el 24 de septiembre de 2022, ha pasado casi un siglo desde la Marcha sobre Roma, y esto es lo que tenemos: la estética fascista es el ambiente de moda en los hoteles.

Kennedy, el médico, se salvó por los pelos. Las fuerzas alemanas en retirada habían dejado bombas de efecto retardado en aquel palacio de correos modernista. Explotaron dos días después matando a cien personas que habían buscado refugio en él. En la actualidad hay un monumento a los caídos en su interior. La esperanza que abrigaba Kennedy de ir a Pompeya «a comprar algunos medallones» se vio frustrada cuando las tropas recibieron la orden de «permanecer cerca de donde estén en caso de que dé comienzo una gran ofensiva».[47] Al final, más de dos mil soldados aliados perdieron la vida en Salerno y otros once mil resultaron heridos o fueron declarados desaparecidos. Pero, como dijo un historiador (nadie puede resistirse a las metáforas), tenían «un pie puesto firmemente en el camino hacia Roma».[48]

En Roma, mientras tanto, algunas viejas instituciones lograron salir adelante. Un *ranger* del ejército americano, William Newnan, contaba cómo el astuto superior del seminario francés, el padre Monier, había engañado a las tropas italianas (fascistas) enviadas a

cerrarlo haciéndoles creer que contaba con inmunidad diplomática por ser una institución pontificia, y luego lo convirtió en un hostal para poder pagar las facturas, alojando a «un montón de judíos italianos […] a algunos curas italianos que habían sufrido un bombardeo en Frascati […] y a cinco jóvenes franceses que habían huido de Francia para librarse del reclutamiento para hacer trabajos forzados». En otro pasaje dice que «el alegre seminario irlandés […] funcionaba a pleno rendimiento en Roma, se pasaba bien, había comida suficiente y vivían en él unos chicos muy simpáticos».[49]

No tardó en surgir una resistencia más directa. Los partisanos italianos dirigieron sus ataques contra los transportes por carretera de las fuerzas de ocupación, con un arma de la que ya hemos hablado en esta historia: los antiguos abrojos de los romanos, que vi personalmente por primera vez en el Museo de Corbridge, cerca del Muro de Adriano, y que volví a encontrar en el Museo de la Liberación de Roma. Del 10 al 13 de octubre por la noche, algunos grupos de partisanos de varias ciudades de los montes Albanos esparcieron gran número de clavos de cuatro puntas a lo largo de la Vía Apia, la Vía Casilina y la Vía Ardeatina. Solo ese ataque causó graves daños a veinte camiones italianos. Los abrojos son un arma formada por cuatro púas de hierro afiladas en forma de L y unidas en ángulo recto, de tal manera que, al caer al suelo, una de las púas siempre apunta hacia arriba, mientras que las otras forman la base, y la que queda en punta pincha los neumáticos de cualquier vehículo que pase por encima. Los abrojos podían además ser fabricados fácilmente por cualquier herrero local en las zonas en las que todavía se utilizaban mayoritariamente vehículos arrastrados por animales de tiro. El Comité Central Militar del Partido Comunista Italiano, que organizó la entrada de sus miembros en la resistencia, les ordenó

> empezar por acciones sencillas, que solo requieran pocos hombres. Por ejemplo, esparcir clavos de cuatro puntas a lo largo de las carreteras utilizadas con más frecuencia por el tráfico enemigo (deberíais tener ya un modelo de clavo; si no es así, os mandaremos uno) […]. Siempre que sea posible, provocar desprendimientos de tierra que interrumpan el tráfico. Tender cables de metal a

> lo largo de las carreteras para cortar la cabeza de los conductores de motocicletas enemigas y la de sus acompañantes. Todas estas son acciones que podéis hacer con los pocos medios que tengáis a vuestra disposición.[50]

El caos en las carreteras y la interrupción del tráfico rodado eran fundamentales para la resistencia. Pero las fuerzas de ocupación enseguida castigaron con la pena de muerte la producción y la posesión de los abrojos y, más aún, publicaron por escrito una orden oficial de la policía en la que se amenazaba con tomar represalias «contra quienes vivan al lado de las carreteras y en las zonas en las que se repitan actos de ese tipo».[51] (Desde comienzos del siglo xx, esas represalias contra las personas presentes en la comisión de un sabotaje habían sido consideradas un crimen de guerra por el derecho internacional, hecho que acabaría afectando a Albert Kesselring, el comandante en jefe de las fuerzas armadas alemanas en Italia).

Esa misma semana, en otoño de 1943, dieron comienzo las redadas de judíos en Roma. El sábado 16 de octubre al amanecer, varios agentes de policía de la SS llegaron a las casas de los judíos de toda la ciudad. Los que vivían en el gueto, forzados a salir de sus viviendas todavía en pijama o en camisón, fueron obligados a esperar bajo la lluvia junto al Teatro de Marcelo.[52] A otros judíos residentes en la capital los llevaron directamente en camiones al Colegio Militar de Roma, situado cerca del Vaticano. (Hay un libro de Susan Zuccotti acerca del papa y el Holocausto titulado *Under His Very Windows*: es imposible que alguien no viera lo que estaba pasando). Al acabar el día, los agentes de la SS, al mando de Herbert Kappler, oficialmente agregado de la policía en la embajada alemana, aunque en realidad trabajaba para la Gestapo y el Servicio Exterior de Inteligencia, habían detenido a 1.259 personas.[53]

Cuando visito el área arqueológica situada en el exterior del Teatro de Marcelo, en el otoño de 2021, los carteles informativos expuestos no aluden para nada a este episodio de la historia del barrio. Uno,

eso sí, estudia la restauración de la zona, pero, como sucede con el arco de Rímini, está todo en voz pasiva. Las demoliciones fueron llevadas a cabo. Pero no se dice por quién. La historia antigua se ha separado cuidadosamente de la actividad conmemorativa que encuentro un tramo de escaleras más arriba en lo que ahora es el Largo 16 Ottobre 1943. Me encuentro al final de la calle principal del gueto. Está atestada de restaurantes. Unos músicos callejeros —uno toca el acordeón y otro el contrabajo— han incluido en su popurrí una versión de la canción partisana *Bella Ciao*. Hace ochocientos años, cuando el rabino Benjamín de Tudela viajó desde España hasta Roma y aún más allá, encontró una comunidad israelita de unas doscientas personas. Eso fue antes de la creación del gueto, instituido en 1555, pero los sentimientos antisemitas pueden encontrarse incluso en los textos clásicos. La Sátira III de Juvenal califica la Gruta de Egeria, junto a la Vía Apia, de ser totalmente «distinta de las auténticas» cuevas, y comenta: «¡Cuánto más presente estaría el dios en sus aguas si la hierba ciñera las corrientes en el verdor de las orillas y los mármoles no desfiguraran la toba natural!». La alusión que hace Juvenal a la profanación de la toba natural perpetrada por el mármol de origen extranjero es muy sutil comparada con este otro comentario: «Los templos y el bosquecillo de la fuente sagrada [de las ninfas] se alquilan a los judíos».[54]

Alrededor de la plaza, varias lápidas conmemoran la deportación de los judíos. La principal fue colocada en 1964, mientras que otra se erigió en una escuela de la cual ciento doce alumnos fueron enviados a los campos de exterminio.[55] Caminando por una calle vecina, pavimentada con los habituales *sampietrini* de Roma, se han incrustado unas placas de latón llamadas en alemán *Stolpersteine*, «piedras de tropiezo», fuera de las casas cuyos habitantes fueron deportados y en las que se reseñan sus datos y su destino. Settimio Spagnoletto, nacido en 1895, detenido el 27 de marzo de 1944, asesinado en Auschwitz el 23 de mayo de 1944. Leone Pavoncello, nacido en 1902, detenido el 13 de abril de 1944, asesinado en Auschwitz en octubre de 1944. En total fueron deportadas a los campos de concentración nazis más de dos mil personas. Los

primeros judíos serían identificados por los registros creados en virtud de las leyes raciales de Italia; más tarde, sin embargo, las deportaciones eran consecuencia básicamente de denuncias.[56] Un libro publicado recientemente lleva por título *The Italian Executioners* (*Los verdugos italianos*), en referencia a los individuos que proporcionaron esa información: la edición original italiana utiliza un término más fuerte, *I carnefici italiani*, y viene a ser un contrapeso del relato habitual que presenta a los italianos como salvadores de sus vecinos judíos.[57]

En lugar de recurrir a las deportaciones, Kappler había intentado al principio extorsionar a la comunidad israelita de Roma exigiéndole la entrega de cincuenta kilogramos de oro. El Vaticano ofreció a los judíos (o estos se lo pidieron) un préstamo, y en cualquier caso accedió a concedérselo, pero no fue necesario. Posteriormente, Kappler declararía que esperaba convencer a sus superiores del potencial de la explotación económica: aunque básicamente le preocupaban las órdenes de deportación de los judíos que había dictado, parece harto probable que fuera solo por la posibilidad de que supusieran la intensificación de la hostilidad hacia las fuerzas de ocupación alemanas.[58] Algunos judíos romanos lograron escapar a la redada, a veces gracias a los avisos de sus vecinos, otras debido a sus propias maniobras de evasión. Algunos otros habían decidido ya esconderse, entre ellos los dirigentes de la DELASEM, organización de asistencia a los judíos extranjeros que habían buscado refugio en Roma. Con la ayuda de algunos curas compasivos habían logrado montar una red secreta de escondites. Los nazis habían abrigado la esperanza de deportar a ocho veces más individuos de los que de hecho deportaron.[59] Pese a los informes de Radio Londres acerca de la existencia de los campos de concentración, los líderes locales de la comunidad y muchos de sus seguidores se negaron a creer que pudieran llegar a convertirse en víctimas. Incluso el hombre elegido para traducir las órdenes de sus captores, Arminio Wachsberger, se creyó al principio lo que decía, a saber, que iban a ser enviados a un campo de trabajo en el norte. El lunes 18 de octubre, poco más de mil prisioneros fueron trasladados a la terminal de carga de la estación Tiburtina. La estación, que todavía

existe, se encuentra situada junto a la Vía Tiburtina, la antigua calzada que conducía a Tívoli. El tren de mercancías en el que fueron metidos los judíos viajó hacia el norte, pasando por Orte y la estación de Terontola.

Yo no tenía planeado seguir ese trayecto, pero en un determinado momento me encuentro viajando por esa misma línea, aunque voy en dirección opuesta. En Terontola, al sur de Arezzo y al norte de Orvieto, me llama la atención una lápida colocada en la pared de la estación. Recuerda el papel desempeñado por el campeón de ciclismo Gino Bartali, dos veces ganador del Tour de Francia, que se detuvo aquí muchas veces en 1943-1944 mientras se entrenaba corriendo entre Florencia y Asís, «para ayudar a las víctimas de la persecución racista e ideológica durante la Segunda Guerra Mundial». La historia de Bartali ha sido objeto de debate: aunque aceptada en un primer momento, más recientemente ha sido puesta en entredicho por no haber fuentes documentales que la confirmen, [60] aunque ello no ha impedido que se convierta en la base argumental de un nuevo espectáculo en el West End. Los caminos, las carreteras y los ferrocarriles concitan tantos mitos como historias reales. Sin embargo, comprendo por qué deseamos oír cuentos de héroes. La verdad es dura.

Volviendo a 1943, seis horas después de salir de Roma, el tren llegó a Florencia. Y al día siguiente a mediodía estaba en Padua. Para entonces las personas que viajaban en él llevaban dos días sin comer ni beber, y solo a raíz de las amenazas de violencia proferidas contra los nazis por los milicianos fascistas los judíos consiguieron que les dieran agua.[61] Desde Padua el tren pasó a Alemania y luego a Polonia, llegando a Auschwitz el viernes casi a medianoche. Todos los prisioneros, excepto ciento noventa y seis, fueron enviados a las cámaras de gas; del total de prisioneros (cuarenta y siete de ellos mujeres), sobrevivieron menos de veinte. Entre ellos solo quedó una mujer, Settimia Spizzichino, que dedicó su vida a hacer labor pedagógica sobre el Holocausto. Ahora lleva su nombre un puente sobre la ferrovía en la Garbatella, el barrio residencial situado al sur de Roma.[62]

CAPÍTULO 17

LA CARRETERA 7

Tres meses después, en enero de 1944, Peter Tompkins permanecía escondido a corta distancia de la Vía Aurelia, a unos ciento cincuenta kilómetros al norte de Roma. Su escondite era «la casa del administrador de una finca de un noble romano».[1] Tompkins, agente secreto de la Oficina de Servicios Estratégicos de Estados Unidos,(12) había logrado llegar hasta allí tras desembarcar en la costa a bordo de una lancha neumática. Se suponía que se encontraría con un contacto que lo llevaría a Roma, pero no apareció nadie. Obligado a sobornar a los conductores de un par de limusinas asegurándoles que su patrón era amigo suyo, Tompkins, junto con un acompañante italiano y un chico llamado T., encargado de ir y venir a Roma haciendo recados, se metió como pudo en el coche en la incómoda compañía de esos saboteadores italianos: «Y de ese modo salimos en plena noche y nos adentramos en la Vía Aurelia en dirección a Montalto di Castro y Tarquinia».[2]

Tompkins llevaba consigo «documentación falsa, trescientos soberanos de oro [...] mis propios códigos secretos y una radio de galena capaz de producir determinadas longitudes de onda, una Beretta automática de 9 mm y, cosa bastante estúpida, una pequeña cámara Minox».[3] Los conductores disponían de documentación emitida tanto por la embajada alemana como por el Departamento del Ejército de la República fascista, por lo que Tompkins se preguntó si tal vez no estarían en realidad trabajando para las fuerzas de ocupación alemanas, pero se tranquilizó cuando uno de ellos reconoció en uno de los saboteadores a un antiguo compañero de armas. «La sensación de alivio», dice Tompkins, «fue general». Condujeron durante toda la noche, atajando campo a través para

alejarse de la Vía Aurelia. Tompkins estuvo todo el tiempo adormilado y desorientado debido a la falta de sueño. Tras pasar «las murallas de color gris verdoso de Viterbo», enlazaron con la Vía Casia prácticamente al amanecer. (Esta ciudad medieval, estratégicamente situada al norte de Roma, al pie de la carretera y de la vía férrea, había sido un objetivo de los bombardeos de los Aliados, que dañaron muchos de sus edificios históricos). Pasó junto a ellos un camión alemán cuando se detuvieron a repostar gasolina de contrabando, pero los soldados solo les ordenaron apagar las luces, y lograron superar un control de carreteras en el que los guardias se limitaron a echar un vistazo rápido a sus documentos. Tompkins temía que volvieran a detenerlos, pero cuando llegaron al puente Milvio lo único que encontraron fue la plaza vacía. Habían llegado a la Roma ocupada.[4]

Una vez en la capital, la tarea de Tompkins consistió en tratar con los partisanos que desde el comienzo de la ocupación se habían puesto al frente de la resistencia. Al cabo de una semana de las deportaciones del 16 de octubre, el grupo más numeroso, llamado Bandiera Rossa («Bandera Roja» en nuestro idioma), había atacado una base militar de los fascistas italianos, con la intención de apoderarse de algunas armas. Pero la misión terminó con la captura de doce partisanos, once de los cuales fueron ejecutados de inmediato. Otras acciones posteriores tuvieron más éxito. En una ocasión, los integrantes del grupo consiguieron detener una serie de ejecuciones disfrazándose de policías alemanes, montando un control de carreteras (una vez más los controles de carreteras revestirían una importancia vital) y robando los uniformes y un camión del pelotón de fusilamiento de la Policía del África Italiana cuando se dirigía a Forte Bravetta. Tras engañar a los guardias italianos y alemanes, los partisanos liberaron a los prisioneros, tomaron algunos rehenes que les permitieran una escapatoria sin contratiempos y —de nuevo a bordo del camión robado— salieron pitando por la Vía Aurelia hasta llegar a una casa segura en Cerveteri. Aunque aquella acción fue espectacular, otras más modestas podían también resultar útiles: los miembros de los Grupos de Acción Patriótica (GAP) retiraban las indicaciones viarias

de las principales carreteras que salían de Roma, incluida la Vía Casilina, con la esperanza de confundir al enemigo.[5]

Mientras tanto, el avance de los Aliados por la península italiana continuaba con lentitud. La guerra suele crear una geografía nueva: las líneas defensivas de la Segunda Guerra Mundial no siguieron la ruta de las carreteras, sino que las cortaron para atajarlas. La Línea Gustav, por ejemplo, empezaba cerca de la desembocadura del río Garigliano (a unos ochenta kilómetros al norte de Nápoles, en el punto en el que la Vía Apia gira hacia el interior y se aleja de la costa) y acababa unos ciento treinta y cinco kilómetros al este, en la desembocadura del río Sangro, a casi cincuenta kilómetros al sur de Pescara, a orillas del Adriático. Además de combinar campos de minas, trincheras, alambradas y búnkeres, la línea se beneficiaba de la configuración geográfica de Italia. Entre sus puntos clave estaba el monasterio de Montecassino, situado a una altura de unos seiscientos metros sobre el nivel del mar, destino más de mil años antes del citado peregrino sordomudo inglés anónimo. Kesselring aseguró a Hitler que la Línea Gustav podría ser defendida durante seis meses.[6]

En noviembre de 1943, los Aliados rompieron la Línea Bárbara, situada entre quince y treinta kilómetros al sur de la Línea Gustav y defendida con menos fuerzas. El 1 de diciembre, el I Ejército norteamericano empezó una nueva ofensiva contra la Línea Gustav. Pero diez días de combates no lograron asegurar sus principales objetivos: Montecassino y, casi cincuenta kilómetros más al norte, por la Vía Casilina, la ciudad de Frosinone.[7] Un soldado sudafricano, John Smallwood, reseñaría en su diario el «viaje de pesadilla» por el camino hacia Roma:

> Tanques, cañones, vehículos semioruga y ambulancias se mezclaban con camiones de tres toneladas, transportes de tropas y más tanques. Una columna infinita, unos detrás de otros, algunos con los motores en marcha en medio de un calor y una polvareda insoportables, y otros metiéndose por los estrechos carriles intentando alcanzar al vehículo que llevaban delante. Árboles y

> matorrales son aplastados y retorcidos. Las casas están o bien totalmente destruidas o muestran grietas enormes. Los civiles, cubiertos de harapos, forman pequeños grupos y contemplan patéticamente el paso de este río interminable de vehículos. Materiales enemigos por doquier. Camiones destrozados, tanques incendiados, cañones panza arriba, todo ello esparcido a nuestro alrededor. Grandes marañas de alambre de espino y de cables telefónicos mezclados en los vallados; sobre todos ellos se cierne un manto espeso y nauseabundo de polvo y el hedor de los muertos.[8]

Cuando los observadores querían informar sobre el conflicto, recurrían a las carreteras para dar sentido a lo que estaba ocurriendo. Los autores de los titulares no podían resistirse ante los ecos de la expresión «Los caminos que conducen a Roma». «DOBLE ASALTO A ROMA: LOS ALEMANES SE AFERRAN A SUS MALTRECHAS DEFENSAS», pregonaba *The Dundee Courier* el 18 de diciembre de 1943. «El V Ejército […] combate duramente para alcanzar los tramos inferiores de la Vía Apia, la puerta de Roma». Dos días después, Cyril Bewley, corresponsal de guerra del periódico de Aberdeen *Press and Journal* ante el cuartel general de los Aliados en el norte de África, podía comunicar que «el V Ejército ha tomado San Pietro, la última fortaleza de montaña que quedaba de la serie que hasta ahora bloqueaba nuestro avance por la principal carretera Capua-Roma hacia Cassino».[9] Asegurar las carreteras era efectivamente trascendental para la campaña de los Aliados y, para facilitar las referencias, en vez de emplear los nombres antiguos, se decidió darles números. El *Aberdeen Journal* suministraba una lista de esa numeración para mayor comodidad de sus lectores. Siguiendo las agujas del reloj alrededor de Roma, la Vía Aurelia, que seguía la línea de la costa en dirección al norte, se convirtió en la Carretera 1; la Vía Casia (parte de la cual se solapaba con la Vía Francígena) era la Carretera 2; la Vía Flaminia (que iba en dirección nordeste hacia Rímini), la Carretera 3; y la Vía Salaria, la Carretera 4. La Vía Tiburtina (que iba hacia el este hasta Tívoli) pasó a ser la Carretera 5; la Vía Casilina (que discurría hacia el sur siguiendo el valle del Liri) era la Carretera 6; y la Vía Apia, la Carretera 7. La Carretera 8 era la Vía Ostiense, que conectaba Roma con su antiguo puerto.[10]

El paisaje al sur de Roma, sin embargo, proporcionaba a las fuerzas de ocupación alemanas unas defensas naturales sólidas frente al avance de los Aliados. Como hemos visto, la Vía Apia discurría a través de las Lagunas Pontinas y por algunos lugares cercanos a la costa; la Vía Casilina estaba situada entre veinte y treinta kilómetros tierra adentro. Entre ellas había una zona de colinas —a veces verdaderas montañas—, cuyos picos más altos, en los montes Auruncos, alcanzan los mil quinientos metros. En su avance, las tropas resultaban vulnerables a la observación y los ataques desde los terrenos elevados, pero no había otra opción: aquellas eran las únicas rutas que podían soportar las modernas líneas de abastecimiento.[11] De las dos, la preferible era la Vía Casilina: el valle del Liri era relativamente amplio, mientras que la Apia discurría a veces muy cerca de abruptos barrancos.[12] La geografía, que había supuesto un reto para los primeros ingenieros de caminos romanos y más tarde para los papas durante siglos, desafiaba ahora a los ejércitos del siglo XX.

La incapacidad de romper la Línea Gustav significaba que se necesitaban nuevas tácticas. Como observaba Peter Tompkins, rememorando la campaña muchos años después, «un ataque de frente por las antiguas vías que conducían a Roma, la Casilina y la Apia, empleadas anteriormente por Aníbal y Belisario, parecía imposible». (Daba por supuesto que sus lectores sabrían que solo uno de los dos —Belisario— había logrado su propósito. Aníbal había tenido que recurrir a traer sus elefantes haciéndolos cruzar los Alpes, y esa, desde luego, no era una opción para los Aliados). Si las tropas aliadas, decía Tompkins, lograban apoderarse de los montes Albanos, a unos treinta kilómetros al sur de Roma, situados entre las dos rutas —y desde los cuales podían vigilarse ambas—, su situación mejoraría enormemente.[13] Por eso los altos mandos de los Aliados acordaron llevar a cabo un ataque anfibio, de modo que sus tropas desembarcaran al norte de la Línea Gustav. Los lugares escogidos fueron Anzio y, un poco más allá siguiendo la playa, Nettuno, a unos veintisiete kilómetros de Cisterna, una localidad situada tierra adentro al pie de la Vía Apia, a veces asociada con la antigua casa de postas (*mansio*) de Tres Tabernas, pero, en este caso, importante

por su emplazamiento estratégico en lo alto de una colina. La decisión de los altos mandos de los Aliados suscitó bastante escepticismo, y sigue siendo objeto de debate entre los especialistas en historia militar, pero Winston Churchill se mostró a favor de ella y su opinión se impuso.[14] La historia de Anzio nos lleva de nuevo a un lugar que ya conocemos: las Lagunas Pontinas, justo al sur del punto escogido para el desembarco. Aunque desecadas como consecuencia del reciente programa de bonificación de tierras y atravesadas por numerosos caminos, seguían distando mucho de ser el territorio ideal para el movimiento de materiales militares pesados, especialmente durante un invierno lluvioso. Pero eso constituía también un problema para los alemanes, que dependían de la Carretera 7, la Vía Apia, para abastecer a sus tropas en el frente.[15]

Justo después de la medianoche, durante las primeras horas del 22 de enero de 1944, los primeros barcos de los Aliados anclaron frente a las costas de Anzio. Su aviación había hecho todo lo posible para cortar las comunicaciones con Roma desde el norte de Italia, bombardeando líneas férreas y aeródromos, aunque estos últimos fueron reparados enseguida.[16] Los Aliados esperaban que una operación de señuelo en Córcega y Cerdeña consiguiera engañar a los alemanes y hacerles creer que eran el objetivo de su ataque. Independientemente de que esa táctica en concreto funcionara o no, los desembarcos resultaron una sorpresa.[17] Sin embargo, los alemanes no fueron pillados totalmente desprevenidos: aquella era una de las múltiples opciones que habían estudiado los Aliados, y cuando desembarcaron sus dos primeras divisiones, y luego muchas más, desarrollaron un escenario denominado «Case Richard».[18] Durante los tres primeros días, los Aliados consolidaron una cabeza de playa que se extendía más allá de Anzio en forma de semicírculo con un perímetro de cuarenta y dos kilómetros. Pero como los alemanes aguantaban, y dado que tenían al norte los montes Albanos, eran vulnerables a los ataques de la artillería enemiga.[19] El corresponsal de guerra Michael Stern explicó a su hijo el desafío que representaba la zona cuando recorrió con él en coche las Lagunas Pontinas después de la guerra: los alemanes retenían las montañas que descendían en picado hacia la carretera y cualquier

intento de avanzar se habría encontrado con el fuego de la artillería. «Era un suicidio», recordaba, «intentar avanzar a menos que los echáramos de allí». El valle situado al otro lado de las colinas tampoco era una opción: «Allí está Montecassino y de nuevo estaban en posesión del territorio elevado».[20]

Los Aliados continuaron con sus desembarcos en la costa: el 29 de enero tenían ya en la zona sesenta y nueve mil efectivos, y a mediados de febrero unos cien mil. Los alemanes construyeron líneas defensivas para proteger Cisterna y la pequeña localidad de Campoleone, movilizando a ciento veinte mil hombres hasta este nuevo frente.[21] Entre ellos estaba el caporal de lanceros Joachim Liebschner, oriundo de Silesia, que por entonces tenía apenas dieciocho años. Hacía las funciones de enlace, encargado de llevar mensajes yendo y viniendo en bicicleta entre el puesto de su compañía y el cuartel general. Según recordaría después,

> nos asignaron una bicicleta y a decir verdad era una triste gracia, porque, cuando corríamos hacia delante, más se intensificaba el fuego de la artillería y luego éramos atacados por la aviación. Cuando todo el mundo se metía en las zanjas que había a la derecha y la izquierda, yo me quedaba en medio solo con mi bicicleta. Al final me presenté al sargento mayor y le dije: «Mire cuándo voy a tener que utilizar la bicicleta», y él me dice: «Para eso ha firmado usted. ¡Eso es responsabilidad suya!». La típica respuesta alemana a una pregunta […]. La dejé apoyada a un árbol y pensé que podría encontrar otra vez el árbol cuando llegáramos al frente. No solo había desaparecido la bicicleta, sino también el árbol.[22]

Actualmente, el desembarco de Anzio se conmemora en la propia ciudad en un pequeño museo, lleno de fotografías y de recuerdos, con uniformes donados, periódicos enmarcados, bolsas y equipos, armas fosilizadas con conchas de moluscos incrustadas después de permanecer hundidas en el puerto. El empleado se sube a una silla antes de comenzar un resumen de algunas filmaciones en blanco y negro que muestran la destrucción causada por la campaña, no solo en la ciudad, que fue bombardeada por ambos bandos, sino también en los campos circundantes, cuyo terreno cuadriculado quedó salpicado de cráteres abiertos por las bombas. En el exterior del

museo hay un monumento rematado por una cruz blanca de piedra y una espada levantada, «en orgulloso recuerdo de los oficiales, suboficiales superiores, suboficiales y hombres del 2.º Batallón de los Guardabosques de Sherwood, que dieron sus vidas combatiendo en la cabeza de playa de Anzio». Cuando visito el lugar, hay también una pareja británica: su padre estuvo en Anzio. Para los veteranos y sus familias, este y otros lugares, incluidos los cementerios internacionales que ahora salpican el sur de Italia, se han convertido en nuevos centros de peregrinación.[23]

El *ranger* del ejército de Estados Unidos, William L. Newnan, contó su historia de la campaña a sus amigos y familiares poco después de regresar a casa en 1945. La misión encargada a su batallón había sido atacar Cisterna. Aquel era, según explicaba,

> un punto natural para que atacáramos por la sencilla razón de que estaba en medio de la Vía Apia, una de las tres carreteras principales al sur de Montecassino, y si los Aliados controlaban la Vía Apia que conducía a Cassino habría supuesto un gran fastidio para los cabezas cuadradas, pues les habría resultado muy difícil llevar hasta allí comida y municiones, y también refuerzos.[24]

El ataque, sin embargo, se vio frustrado: «Los cabezas cuadradas tenían mucha más fuerza que la que habíamos pensado que tuvieran allí». Los *rangers* lograron colarse entre las líneas alemanas la noche del 31 de enero al 1 de febrero, pero no consiguieron tomar la ciudad antes de quedarse sin municiones. Todos, menos un puñado de hombres del batallón de Newnan, murieron o fueron capturados. Los prisioneros serían conducidos a Roma, hasta el «viejo Coliseo; luego los metieron en camiones y los hicieron pasar como en un desfile triunfal por las calles» de la ciudad.[25] Las calzadas remodeladas ofrecían una nueva utilidad. Los soldados capturados fueron trasladados al norte recorriendo toda Italia, pero, en Toscana, Newnan logró escapar. Con la ayuda de unos campesinos y otros fugitivos se dirigió hacia el sur e intentó llegar a Roma, «convencido

de que la cabeza de playa de Anzio se ampliaría en breve».[26] Evitando las carreteras principales, eligiendo la ruta a seguir a través de los campos de Toscana, descubrió que la zona de Chiusi y sus alrededores «no tenía carreteras, simplemente estaba llena de pequeñas sendas».[27] Un informe de la CIA de diciembre de 1960 señalaba que, al otro lado del Adriático, los partisanos yugoslavos también se habían aprovechado de la falta de carreteras modernas: «Se refugiaban en las accidentadas zonas montañosas» desde las que podían poner emboscadas y bloquear los caminos. «Muchas de las principales carreteras actuales», comentaba el autor del informe, «siguen rutas desarrolladas en otro tiempo por los romanos».[28]

Un poco más lejos, al sur de Montefiascone (localidad situada junto a la Vía Casia), Newnan localizó el que luego supo que era el monte Soracte, citado ya por Horacio, emplazamiento del monasterio de Carlomán, y comentado por Samuel Rogers en el relato de su *Grand Tour*. Era, decía Newnan, «una de las pocas montañas aisladas que hay en Italia […] un punto natural que usar como referencia para cualquiera que se mueva de norte a sur».[29] (Por su relato no queda claro si Newnan sabía que el monte Soracte era también el emplazamiento de un gran búnker militar, construido por el Gobierno italiano a finales de los años treinta, pero que desde septiembre de 1943 se había convertido en el cuartel general de las fuerzas de ocupación alemanas). Sin embargo, cuanto más cerca llegaba Newnan de las carreteras principales, más difícil le resultaba encontrar ayuda:

> Las buenas carreteras significaban cabezas cuadradas, y si había cabezas cuadradas cerca o cabezas cuadradas que pudieran ser atraídos, los italianos no iban a hacer mucho por ti. Ya tenían bastante en juego ellos solos. En cambio, si no había carreteras, estaban seguros en sus pequeños castillos y vivían con total independencia.[30]

Al final, como no podía ser de otro modo, Newnan, acompañado ahora de otro fugitivo, se vio obligado a atravesar una carretera principal: «Nos sentíamos como conspiradores desesperados», diría, señalando, no obstante, que «nadie nos prestó la más mínima

atención y, a menos que hubiéramos ido directamente al encuentro de un cabeza cuadrada, todo iba saliendo perfectamente».[31] Con la ayuda de «un comunista italiano, el gran comunista de la comarca», llegó a Rignano Flaminio. Como su nombre indica, esta localidad se encuentra en la Vía Flaminia. Estaba también en la línea férrea de Viterbo a Roma, y a las cuatro de la madrugada Newnan logró entrar en la capital en tren.[32] Aquel partisano comunista ayudó al americano a esconderse en un piso sito en la Vía Flaminia, donde podía oír a «todos los cabezas cuadradas […] marchar arriba y abajo por aquella carretera en plena noche, trayendo tropas a la ciudad y sacando camiones vacíos […]. Oí pasar también un montón de vehículos arrastrados por caballos».[33]

Tras llegar a Roma el día antes del desembarco de Anzio, Peter Tompkins comenzó su trabajo de recogida de información de inteligencia. Igual que Newnan se había dado cuenta de la importancia de los caminos y carreteras, también Tompkins se percató de su relevancia. La noche posterior al desembarco, esto es, la del 22 al 23 de enero, recibió información acerca del «intenso tráfico con destino al sur desde Roma, por la Vía Apia. Todas las unidades alemanas disponibles en un radio de noventa kilómetros al norte de Roma han recibido la orden de trasladarse al sur […]. «Ruta seguida: Appia Antica, Albano, Via Anziate». Otras unidades se encontraban «a caballo entre Albano-Anzio en el perímetro de la cabeza de playa», mientras que estaban «improvisándose trincheras y defensas de campo justo en la zona sur de Roma (Porta San Paolo y carretera de Ostia)». El tráfico por la Vía Apia ascendía a «270 vehículos, intensificándose sobre todo entre las 19.00 [horas] y el amanecer».[34]

Tompkins y sus mandos aprovecharon al máximo el hecho de que todos los caminos conducían a Roma. En ausencia de la circunvalación que actualmente permite que el tráfico evite la ciudad, esta se convirtió en un cuello de botella, no solo para el tráfico rodado, sino también para el ferroviario. «Me di cuenta de

que [...] si nos organizábamos como es debido», dice Tompkins, «podríamos controlarlos [*sc*. a los alemanes] continuamente, no solo de día, sino también de noche (cuando no son posibles los vuelos de reconocimiento), y que el conteo podía ser transmitido rápida y sistemáticamente por radio a Caserta y a la cabeza de playa». (El enorme palacio real de Caserta, del siglo XVIII, a las afueras de Nápoles, era en aquellos momentos el cuartel general de los Aliados). Los partisanos del Partido Socialista, organizados ya clandestinamente en la ciudad por barrios, «cada uno con un cuartel general secreto al que los miembros de las distintas células podían informar», asumieron la tarea de vigilar por turnos al enemigo.[35]

La noticia del desembarco dio esperanzas a los que vivían en el extremo norte de las carreteras de la Roma ocupada. En la Vía Casilina, la «república popular de Torpignattara y la Certosa» fue de hecho durante varias semanas del mes de febrero un enclave partisano, en el que los voluntarios se adiestraban y la policía municipal recibía las órdenes de sus organizaciones clandestinas, no de los nazis.[36] Mientras tanto, sin embargo, en la cabeza de playa de Anzio, se habían producido numerosas bajas por ambas partes. El 22 de febrero, el comandante en jefe de las fuerzas aliadas, el general de división John P. Lucas, fue sustituido por el general Lucian Truscott. La campaña había entrado en un punto muerto.[37] Los alemanes cerraron las bombas de la estación de drenaje y volvieron a inundar las Lagunas Pontinas. Aquella medida proporcionó una buena defensa natural al ejército del Eje. Fomentó también el desarrollo de los mosquitos de la malaria, con consecuencias devastadoras para los civiles que regresaran a la zona después de la guerra.[38] Peter Tompkins, al escribir su libro cuarenta años después, fue uno de los que se mostraran críticos con la forma en la que se llevó a cabo la campaña de Anzio. Kesselring, comentaría, había señalado que «solo un milagro podía salvar a los alemanes», pero los mandos aliados, los generales Alexander y Clark, no tuvieron la audacia suficiente para sacar provecho de la situación. En vez de dirigirse a los montes Albanos, concentraron todos sus esfuerzos en consolidar la cabeza de playa.[39] Una vez terminada la guerra, tanto Kesselring como su jefe de Estado Mayor

reconocerían que los Aliados habrían podido tomar Roma sin problema, lo mismo que comentó el comandante en jefe de la ciudad, el teniente general Kurt Maeltzer.[40] Michael Stern dijo que le costó «trabajo explicar» a su hijo que el plan de Anzio había resultado «desastroso no ya debido a su estrategia, que fue excelente, sino a su ejecución defectuosa y a la falta de liderazgo».[41] Mucho después, John T. Cummings, teniente norteamericano encargado de efectuar labores de reconocimiento, afirmaría que su chófer y él habían conseguido seguir por la Vía Apia y pasar los montes sin encontrar a ni un solo alemán hasta llegar a la vista del Tíber. Suponiendo que los recuerdos de Cummings sean exactos, o bien no se dio curso a su informe o no se actuó en consecuencia.[42] Churchill expresó sus quejas en los siguientes términos: «Yo pensé que lograríamos poner en tierra nuestras fuerzas con la velocidad de un gato salvaje, pero lo único que conseguimos fue encontrarnos con una ballena varada en la playa».[43] Por otra parte, un estudio más reciente ha señalado que la falta de audacia de Lucas fue razonable habida cuenta de cuáles eran las fuerzas y la información de inteligencia disponibles.[44] Al fin y al cabo, la última vez que Roma había sido conquistada desde el sur había sido mil cuatrocientos años antes, por obra de Belisario. Incluso Aníbal había fracasado en el intento.[45] Sea como fuere, el punto muerto no sirvió de mucho consuelo a los seguidores de la «república popular». Alrededor de unas tres semanas después, cuando se esfumó la perspectiva de recibir ayuda desde el sur, los alemanes hicieron una redada y capturaron a los cabecillas del movimiento, mataron a veinticinco de ellos y deportaron a varios más.[46]

Quizá eso fuera lo que estimulara la determinación de los romanos. El 23 de marzo de 1944, cuando la tercera batalla de Montecassino era más enconada, unos partisanos de los GAP de Roma atacaron con bombas a una patrulla de la policía que bajaba por la via Rasella, cerca del Palazzo Barberini, en pleno centro de la ciudad. El atentado causó la muerte a treinta hombres de una unidad militar de la policía alemana y al menos a dos civiles italianos que pasaban casualmente por allí. Via Rasella es una calle poco llamativa, estrecha y empinada, situada en medio de edificios

bastante altos, que todavía conserva sus *sampietrini*. Cuando bajo por ella en el otoño de 2021 no veo ninguna alusión a lo que ocurrió. La casa de Goethe, la de Shelley y la de Keats tienen todas su correspondiente lápida, pero lo sucedido aquí no es fácil de recordar. De hecho, como ha señalado John Foot, en Italia se han contado dos relatos contrapuestos del atentado de via Rasella, uno que lo considera un acto heroico de la resistencia con un fuerte respaldo popular por parte de los habitantes de la Roma ocupada, y otro que lo ve como una provocación sin sentido.[47] Como reacción al atentado, las fuerzas de ocupación emitieron una orden para detener a diez veces más individuos que los hombres asesinados (otros tres soldados murieron después de los treinta primeros). Entre ellos habría algunos residentes de la zona próxima a la via Rasella, setenta y cinco hombres que ya habían sido detenidos por ser judíos, y además fueron hechos prisioneros muchos activistas políticos, incluidos Uccio Pisino, que había adiestrado a los partisanos en la «república popular», Valerio Fiorentini, uno de los organizadores de los GAP, y veintidós agentes de la inteligencia socialista que habían colaborado con Tompkins para vigilar los caminos que conducían a Roma.[48]

«Cuando crucificamos a los delincuentes», decía Quintiliano, rétor y maestro de oratoria del siglo II e. v., «se escogen los caminos más frecuentados, por donde pasa más gente que pueda contemplarlos y ser presa del temor. Pues el castigo tiene menos que ver con el delito que con el ejemplo».[49] Tras la rebelión de Espartaco, según comenta Apiano en las *Guerras civiles*, seis mil rebeldes «fueron crucificados a lo largo de todo el camino que va de Roma a Capua».[50] No obstante, aunque las represalias tomadas por el atentado de via Rasella tuvieran claramente como finalidad servir de ejemplo, el acto propiamente dicho fue mantenido lejos de la vista del público, y se llevó a cabo al pie de la Vía Ardeatina.

A comienzos del siglo XX, cuando el historiador Giuseppe Tomassetti escribió su gran panorama general de la Campagna romana, pudo lógicamente empezar su estudio de la Vía Ardeatina diciendo que, entre todas las calzadas suburbanas, era «una de las menos consideradas y, en términos generales, una de las menos

conocidas». En otro tiempo había conducido hasta la ciudad de Ardea, situada a unos treinta y tantos kilómetros de Roma, pero, debido a la pronta decadencia de la ciudad y a la «rivalidad comercial de las calzadas adyacentes», la Vía Ardeatina cayó relativamente en desuso, aunque debió de seguir siendo utilizada por lo menos hasta 1130, cuando se concedió a Ardea el estatus de ciudad.[51] A comienzos del siglo XIX había habido al pie de este camino un santuario dedicado a la Madonna del Divino Amore, patrona de las lavanderas, que atraía en peregrinación a muchas mujeres ricamente ataviadas el día de su festividad.[52] Un siglo más tarde, sin embargo, Tomassetti encontraba los campos de la zona «desolados». Él y sus acompañantes fueron atacados por una manada de seis mastines. Por suerte para ellos, disponían de una escopeta con la que ahuyentarlos.[53]

Tomassetti no habría podido prever la notoriedad actual de esta ruta. Aquellos actos de represalia no fueron los primeros (esos tuvieron lugar el 22 de octubre de 1943 en Pietralata, y han sido conmemorados en el kilómetro 10 de la Vía Tiburtina), pero fueron con diferencia los más sangrientos. La matanza tuvo lugar en los túneles de una cantera abandonada al pie de la Vía Ardeatina, y desde las antiguas catacumbas situadas en las proximidades hasta allí hay solo un pequeño paseo fantasmal. El mausoleo de las Fosas Ardeatinas señala hoy en día el emplazamiento de uno de los actos más infames de la Segunda Guerra Mundial en Italia: la ejecución de trescientos treinta y cinco hombres perpetrada el 24 de marzo de 1944. Sus verdugos no fueron muy exactos con sus cifras.

El monumento moderno se encuentra en la cueva en forma de U en la que tuvo lugar la matanza. Tras los fusilamientos, sus dos entradas fueron minadas y voladas para impedir el acceso al escenario de semejante atrocidad. Ahora, los cráteres producidos por la explosión se encuentran a cielo abierto y las cuevas han sido reforzadas con muros de piedra. En el interior hay una pequeña capilla, y más arriba, en la ladera de la colina, un pequeño museo. Dentro de este, un cartel informativo me dice que en aquellos tiempos las raciones fueron recortadas en Roma a cien gramos de pan diarios, y luego a cincuenta. Intento imaginarme a mí misma

cortando mi pequeña hogaza de panadería en diez rebanadas y que una sola tuviera que bastarme para alimentarme todo un día.

Reina un silencio sepulcral. Cuando llego, soy la única persona que hay allí.

La tumba o, mejor dicho, las tumbas, trescientas treinta y cinco tumbas, están situadas debajo de un gran bloque de hormigón. Están hechas de granito y cada una lleva una corona de laurel de acero y el nombre del mártir: esa es la palabra que se utiliza. Y hay también pequeños marcos para sus fotografías. En algunas, los nombres han sido grabados recientemente: la última identidad no se descubrió hasta el mes de marzo de este mismo año, 2021.

El punto muerto en Anzio llegó a su fin la noche del 11 al 12 de mayo. Los Aliados habían incrementado sus fuerzas: solo en la cabeza de playa había siete divisiones; y otras dieciocho se hallaban al sur de la Línea Gustav. Aunque los mandos eran principalmente británicos y americanos, las tropas pertenecían a varias nacionalidades: desde canadienses e indios hasta argelinos, sudafricanos y neozelandeses, además de franceses, italianos y polacos.[54]

Joachim Liebschner creyó al principio que había conseguido frenar el avance de los americanos:

> Me habían entregado diez jovenzuelos y un solo hombre experimentado, así como dos ametralladoras pesadas, y me dieron la orden de defender el puesto o detener el avance por la Vía Apia, la Carretera 7 […]. Me hice cargo de unas posiciones muy bien fortificadas ya atrincheradas. Puse un nido de ametralladora a cada lado de la carretera y yo me quedé con uno en el lado derecho […]. Entre las ocho y las nueve de la mañana siguiente todo el campo que teníamos ante nosotros se llenó de cientos de americanos, con los fusiles colgados del hombro o apoyados a la cadera, caminando hacia nosotros como si estuviéramos en tiempos de paz. Nos abstuvimos de abrir fuego hasta que estuvieron a cien o ciento veinte metros de nosotros. Luego empezamos a disparar y se produjo un caos enorme. Caían como moscas y el resto se retiró al bosque. Tardaron media hora en averiguar dónde estábamos y entonces

> arremetieron contra nosotros con su artillería [...]. Nunca había vivido algo semejante.[55]

Más tarde, viajando desde Roma hacia el sur, Newnan, el *ranger* del ejército estadounidense, vio el lugar «en el que unos siete de nuestros tanques habían sido puestos fuera de combate a lo largo de la carretera por unos cañones antitanque muy bien situados. Los tanques habían aparecido a toda máquina por delante de todos los demás y, por supuesto, se habían colocado en fila por la carretera. Los cañones de los cabezas cuadradas los acababan de quitar de en medio».[56] Liebschner fue capturado y enviado a un campo de prisioneros de guerra. Según recordaría después,

> aquella fue la primera vez que pensé que no podríamos ganar la guerra debido a todo el material bélico que, según pude ver, habían movilizado los americanos: las carreteras estaban sencillamente llenas de tanques, camiones, jeeps [...] y avanzaban durante las horas diurnas. Nosotros no podíamos movernos con una bicicleta de día sin que nos dispararan. Las carreteras estaban atascadas de tráfico: tal era la enorme cantidad de material bélico, cañones y tanques, que habían puesto en movimiento.[57]

La ofensiva consiguió romper la Línea Gustav al cabo de una semana. Las tropas aliadas se apoderaron de Montecassino el 18 de mayo. El monasterio ya había sido arrasado por completo durante los bombardeos: los Aliados creyeron erróneamente que los alemanes se escondían en su interior. Cuando Paul Kennedy, el cirujano de campaña, hizo una excursión a Montecassino, «o, mejor dicho, a lo que había sido Montecassino», describió el escenario como «nada más que un montón desordenado de piedras. Nunca he visto una destrucción semejante».[58]

En la actualidad, el monasterio de Montecassino ha vuelto a levantarse de sus ruinas, tras ser reconstruido meticulosamente durante los años cincuenta. Los objetos pertenecientes a la Casa Museo Keats-Shelley se salvaron irónicamente al ser devueltos a la Roma ocupada en octubre de 1943, escondidos en el equipaje personal del archivero del monasterio, Dom Mauro Inguanez, que

consiguió que le dieran un pasaje en un coche conducido por unos médicos del ejército alemán. Dom Inguanez se llevó los valiosos objetos al convento de San Anselmo, en la colina del Aventino, donde la conservadora de la Casa Museo los recogió menos de un año después de que fueran enviados a Montecassino para su salvaguardia.[59] Lo que en la actualidad podemos ver en Montecassino es en su mayor parte un simulacro, una imagen para la historia. Solo bajo tierra podemos contemplar lo que hay de verdad en la extraña pero cautivadora cripta de un estilo no precisamente egipcio. Eso es lo que ha sobrevivido. Lo mismo cabe decir de otros lugares; por ejemplo, de Anzio, donde buena parte del centro de la ciudad tuvo que ser reconstruida después de la guerra.

En mayo de 1944, Kennedy estaba esperando noticias a las afueras de Nápoles. El día 22 señaló secamente en su diario: «Ahora mismo hay una guerra. De hecho, pueden verse balas trazadoras disparadas por nuestras propias ametralladoras. Eso quiere decir que está muy cerca». En cualquier caso, era optimista y creía que «pronto veremos Roma». Antes, sin embargo, tendría que enfrentarse a un elevadísimo número de bajas: doscientos ingresos quirúrgicos después de la batalla de Cisterna, en la que los Aliados lograron cortar las líneas de abastecimiento de los alemanes a lo largo de la Vía Apia, o sea, la Carretera 7.[60] Luego, cuando Newnan se dirigía al sur de Roma, vio «camiones y camiones de equipamiento alemán […] ardiendo al lado de la carretera». «Por último», escribe, «llegamos a un sitio que no era más que un montón de escombros y el general dijo: "¿Reconocen ustedes esto?". Yo dije: "No". Y él respondió: "Es Cisterna", completamente arrasada. No había quedado absolutamente nada».[61]

Los corresponsales de guerra fueron, como cabría esperar, más elocuentes y, cuando escribieron sus libros sobre el conflicto, hicieron amplias referencias a las famosas calzadas romanas. Christopher Buckley, el corresponsal del *Telegraph*, informaba sobre

el avance norteamericano desde el sur a través de las Lagunas Pontinas y decía:

> Las tropas norteamericanas habían tomado Terracina el 24 de mayo. Al día siguiente, a primera hora de la mañana, sus vehículos blindados avanzaron a toda velocidad sin encontrar la menor oposición a lo largo de veinte millas por la línea totalmente recta de la Vía Apia, y a las siete y media entraron en contacto con los zapadores de las tropas de la cabeza de playa en Borgo Grappa, a cinco millas al este del Canal de Mussolini, que desde el mes de enero había constituido el frente de la posición de Anzio.[62]

Michael Stern fue otro de los que recurrió a la Antigüedad en sus escritos. En un relato salpicado de referencias a las calzadas romanas, a los pinos, a las iglesias y a las ruinas de Roma, comparaba su llegada a la Ciudad Eterna en medio de la muerte y la destrucción con un precedente antiguo:

> Más allá de los tejados de la ciudad, en medio de las llanuras situadas al sur, serpentea la Vía Casilina, la antigua calzada romana utilizada por el ejército dos siglos antes de Cristo. Fue junto a los terraplenes de esta vía donde Pompeyo levantó las cruces con los seis mil cuerpos de los prisioneros capturados en la batalla contra Espartaco. Y fue este camino el que yo mismo atravesé en otra guerra más reciente […] con barba de días, ojeroso por la falta de sueño […]. Muchos hombres caían muertos a mi alrededor.[63]

Otras versiones de la historia de Espartaco sitúan las crucifixiones a lo largo de la Vía Apia.[64] Probablemente a los cuentacuentos de época posterior les interesara más la imaginería que los hechos reales. En cualquier caso, los Aliados, como Belisario, habían logrado su objetivo desde el sur. Según decía Stern, «el camino hacia Roma estaba despejado».[65]

En su libro *Twenty Angels over Rome*, publicado en agosto de 1944, cuando la guerra continuaba haciendo estragos, el corresponsal de guerra británico Richard McMillan, echaría mano al mismo arsenal de metáforas:

> La Vía Apia, el camino por el cual los conquistadores romanos habían regresado en triunfo después de tantas conquistas, volvía a hacer historia. Más de dos mil años antes, esta calzada, que habría de convertirse en una de las principales arterias del Imperio romano, antiguo y moderno, empezó a tomar forma gracias al trabajo de los esclavos reclutados a la fuerza por el censor Apio Claudio el Ciego.
>
> Las arterias que salían del tronco principal se expandieron hasta que la calzada logró unir las ciudades más importantes del sur; y en la actualidad el moderno sistema de carreteras de Italia sigue las líneas trazadas por aquella gran vía nacional que ayudó a los emperadores posteriores a sentar las bases de su poder a lo largo y ancho del Mediterráneo.
>
> En medio de las sombras de los césares desaparecidos, en el polvo que estos habían pisado, entre los templos y los arcos que, borrados por el tiempo, seguían conmemorando unos triunfos olvidados, británicos y americanos combatieron de trinchera en trinchera contra las legiones de los modernos aspirantes a conquistar el dominio del mundo.[66]

El relato de ese avance progresivo por los caminos de Roma fue contado con una valoración más irónica de esas alusiones en una novela semiautobiográfica, *La piel*, de Curzio Malaparte, un periodista (y anteriormente fascista) que hizo de intérprete para las tropas aliadas. En la narración de Malaparte, un general francés estudia las guías de viaje disponibles para llegar a Roma y prefiere a Stendhal antes que a Chateaubriand. En su avance hacia el norte en compañía de los americanos, el guíaintérprete encuentra bloqueada la Appia Nuova y les aconseja tomar la Appia Antica, una ruta «más larga, pero más bonita». Burlándose de la ignorancia de los americanos, Malaparte les dice que se trata no solo de la «vía más noble del mundo», sino que además las tumbas que se alinean a ambos lados de ella son las de César, Sila, Cicerón y Cleopatra. Sin embargo, como para desmentir los chistes y la descripción lírica del escenario, se produce un accidente brutal: cuando los americanos se disponen a entrar en una Roma jubilosa, un hombre es atropellado por un tanque Sherman.[67] Un momento semejante es reseñado en las memorias de Roberto Bassi: en ellas el hombre que muere es un adolescente judío, Claudio Amato, que había permanecido oculto con Roberto en un orfanato de la ciudad.[68] Ni siquiera la que fuera la jornada más feliz de su vida quedó libre de sombras.

En octubre de 1943, la familia de Roberto Bassi había huido de Venecia para refugiarse en Roma, con la esperanza de que las tropas aliadas entraran pronto en la capital. Llegaron a su destino el 18 de ese mismo mes, justo cuando sus parientes romanos estaban a punto de ser deportados a Auschwitz y pasaron casi nueve meses escondidos antes de que finalmente se produjera la liberación el 3 de junio de 1944. Ese día Roberto se hallaba enfermo en la cama:

> Envuelto en una manta, permanecí en la alcoba sentado al pie de la ventana, contemplando el camino que discurre junto al Tíber. Durante toda la mañana y las primeras horas de la tarde, aquella ruta estuvo atestada de filas ininterrumpidas de soldados alemanes que se dirigían al norte […]. En su mayoría los soldados iban a pie, parecían raídos y exhaustos: solo unos pocos llevaban el casco que se había convertido en un símbolo odioso del Reich.[69]

Otro adolescente presente por entonces en Roma, Harold H. Tittmann III, hijo del encargado de negocios norteamericano ante la Santa Sede, había llevado un diario. Esa misma noche, el 3 de junio, incapaz de conciliar el sueño, estuvo observando lo que ocurría desde la azotea de la Residencia de Santa Marta, dentro del recinto del Vaticano, mientras las tropas alemanas se retiraban hacia el norte por la Vía Aurelia, cerca de las murallas del Vaticano.

> Cabría decir que los alemanes carecían de medios de transporte motorizados, pues utilizaban mayoritariamente caballos para arrastrar carretas y todo tipo de artilugios que pueda uno imaginar. Algunos iban incluso en bicicleta. Habían robado todos los coches de caballos de Roma […]. Algunos tenían que llevar las ametralladoras al hombro. Parecían terriblemente deprimidos.[70]

La campaña de 1943-1944 había costado la vida a unos sesenta mil soldados de las fuerzas aliadas y al doble de civiles italianos.[71] El número de bajas —entre muertos y heridos— se calcula que ascendió a 336.000 entre los alemanes y a 313.000 entre los Aliados.[72] Aunque las antiguas vías habían sido construidas al servicio de la conquista, la destrucción moderna alcanzó unas cotas nunca vistas.

CAPÍTULO 18

VACACIONES EN ROMA

Así, pues, en 1944 Roma se encontró con algunos turistas inesperados cuando los soldados de las fuerzas aliadas dispusieron de algún tiempo libre para disfrutar de la ciudad. A cada soldado americano se le suministró una *Soldier's Guide to Rome*, y sus homólogos británicos recibieron un libro equivalente, *Rome: Allied Soldier's Souvenir Guide*.[1] Como las guías del *Grand Tour* de siglos pretéritos, esos pequeños manuales recomendaban hacer las excursiones adecuadas. Entre ellas estaba la visita a la Vía Apia y a las Termas de Caracalla: la *Soldier's Guide* destacaba no solo las catacumbas, sino también la basílica de San Paolo Fuori le Mura (San Pablo Extramuros).[2] Además de las guías, estaban los consejos de carácter histórico, incluido un *Soldier's Outline of Italian History* (*Resumen de la historia de Italia para el soldado*).[3] Se fomentaba el turismo como manera constructiva de ocupar el tiempo de los militares mientras aguardaban la continuación del avance o el regreso a casa, y con el fin de proyectar un *soft power* o poder de persuasión. Las autoridades norteamericanas estaban muy interesadas en asegurarse de que Italia (que tenía un importante Partido Comunista activo en la resistencia) se convirtiera en una democracia liberal amiga.[4]

La interacción de los soldados americanos con los italianos inspiró también algunas obras de ficción. En 1949, Alfred Hayes, que había trabajado para los Servicios Especiales del ejército estadounidense, publicó *The Girl on the Via Flaminia* (*La muchacha de la Vía Flaminia*), el relato de un soldado americano que se cree que la muchacha en cuestión, Lisa, es su esposa. El libro no menciona para nada los orígenes antiguos de la calzada, excepto para indicar que el

puente Milvio era un «puente muy antiguo y muy utilizado». Como marco de su relato, a Hayes le interesaba mucho más la brutal modernidad de una carretera en la que los vehículos militares que circulaban a toda velocidad atropellaban de manera rutinaria a los peatones y dejaban que se desangraran en la cuneta.[5]

Naturalmente la guerra continuaba más al norte. El Paso del Brennero, ruta fundamental de reabastecimiento de los alemanes, siguió siendo un objetivo.[6] Entre tanto, mientras Roma se recuperaba, surgieron con rapidez nuevos monumentos conmemorativos, incluido el de las Fosas Ardeatinas, que, según se les informó, los soldados norteamericanos podían visitar: aunque en aquellos momentos la cueva tenía un cartel que decía NO PASAR, los militares aliados quedaron eximidos de la prohibición.[7] De hecho, aunque el «tanatoturismo» o «turismo negro» pueda parecer una costumbre muy moderna, tiene raíces antiguas. Se cuenta que Germánico, destacado general romano y sobrino del emperador Tiberio, visitó el campo de batalla en el que el general Publio Quintilio Varo y sus tropas sufrieron una famosa emboscada casi diez años antes, con el fin de «rendirles las postreras honras». Tras mandar «explorar las partes escondidas de los bosques y de tender puentes y terraplenes sobre el suelo húmedo y poco seguro de los pantanos, [Germánico y sus hombres] penetran en aquellos tristes lugares de aspecto y memoria siniestra».[8]

Las Fosas Ardeatinas atrajeron a apenados visitantes casi desde el primer momento. Quizá unas siete mil personas o más bajaban por la Vía Ardeatina cada domingo a depositar flores en el escenario de la matanza.[9] Entre los primeros visitantes estuvo en 1945 el periodista norteamericano Michael Stern, que sitúa el lugar en una profunda perspectiva histórica:

> El cura inglés y yo bajamos en coche cruzando las Murallas Aurelianas por la Porta San Sebastiano, provista de dos torres. Pedro ya había pasado por aquí a pie y había pisado las piedras sobre las que ahora traqueteaba mi jeep, cuando tuvo que salir huyendo para evitar un pogromo romano hace unos dos mil años. Llegó a un punto de la Appia Antica aproximadamente a una milla de la puerta cuando se le apareció Jesús y le preguntó: «*Domini* [*sic*]*, quo vadis*?».

> Avergonzado por haber abandonado a sus fieles seguidores, Pedro se volvió camino del martirio y de la santidad.
>
> En la iglesia de Domini Quo Vadis, erigida en el lugar en el que los soldados romanos detuvieron a san Pedro, giré a la derecha y tomé la Vía Ardeatina.[10]

El 24 de marzo de 1950, con motivo del sexto aniversario de la atrocidad, se inauguró un monumento conmemorativo oficial.[11] H. V. Morton, autor de un popular libro inglés sobre Roma, también lo visitó; se encontró casualmente con un alemán y se preguntó «si se trataba de un asesino que volvía a la escena del crimen».[12] Dada la amplia reputación en general de Morton, resulta tentador interpretar sus palabras como una escabrosa especulación xenófoba, pero en realidad Erich Priebke, capitán de la SS implicado en la matanza, regresó a Roma como turista no ya una vez, sino dos. En los años noventa sería juzgado y hallado culpable, pero quedó impune debido a la buena conducta observada posteriormente y porque solo había «cumplido órdenes». Únicamente a raíz de las protestas y de la indignación popular fue juzgado de nuevo y encarcelado.[13]

El cambiante paisaje de recuerdos de Roma es también evidente en las múltiples redenominaciones que han experimentado las calles durante los años de la posguerra. La via dell'Impero («calle del Imperio») se convirtió en la via dei Fori Imperiali («calle de los Foros Imperiales»), pues el imperio antiguo resultaba menos tóxico para la opinión pública que el moderno. Una calle por la que pasaba yo habitualmente cuando estuve de residente en la British School de Roma, el viale Bruno Buozzi, recibió este nombre en honor de un sindicalista antifascista asesinado por las tropas de ocupación nazis en 1944. Previamente se había llamado via dei Martiri Fascisti («calle de los Mártires Fascistas»).[14] La plaza situada delante de la Stazione Ostiense es ahora la piazza dei Partigiani («plaza de los Partisanos») y el viale Adolfo Hitler es ahora el viale delle Cave Ardeatine.[15]

A los pocos años después de acabada la guerra, las instituciones fueron recobrando la normalidad. Lydian Russell Bennett, profesora de latín, llegó a Italia en julio de 1947 para asistir a un curso de verano de la American Academy de Roma (el equivalente estadounidense de la British School).[16] Su barco atracó en Nápoles, donde la buena señora quedó sorprendida por la pobreza de la población, entre la cual había soldados que habían perdido algún miembro durante la guerra y niños «con sus cuerpos casi desnudos cubiertos de llagas». Según el relato de la profesora Bennett, «nuestra compasión solo se vio superada por nuestro espanto», testimonio del hecho de que, aunque cupiera esperar que los niños enfermos inspiraran algún sentimiento de conmiseración, para Bennett la gente de Nápoles era distinta, eran otros, actitud en la que se perciben ciertos resabios de los participantes en el antiguo *Grand Tour*. La guerra había cambiado el paisaje de los turistas. El almuerzo de Bennett, en el «famoso Hotel Santa Lucia […] los habituales *spaghetti*, el vino y la fruta», fue servido en una sala en la que eran muy evidentes «las huellas de los bombardeos y el olor del hormigón recién puesto». En su viaje en dirección al norte con destino a Roma, el grupo de la profesora pudo ver «los típicos campos italianos con sus bosques de antiguos olivos, las viñas bien cuidadas y las casas de campo multicolores». Bennett se entusiasmó al «pasar por Minturnas y sus famosas excavaciones». Pero no todo el viaje fue tan bonito:

> A lo largo de todo el camino nuestros ojos vieron pruebas de aldeas que habían sido bombardeadas. Entre las localidades más memorables cabría citar Terracina y Formia. En un pueblo había un audaz letrero, en el que podía leerse *Banca*, desplegado sobre dos cajas de embalar con una tabla superpuesta, en la que unos hombres se esforzaban en llevar a cabo la actividad financiera de la jornada.
>
> A medida que íbamos acercándonos a Roma y la penumbra iba haciéndose mayor, se veían cada vez menos señales de los daños causados por la guerra. A veces viajábamos por la Vía Apia antigua y luego de nuevo seguíamos en paralelo por la Vía Apia nueva, construida para facilitar el movimiento de las tropas. Durante todo el trayecto la carretera estaba en buenas condiciones, excepto por algunos tramos de puentes provisionales que recordaban los

artículos periodísticos sobre la resistencia puesta por los alemanes río tras río en su retirada hacia el norte.[17]

Aunque en Bennett se oyen a veces ecos de escritores de siglos anteriores, sus caminos hacia Roma habían adquirido una nueva tonalidad histórica.

No obstante, la reconstrucción siguió adelante y el turismo fue aumentando, con la ayuda entre otros factores de un gran éxito cinematográfico de 1955, *Vacaciones en Roma*. La película, protagonizada por Audrey Hepburn y Gregory Peck, ganó tres óscars y fue una más de las muchas que se rodaron en los estudios romanos de Cinecittà durante los años cincuenta y sesenta. Junto con *Three Coins in the Fountain* (titulada en España *Creemos en el amor*), estrenada un año después, presentaba Roma como un destino contemporáneo romántico, pero también divertido.[18] El desarrollo de los viajes en avión hizo que las vacaciones intercontinentales resultaran cada vez más factibles. En 1955, la mitad de los viajeros estadounidenses a Italia se desplazaba en avión, y en 1960 esa cifra había subido a las tres cuartas partes. A partir de 1958, los aviones a reacción acortaron el tiempo del viaje e hicieron posibles los vuelos directos entre Nueva York y Europa (anteriormente los aviones hacían escala en Terranova, en Shannon o en los dos sitios, tomando solo la ruta más corta por el Atlántico). Por entonces era probable que hicieran ese viaje tanto mujeres como hombres, y la guía de la editorial Frommer's *Europe on $5 a Day* (*Europa por 5 dólares al día*), publicada en 1957, proporcionaba valiosos consejos para que las personas con presupuesto limitado aprovecharan las nuevas tarifas de clase turista.[19] Los viajes de este estilo fueron fomentados activamente por el Departamento de Estado de Estados Unidos, deseoso de construir unas relaciones transatlánticas amistosas, llegando a proporcionar a las personas que solicitaban un pasaporte americano consejos sobre cómo ayudar

a su país durante su estancia en el extranjero.[20] El miedo al comunismo seguía estando vivo.

Aparte de los viajes a Roma, Italia ofrecía una gran variedad de ofertas para las vacaciones: el arte, la historia y la cultura podían encontrarse en las ciudades, pero además había localidades turísticas en la costa y en la montaña (con estaciones de esquí en el norte), así como balnearios de fuentes termales y spas.[21] Todo esto, naturalmente, tenía antecedentes históricos. Los antiguos romanos habían disfrutado de sus baños de aguas calientes, pero también lo había hecho el papa Pío II. A los románticos les habían encantado los panoramas de las montañas. Toda la corte de Rávena se había trasladado a la costa. Para los amantes de los deportes se esperaba que los Juegos Olímpicos de 1960 volvieran a situar a Italia en el escenario mundial. Aunque resultara incómodo tener que utilizar un complejo deportivo como el Foro Itálico, diseñado para glorificar el régimen fascista, una vez que el lugar quedó integrado en el paisaje histórico en sentido lato de Roma, el impacto de su iconografía fue en cierto modo diluido, aunque el obelisco en el que aparecían en letras gigantescas las palabras «Mussolini Dux» permaneció en pie, lo mismo que en la actualidad. La ruta seguida por el maratón incorporó algunas de las calles del periodo fascista situadas alrededor del Foro (resulta imposible sortearlas si se desea mantener las vistas), junto con la más célebre de las calzadas romanas, la Vía Apia.[22]

Dicho esto, el turismo barato de «sol y playa» de los años sesenta presentó a Italia nuevos retos. Destinados a viajeros de clase media baja y de clase trabajadora que —tras los servicios prestados durante la guerra— estaban más familiarizados con el avión, esos tours organizados con todo incluido con origen en el norte y destino en el sur de Europa facilitaban los viajes a lugares menos conocidos. Sus clientes, sin embargo, se consideraba (errónea o acertadamente) que estaban más interesados en la playa que en las experiencias culturales.[23] Aquello resultó duro para Italia, conocida sobre todo por su historia y su arte. Aunque en el país había centros vacacionales en la costa, el precio de las vacaciones en ellos era el doble que el de los de España, y casi un veinticinco

por ciento superior a los de unas vacaciones en Austria, Yugoslavia y Grecia. Mientras que en los años veinte los turistas habían venido a pasar quince días, en 1965 la estancia media era de solo seis. No existía una competencia eficaz entre las compañías aéreas, de modo que a finales de los años ochenta y comienzos de los noventa el ochenta por ciento de los viajeros internacionales llegaba al país en coche.[24] Desde luego durante mi infancia Italia no estaba al alcance de las posibilidades de mi familia como opción para pasar las vacaciones. Todo ello cambiaría a finales de los años noventa con la aparición de los vuelos baratos, aunque problemáticos desde el punto de vista medioambiental.

La mayoría de mis experiencias de viaje a Roma ha implicado el uso de esos vuelos, que tienen sus inconvenientes, y no solo en forma de emisiones de dióxido de carbono. En el mejor de los casos solo consigo ver los Alpes durante quince minutos, si no hay nubes, y nunca diviso el nivel del suelo: la primera vez que tomo el tren me doy cuenta de que los valles son mucho más anchos de lo que parecen desde el aire. Me figuro que esa es la observación opuesta a la de los turistas del pasado, que lo más probable es que comentaran la altura de las montañas. Yo no he intentado utilizar una ruta terrestre hasta que no he podido cargar parte de los costes del viaje como gastos de empresa, y de ese modo fue como se me ocurrió por primera vez trasladarme en coche desde Inglaterra hasta Italia, y viceversa, en 2011, cuando pensé en la posibilidad de escribir un libro sobre el viaje.

Una de las pocas localidades balnearias italianas que gozaron de éxito internacional fue Rímini, al final de la Vía Flaminia. Desarrolló unas instalaciones balnearias adecuadas para los bañistas en la década de 1840 y floreció sobre todo durante los años veinte y treinta del pasado siglo, cuando abandonó su imagen de destino lujoso para perseguir a una clientela más bien de clase media con paquetes de todo incluido.[25] Sin embargo, la popularidad del lugar entre los partidarios del fascismo se convirtió en una desventaja al acabar la guerra y el Kursaal (centro de recreo) y sus baños originales —pertenecientes por entonces al ayuntamiento— acabaron por ser demolidos.[26] Su aeropuerto, inaugurado en

1938, se convirtió en el principal destino italiano de vuelos chárter desde finales de los años cincuenta, pero, debido a la competencia de otros lugares del Mediterráneo, Rímini acabó por depender solo del turismo nacional y más tarde —después de un año catastrófico, en el que la presencia de algas impidió los baños en el mar— dio paso a los centros de congresos y a los parques temáticos.[27]

En la actualidad, la ciudad combina un centro histórico encantador con unas instalaciones balnearias modernizadas y un atractivo paseo marítimo. Como descubro cuando el GPS intenta sacarme de Rímini por la autopista en vez de conducirme a la Vía Flaminia, también se han producido mejoras sustanciales en las carreteras. El contexto de esas rutas de posguerra fue el interés generalizado de toda Europa por la construcción de carreteras como medio para construir la paz. Los impulsores de las autopistas esperaban que unas mejores comunicaciones y una mayor facilidad de movimientos para las personas mejorarían las relaciones a lo largo y ancho del continente. En 1948 se reunió en Ginebra un grupo de trabajo internacional sobre el tráfico por carretera.[28] Italia había salido de la guerra con una red ferroviaria muy dañada, lo que contribuyó a que se produjera un aumento significativo del tráfico rodado. El proyecto de una red nacional de autopistas obtuvo la aprobación del Parlamento en 1955, y en 1981 había ya 5.900 kilómetros de *autostrade*, frente a los apenas quinientos kilómetros que había en 1939. Junto con esta expansión de las infraestructuras se produjo un enorme incremento del uso de los vehículos privados, proceso llamado en Italia *motorizzazione di massa*, o «motorización de masas», facilitado por el desarrollo de coches baratos, como el Fiat 500 (lanzado en 1957) y que acabaría con la crisis del petróleo de 1973 y el consiguiente repunte de los precios de la gasolina. De hecho, fue tan seria la crisis que llegó a prohibirse temporalmente conducir en domingo.[29]

La expansión de las autopistas tuvo también que ver con una campaña más general de modernización social. En Oria, cerca de Bríndisi, un médico de la localidad que había salido de su pueblo para estudiar en Padua, en el norte del país, y había regresado a él después, contó al periodista Charles Lister en 1960: «Aquí abajo no

siempre parece que estemos en Europa […]. Aun así, espero que todo sea mejor cuando llegue la autopista».[30] Incluso a finales del siglo xx, pervivía la idea de la carretera como medio de civilización. Sin embargo, lo que se consideraba civilización no siempre era congruente. El conde Marzotto, propietario del Jolly Hotel de Benevento, parece que tentaba a los turistas con la presencia de «dos señoritas […] que residen permanentemente» en el establecimiento, detalle que nos recuerda los antiguos servicios instalados en las rutas de los peregrinos con el fin de ofrecerles encuentros sexuales. El conde contó a Lister que esperaba aumentar su negocio con la expansión de la red de autopistas.[31] Tal vez no fuera eso lo que tuvieran en mente los autores del libro ilustrado publicado en 1958 *Roads to Rome* (*Los caminos hacia Roma*, traducción al inglés de una edición austriaca de ese mismo año, *Wege nach Rom*) cuando hablaban con entusiasmo de los vínculos existentes entre los caminos antiguos y los modernos:

> Solo ha sido en nuestra época de viajes en automóvil cuando los caminos que van a Roma han empezado a recuperar parte de la importancia que habían perdido hacia mediados del siglo pasado debido a la construcción del ferrocarril. Los caminos transitados ahora en coche, autocar y moto siguen siendo los viejos caminos romanos; los yacimientos arqueológicos antiguos y los centros de peregrinación están junto a ellos y ahora vuelven a ser visitados.[32]

Sin embargo, no todos los visitantes eran grandes admiradores de las novedades. Audrey Hepburn y Gregory Peck tal vez parecieran muy glamurosos paseando en Vespa, pero para H. V. Morton el tráfico motorizado era una molestia. Solo si se levantaba uno temprano podía evitarse:

> A esa hora de la mañana me hacía una idea de lo que les habría parecido Roma a los visitantes de hace un siglo […] los viejos palacios con sus ventanas bajas enrejadas, sus muros de color tierra de Siena tostada, de color amarillo y rojo romano, las arquerías que conducían a patios en los que fuentes adosadas a la pared derramaban gotas en tazas cubiertas de musgo, aunque triunfalmente renacentistas, se erguían en calles oscuras y estrechas que recordaban un viejo mundo medieval. Ese momento de silencio y dignidad que conocieron nuestros

> antepasados ya no existe. Enseguida los primeros automóviles y las primeras motos llegan con sus pitidos y sus explosiones por la calzada.[33]

En cuanto a la comitiva papal de coches, sus «tres turismos negros» iban acompañados de un «estruendo espantoso de motos y de veinte jóvenes uniformados de azul».[34] Incluso la institución con más derecho a reclamar una continuidad con el mundo antiguo había abrazado la modernidad.

Y luego estaban los autobuses. Los autocares de turistas, comentaba Morton, sin duda «están en deuda con la guerra mecanizada y la experiencia acumulada transportando soldados de infantería por carretera».[35] El autor describe un autobús, «habitualmente medio vacío», que llevaba pasajeros desde el Coliseo hasta la Vía Apia «bajo un puente del ferrocarril y [cruzando] el miserable chorreo de un arroyo. Cuesta trabajo creer que se trata del romántico Almone».[36] Charles Lister también hacía algunos comentarios cáusticos sobre los autobuses, en este caso fijándose en uno de Ariccia, la parada en el camino que hiciera célebre Horacio:

> Los autobuses italianos pueden oírse mucho antes de que los vea uno aparecer. Este viene resoplando lleno de cansancio junto al muro del pretil, y si sus ruedas fueran piernas iría de rodillas, pues está viejo y enfermo, tiene la piel dolorida y sus vísceras llenas de gases producen espasmódicos silbidos asmáticos; el techo va cubierto con todos los impedimentos del sur que puedan hacerse pasar por equipaje —cajones de fabricación casera, maletas a punto de reventar y cajas de cartón informes de las que salen madejas de cordel como *spaghetti* y metros de cuerda raída—, y a su alrededor se han reunido sus futuros pasajeros, todos balbuceando nerviosamente sus secretos más íntimos, como si este fuera el último viaje de todos los tiempos.[37]

Pero Morton encontró alguna que otra vez el pasado tranquilo que andaba buscando. Al pasar junto a las villas de la Vía Apia, comentaría: «Piensas que este camino no puede haberse visto alterado desde que nuestros antepasados del siglo XIX salían de excursión por aquí en sus carrozas».[38] Este punto, en el que el camino «se estrecha entre tapias y emparrados de viejos jardines»,

era uno de los rincones de Roma que «le recuerdan a uno la tranquilidad del ambiente romano descrita por los autores del siglo pasado».[39] El libro de Morton es un testimonio de la fascinación continua por los caminos de Roma, incluso durante la posguerra, incluso en los años finales de los agonizantes imperios europeos. La colina del Capitolio, observaba, «se asoma al corazón del mundo romano, ese centro de la civilización al que conducen todos los caminos y desde el que comenzaron».[40]

Ese sentimiento de estima por las calzadas antiguas caracterizó las incesantes batallas emprendidas para proteger la Vía Apia del desarrollo «abusivo» de los terratenientes que despreciaban las normas que solo permitían construir fuera de la calzada propiamente dicha. Desde las intervenciones de Canova a comienzos del siglo XIX, se habían planteado varios proyectos de conservación del legado de la zona. En 1824, Giuseppe Valadier, el arquitecto del Hôtel de Russie, había recibido permiso para reunir diversos fragmentos arqueológicos e inscripciones en el muro situado junto al mausoleo de Cecilia Metela. A mediados de siglo, Luigi Canina asumió esa misma tarea, con la intención de proteger los restos antiguos en un gran museo al aire libre, y en 1869 el secretario general del Ministerio de Comercio, Industria, Agricultura, Obras Públicas y Bellas Artes alabó la reapertura de la Vía Apia como el más grande de los diversos proyectos pontificios de conservación del legado histórico de Roma.[41] Le sucedieron múltiples iniciativas que pretendían crear un parque arqueológico y en 1953 el tramo de la Via Appia Antica situado entre Porta San Sebastiano en Roma y Fratocchie/Bovile (donde en la actualidad puede verse la calzada secundaria bajo el pavimento de un McDonald's) fue declarado lugar «de especial interés público».[42] Aun así, a pesar de las restricciones, los proyectos ilegales de construcción han continuado hasta bien entrado el siglo XXI.[43] La mejor perspectiva para asegurar el futuro de la calzada es su inclusión en la lista de lugares declarados Patrimonio Mundial por la Unesco, una candidatura que cuenta actualmente con el patrocinio oficial del Gobierno italiano.[44]

Los viajeros siguieron viniendo. Charles Lister recorrió la Vía Apia en 1960, aunque no publicó su relato hasta 1991.[45] Dora Jane Hamblin, antigua directora de la agencia de Roma de la revista *Life*, y Mary Jane Grunsfeld escribieron conjuntamente su propia versión en 1974. Esbozaron en ella sus peculiares relatos de los diversos estratos existentes en Roma. Por aquel entonces quizá hubieran visto ya muchas de las populares películas de romanos, entre ellas *Espartaco*, de 1960, inspirada tal vez por los numerosos corresponsales que habían repetido la historia del gladiador rebelde en los informes enviados acerca de la Segunda Guerra Mundial. Algunos aspectos de la historia de Italia, sin embargo, no resultaban tan cómodos de recordar. Lister comentaba que «a los italianos no les gustan mucho los libros sobre la guerra ni las memorias de la campaña» y que se sentían «avergonzados» de personajes como Curzio Malaparte.[46] Hamblin y Grunsfeld contaron una historia más convencional, desde Carlomagno hasta Hawthorne y Melville, y por supuesto Garibaldi. Y lo mismo hicieron, naturalmente, muchos viajeros que no escribieron nada sobre sus viajes.

Una versión muy distinta de los caminos aparece en la película de Federico Fellini *Roma*, de 1972, que, a través de una serie de escenas vagamente relacionadas entre sí cuenta la historia de dos viajes a la Ciudad Eterna, uno en los años setenta y otro en los años treinta. Fellini era de Rímini y *Roma* empieza con una escena en la Vía Flaminia en la que un grupo de mujeres pasa en bicicleta ante un miliario que dice ROMA, 340 KILÓMETROS.[47] Esta, nos cuenta el narrador, fue «la primera imagen de Roma, una piedra consumida por el tiempo». No se trata del antiguo miliario habitual; hace solo referencia a uno, y las siguientes escenas están igualmente relacionadas con el pasado. Unos escolares que han salido de excursión a visitar el río Rubicón gritan: «¡A Roma!»; un Fellini adolescente contempla en clase unas diapositivas en las que se muestran los principales monumentos de la ciudad —la Loba Capitolina, Santa Maria Maggiore, la tumba de Cecilia Metela en la Vía Apia— hasta que un compañero gamberro hace que la exposición de las diapositivas se convierta en un caos: uno de los chicos ha metido en el carro una filmina con la figura de una mujer

casi desnuda. Esta visión de la antigua Roma contrasta con las secuencias de los años setenta, donde vemos la zona de un peaje de una autopista moderna, señales de tráfico que indican la Vía Salaria y un atasco de coches en las inmediaciones del Coliseo. Está construyéndose un túnel del metro por debajo de la Appia Antica, no lejos de Porta San Sebastiano; los trabajadores han tenido que evitar una necrópolis y se meten en una casa romana llena de esculturas y frescos, pero la entrada de aire provoca la destrucción de las pinturas antiguas. De nuevo en los años treinta, el joven Fellini visita un burdel. Mientras espera en la recepción, detrás de él cuelga un cuadro enorme en el que aparecen representados pinos y acueductos, el paisaje característico de la Vía Apia.

Siete años después, los espectadores se enterarían por una película de Monthy Python, *La vida de Brian*, de que las calzadas eran algo que se daba por descontado. Aunque no en Italia, donde la película estuvo prohibida hasta 1991.[48]

Mi último viaje a Roma también me lleva por la Vía Apia, en este caso en dirección norte, de Bari a Benevento. Muchísimos turistas han tomado la calzada en dirección al sur. Desde mediados del siglo XVIII, los restos de Pompeya han sido una atracción de primer orden, pero ya antes lo eran las ciudades del sur, a pesar de la necesidad de sortear los caminos pedregosos. En 1753, Luigi Vanvitelli, el principal arquitecto italiano de su época, se lamentaba del estado en el que se hallaban, «increíblemente malo y corre uno el riesgo de volcar, tan desiguales son las piedras […]. ¡Pobre Vía Apia!».[49] Aunque en la actualidad el tren sigue una ruta más al norte tanto de la Vía Trajana como de la primitiva Vía Apia, el viaje le permite a una hacerse una idea de cómo es el terreno. El primer tramo hacia el norte, desde Bari hasta Foggia, es cómodo, llano y discurre cerca de la costa. A Benevento, sin embargo, solo puede llegarse a través de un terreno más accidentado, que hoy se atraviesa por diversos túneles. Aun así, el ferrocarril no llega al centro antiguo de la ciudad.

Cuando me apeo es ya tan tarde que, en vez de ir caminando, decido tomar un taxi hasta mi piso.

George Berkeley, obispo de Cloyne, vino hasta aquí en 1717 y vio el «pavimento de mármol de las calles» y «numerosos fragmentos de restos antiguos en las paredes de las casas».[50] El monumento principal de la ciudad, en cualquier caso, es el Arco de Trajano, que conmemora la construcción de la Vía Apia Trajana entre Benevento y Bríndisi. Vanvitelli y Jean-Claude Richard de Saint-Non, pintor y grabador que viajó hasta aquí en 1781, supieron apreciar el monumento. «Extraordinariamente hermoso», comentaba el primero, pese a que «la barbarie de nuestros tiempos ha construido una puerta de la ciudad dentro de este arco magnífico».[51] Era «uno de los monumentos mejor conservados que pueden verse en Italia», decía el segundo.[52] Casi dos siglos después, Charles Lister también vio el arco: «Recio y dominador, surcado por cientos de detallados relieves que muestran el paso triunfal por la historia del emperador, se dice de él que es el arco romano más bello de la cristiandad».[53] Su diseño decorativo rememora, en efecto, la pacificación de Germania y de las regiones del Danubio, así como la reorganización del ejército llevada a cabo por Trajano y el sometimiento de Dacia.[54]

Junto al monumento hay una lápida que lleva una cita de un historiador de la propia ciudad, Giovanni de Nicastro, fechada en 1723:

> Débese admirar el Arco como por todos son admirados los grandes huesos de los Gigantes. Débese revivir con estupefacción y casi adorar con el silencio. Débese considerar que tal vez esta mole no recibió nunca tanta veneración como en la actualidad. Más aún, siempre será más venerable y venerada durante los siglos por venir.

Si contemplamos actualmente su emplazamiento, comprobaremos que la predicción se ha cumplido. La zona que circunda el arco ha sido despejada y se halla enmarcada por los rasgos ubicuos de la arquitectura moderna. Recio y dominador tal vez, pero semejante opinión no es antigua. Se trata una vez más de un panorama urbano

fascista, el arco diminuto en el punto de fuga de la calle, un recordatorio de lo estrechamente unidos que han estado los caminos al militarismo antiguo y moderno.

Tomo el tren de alta velocidad para hacer la última etapa de mi viaje. Solo dos horas y una única parada. El tren atraviesa diversos túneles; tiene una que imaginarse la Vía Apia deslizándose rauda entre galerías y atravesando colinas. En Caserta se detiene casi a la puerta de la Reggia, la residencia campestre de los reyes de Nápoles fuera de la capital, otrora cuartel general de los Aliados. Desde allí, el tren discurre hacia el norte más cerca de la Vía Casilina que de la Apia, remontando el valle del Liri, dejando a mi izquierda montañas encantadas llenas de cementerios de guerra. Me apeo del tren en la estación Termini. He estado aquí tantas veces que no me importa que no haya buenas vistas. Me olvido de los autobuses y tomo un taxi. Estoy en Roma.

EPÍLOGO

POR LOS CAMINOS EN LA ACTUALIDAD

El pintor Yoshio Markino visitó Roma a comienzos del siglo XX. Al principio se sintió agobiado y se preguntó por qué. Y entonces se le ocurrió lo siguiente: «Para los europeos, Roma es la manifestación de sus antepasados. Para nosotros, los japoneses, Roma es solo una ciudad extranjera».[1] A un extranjero quizá le cueste trabajo detectar la mentalidad que hace de los romanos los antepasados de otros europeos, y no sus conquistadores, o no también sus conquistadores. Desde luego, en mi país natal la red viaria de los romanos ha quedado absorbida en el paisaje. Su musgo y sus mitos se hallan inscritos en el verdor de sus prados, salpicados del color marrón de sus hojas otoñales. La Fosse Way recorre más de trescientos cincuenta kilómetros entre Lincoln y Seaton, en Devon, y largos tramos de ella son todavía visibles. Desde Kent, la Watling Street cruza el Támesis a la altura de Londres, y sube a través de las Midlands hasta alcanzar la ciudad romana situada cerca de Wroxeter. Tenemos también la Ermine Street y la Dere Street; y a lo largo del Muro de Adriano discurre la Stanegate. Caminos que casi nadie recuerda surgen del suelo como lindes entre los campos al lado de las cercas. Hasta la llegada de las autopistas, esta red de calzadas fue la base de buena parte del sistema viario de Gran Bretaña.[2]

Aun así, si se fijan ustedes en los números, la construcción, las meras distancias y la técnica —una vez más, ¿cuántos kilómetros?—, se les pasará por alto el poder cultural de esas piedras aparentemente normales. Es muy raro que puedan tomar en sus manos un objeto tan antiguo sin que salten las alarmas del museo, pero por toda Europa y aun fuera de ella podrán caminar por las calzadas romanas. Hay algo indudablemente mágico en compartir

esos lugares con gentes del pasado. De vez en cuando, cualquier mapa que superponga los caminos antiguos a los modernos se hace viral. Mientras escribía este libro, el algoritmo de mi móvil descubrió mi interés por el tema y se encargó de enviarme un relato tras otro acerca de las calzadas romanas. Desde Stirling hasta Cádiz o Estambul, viajar por estos caminos, desplazarse por tierra, produce una sensación de contacto que no da volar. Pero eso no es todo. La verdadera red viaria romana no era solo europea: el Mediterráneo constituía el corazón del Imperio. Quizá crean ustedes que las piedras no mienten, pero el canon de las calzadas ha cambiado con el tiempo y ha pasado de ser el circuito original del *Mare Internum* a convertirse cada vez más en un circuito occidental, o mejor dicho nordoccidental, a medida que el noroeste de Europa fue haciéndose cada vez más rico. La historia de los caminos se ha convertido en una historia europea. Se trata de un relato de uniformidad, de un imperio de ciudades, cada una de las cuales recuerda su anfiteatro, su foro, sus termas, su teatro, su calzada y su arco, unidas por la conquista, la coacción y la cooptación para acceder a un importante legado.

Mientras que los proyectos de construcción de caminos fueron indudablemente elogiados tanto por los propios romanos en sus inscripciones como por los observadores externos, cuesta trabajo decir cómo interpretaban la nueva red viaria en sus primeros siglos de existencia los que no pertenecían a la élite. Puede que la gente corriente acogiera bien la posibilidad de efectuar un viaje del punto A al punto B con más facilidad; quizá se disgustara por la expropiación de sus tierras para construir caminos y por los trabajos forzados que se veía obligada a llevar a cabo, tal como los describe Tácito de forma evocadora. Quizá hubiera algo de una cosa y de otra. No lo sabemos, pero fijémonos en cualquier plan moderno de construcción de carreteras y veremos muchas objeciones. Una vez que se construye el nuevo desvío, algunos seguirán diciendo que es una vergüenza que haya que talar tantos árboles. Las carreteras tienen un coste. Y eso que hablamos de carreteras con un elemento democrático en su proceso de planificación. Aunque solo tenemos atisbos de quejas en la Antigüedad, son suficientes para concluir que

existieron. Transcurrió casi un milenio entre la «caída» —o, mejor dicho, la lenta decadencia— del Imperio romano de Occidente y el resurgir del interés por las calzadas antiguas. Ese renacimiento coincidió con la aparición de los primeros imperios europeos que no solo reconquistaron muchas partes del mundo romano, sino que también salieron en busca de nuevos territorios. La historia imperial resultó de nuevo útil. El discurso de las calzadas como algo que «los romanos hicieron para nosotros» ha sido incorporado hasta tal punto a la cultura europea que solemos olvidar ese vacío histórico. La fascinación moderna por los caminos construidos por los romanos comenzó en un punto en el que las calzadas estaban más allá de toda memoria, hasta sumirse tanto en un pasado mitificado que quedaron pocos relatos que pudieran contradecir una narrativa marcada por su valoración. Si lo de «llamar paz a sembrar la desolación» que decía Tácito es hoy en día una frase perfectamente conocida, la alusión al trabajo forzoso en la construcción de caminos que la acompañó no lo es. El pasado de Roma ha constituido una historia susceptible de ser utilizada por papas y príncipes, por emperadores modernos, por activistas y políticos. La propia Roma ha sido reconstruida, y lo ha sido también en otros lugares, con sus arcos, sus cúpulas, sus carreteras y los ferrocarriles que las sucedieron. Roma da una lección sobre la historia de los imperios, no solo directamente, sino también a través de los numerosos imperios posteriores que se inspiraron en ella.[3] Pero, en la interpretación de los caminos, esa historia es rara vez objeto de un excesivo cuestionamiento crítico. Seguimos pensando con Lassels que los caminos eran «una de las pruebas más grandiosas de la grandeza y la riqueza de los romanos».

Debemos recordar, sin embargo, los momentos de subversión. En el siglo XVII, el relato del viaje de Tadgh Ó Cianáin decía claramente que los romanos —y por ende los que pretendían emularlos— eran los perseguidores. En 1968, la poeta afroamericana Nikki Giovanni reaccionó al reciente asesinato de Martin Luther King y de Malcolm X dando la vuelta al viejo relato civilizador de la historia de Roma:

Asesinaron a los cartagineses
en la gran Vía Apia
y asesinaron a los moros
«para civilizar a una nación».[4]

Mientras escribo, la Vía Apia, *regina Viarum* («la Reina de las Calzadas») figura en la lista de los presuntos lugares declarados Patrimonio Mundial por la Unesco. La descripción que de ella se hace cita «sus excepcionales logros en materia de ingeniería», la «revolución en la construcción de caminos llevada a cabo por los romanos», el estatus legal «verdaderamente innovador» de las calzadas romanas y su importancia «en la historia de la restauración arquitectónica por los numerosos trabajos destinados a recuperarla y restaurarla».[5] Todo eso está muy bien, pero deberíamos preguntar *por qué* se llevaron a cabo tantos trabajos a partir del siglo XVI con el fin de recuperarla y restaurarla. Las historias de esta calzada y las decisiones tomadas para intervenir en ella no son neutrales. La citada lista refleja una ambigüedad respecto al Imperio que es muy característica de la Europa actual.

Pero la lista potencial también representa una oportunidad para reconsiderar la historia de las calzadas romanas y cómo son presentadas a los turistas. La Vía Apia no es la única ruta histórica a la que se ha concedido un estatus cultural. Desde que en 1987 empezara con el Camino de Santiago, la ruta de peregrinación a Santiago de Compostela —que a partir de 1993 es también Lugar Patrimonio Mundial—, el Consejo de Europa ha reconocido varias «Rutas Culturales» por toda Europa, añadiendo a esa lista en 2004 la Vía Francígena. Se ha creado una fundación para desarrollar la antigua Vía Egnacia como ruta de senderismo. Los caminos ofrecen una notable oportunidad de discutir sobre dos mil años de historia, por no hablar de la oportunidad de experimentar a paso lento unos paisajes increíbles. Sus ruinas y sus restauraciones están llenas de recuerdos de todo un continente.

¿Qué relatos podríamos contar sobre los caminos? Para empezar, me gustaría saber más sobre las personas que realizaron el trabajo que permitió su construcción. A falta de cualquier tipo de registros,

la única forma de atravesar ese abismo es recurrir al trabajo de la imaginación, y no a la investigación histórica, pero los ejercicios de ese tipo son importantes. ¿Se acuerdan ustedes de los rabinos? En otro tiempo, hablar mal de lo que hicieron los romanos por nosotros habría supuesto una condena a muerte. No es de extrañar que la gente mantuviera la boca cerrada. Eso no significa que no podamos discutirlo ahora. Deberíamos hablar del uso político de los caminos y carreteras, de por qué los emperadores, desde Carlomagno hasta Napoleón, pensaron en hacerlos resurgir, de por qué las nuevas carreteras y los nuevos paisajes urbanos en torno a los más antiguos fueron tan importantes durante el fascismo, y de por qué los caminos se convirtieron en fuente de inspiración para escritores y pintores. Las calzadas romanas encierran y condensan ideas acerca de la superioridad tecnológica, las proezas militares y el dominio de la naturaleza, pero, integradas como han estado durante siglos en el paisaje, permiten que la historia aparezca con tintes pintorescos. Dan una lección sobre el ejercicio del poder a lo largo de los siglos: si comprendemos cómo fueron utilizadas y cuál fue el mal uso que de ellas se hizo, estaremos mejor situados para entender cómo funcionan los grandes proyectos políticos actuales para aquellos que los financian y los encargan, para aquellos a los que pretenden beneficiar y para los que salen perdiendo con ellos. Tal vez comprenderíamos también mejor la importancia de su legado para la creación de las identidades occidentales y europeas y su papel en los relatos que nos contamos a nosotros mismos sobre quiénes somos.

Tras dieciocho meses en casa, en noviembre de 2021 he viajado por primera vez de nuevo a Roma. Cuando me dispongo a volver a Inglaterra, después de tres semanas, está amaneciendo. El sol inunda la fachada de la basílica de Letrán e ilumina los pisos más altos de los edificios. Para ir al aeropuerto de Ciampino desde el centro de Roma hay que dirigirse hasta la fuente de la piazza della Repubblica, coger la línea A del metro, pasar la parada Re di Roma, así llamada por los antiguos reyes de Roma, y pasar también ante

una tienda de pizzas al corte que lleva ese mismo nombre. Y luego se entra en la Via Appia Nuova, una carretera de dos carriles, no muy romántica que digamos, a ambos lados de la cual pueden verse concesionarios de automóviles, tiendas de muebles y supermercados.

Las delicadas líneas de los acueductos de ladrillo y de pronto una tumba. Los omnipresentes pinos se yerguen hacia el cielo. La Appia Antica. Dos mil años a nuestros pies. Un avión desciende hacia el aeropuerto. La vía discurre en dirección al este. Nos dirigimos casi hacia la luz.

AGRADECIMIENTOS

Más que cualquiera de los libros que he escrito, este ha sido una obra hecha por muchas manos. Estoy sumamente agradecida a mi agente, Catherine Clarke, a mis editores, Will Hammond y Alice Skinner, a mi corrector, Duncan Heath, así como a Stephen Parker por el diseño de la portada. He contraído una gran deuda con el personal, los compañeros y los académicos de la British School de Roma, en especial, aunque no solo, con los de mi promoción de 2009/2010, sin cuya ayuda mis conocimientos de la ciudad y su historia no serían ni mucho menos los que son. Cuando visité la Ciudad Eterna en el otoño de 2021, Clare Hornsby me proporcionó una introducción increíblemente útil a las guías históricas de las colecciones de la British School.

Los primeros trabajos para la elaboración de este libro se llevaron a cabo durante el confinamiento por el coronavirus en 2020-2021. En esos meses tengo que agradecer la ayuda de Luke Daly-Groves por las investigaciones sobre Napoleón, Garibaldi y la Segunda Guerra Mundial; la de Lauren Wainwright para las investigaciones sobre el Imperio bizantino; debo dar las gracias a Luisa Izzi por el trabajo sobre la Roma de la Alta Edad Media; y a Charlotte Gauthier y a Edward Caddy por el estudio de los peregrinos y los cruzados. Los estudiantes en prácticas de investigación del programa RISE de la Manchester Metropolitan University me fueron de gran ayuda: quiero destacar la labor, entre otros, de Connor Jephcott, Larissa BrettinghamSmith, Lauren Gannon y Roisin Loughrey en 2020; y la de Samuel Jolly, Caitlin Ryan Denholm, Mattia Franchina y Henrieta Montvilaite en 2022. Gracias al programa de prácticas para estudiantes de la Manchester Met, Filorida Semere Tesfay se encargó de la búsqueda de localizaciones y de la organización de los viajes, y Lucy Hopkinson llevó a cabo la labor de búsqueda de imágenes.

Emma Glendhill me ayudó con las notas; April Pudsey, Luisa Izzi, Kathryn Hurlock, Jérémy Filet, Anna Mercer y Luke Daly-Groves tuvieron la amabilidad de leer y comentar los borradores.

El personal de la biblioteca de mi propia universidad, la Manchester Metropolitan University, y el de la biblioteca de la vecina Universidad de Mánchester, realizaron un gran esfuerzo por mantener en funcionamiento sus servicios con absoluta seguridad durante las largas restricciones en lo tocante a los contactos sociales. En cuanto pude volver a viajar, mi labor se vio posibilitada por los cientos de individuos que trabajan en lugares considerados patrimonio nacional, en museos, hoteles, líneas ferroviarias, agencias de viajes, empresas de autocares, restaurantes y cafeterías a lo largo y ancho de la red viaria romana. Mis viajes resultaron mucho más cómodos y fáciles gracias a la exhaustiva guía internacional de viajes por tren www.seat61.com. Agradezco que la decisión del Reino Unido de salir de la Unión Europea no implicara también que los británicos tuviéramos que dejar de disfrutar de las ventajas del Interrail, pero quiero expresar mi frustración por haberme obligado a malgastar horas de mi tiempo en burocracias y visados cuando hace unos pocos años podía yo ejercer mi derecho a trabajar en toda Europa.

Mientras terminaba el presente libro me llegó la noticia del fallecimiento de dos viejos amigos, Alan McArthur y Andrea Spreafico, por cuyo apoyo en diferentes etapas de mi carrera como escritora deseo expresar mi más emocionada gratitud. No habría podido tener nunca unos compañeros mejores durante mi viaje.

EL VIAJE

Verano de 2021
Bath – Cirencester – Wall (yacimiento arqueológico) – ciudad romana de Wroxeter – York – Corbridge – St Mary Whitekirk – Muro de Antonino

Noviembre de 2021
Desde Berna hasta Roma, por el Paso del Simplón – Narni

Abril de 2022: Vía Julia Augusta
Cádiz – Sevilla/Itálica – Córdoba – Valencia – Tarragona – Barcelona – Nimes – Turín

Septiembre de 2022: Vía Francígena, Vía Julia Augusta, Vía Emilia, Vía Flaminia, Vía Apia
París – Aviñón – Orange – Arlés – Mónaco – Niza – Génova – Pavía – Rímini – Rávena – Furlo – Viterbo – Roma – Pozzuoli – Terracina – Anzio – Cassino

Octubre de 2022:*Via Militaris (Diagonalis)*, Vía Egnacia, Vía Trajana/Apia Viena/Carnunto – Sofía – Plóvdiv – Estambul – Tesalónica – Dirraquio/Durrës – Bari – Monte Sant'Angelo – Benevento – Roma

Pasando por catorce países: Reino Unido, España, Francia, Suiza, Italia, Bélgica, Alemania, Austria, Hungría, Rumanía, Bulgaria, Turquía, Grecia, Albania.

LISTA DE ILUSTRACIONES

Nos hemos esforzado cuanto nos ha sido posible para contactar con todos los propietarios de los copyright. La editorial estará encantada de corregir en futuras reimpresiones cualquier error u omisión que se le indique.

1. *Arco de Augusto*, Rímini, Emilia-Romaña, Italia. © Gacro74 /Alamy.
2. *Miliario cilíndrico procedente de la zona de Éfeso*. Número de identificación 1426322156. © Z. Ayse Kiyas Aslanturk / Shutterstock.
3. *Depósito votivo de Vicarello*, probablemente siglo I e. v. Una de las cuatro vasijas de plata, cada una de las cuales lleva un itinerario distinto desde Cádiz hasta Roma. © Ryan Bauman / Flickr. Imagen usada bajo licencia CC-BY-2.0-DEED.
4. *Losa con unos pies en relieve y una dedicatoria a la diosa Celeste*. Mármol, siglo III e. v. Musei Capitolini, Palazzo Senatorio, Galleria Lapidaria. Número de inventario 2416. © Sovrintendenza Capitolina / Foto in Comune.
5. *Roma e Italia central según la Tabula Peutingeriana*, copia del siglo XIII de un original del siglo IV. © DEA Picture Library / Getty.
6. *Biblioteca de Ginebra, ms. fr. 85, Guillermo de Tiro, Historia de las Cruzadas*. f. 130v. ca. 1460-1465. © www.e-codices.ch.
7. *Camino de Emaús*, Jesús y dos discípulos, Duccio di Buoninsegna, ca. 1308-1311, Museo dell'Opera del Duomo, Siena. © Wikimedia Commons.
8. *Mapa de Alemania (xilografía)*, Erhard Etzlaub, Núremberg, ca. 1492. © British Library Board / Bridgeman.
9. *Patio de una posada con ruinas clásicas*, ca. 1621-1647, Viviano Codazzi y Domenico Gargiulo, Walters Art Museum. Cuadro adquirido

por Henry Walters junto con la Colección Massarenti, 1902. © Creative Commons Licence.

10. *Salida de la cueva de la Crypta Neapolitana (o Grotta di Posillipo) en la costa de Pozzuoli*, Louis Ducros, 1778. © Sepia Times / Universal Images Group / Getty.

11. *Napoleón Bonaparte cruzando el San Bernardo en 1800*, Paul Delaroche, 1848, Museo del Louvre, París. © Leemage / Corbis / Getty.

12. *Vista de Roma desde el Arco Oscuro*, 1831 (óleo y grafito sobre papel), André Giroux. © Fitzwilliam Museum, University of Cambridge / Bridgeman.

13. *La Fosse Way*, Gloucestershire, 2018. Vista aérea de la calzada romana mirando al nordeste en dirección a Northleach. © English Heritage / Heritage Images / Getty.

14. *Mussolini con un pico en las manos en la portada de* La Domenica del Corriere, 1935. © Stefano Bianchetti / Corbis / Getty.

15. *Postal pintada a mano de Aldous Huxley para Matthew Huxley*, 1924. Aldous and Laura Huxley papers. © UCLA Library Special Collections. Permiso obtenido por gentileza del legado Huxley.

16. *Vacaciones en Roma*, Audrey Hepburn y Gregory Peck delante del Coliseo, dirigidos por William Wyler, 1953. © Archivio di Augusto Di Giovanni / Bridgeman.

BIBLIOGRAFÍA

Las fuentes de archivo y de periódicos o revistas, así como las pocas fuentes impresas que no he podido comprobar directamente, son citadas íntegramente en las notas.

Fuentes primarias impresas

ADDISON, JOSEPH. 1718. *Remarks on Several Parts of Italy*. 2.ª ed. Londres.

ALBERTI, LEANDRO. 1550. *Descrittione di Tutta Italia*. Bolonia.

ALLEN, GRANT. 1899. *The European Tour*. Nueva York.

The Anglo-Saxon Chronicle according to the several original authorities. 1964. B. Thorpe (editor). Milwood.

ANÓNIMO. 1668. «Vita Ex MS. Beneuentano». En *Acta Sanctorum*. Volume 06: Mar. I, 240-264. Amberes.

—. 1839. *The Roads and Railroads, Vehicles, and Modes of Travelling, of Ancient and Modern Countries*. Londres.

—. 1882. *Le Voyage de La Saincte Cyté de Hierusalem*. M. Ch. Schefer (editor). París.

—. 1958. *Roads to Rome: From Pisa, Bologna and Ravenna to the Eternal City*. Londres y Nueva York.

BANDINELLI, RANUCCIO BIANCHI. 1995. *Hitler e Mussolini, 1938: il viaggio del Führer in Italia*. Roma.

BASSI, ROBERTO. 2014. *Skirmishes on Lake Ladoga. Venice to Rome: In Flight from the Racial Laws*. Traducción [al inglés] de Jeremy Scott. Nueva York.

BEALS, CARLETON. 1932. *Rome or Death: The Story of Fascism*. Londres.

BEARD, THOMAS y THOMAS TAYLOR. 1648. *The Theatre of Gods Judgements*. Londres.

BECKFORD, WILLIAM. 1783. *Dreams, Waking Thoughts and Incidents*. Londres.

—. 1834. *Biographical Memoirs of Extraordinary Painters*. Londres.

BEDA, EL VENERABLE. 1723. *The Ecclesiastical History of the English Nation*. Londres.

BENJAMÍN DE TUDELA. 1907. *The Itinerary of Benjamin of Tudela*. Marcus Nathan Adler (editor). Nueva York. *Cf*. trad. cast. *Libro de viajes de Benjamín de Tudela*. Versión castellana, introducción y notas de J. R. Magdalena Nom de Déu. Riopiedras Ediciones, Barcelona, 1982.

BENNETT, LYDIAN RUSSELL. 1948. «A Roman Summer». *The Classical Journal*, 43.6: 359-365.

BERKELEY, GEORGE. 1948. *The Works of George Berkeley Bishop of Cloyne*. A. A. Luce y T. E. Jessup (editores). 9 vols. Londres.

BIONDO, FLAVIO. 1927. *Scritti inediti e rari*. Roma.

BONAPARTE, NAPOLEON. 1856. *The Confidential Correspondence of Napoleon Bonaparte with His Brother Joseph*. 2 vols. Nueva York.

BOSWELL, JAMES. 1867. *The Life of Samuel Johnson, LL.D*. Londres.

BRACCIOLINI, POGGIO. 1993. *De Varietate Fortunae*. Outi Merisalo (editora). Helsinki.

BROCQUIÈRE, BERTRANDON DE LA. 1807. *The Travels of Bertrandon de La Brocquière*. Traducción [al inglés] de Thomas Johnes. Hafod.

BROSSES, CHARLES DE. 1885. *Lettres Familières Écrites d'Italie en 1739 et 1740*. París.

BRYCE, JAMES. 1914. *The Ancient Roman Empire and the British Empire in India*. Londres.

BUCKLEY, CHRISTOPHER. 1945. *Road To Rome*. Londres.

BUSBECQ, OGIER GHISELIN DE. 1968. *The Turkish Letters of Ogier Ghiselin de Busbecq, Imperial Ambassador at Constantinople, 1554-1562*. Oxford.

BYRON, LORD. 1828. *The Works of Lord Byron*. 4 vols. Londres.

CAMDEN, WILLIAM. 1695. *Camden's Britannia newly translated into English, with large additions and improvements*. Traducción [al inglés] de Edmund Gibson. Londres.

CANOVA, ANTONIO. 1825. *Napoleon and Canova: Eight Conversations Held at the Chateau of the Tuileries, in 1810*. Londres.

CARDUCCI, GIOSUÈ. 1897. «Per la morte di Giuseppe Garibaldi», en *Letture del Risorgimento italiano scelte e ordinate da Giosuè Carducci*. Vol. II, pp. 540-549. Bolonia.

CASIODORO, MAGNO AURELIO. 1886. *The Letters of Cassiodorus*. Thomas Hodgkin (editor). Londres. Online en https://www.gutenberg.org/ files/18590/18590-h/18590-h.htm.

CAVOUR, CAMILLO. 1962-2012. *Epistolario*. 21 vols. Florencia.

CHATEAUBRIAND, FRANÇOIS-RENÉ DE. 1828. *Travels in America and Italy*. 2 vols. Londres.

CHAUCER, GEOFFREY. 1870. *The Treatise on the Astrolabe of Geoffrey Chaucer*. Andrew Edmund Brae (editor). Londres.

CHETWODE EUSTACE, JOHN. 1819. *A Classical Tour Through Italy*. Londres. *Codex Theodosianus*. 1923. P. Krueger (editor). Berlín.

Corpus velazqueño: documentos y textos. 2000. Editado por la Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales.

CORYAT, THOMAS. 1905. *Coryats Crudities*. 2 vols. Glasgow.

COXE, HENRY (JOHN MILLARD). 1815. *Picture of Italy; Being a Guide to the Antiquities and Curiosities of That Classical and Interesting Country*. Londres.

CROSLAND, CAMILLA. 1871. *The Diamond Wedding, A Doric Story*, *and Other Poems*. Londres. *De gesta francorum et aliorum hierosolimitanorum*, *cf. The Deeds of the Franks and Other Jerusalem-Bound Pilgrims: The Earliest Chronicle of the First Crusades*. 2011. Nirmal Dass (editor). Lanham, MD.

DICKENS, CHARLES. 1846. *Pictures from Italy*. Londres. *Cf*. trad. cast. C. Dickens, *Estampas de Italia*. Traducción de A. Pérez. Alba Editorial, Barcelona, 2002.

DORR, DAVID F. 1999. *A Colored Man Round the World*. Malini Johar Schueller (editora). Ann Arbor, MI.

DOUGLASS, FREDERICK. 1892. *The Life and Times of Frederick Douglass*. Boston.

DOYLE, GREGORY. 1910. *Incidents of European Travel*. Syracuse, NY.

DULCKEN, H. W. 1866. *A Picture History of England Written for the Use of the Young*. Londres. Egeria. 1999. *Egeria's Travels*. John Wilkinson (editor). 3.ª ed. Warminster.

ELIOT, GEORGE. 1889. *Middlemarch*. Chicago. *Cf*. trad. cast. George Eliot, *Middlemarch, un estudio de la vida en provincias*. Traducción de J. L. López Muñoz. Alba Editorial, Barcelona, 2003.

—. 1998. *The Journals of George Eliot*. Margaret Harris y Judith Johnston (editoras).

ELLIOT, FRANCES. 1872. *Diary of an Idle Woman in Italy*. Leipzig.

Epitaphium Ansae reginae. 1878. Ludwig Bethmann y Georg Waitz (editores), MGH, *Scriptores rerum Langobardicarum et Italicarum saec. VI-IX*. Hannover, pp. 191-192.

ESTEBAN DE RIPON [EDDIUS STEPHANUS]. 1927. *The Life of Bishop Wilfrid*. Bertram Colgrave (editor). Cambridge.

ESTIENNE, CHARLES. 1552. *La guide des chemins de France*. París.

EUSEBIO PÁNFILO. 1845. *The Life of the Blessed Emperor Constantine*. Londres. *Cf*. trad. cast. Eusebio de Cesarea, *Vida de Constantino*. Introducción, traducción y notas de Martín Gurruchaga. BCG, Madrid, 1994.

FABRI, FELIX. 1896. *The Book of the Wanderings of Brother Felix Fabri*. Traducción [al inglés] de Aubrey Stewart. 2 vols. Londres.

FEDERICO I, titular del Sacro Imperio Romano Germánico. 2016. *The Crusade of Frederick Barbarossa: The History of the Expedition of the Emperor Frederick and Related Texts*. G. A. Loud (editor). Londres.

FENIMORE COOPER, JAMES. 1838. *Gleanings in Europe*. 2 vols. Filadelfia.

FISHER JR, ERNEST F. 1993. *Cassino to the Alps*. Washington, DC.

FLETCHER, C. R. L. y RUDYARD KIPLING. 1911. *A History of England*. Nueva York.

FOCÁS, JUAN. 1889. *The Pilgrimage of Joannes Phocas in the Holy Land*. Traducción [al inglés] de Aubrey Stewart. Londres.

FORSTER, E. M. 2000. *A Room With A View*. Malcolm Bradbury (editor). Londres. *Cf*. trad. cast. E. M. Forster, *Una habitación con vistas*. Traducción de J. L. López Muñoz. Alianza Editorial, Madrid, 2005.

FREUD, SIGMUND. 1953-1974. *The Standard Edition of the Complete Psychological Works of Sigmund Freud*. James Strachey y Anna Freud (editores). 24 vols. Londres. *Cf*. trad. cast. S. Freud, *La*

interpretación de los sueños. Traducción de N. Caparrós Sánchez y R. Aburto Bacelga. Biblioteca Nueva, Madrid, 2000.

FROST, RUTH STERLING. 1934. «The Reclamation of the Pontine Marshes», *Geographical Review*, 24.4, 584-595.

FULLER OSSOLI, MARGARET. 1852. *Memoirs*. 3 vols. Londres.

FULQUERIO DE CHARTRES. 2017. *Fulcher of Chartres: Chronicle of the First Crusade*. Traducción [al inglés] de Martha Evelyn McGinty. Filadelfia.

GALENO. *Claudii Galeni Opera Omnia*. Volume 10. 2011. Karl Gottlob Kühn (editor). Cambridge.

GAMUCCI, BERNARDO. 1565. *Libri Quattro Dell'antichità di Roma*. Venecia.

GILLES, PIERRE. 1729. *The Antiquities of Constantinople: With a Description of Its Situation, the Conveniencies of Its Port*... Londres.

GIOVANNI, NIKKI. 1968. *The Great Pax Whitie*. Online en https://www.poetryfoundation.org/poems/48221/the-great-pax-whitie.

GODOFREDO DE VILLEHARDOUIN. 1908. *Memoirs or Chronicle of the Fourth Crusade and the Conquest of Constantinople*. Traducción [al inglés] de Frank T. Marzials. Londres.

GOETHE, JOHANN WOLFGANG VON. 1885. *Goethe's Travels in Italy*. Traducción [al inglés] de Alexander James William Morrison y Charles Nisbet. Londres. Existen varias traducciones a nuestra lengua; para una reciente, *cf*. J. W. Goethe, *Viaje a Italia*. Traducción de M. Scholz. B de Bolsillo, Barcelona, 2009.

—. 1977. *Roman Elegies*. Traducción [al inglés] de David Luke. Londres. *Cf*. trad. cast. J. W. Goethe, *Elegías romanas (Erótica alemana)*. Edición bilingüe. Traducción de S. Mas Torres. Machado Grupo de Distribución, Madrid, 2005.

GÓGOL, NIKOLÁI. 2020. *The Nose and Other Stories*. Traducción [al inglés] de Susanne Fusso. Nueva York. *Cf*. trad. cast. N. Gógol, *La nariz y otros cuentos*. Traducción de I. Vicente. Anaya Educación, Madrid, 2003.

GRAHAM, MARIA. 1820. *Three Months Passed in the Mountains East of Rome, During the Year 1819*. Londres.

GRAVES, ROBERT. 1934. *Claudius the God and His Wife Messalina*. Harmondsworth. *Cf*. trad. cast.: R. Graves, *Claudio el dios y su*

esposa Mesalina. Traducción de F. Mazía. Alianza Editorial, Madrid, 1978.

GRAY, THOMAS. 1935. *Correspondence of Thomas Gray*. Leonard Whibley y Paget Jackson Toynbee (editores). 3 vols. Oxford.

GRENIER, ALBERT. 1938. *Le Strade romane nella Gallia... II edizione*. [Quaderni dell'Impero. Le grandi strade del mondo romano. N.º 1.] Roma. 2020.

GUILLERMO DE MALMESBURY. 1998. *Gesta regum Anglorum*. Edición y traducción [al inglés] de R. A. B. Mynors; completada por R. M. Thomson y M. Winterbottom. Vol. I. Oxford.

GUILLERMO DE TIRO. 1943. *A History of Deeds Done beyond the Sea*. Nueva York.

HALI. 1997. *Hali's Musaddas: The Flow and Ebb of Islam*. Traducción [al inglés] de Christopher Shackle y Javed Majeed. Delhi.

HAWTHORNE, NATHANIEL. 1901. *The Marble Faun*. 2 vols. Boston. *Cf*. trad. cast. N. Hawthorne, *El fauno de mármol*. Traducción de M. C. Martín Sanz. Backlist, Barcelona, 2010.

—. 1980. *The French and Italian Notebooks*. Thomas Woodson (editor). Ohio.

HAYES, ALFRED. 2007. *The Girl on the Via Flaminia*. Nueva York.

HAZLITT, WILLIAM. 1826. *Notes of a Journey Through France and Italy*. Londres.

HILLARD, GEORGE STILLMAN. 1881. *Six Months in Italy*. Boston.

HITLER, ADOLF. 1973. *Hitler's Table Talk, 1941-44: His Private Conversations*. Traducción [al inglés] de Norman Cameron y R. H. Stevens. 2.ª ed. Londres. *Cf*. trad. cast. A. Hitler, *Las conversaciones privadas de Hitler*. Traducción de A. Nieto, A. Vilá, R. Lavergne y A. Clavería. Crítica, Barcelona, 2004.

HOWELLS, W. D. 2004. *Italian Journeys*. Online en https://www.gutenberg.org/files/14276/14276-h/14276-h.htm.

HUXLEY, ALDOUS. 1948. *Along the Road: Notes and Essays of a Tourist*. Londres. *Cf*. trad. cast. A. Huxley, *A lo largo del camino*. Traducción de A. Sanz. Interfolio, Madrid, 2016. *Informacon for Pylgrymes unto the Holy Londe*. 1824. George Henry Freeling (editor). Londres.

ISABELLA D'ESTE. 2017. *Isabella d'Este: Selected Letters*. Edición y traducción [al inglés] de Deanna Shemek. Tempe, AZ.

ITINERARIUM BORDIGALENSE (ca. 333 e. v.), *The Bordeaux Pilgrim*. Traducción [al inglés] de Andrew Jacobs. Online en https://andrewjacobs.org/translations/bordeaux.html.

JAMES, HENRY. 1875. *Transatlantic Sketches*. Boston.

—. 1909. *Italian Hours*. Londres.

JEFFERSON, THOMAS. 2006. *Notes on the State of Virginia*. Chapel Hill, NC. Online en https://docsouth.unc.edu/southlit/jefferson/jefferson.html.

JERÓNIMO, SAN. 2013. *Jerome's Epitaph on Paula: A Commentary on the Epitaphium sanctae Paulae*. Edición y traducción [al inglés] de Andrew Cain. Oxford. *Cf*. trad. cast. san Jerónimo, «Elogio fúnebre de Santa Paula», en *Epistolario II*. Edición bilingüe. Traducción, introducciones y notas por J. B. Valero. Biblioteca de Autores Cristianos, Madrid, 1995.

KEMPE, MARGERY. 2000. *The Book of Margery Kempe*. B. A. Windeatt (editor). Harlow.

—. 2015. *The Book of Margery Kempe*. Anthony Bale (editor). Oxford.

KENNEDY, PAUL A. 2016. *Battlefield Surgeon: Life and Death on the Front Lines of World War II*. Lexington, KY.

KLEIN, HARRY. 1969. *Light Horse Cavalcade: The Imperial Light Horse*, *1899-1961*. Londres.

LASSELS, RICHARD. 1697. *An Italian Voyage, or, A Compleat Journey through Italy*. Londres.

LAWRENCE, D. H. 1923. *Sea and Sardinia*. Londres. *Cf*. trad. cast. D. H. Lawrence, *Cerdeña y el mar*. Traducción de M. Martínez-Lage. Alhena Fábrica de Contenidos, Barcelona, 2008.

LE HUEN, NICOLE. 1517. *Le grant voyage de Jherusalem*. París.

LISTER, CHARLES. 1991. *Between Two Seas: A Walk down the Appian Way*. Londres. *The Lives of the Ninth-Century Popes (Liber Pontificalis): The Ancient Biographies of Ten Popes from A.D. 817-891*. 1995. Traducción [al inglés] de Raymond Davis. Liverpool.

LUDWIG, EMIL. 1950. *Colloqui Con Mussolini*. Traducción [al inglés] de Tomaso Gnoli. Milán.

MAESTRO GREGORIO. 1987. *The Marvels of Rome*. Traducción [al inglés] y edición de John Osborne. Toronto.

MCMILLAN, RICHARD. 1945. *Twenty Angels Over Rome: The Story of Fascist Italy's Fall*. Londres.

MAILLET, THOMAS (?). 2007. *Les proverbez d'Alain*. Tony Hunt (editor). París.

MALAPARTE, CURZIO. 2013. *The Skin*. Traducción [al inglés] de David Moore. Nueva York. *Cf*. trad. cast. C. Malaparte, *La piel*. Traducción de D. Paradela López. Galaxia Gutenberg, Barcelona, 2010. *Medieval Italy: Texts in Translation*. 2009. Edición y traducción [al inglés] de Katherine Ludwig Jansen, Joanna H. Drell y Frances Andrews. Filadelfia.

MELENA, ELPIS. 1861. *Recollections of General Garibaldi, or, Travels from Rome to Lucerne*. Londres.

MELVILLE, HERMAN. 1989. *Journals*. Evanston, IL.

MESARITES, NICOLÁS. 2017. *His Life and Works (in Translation)*. Traducción [al inglés] de Michael Angold. Liverpool.

MILTOUN, FRANCIS. 1909. *Italian Highways and Byways from a Motor Car*. Boston.

—. 1913. «Europe's Good Roads», *Scientific American*, 108.2: 36-54.

MONTAIGNE, MICHEL. 1903. *The Journal of Montaigne's Travels in Italy*. Traducción [al inglés] de W. G. Waters. 3 vols. Londres. *Cf*. trad. cast. M. Montaigne, *Diario del viaje a Italia*. Edición de S. R. Santerbás. Cátedra. Letras Universales, Madrid, 2010.

MOORE, JOHN. 1820. *The Works of John Moore, MD, with Memoirs of his Life and Writings*. 7 vols. Edimburgo.

MORGAN, SYDNEY (LADY). 1821. *Italy*. 2 vols. Londres.

MORTON, H. V. 1957. *A Traveller in Rome*. Nueva York.

MORYSON, FYNES. 1907. *An Itinerary Containing His Ten Yeeres Travell*: *Through the Twelve Dominions*. 4 vols. Glasgow.

MUNDAY, ANTHONY. 1980. *The English Roman Life*. Oxford.

MUÑOZ, ANTONIO. 1935. *Roma di Mussolini*. Milán.

MURRAY, JOHN (FIRM). 1853. *Rome and Its Environs*. Londres.

MUSSOLINI, BENITO. 1951-1962. *Opera omnia di Benito Mussolini*. Edoardo Susmel y Duilio Susmel (editores). 35 vols. Florencia.

N. D. R. 1929. «Il concorso per il Palazzo delle Poste e Telegrafi a Napoli». *Architettura e Arti Decorative*, Fascicolo 1, septiembre de 1929. Online en https://opac.sba.uniroma3.it/arardeco/1929/29_I/Art1/I1T.html.

NEWNAN, WILLIAM LORING. 1945. *Escape in Italy: The Narrative of Lieutenant William L. Newnan*. Ann Arbor, MI.

NITARDO. 1970. *Carolingian Chronicles: Royal Frankish Annals and Nithard's Histories*. Bernhard Walter Scholz (editor). Ann Arbor, MI.

NORTH, THOMAS. 2020. *Thomas North's 1555 Travel Journal: From Italy to Shakespeare*. Dennis McCarthy y June Schlueter (editores). Lanham, MD.

NUGENT, THOMAS. 1749. *The Grand Tour. Containing an Exact Description of Most of the Cities, Towns, and Remarkable Places of Europe*. Londres.

Ó CIANÁIN, TADHG y PAUL WALSH. 1915. «The Flight of the Earls». *Archivium Hibernicum*, 4: iii-268.

ODÓN DE DEUIL. 1948. *De Profectione Ludovici VII in Orientem = The Journey of Louis VII to the East*. Nueva York. *The Origins of the Grand Tour: The Travels of Robert Montague, Lord Mandeville (1649–1654), William Hammond (1655-1658), Banaster Maynard (1660-1663)*. 2004. Michael G. Brennan (editor). Londres.

PABLO DIÁCONO. 1878. *Historia Langobardorum*. Hannover. *Cf*. trad. cast. Pablo Diácono, *Historia de los longobardos*. Traducción de P. P. Herrera Roldán. Servicio de publicaciones de la Universidad de Cádiz, Cádiz, 2006.

PALMER PUTNAM, GEORGE. 1838. *The Tourist in Europe*. Nueva York.

PARKER, JOHN HENRY. 1883. *The Via Sacra. Excavations in Rome from 1438 to 1882*. Oxford.

PEABODY HAWTHORNE, SOPHIA. 1869. *Notes in England and Italy*. Nueva York.

PICCOLOMINI, ENEAS SILVIO (PÍO II). 1947. *The Commentaries of Pius II*: *Books IV and V*. Florence Alden Gragg (traductora [al inglés]) y Leona C. Gabel (editora). Northampton, MA.

—. 1988. *Secret Memoirs of a Renaissance Pope: The Commentaries of Aeneas Sylvius Piccolomini Pius II*. Florence Alden Gragg (traductora [al inglés]) y Leona C. Gabel (editora). Londres.

PIOZZI, HESTER LYNCH. 1789. *Observations and Reflections Made in the Course of a Journey through France, Italy and Germany*. 2 vols. Londres.

PLAYFAIR, ROBERT LAMBERT. 1877. *Travels in the Footsteps of Bruce in Algeria and Tunis*. Londres.

POTTER, OLAVE M. y YOSHIO MARKINO. 1910. *The Colour of Rome*. Toronto.

PRIORATO, GALEAZZO GUALDO. 1658. *The History of the Sacred and Royal Majesty of Christina Alessandra, Queen of Swedland*. Traducción [al inglés] de John Burbury. Londres.

RAIMUNDO DE AGUILERS. 1968. *Historia Francorum Qui Ceperunt Iherusalem*. Traducción [al inglés] de J. H. Hill y L. L. Hill. Filadelfia.

RAYMOND, JOHN. 1648. *An Itinerary: Contayning a Voyage, Made Through Italy, in the Yeare 1646, and 1647*. Londres.

RIGGS MILLER, ANNA. 1777. *Letters from Italy*. 2.ª ed. 2 vols. Londres.

RIQUETI, VICTOR, MARQUIS DE MIRABEAU. 1762. *L'Ami des hommes, ou Traité de la population*. Nueva edición corregida. 4 vols. Avignon.

ROGERS, SAMUEL. 1828. *Italy: A Poem. Part the Second*. Londres.

—. 1956. *The Italian Journal of Samuel Rogers*. J. R. Hale (editor). Londres.

ROMANELLI, PIETRO. 1938. «Le grandi strade romane nell'Africa settentrionale», *Le grandi strade del mondo romano*, 13. Roma.

RUSKIN, JOHN. 1909. *Works of John Ruskin*. E. T. Cook y Alexander Wedderburn (editores). 39 vols. Londres.

—. 1972. *Ruskin in Italy: Letters to his Parents*. H. I. Shapiro (editor). Oxford.

SANDYS, GEORGE. 1615. *A Relation of a Journey Begun an Dom. 1610*. *Foure Bookes Containing a Description of the Turkish Empire, of Aegypt, of the Holy Land, of the Remote Parts of Italy, and Ilands Adjoyning*. Londres.

SANUDO TORSELLO, MARINO. 2011. *Marino Sanudo Torsello, the Book of the Secrets of the Faithful of the Cross = Liber Secretorum Fidelium Crucis / Marino Sanudo Torsello*. Traducción [al inglés] de Peter Lock. Farnham.

SCUDDER, HORACE. 1901. *James Russell Lowell: A Biography*. 2 vols. Boston.

SHELLEY, MARY WOLLSTONECRAFT. 1844. *Rambles in Germany and Italy in 1840, 1842, and 1843*. 2 vols. Londres. *Cf*. trad. cast.

SHELLEY, PERCY. 1880. *Prose Works of P. B. Shelley*. 4 vols. Londres.

SMOLLETT, TOBIAS. 1907. *Travels through France and Italy*. Thomas Seccombe (editor). Oxford.

STAËL, MADAME DE. 1833. *Corinne, or Italy*. Traducción [al inglés] de Isabel Hill. Londres.

STARKE, MARIANA. 1800. *Letters from Italy, between the Years 1792 and 1798*. 2 vols. Londres.

STENDHAL. 1997. *The Charterhouse of Parma*. Traducción [al inglés] de Margaret Mauldon. Oxford. *Cf*. trad. cast. Stendhal, *La cartuja de Parma*. Traducción de J. Díaz de Atauri. Gredos, Madrid, 2003.

STERN, MICHAEL. 1964. *An American in Rome*. Nueva York.

STERNE, LAURENCE. 2003. *A Sentimental Journey And Other Writings*. Ian Jack y Tim Parnell (editores). Oxford. *Cf*. trad. cast. Laurence Sterne, *Viaje sentimental por Francia e Italia*. Espasa Calpe, Madrid, 1919.

STRONG, EUGÉNIE. 1938. «Viaggio attraverso le strade della Britannia romana», *Le grande stradi del mondo romano*, 6. Roma.

SUCHEM, LUDOLFO DE. 1895. *Ludolph Von Suchem's Description of the Holy Land: And of the Way Thither. Written in the Year A.D. 1350*. Traducción [al inglés] de Aubrey Stewart. Londres.

TEÓFANES. 2006. *The Journey of Theophanes: Travel, Business, and Daily Life in the Roman East*. John Matthews (editor y traductor [al inglés]). New Haven, CT.

THOMAS, WILLIAM. 1963. *The History of Italy (1549)*. Ithaca, NY.

Three Byzantine Saints: Contemporary Biographies. 1996. Traducción al [inglés] de Elizabeth Dawes y Norman H. Baynes. Crestwood, NY. Online en https://sourcebooks.fordham.edu/basis/theodoresykeon.asp.

TITTMANN JR., HAROLD H. 2004. *Inside the Vatican of Pius XII: The Memoir of an American Diplomat During World War II*. Harold H. Tittmann III (editor). Nueva York.

TOMASSETTI, GIUSEPPE. 1979. *La Campagna romana antica, medioevale e moderna*. Luisa Chiumenti y Fernando Bilancia (editores). 7 vols. Florencia.

TOMPKINS, PETER. 1962. *A Spy in Rome*. Nueva York.

TREVELYAN, GEORGE MACAULAY. 1933. *Garibaldi*. 3 vols. Londres.

TWAIN, MARK. 1879. *The Innocents Abroad*. Hartford, CT. *Cf*. trad. cast. Mark Twain, *Guía para viajeros inocentes*. Traducción de Susana Carral. Ediciones del Viento, A Coruña, 2016.

VANVITELLI, LUIGI. 1976. *Le lettere di Luigi Vanvitelli della Biblioteca Palatina di Caserta*. Franco Strazzullo (editor). Galatina.

VEGECIO RENATO, FLAVIO. 1993. *Vegetius: Epitome of Military Science*. Traducción [al inglés] de N. P. Milner. Liverpool. *Cf*. trad. cast. Flavio Renato Vegecio, *Compendio de técnica militar*. Edición y traducción de D. Paniagua Aguilar. Cátedra. Letras Universales, Madrid, 2006.

—. 2004. *Epitoma rei militaris*. Traducción [al inglés] de Michael D. Reeve. Oxford.

VERRI, ALESSANDRO. 1860. *Le notti romane del conte Alessandro Verri*. Turín.

VILLARI, LUIGI. 1932. *On the Roads from Rome*. Londres.

Vita sanctae Arthellaidis. 1668. Jean Bolland *et alii* (editores). BHL 719. En *Acta Sanctorum*. Volume 06: Mar. I, 264. Amberes.

WALLER, EDMUND, y JOHN DENHAM. 1857. *The Poetical Works of Edmund Waller and Sir John Denham*. George Gilfillan (editor). Edimburgo.

WILDE, OSCAR. 1962. *The Letters of Oscar Wilde*. Rupert Hart-Davis (editor). Londres.

WILLIAMS, HUGH WILLIAM. 1820. *Travels in Italy, Greece, and the Ionian Islands*. 2 vols. Edimburgo.

WILMOT, CATHERINE. 1920. *An Irish Peer on the Continent (1801-1803)*: *Being a Narrative of the Tour of Stephen, 2nd Earl Mount Cashell, through France, Italy, Etc*. Thomas U. Sadleir (editor). Londres.

WORDSWORTH, WILLIAM. 1984. *The Illustrated Wordsworth's Guide to the Lakes*. Peter Bicknell (editor). Exeter.

WORTLEY MONTAGU, LADY MARY. 1893. *The Letters and Works of Lady Mary Wortley Montagu*. Londres.

WOTTON, HENRY y LOGAN PEARSALL SMITH. 1907. *The Life and Letters of Sir Henry Wotton*. Oxford.

WRIGHT, EDWARD. 1730. *Some Observations Made in Travelling through France, Italy, &c*. 2 vols. Londres

FUENTES SECUNDARIAS

ADAMS, C. E. P. y RAY LAURENCE. 2011. *Travel and Geography in the Roman Empire*. Londres.

ADAMS, C. E. P. 2011. «"There and Back Again": Getting Around in Roman Egypt». En Adams y Laurence, pp. 138-166.

ADAMS, J. N. 2003. *Bilingualism and the Latin Language*. Cambridge.

AGAZARIAN, DORY. 2015. «Victorian Roads to Rome: Historical Travel in the Wake of the Grand Tour». *Nineteenth-Century Contexts*, 37.5: 391-409.

AHMED, TALAT. 2019. *Mohandas Gandhi: Experiments in Civil Disobedience*. Londres.

ALBANESE, GIULIA. 2019. *The March on Rome: Violence and the rise of Italian Fascism*. Traducción [al inglés] de Sergio Knipe. Londres.

ALCOCK, SUSAN E., JOHN BODEL y RICHARD J. A. TALBERT. 2012. *Highways, Byways, and Road Systems in the Pre-Modern World*. Chichester, West Sussex; Malden, MA.

ALLEN, E. JOHN B. 1972. *Post and Courier Service in the Diplomacy of Early Modern Europe*. La Haya.

ALLEN, ROSAMUND (editora). 2004. *Eastward Bound: Travel and Travellers, 1050-1550*. Mánchester.

ANDERSON, CAROLYN. 2011. «Cold War Consumer Diplomacy and Movie-Induced Roman Holidays». *Journal of Tourism History*, 3.1: 1-19.

—. 2019. «Accidental Tourists: Yanks in Rome, 1944-1945». *Journal of Tourism History*, 11.1: 22-45.

ARMELLINI, MARIANO. 1887. *Le chiese di Roma dalle loro origini sino al secolo xvi*. Roma.

ARTHURS, JOSHUA. 2012. *Excavating Modernity: The Roman Past in Fascist Italy*. Ithaca, NY.

ASBRIDGE, THOMAS S. 2004. *The First Crusade: A New History*. Nueva York; Londres.

AYRES, PHILIP. 1997. *Classical Culture and the Idea of Rome in EighteenthCentury England*. Cambridge.

BACCIOLO, ANDREA. 2020. «"Belonging of Right to Our English Nation". The Oratory of Domine Quo Vadis, Reginald Pole, and the English Hospice in Rome». *RIHA Journal*, artículo n.º 0238.

BADIN, DONATELLA ABBATE. 2007. *Lady Morgan's Italy: Anglo-Irish Sensibilities and Italian Realities*. Bethesda, MD.

BAIGENT, ELIZABETH. 2004. «Nugent, Thomas (*c*. 1700-1772), writer and traveller». *Oxford Dictionary of National Biography*. Oxford.

BAKER, PAUL R. 1964. *The Fortunate Pilgrims: Americans in Italy, 1800-1860*. Cambridge, MA.

BARLOW, PAUL. 1996. «Local Disturbances: Madox Brown and the Problem of the Manchester Murals». En *Reframing the PreRaphaelites: Historical and Theoretical Essays* (editor). En Ellen Harding, pp. 81-97. Aldershot.

BARNARD, JOHN LEVI. 2017. *Empire of Ruin: Black Classicism and American Imperial Culture*. Oxford; Nueva York.

BARNISH, S. J. B. 1987. «Pigs, Plebeians and *Potentes*: Rome's Economic Hinterland, *c.* 350-600 A.D.». *Papers of the British School at Rome*, 55: 157-185. *Barrington Atlas of the Greek and Roman World*. 2000. Richard J. A. Talbert (editor), en colaboración con Roger S. Bagnall *et alii*, Princeton, NJ.

BARTLETT, ROBERT. 2013. *Why Can the Dead Do Such Great Things*? *Saints and Worshippers from the Martyrs to the Reformation*. Princeton, NJ.

BASKINS, CRISTELLE. 2014. «Popes, Patriarchs, and Print: Representing Chaldeans in Renaissance Rome». *Renaissance Studies*, 28.3: 405-425.

BATE, JONATHAN. 2004. «Hazlitt, William (1778-1830), writer and painter». *Oxford Dictionary of National Biography*. Oxford.

BATTILANI, PATRIZIA. 2009. «Rimini: An Original Mix of Italian Style and Foreign Models?» En Segreto *et alii*, pp. 104-124.

BAUMGARTNER, KARIN. 2015. «Packaging the Grand Tour: German Women Authors Write Italy, 1791-1874». *Women in German Yearbook*, 31: 1-27.

—. 2014. «Travel, Tourism, and Cultural Identity in Mariana Starke's Letters from Italy (1800) and Goethe's *Italienische Reise*

(1816-17)». *Publications of the English Goethe Society*, 83.3: 177-195.

BAXA, PAUL. 2010. *Roads and Ruins: The Symbolic Landscape of Fascist Rome*. Toronto.

BELKE, KLAUS. 2002. «Roads and Travel in Macedonia and Thrace in the Middle and Late Byzantine Period». En Macrides, pp. 73-90.

—. 2008. «Communications: Roads and Bridges». En *The Oxford Handbook of Byzantine Studies*. Elizabeth Jeffreys, John F. Haldon, y Robin Cormack (editores), pp. 295-308. Oxford; Nueva York.

BERECHMAN, JOSEPH. 2003. «TransportationEconomic Aspects of Roman Highway Development: The Case of Via Appia». *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 37: 453-478.

BISAHA, NANCY. 2023. *From Christians to Europeans: Pope Pius II and the Concept of the Modern Western Identity*. Abingdon.

BLENNOW, ANNA. 2019. «Wanderers and Wonders. The Medieval Guidebooks to Rome». En *Rome and The Guidebook Tradition*. Anna Blennow y Stefano Fogelberg Rota (editores), pp. 33-88. Online en https://doi.org/10.1515/9783110615630.

BOSSY, JOHN. 1964. «Rome and the Elizabethan Catholics: A Question of Geography», *Historical Journal*, 7: 135-149.

BOSWORTH, R. J. B. 2011. *Whispering City: Rome and Its Histories*. New Haven, CT.

BOURHILL, JAMES. 2011. *Come Back to Portofino: Through Italy with the 6th South African Armoured Division*. Johannesburgo.

BOURRIENNE, L.-A. F. DE. 1829. *Mémoires de M. de Bourrienne, Ministre d'État; sur Napoléon, le Directoire, le Consulat, l'Empire et la Restauration*. Vol. IV. París.

BOWES, KIM y AFRIM HOTI. 2003. «An amphitheatre and its afterlives: survey and excavation in the Durrës amphitheatre». *Journal of Roman Archaeology*, 16: 380-394.

BOYER, MARJORIE NICE. 1964. «The Bridgebuilding Brotherhoods», *Speculum*, 39.4: 635-650.

BRADLEY, MARK. 2010. *Classics and Imperialism in the British Empire*. Oxford.

—. 2010. «Tacitus' *Agricola* and the Conquest of Britain: Representations of Empire in Victorian and Edwardian England». En

Bradley, pp. 123-157.

BREITMAN, RICHARD. 2002. «New Sources on the Holocaust in Italy». *Holocaust and Genocide Studies*, 16.3: 402-414.

BRIGDEN, SUSAN y JONATHAN WOOLFSON, 2005. «Thomas Wyatt in Italy», *Renaissance Quarterly*, 58: 464-511.

BRODER, DAVID. 2023. *Mussolini's Grandchildren: Fascism in Contemporary Italy*. Londres.

BRODERSEN, KAI. 2011. «Geographical Knowledge in the Roman World». En Adams y Laurence, pp. 7-21.

BRONSTEIN, JUDITH. 2007. «The Crusades and the Jews: Some Reflections on the 1096 Massacre». *History Compass*, 5.4: 1268-1279.

BROWN, JOHN S. 2019 (mayo). «"Sad Sacks" First Unit to Fight Into Rome». *Army*, 63-66.

BUCHANAN, ANDREW. 2016. «"I Felt like a Tourist Instead of a Soldier": The Occupying Gaze – War and Tourism in Italy, 1943-1945». *American Quarterly*, 68.3: 593-615.

BUCK, PAMELA. 2011. «Collecting An Empire». *Prose Studies*, 33.3: 188-199.

BUZARD, JAMES. 1993. *The Beaten Track: European Tourism, Literature and the Ways to Culture, 1800-1918*. Oxford.

CACCIATORE, VERA. 2005. «The House in War-Time». En *Keats in Italy: A History of the Keats-Shelley House in Rome*, pp. 68-71. Roma.

CADDICK-ADAMS, PETER. 2013. *Monte Cassino: Ten Armies in Hell*. Oxford.

CAMPEDELLI, CAMILLA. 2021. «The Impact of Roman Roads and Milestones on the Landscape of the Iberian Peninsula». En *The Impact of the Roman Empire on Landscapes: Proceedings of the Fourteenth Workshop of the International Network Impact of Empire (Mainz, June 12-15, 2019)*, pp. 111-130. Leiden.

CANNY, NICHOLAS P. 1971. «Historical Revision XVI: The Flight of the Earls, 1607». *Irish Historical Studies*, 17.67: 380-399.

CAPROTTI, FEDERICO. 2007. *Mussolini's Cities: Internal Colonialism in Italy, 1930-1939*. Youngstown, NY.

CARROLL, CLARE. 2018. *Exiles in a Global City: The Irish and Early Modern Rome, 1609-1783*. Leiden.

CARUCCI, M. 2017. «The Danger of Female Mobility in Roman Imperial Times». En Lo Cascio y Tacoma, pp. 173-190.

CASSIBRY, KIMBERLY. 2021. *Destinations in Mind: Portraying Places on the Roman Empire's Souvenirs*. Nueva York.

CASSON, L. 1974. *Travel in the Ancient World*. Londres.

CHAPOUTOT, JOHANN. 2016. *Greeks, Romans, Germans: How the Nazis Usurped Europe's Classical Past*. Traducción [al inglés] de Richard R. Nybakken. Berkeley, CA.

CHAZAN, ROBERT. 1996. *In the Year 1096: The First Crusade and the Jews*. Filadelfia.

CHEVALLIER, RAYMOND. 1989. *Roman Roads*. Traducción [al inglés] de N. H. Field. Londres.

CHIURCO, G. A. 1929. *Storia della rivoluzione Fascista*. 5 vols. Florencia.

CLARK, LLOYD. 2013. *Anzio: The Friction of War*. Londres.

CLARK, MARTIN. 2013. *The Italian Risorgimento*. 2.ª ed. Londres.

CLARK, W. G. 1861. «Naples and Garibaldi». En *Vacation Tourists and Notes of Travel*; Francis Galton (editor), pp. 1-75. Londres.

CLEGG, JEANNE. 2021. «From Dead End to Central City of the World: (Re)locating Rome on Ruskin's map of Europe». *Papers of the British School at Rome*, 89: 279-317.

COARELLI, FILIPPO, JAMES J. CLAUSS, DANIEL P. HARMON, J. ANTHONY CLAUSS y PIERRE A. MACKAY. 2014. «Via Appia». En *Rome and its Environs: An Archaeological Guide*, edición de Filippo Coarelli, pp. 365-400. Berkeley, CA.

COBB, MATTHEW. 2015. «The Chronology of Roman Trade in the Indian Ocean from Augustus to the Early Third Century CE». *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 58: 362-418.

COFFIN, DAVID R. 1979. *The Villa in the Life of Renaissance Rome*. Princeton, NJ.

COLBERT, BENJAMIN. 2014-2020. «Mariana Starke, 1762–1838». *Women's Travel Writing, 1780-1840*: *A Bio-Bibliographical Database*. Online en https://btw.wlv.ac.uk/authors/1135 (página visitada el 24 de agosto de 2023).

COLVILLE, JOHN. 1985. *Fringes of Power: Downing Street Diaries 1939-1955*. Londres. *Cf*. trad. cast.: John Colville, *A la sombra de Churchill. Diarios de Downing Street 1939-1955*. Galaxia Gutenberg, Barcelona, 2007.

COMFORT, ANTHONY. 2019. «Travelling Between the Euphrates and Tigris in Late Antiquity». En Kolb 2019a, pp. 109-131.

CONNELLY, CHARLIE. 4 de agosto de 2022. «HV Morton: Terrific Writer... Terrible Man». Online en https://www.theneweuropean.co.uk/hv-morton-terrific-writer-terrible-man/.

CONSOLI, GIAN PAOLO. 2003. «Dal primato della città al primato della strada: il ruolo del piano di Armando Brasini per Roma nello sviluppo della città Fascista». En *L'architettura nelle città italiane del XX secolo: dagli anni Venti agli anni Ottanta*; Vittorio Franchetti Pardo (editor), pp. 202-211. Milán.

CORP, EDWARD. 2010. «The Location of the Stuart Court in Rome: The Palazzo Del Re». En *Loyalty and Identity: Jacobites at Home and Abroad*; Paul Monod, Murray Pittock, y Daniel Szechi (editores), pp. 180-205. Basingstoke.

COULSTON, JON. 2011. «Transport and Travel on Trajan's Column». En Adams y Laurence, pp. 106-137.

CRAIG, LEIGH ANN. 2003. «"Stronger than Men and Braver than Knights": Women and the Pilgrimages to Jerusalem and Rome in the Later Middle Ages». *Journal of Medieval History*, 29.3: 153-175.

D'ARCO, CARLO. 1857. *Delle arti e degli artefici di Mantova*. 2 vols. Mantua.

DAVIES, HUGH E. H. 1998. «Designing Roman Roads». *Britannia*, 29: 1-16.

—. 2008. *Roman Roads in Britain*. Oxford.

DAVIS, JOHN A. 2006. *Naples and Napoleon: Southern Italy and the European Revolutions, 1780-1860*. Oxford.

DE BLOIS, LUKAS. 2015. «Invasions, Deportations and Repopulation. Mobility and Migration in Thrace, Moesia Inferior, and Dacia in the Third Quarter of the Third Century AD». En Lo Cascio y Tacoma, pp. 42-54.

DE LANGE, N. R. M. 1978. «Jewish attitudes to the Roman Empire». En *Imperialism in the Ancient World*; P. D. A. Garnsey y C. A. Whittaker

(editores), pp. 255-282. Cambridge.

DE SETA, CESARE. 1996. «Grand Tour: The Lure of Italy in the Eighteenth Century». En Wilton y Bignamini, pp. 13-20.

DEL LUNGO, STEFANO. 2014. *Roma in età carolingia e gli scritti dell'anonimo Augiense*: (*Einsiedeln, Bibliotheca Monasterii Ordinis Sancti Benedicti*, 326 [8 N.º. 13], IV, folios 67v-86r). Roma.

DEL NERO, DOMENICO. 1997. «La via Francigena in Toscana». En *La Via Francigena: atti della giornata di studi: la Via Francigena dalla Toscana a Sarzana, attraverso il territorio di Massa e Carrara: luoghi*, *figure e fatti: Massa, 5 maggio 1996*, pp. 9-17. Módena.

DELLA PORTELLA, IVANA (editora). 2004a. *The Appian Way: From Its Foundation to the Middle Ages*. Traducción [al inglés] de Stephen Sartarelli. Los Ángeles.

—. 2004b. «Wanderings Along the Appian Way», pp. 8-10; «From Benevento to Brindisi», pp. 146-185; «The Via Appia Traiana», pp. 186-229; en Della Portella 2004a.

DEROSE EVANS, JANE (editora). 2013. *A Companion to the Archaeology of the Roman Republic*. Chichester.

DIEHL, CHARLES. 1888. *Études sur l'administration Byzantine dans l'exarchat de Ravenne (568-751)*. París.

DOUGLASS, LAURIE. 1996. «A New Look at the Itinerarium Burdigalense». *Journal of Early Christian Studies*, 4.3: 313-333.

DYSON, STEPHEN L. 2008. *In Pursuit of Ancient Pasts: A History of Classical Archaeology in the Nineteenth and Twentieth Centuries*. New Haven, CT.

—. 2019. *Archaeology, Ideology and Urbanism in Rome from the Grand Tour to Berlusconi*. Cambridge.

EASTON, M. G. 1897. *Illustrated Bible Dictionary*. 3.ª ed. Londres. https:// www.ccel.org/e/easton/ebd/ebd3.html (página visitada el 22 de abril de 2023).

EDWARDS, CATHARINE. 1996. «The Roads to Rome». En *Imagining Rome: British Artists and Rome in the Nineteenth Century*; Michael Liversidge y Catharine Edwards (editores), pp. 8-19. Londres.

EHRLICH, MICHAEL. 2006. «The Route of the First Crusade and the Frankish Roads to Jerusalem during the Twelfth Century». *Revue Biblique (1946-)*, 113.2: 263-283.

EIDELBERG, SHLOMO (editor). 1977. *The Jews and the Crusaders: The Hebrew Chronicles of the First and Second Crusades*. Madison, WI.

ELLIOT VAN LIERE, KATHERINE. 2007. «"Shared Studies Foster Friendship": Humanism and History in Spain». En *The Renaissance World*, John Jeffries Martin (editor), pp. 242-261. Londres.

ELLIS, HEATHER. 2023. «The Indian Civil Service, Classical Studies, and an Education in Empire, 1890-1914». *The Historical Journal*, 66: 593-618.

EMILIANI, VITTORIO. 2004. «The Appian Way as Literary Journey». En Della Portella 2004a, pp. 11-13.

ERSKINE, ANDREW. 2010. *Roman Imperialism*. Edimburgo.

EVANGELISTA, MATTHEW ANTHONY. 2020. «Myron Taylor and the Bombing of Rome: The Limits of Law and Diplomacy». *Diplomacy & Statecraft*, 31.2: 278-305.

FAFINSKI, MATEUSZ. 2021. *Roman Infrastructure in Early Medieval Britain*. Ámsterdam. *Fagrskinna: A Catalogue of the Kings of Norway*. 2004. Alison Finlay (editora y traductora). Leiden.

FAILMEZGER, VICTOR. 2020. *Rome – City in Terror: The Nazi Occupation 1943-44*. Oxford.

FALCASANTOS, REBECCA STEPHENS. 2017. «Wandering Wombs, Inspired Intellects: Christian Religious Travel in Late Antiquity». *Journal of Early Christian Studies*, 25.1: 89-117.

FAURI, FRANCESCA y MATTEO TROILO. 2020. «The "Duce Hometown Effect" on Local Industrial Development: The Case of Forlì», *Business History*, 62.4: 613-636.

FERGUSON, GARY. 2016. *Same-Sex Marriage in Renaissance Rome: Sexuality, Identity, and Community in Early Modern Europe*. Ithaca, NY.

FERRARI, ALDO. 2021. «"Most of Them Are Honourable". Luigi Villari e gli armeni durante la "guerra Armeno-Tatara" Del 1905-1906», *Studi Slavistici*, 18: 257-273.

FIORE MELACRINIS, FRANCESCO M. S. 2023. «Annual wages in the Kingdom of the Two Sicilies from 1800 to 1860 and the beginning of the Italian regional divide», *European Review of Economic History*: artículo en prensa.

FLETCHER, CATHERINE. 2015. *Diplomacy in Renaissance Rome: The Rise of the Resident Ambassador*. Cambridge.

FOOT, JOHN. 2000. «Via Rasella, 1944: Memory, Truth, and History». *Historical Journal*, 43: 1173-1181.

—. 2021. «San Gino». *LRB Blog*. Online en https://www.lrb.co.uk/blog/2021/february/san-gino (página visitada el 26 de abril de 2023).

—. 2023. «The March on Rome Revisited. Silences, Historians and the Power of the Counter-Factual». *Modern Italy*, 28: 162-177.

FORMICA, SANDRO y MUZAFFER UYSAL. 1996. «The Revitalization of Italy as a Tourist Destination». *Tourism Management*, 17.5: 323-331.

FOUBERT, LIEN. 2018. «Men and Women Tourists' Desire to See the World: "Curiosity" and "a Longing to Learn" as (Self-) Fashioning Motifs (First-Fifth Centuries C.E.)». *Journal of Tourism History*, 10.1: 5-20.

FOXHALL FORBES, HELEN. 2019. «Writing on the Wall: Anglo-Saxons at Monte Sant'Angelo Sul Gargano (Puglia) and the Spiritual and Social Significance of Graffiti». *Journal of Late Antiquity*, 12.1: 169-210.

FRAUZEL, FLAVIA. 2013. «From Canterbury to Rome: Plures de Gente Anglorum Ad Petri Limina. Pilgrimage as a Worldwide System of Connectivity during the Late Antiquity and the Early Middle Ages». En *SOMA 2012: Identity and Connectivity: Proceedings of the 16th Symposium on Mediterranean Archaeology, Florence, Italy, 1-3 March 2012*; Luca Bombardieri *et alii* (editores), pp. 1087-1094. Oxford.

GABRIELE, MATTHEW. 2011. *An Empire of Memory: The Legend of Charlemagne, the Franks, and Jerusalem before the First Crusade*. Oxford.

GALATARIOTOU, CATIA. 1993. «Travel and Perception in Byzantium», *Dumbarton Oaks Papers*, 47: 221-141.

GALLIAZZO, VITTORIO. 1994. *I Ponti Romani. II. Catalogo Generale*. Treviso.

GAMES, ALISON. 2008. *The Web of Empire: English Cosmopolitans in an Age of Expansion, 1560-1660*. Oxford.

GAMESON, RICHARD. 1999. *St Augustine and the Conversion of England*. Stroud.

GATES-FOSTER, JENNIFER. 2012. «The Well-Remembered Path: Roadways and Cultural Memory in Ptolemaic and Roman Egypt». En Alcock *et alii*, pp. 202-221.

GEISSLER, ERHARD y JEANNE GUILLEMIN. 2010. «German Flooding of the Pontine Marshes in World War II: Biological Warfare Or Total War Tactic?». *Politics and the Life Sciences*, 29.1: 2-23.

GHIRARDO, DIANE. 1989. *Building New Communities: New Deal America and Fascist Italy*. Princeton, NJ.

GIKANDI, SIMON. 2014. *Slavery and the Culture of Taste*. Princeton, NJ.

GLEADHILL, EMMA. 2018. «Improving Upon Birth, Marriage and Divorce: The Cultural Capital of Three Late Eighteenth-Century Female Grand Tourists». *Journal of Tourism History*, 10.1: 21-36.

GOODDEN, ANGELICA. 2008. *Madame de Staël: The Dangerous Exile*. Oxford.

GRAHAM-CAMPBELL, ANGUS. 2004. «Where Byron Stayed in Rome: The "Torlonia Letter" Rediscovered». *The Keats-Shelley Review*, 18.1: 102-103.

GREEN, ROGER LANCELYN y WALTER HOOPER. 2002. *C. S. Lewis: A Biography*. Londres.

GROSHOLZ, EMILY. 2015. «Letter from Rome». *The Hudson Review*, 68.2: 189-193.

HALDON, JOHN. 2006. «Roads and Communications in the Byzantine Empire: Wagons, Horses and Supplies». En *Logistics of Warfare in the Age of the Crusades*. John Pryor (editor), pp. 131-158. Aldershot.

HALLENBECK, JAN T. 1982. «Pavia and Rome: The Lombard Monarchy and the Papacy in the Eighth Century». *Transactions of the American Philosophical Society*, 72: 1-186.

HARDACRE, P. H. 1953. «The Royalists in Exile During the Puritan Revolution, 1642-1660». *Huntington Library Quarterly*, 16.4: 353-370.

HARDWICK, LORNA y CHRISTOPHER STRAY. 2008. *A Companion to Classical Receptions*. Oxford.

HARRIS, JONATHAN. 2017. *Constantinople: Capital of Byzantium*. 2.ª ed. Londres.

HARVEY, MARGARET. 1999. *The English in Rome, 1362-1420: Portrait of an Expatriate Community*. Cambridge.

HASKELL, FRANCIS. 2000. *The Ephemeral Museum: Old Master Paintings and the Rise of the Art Exhibition*. New Haven, CT.

HAUKEN, TOR. 1998. *Petition and Response. An Epigraphic Study of Petitions to Roman Emperors 181-249*. Bergen.

HERRIN, JUDITH. 2021. *Women in Purple: Rulers of Medieval Byzantium*. Princeton, NJ.

HIGGINS, VALERIE. 2013. «Rome's Uncomfortable Heritage: Dealing with History in the Aftermath of WWII». *Archaeologies*, 9.1: 29-55.

HITCHIN, KEITH. 2014. *A Concise History of Romania*. Cambridge.

HITCHNER, R. BRUCE. 2012. «Roads, Integration, Connectivity, and Economic Performance in the Roman Empire». En Alcock *et alii*, pp. 222-234.

HOLLAND, ROBERT. 2018. *The Warm South: How the Mediterranean Shaped the British Imagination*. New Haven, CT.

HOLUM, KENNETH G. 1990. «Hadrian and St Helena: Imperial Travel and the Origins of Christian Holy Land Pilgrimage». En *The Blessings of Pilgrimage*. Robert Ousterhout (editor), pp. 66-81. Urbana, IL.

HUDSON, ROGER. 2014. «The Vendôme Column, 1871». *History Today*. Online: en: https://www.historytoday.com/archive/vendôme-co lumn-1871.

HUMM, MICHEL. 1996. «Appius Claudius Caecus et la construction de la via Appia». *Mélanges de l'École Française de Rome. Antiquité*, 108.2: 693-746.

INGAMELLS, JOHN. 1996. «Discovering Italy: British Travellers in the Eighteenth Century». En Wilton y Bignamini, pp. 21-30.

INGLIS, ERIK y ELISE CHRISTMON. 2013. «"The Worthless Stories of Pilgrims?" The Art Historical Imagination of Fifteenth-Century Travelers to Jerusalem». *Viator*, 44.3: 257-327.

IZZI, LUISA. 2014. «Anglo-Saxons Underground: Early Medieval *graffiti* in the Catacombs of Rome». En Tinti, pp. 141-77.

JAQUES, SUSAN. 2018. *The Caesar of Paris – Napoleon Bonaparte, Rome, and the Artistic Obsession That Shaped an Empire*. Nueva York.

JOHNS, CHRISTOPHER M. S. 1998. *Antonio Canova and the Politics of Patronage in Revolutionary and Napoleonic Europe*. Berkeley, CA.

KAICKER, ABHISHEK. 2010. «Visions of Modernity in Revisions of the Past: Altaf Hussain Hali and the "Legacy of the Greeks"». En Bradley, pp. 231-248.

KALLA-BISHOP, P. M. 1971. *Italian Railways*. Newton Abbot.

KALLIS, ARISTOTLE. 2014. *The Third Rome, 1922-43: The Making of the Fascist Capital*. Basingstoke.

KAPLAN, M. 2000. «Quelques remarques sur les routes à grande circulation dans l'empire Byzantin du VIe au XIe siècle». En *Voyages et voyageurs à Byzance et en Occident du VIe au XIe siècle*; Alain Dierkens y Jean-Marie Sansterre en colaboración con Jean-Louis Kupper (editores), pp. 83-100. Ginebra.

KARMON, DAVID. 2011. *The Ruin of the Eternal City: Antiquity and Preservation in Renaissance Rome*. Oxford.

KATZ, ROBERT. 2003. *The Battle for Rome: The Germans, The Allies, The Partisans and the Pope, September 1943-June 1944*. Nueva York.

KEYNES, S. 1997. «AngloSaxon Entries in the "Liber Vitae" of Brescia» En *Alfred the Wise: Studies in Honour of Janet Bately on the Occasion of Her 65th Birthday*; Jane Annette Roberts, Janet L. Nelson, Malcolm Godden, y Janet M. Bately (editores), pp. 99-119. Woodbridge.

KEYVANIAN, CARLA. 2015. *Hospitals and Urbanism in Rome, 1200-1500*. Leiden.

KIRK, TERRY. 2011. «The Political Topography of Modern Rome, 1870-1936». En *Rome: Continuing Encounters Between Past and Present*; Dorigen Sophie Caldwell y Lesley Caldwell (editoras), pp. 101128. Farnham.

KITZES, ADAM H. 2017. «The Hazards of Professional Authorship: Polemic and Fiction in Anthony Munday's English Roman Life». *Renaissance Studies*, 31: 444-461.

KLYNNE, ALLAN. 2009. «Where have all the ruins gone? Chasing the past along Via Tiburtina». En *Via Tiburtina: Space, Movement &*

Artefacts in the Urban Landscape; Hans Bjur y Barbro Santillo Frizell (editores), pp. 165-180. Roma.

KOLB, ANNE. 2011. «Transport and Communication in the Roman State: The Cursus Publicus». En Adams y Laurence, pp. 95-105.

—. 2019. «Via Ducta–Roman Road Building: An Introduction to Its Significance, the Sources and the State of Research». En *Roman Roads*: *New Evidence – New Perspectives*; Anne Kolb (editora), pp. 3-21. Berlín.

KRAUTHEIMER, RICHARD. 1980. *Rome, Profile of a City, 312-1308*. Princeton, NJ.

KUELZER, A. 2002. «Pilgrimage to the Holy Land». En Macrides, pp. 149-161.

KULIKOWSKI, MICHAEL. 2006. *Rome's Gothic Wars: From the Third Century to Alaric*. Cambridge.

LARMOUR, DAVID H. J., y DIANA SPENCER. 2007. *The Sites of Rome: Time, Space, Memory*. Oxford.

LARNACH, MATTHEW. 2016. «All Roads Lead to Constantinople: Exploring the Via Militaris in the Medieval Balkans, 600-1204». University of Sydney, tesis doctoral.

LAURENCE, RAY. 1999. *The Roads of Roman Italy: Mobility and Cultural Change*. Londres.

—. 2011. «Geography in Roman Britain». En Adams y Laurence, 67-94.

—. 2013. «Roads and Bridges». En Derose Evans, pp. 296-307.

LEASK, NIGEL. 2006. «Bruce, James, of Kinnaird», en *Oxford Dictionary of National Biography*. Oxford.

LEVINE, ROBERT S. 2002. «Road to Africa: Frederick Douglass's Rome». En *Roman Holidays: American Writers and Artists in NineteenthCentury Italy*. Robert K. Martin y Leland S. Person (editores), pp. 226-245. Iowa City.

LEVIS SULLAM, SIMON. 2018. *The Italian Executioners: The Genocide of the Jews of Italy*. Traducción [al inglés] de Oona Smyth en colaboración con Claudia Patane. Princeton, NJ.

LO CASCIO, ELIO y LAURENS ERNST TACOMA (editores). 2017. *The Impact of Mobility and Migration in the Roman Empire. Proceedings of the*

Twelfth Workshop of the International Network Impact of Empire (Rome, June 17-19, 2015). Leiden.

LOWE, BENEDICT. 2018. «Manilius and the Logistics of Salting in the Roman World». *Journal of Maritime Archaeology*, 13.3: 467-480.

LYTH, PETER. 2009. «Flying Visits: The Growth of British Air Package Tours, 1945–1975». En Segreto *et alii*, pp. 11-30.

MAAS, MICHAEL y DEREK RUTHS. 2012. «Road Connectivity and the Structure of Ancient Empires: A Case Study from Late Antiquity». En Alcock *et alii*, pp. 255-264.

MCCABE, A. 2002. «Horses and Horse-Doctors on the Road». En Macrides, pp. 91-97.

MACCANNELL, D. 1973. «Staged Authenticity: Arrangements of Social Space in Tourist Settings». *American Journal of Sociology* 79: 589-603.

MCCAVITT, JOHN. 1994. «The Flight of the Earls, 1607». *Irish Historical Studies*, 29.114: 159-173.

MCCORMICK, MICHAEL. 2002. *Origins of the European Economy: Communications and Commerce AD 300-900*. Cambridge.

MCDONOUGH, FRANK. 2019-2021. *The Hitler Years*. 2 vols. Londres.

MCGEARY, THOMAS. 2014. «British Grand Tourists Visit Rosalba Carriera, 1732-1741: New Documents». *British Art Journal*, 15.1:117-119.

MACK, ROBERT L. 2000. *Thomas Gray: A Life*. New Haven, CT.

MCKECHNIE, PAUL. 2019. *Christianizing Asia Minor: Conversion, Communities, and Social Change in the Pre-Constantinian Era*. Cambridge.

MCKITTERICK, ROSAMOND, JOHN OSBORNE, CAROL M. RICHARDSON y JOANNA STORY (editores). 2013. *Old Saint Peter's Rome*. Cambridge.

MACRIDES, R. J. (editor). 2002. *Travel in the Byzantine World: Papers from the Thirty-Fourth Spring Symposium of Byzantine Studies, Birmingham, April 2000*. Aldershot.

MADGEARU, ALEXANDRU. 2010. «Narses». En *The Oxford Encyclopedia of Medieval Warfare and Military Technology*; Clifford J. Rogers (editor). Edición online.

MAGOUN JR., FRANCIS PEABODY. 1940. «The Rome of Two Northern Pilgrims: Archbishop Sigeric of Canterbury and Abbot Nikolás of

Munkathverá». *Harvard Theological Review*, 33.4: 267-289.

—. 1944. «The Pilgrim-Diary of Nikulas of Munkathverá: The Road to Rome», *Mediaeval Studies*, 6: 314-354.

MAILLOUX, STEVEN. 2013. «Narrative as Embodied Intensities: The Eloquence of Travel in Nineteenth-Century Rome». *Narrative*, 21.2: 125-139.

MAIRS, RACHEL. 2020. «Interpretes, Negotiatores and the Roman Army: Mobile Professionals and Their Languages». En James Clackson *et alii* (editores), *Migration, Mobility and Language Contact in and around the Ancient Mediterranean*, pp. 203-229. Cambridge.

MALAMUD, MARGARET. 2009. *Ancient Rome and Modern America*. Oxford.

MANACORDA, DANIELE. 2000. «Archeologia e storia di un paesaggio urbano». En *Museo Nazionale Romano Crypta Balbi*, pp. 7-47. Milán.

MANERA, CARLES, LUCIANO SEGRETO y MANFRED POHL. 2009. «Introduction. The Mediterranean as a Tourist Destination: Past, Present and Future of the First Mass Tourism Resort Area». En Segreto *et alii*, pp. 1-10.

MARI, ZACCARIA. 1983. *Tibur: Pars Tertia*. Florencia.

MARRARO, HOWARD R. 1944. «Unpublished American Documents on Garibaldi's March on Rome in 1867». *The Journal of Modern History*, 16.2: 116-23.

MATHEUS, MICHAEL. 2000. «Borgo San Martino: An Early Medieval Pilgrimage Station on the Via Francigena Near Sutri». *Papers of the British School at Rome*, 68: 185-199.

MAURI, ENZO. 2021. 1979. «Esce fra le polemiche Brian di Nazareth, il film che i Monty Python non volevano fare. Acclamato all'estero, in Italia è distribuito dopo dodici anni». *70-80.it*. Online en https://www.70-80.it/1979-esce-fra-le-polemiche-brian-di-na zareth-il-film-che-i-monty-python-non-volevano-fare-acclam ato-allestero-in-italia-e-distribuito-dopo-dodici-anni/ (página visitada el 22 de abril de 2023).

MAYER, ROLAND. 2007. «Impressions of Rome». *Greece & Rome*, 54.2: 156-177.

MEYENBERG, ROGER, y VINCENT, PATRICK. 2001. «Wordsworth's Route Over the Simplon in 1790: A Reconstruction». Online en http://

romantic-circles.org/reference/misc/simplon/index.html (página visitada el 21 de febrero de 2023).

MIDURA, RACHEL. 2021. «Itinerating Europe: Early Modern Spatial Networks in Printed Itineraries, 1545-1700». *Journal of Social History*, 54.4: 1023-1063.

MILKOVA, STILIANA. 2015. «From Rome to Paris to Rome: Reversing the Grand Tour in Gogol's "Rome"». *The Slavic and East European Journal*, 59.4: 493-516.

MITCHELL, STEPHEN. 1999. «The administration of Roman Asia from 133 BC to AD 250». En *Lokale Autonomie und Ordnungsmacht in den kaiserzeitlichen Provinzen vom 1. bis 3. Jahrhundert*; Werner Eck (editor), pp. 17-46. Múnich.

—. 2020. «The Mansio in Pisidia's Döşeme Boğazı: A Unique Building in Roman Asia Minor». *Journal of Roman Archaeology*, 33: 231-248.

MOI, TORIL. 2006. *Henrik Ibsen and the Birth of Modernism: Art, Theater, Philosophy*. Oxford.

MORAGLIO, MASSIMO. 2007. «Between Industry and Tourism: The Turin-Savona Motorway, 1956-2001». *The Journal of Transport History*, 28.1: 93-110.

—. 2009. «Real Ambition or Just Coincidence?: The Italian Fascist Motorway Projects in Inter-War Europe». *The Journal of Transport History*, 30.2: 168-182.

—. 2017. *Driving Modernity: Technology, Experts, Politics, and Fascist Motorways, 1922-1943*. Nueva York.

MORLEY, NEVILLE. 2010. *The Roman Empire: Roots of Imperialism*. Londres.

MOSKAL, JEANNE. 2000. «Politics and the Occupation of a Nurse in Mariana Starke's Letters from Italy». En *Romantic Geographies*; Amanda Gilroy (editora), pp. 150-164. Mánchester.

—. 2001. «Napoleon, Nationalism, and the Politics of Religion in Mariana Starke's Letters from Italy». En *Rebellious Hearts: British Women Writers and the French Revolution*; Adriana Craciun y Kari Lokke (editoras). Albany, NY.

MUNBY, JULIAN. 2008. «From Carriage to Coach: What Happened?». En *The Art, Science and Technology of Medieval Travel*; Robert Bork

y Andrea Kann (editores), pp. 41-53. Aldershot.

MURRAY, ALAN V. 2018. «The Middle Ground: The Passage of Crusade Armies to The Holy Land By Land and Sea (1096-1204)». En *A Military History of the Mediterranean Sea*; Georgios Theotokis y Aysel Yıldız (editores), pp. 185-201. Leiden.

NASRALLAH, LAURA S. 2017. «Imposing Travelers: An Inscription from Galatia and the Journeys of the Earliest Christians». En *Journeys in the Roman East: Imagined and Real*; Maren R. Niehoff (editora), pp. 273-296. Tübingen.

NICASSIO, SUSAN VANDIVER. 2009. *Imperial City: Rome under Napoleon*. Chicago.

NILSSON, MIKAEL. 2021. *Hitler Redux: The Incredible History of Hitler's So-Called Table Talks*. Abingdon.

NUTI, LUCIA. 2015. «Re-Moulding the City: The Roman Possessi in the First Half of the Sixteenth Century». En *Ceremonial Entries in Early Modern Europe*; J. R. Mulryne (editor), pp. 113-133. Farnham.

O'CALLAGHAN, R. T. 1953. «Vatican Excavations and the Tomb of Peter». *The Biblical Archaeologist*, 16: 70-87.

O'CONNOR, ANNE. 2016. «A Voyage into Catholicism: Irish Travel to Italy in the Nineteenth Century». *Studies in Travel Writing*, 20.2: 149-161.

O'CONNOR, THOMAS y MARY ANN LYONS (editores). 2010. *The Ulster Earls and Baroque Europe: Refashioning Irish Identities, 1600-1800*. Dublín.

OLCELLI, LAURA. 2015. «Lady Anna Riggs Miller: The "Modest" SelfExposure of the Female Grand Tourist». *Studies in Travel Writing*, 19.4: 312-323.

ONUF, PETER y NICOLAS COLE (editores). 2011. *Thomas Jefferson, the Classical World, and Early America*. Charlottesville, VA.

ORD, MELANIE. 2007. «Venice and Rome in the Addresses and Dispatches of Sir Henry Wotton: First English Embassy to Venice, 1604-1610». *The Seventeenth Century*, 22.1: 1-23.

ORTENBERG, VERONICA. 1990. «Archbishop Sigeric's Journey to Rome in 990». *Anglo-Saxon England*, 19: 197-246.

O'SULLIVAN, FIRMIN. 1972. *The Egnatian Way*. Newton Abbot.

PAINTER, BORDEN W. 2005. *Mussolini's Rome: Rebuilding the Eternal City*. Nueva York.

PARIS, RITA (editora). 2001, *La via Appia, il bianco e nero di un patrimonio italiano*. Milán.

PAZOS, ANTÓN M. 2020. *Nineteenth-Century European Pilgrimages*: *A New Golden Age*. Londres.

PELTERET, DAVID A. E. 2014. «Not All Roads Lead to Rome». En Tinti, pp. 17-41.

PELÙ, PAOLO. 1997. «Aspetti della via Francigena nel territorio di Massa di Lunigiana». En *La Via Francigena: Atti della giornata di studi: Massa, 5 maggio 1996*, pp. 19-30. Módena.

PENNOCK, CAROLINE DODDS. 2023. *On Savage Shores: How Indigenous Americans Discovered Europe*. Londres.

PEPPER, SIMON, y NICHOLAS ADAMS. 1986. *Firearms and Fortifications*: *Military Architecture and Siege Warfare in Sixteenth-Century Siena*. Chicago.

PEROWNE, STEWART. 1973. *The Journeys of St Paul*. Londres.

PFISTER, MANFRED. 1996. *The Fatal Gift of Beauty: The Italies of British Travellers*. Ámsterdam.

PIANA, PIETRO, CHARLES WATKINS, y ROSS BALZARETTI. 2018. «Travel, Modernity and Rural Landscapes in Nineteenth-Century Liguria». *Rural History*, 29.2: 167-193.

PICCIOTTO, LILIANA. 2009. «The Shoah in Italy: Its History and Characteristics». En *Jews in Italy under Fascist and Nazi Rule, 1922-1945*; Joshua D. Zimmerman (editor), pp. 209-223. Cambridge.

PINTO, JOHN A. 2016. «Speaking Ruins: Travelers' Perceptions of Ancient Rome». *SiteLINES: A Journal of Place*, 11.2: 3-5.

PIRRO, DEIRDRE. 2019. «Mahatma Gandhi's Italian Visit». *The Florentine*, 6 de febrero. Online en https://www.theflorentine.net/2019/02/06/mahatma-gandhi-italian-visit-mussolini/.

POPKIN, MAGGIE L. 2022. «The Vicarello Milestone Beakers and Future-Oriented Mental Time Travel in the Roman Empire». En *Future Thinking in Roman Culture: New Approaches to History, Memory, and Cognition*; Maggie L. Popkin y Diana Y. Ng (editoras). Abingdon.

PORTELLI, ALESSANDRO. 2007. *The Order Has Been Carried Out: History, Memory, and Meaning of a Nazi Massacre in Rome*. Basingstoke.

PRYOR, JOHN (editor). 2006. *Logistics of Warfare in the Age of the Crusades*. Aldershot.

PUCCI DONATI, FRANCESCA. 2018. *Luoghi e mestieri dell'ospitalità nel Medioevo: Alberghi, taverne e osterie a Bologna tra Due e Quattrocento*. Spoleto.

QUILICI, LORENZO. 2002. «Da Roma alle foci del Garigliano: Per un parco regionale della Via Appia Antica». En *Ancient History Matters: Studies presented to Jens Erik Skydsgaard on his seventieth birthday*, Ascani *et alii* (editores), pp. 77-86. Roma.

RAUTMAN, MARCUS LOUIS. 2006. *Daily Life in the Byzantine Empire*. Westport, CT; Londres.

REDIGONDA, ABELE L. 1960. «Leandro Alberti». *Dizionario biografico degli italiani*, online en https://www.treccani.it/enciclopedia/ leandro-alberti_(Dizionario-Biografico) (página visitada el 23 de agosto de 2023).

REHM, ULRICH. 2016. «The critical fortunes of "Vasari's Botticelli" in the nineteenth century». En *Botticelli Reimagined*, Mark Evans y Stefan Weppelman (editores), pp. 48-49. Londres.

REILLY, BENJAMIN JAMES. 2019. «Northern European Patterns of Visiting Rome, 1400-1850». *Journal of Tourism History*, 11.2: 101123.

RIALL, LUCY. 2007. *Garibaldi: Invention of a Hero*. New Haven, CT.

RICHARDS, GREG (editor). 2007. *Cultural Tourism: Global and Local Perspectives*. Binghamton, NY.

RICHARDSON, L. 1992. *A New Topographical Dictionary of Ancient Rome*. Baltimore.

RIDLEY, RONALD. 2009. *The Eagle and the Spade: Archaeology in Rome during the Napoleonic Era*. Cambridge.

RIGANELLI, GIOVANNI. 1999. «Il corridoio bizantino nelle vicende storiche dell'Umbria altomedievale». En *Il corridoio bizantino e la via Amerina in Umbria nell'alto Medioevo*, Enrico Menesto (editor), pp. 117-144. 2 vols. Spoleto.

RITTER, MAX. 2018. «Panegyric Markets in the Byzantine Empire». En Despoina Ariantzi e Ina Eichner (editoras), *Für Seelenheil und*

Lebensglück: Das byzantinische Pilgerwesen und seine Wurzeln, pp. 367382. Heidelberg. Online en https://books.ub.uni-heidelberg.de/propylaeum/reader/download/495/495-30-85025-1-10-20190513.pdf.

ROBB, GRAHAM. 2016. *The Discovery of France*. Londres.

ROE, NICHOLAS. 2012. *John Keats: A New Life*. New Haven, CT.

ROSSIAUD, JACQUES. 1988. *Medieval Prostitution: Family, Sexuality and Social Relations in Past Times*. Oxford.

ROWELL, DIANA. 2012. *Paris: The «New Rome» of Napoleon I*. Londres.

ROWLANDSON, JANE (editora). 1988. *Women and Society in Greek and Roman Egypt: A Sourcebook*. Cambridge.

RUBINSTEIN, RUTH. 1988. «Pius II and Roman Ruins». *Renaissance Studies*, 2.2: 197-203.

RUSSELL, AMY. 2014. «Memory and Movement in the Roman Fora from Antiquity to Metro C». *Journal of the Society of Architectural Historians*, 73.4: 478-506.

SALVADORE, MATTEO. 2017. «African Cosmopolitanism in the Early Modern Mediterranean: The Diasporic Life of Yohannes, the Ethiopian Pilgrim who became a Counter-Reformation Bishop». *The Journal of African History*, 58.1: 61-83.

—. 2022. «The Narrative of Zaga Christ (Ṣägga Krəstos): The First Published African Autobiography (1635)». *Africa*, 92.1: 1-41.

SALWAY, BENET. 2011. «Travel, Itineraria, and Tabellaria». En Adams y Laurence, pp. 22-66.

SAMUELS, ERNEST, en colaboración con JAYNE NEWCOMER SAMUELS. 1987. *Bernard Berenson: The Making of a Legend*. Cambridge, MA.

SANDROCK, KIRSTEN. 2015. «Truth and Lying in Early Modern Travel Narratives: Coryat's Crudities, Lithgow's Totall Discourse and Generic Change». *European Journal of English Studies*, 19: 189-203.

SARTORIO, GIUSEPPINA PISANI. 2004. «Origins and Historic Events», pp. 14-39, y «The Urban Segment from Porta Capena to Casal Rotondo», pp. 40-83, en Della Portella 2004a.

SAVILL, BENJAMIN (editor). 2021. *Cult of Saints in Late Antiquity database*. Online en http://csla.history.ox.ac.uk.

SCHEIDEL, WALTER. 2013. «The Shape of the Roman World». Online en SSRN: http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2242325.

SCHIPPER, FRANK. 2009. *Driving Europe*. Ámsterdam.

SCHOBESBERGER, NIKOLAUS. 2016. «Mapping the Fuggerzeitungen: The Geographical Issues of an Information Network». En *News Networks in Early Modern Europe*; Joad Raymond y Noah Moxham (editores), pp. 216-240. Leiden.

SCOBIE, ALEXANDER. 1990. *Hitler's State Architecture: The Impact of Classical Antiquity*. University Park, PA.

SEGRETO, LUCIANO, CARLES MANERA y MANFRED POHL (editores). 2009. *Europe at the Seaside: The Economic History of Mass Tourism in the Mediterranean*. Nueva York.

SEYMOUR, W. A. (editor). 1980. *A History of the Ordnance Survey*. Folkestone. Online en https://www.ordnancesurvey.co.uk/documents/ resources/os-history.pdf.

SIMMONS, LAURENCE. 2006. *Freud's Italian Journey*. Ámsterdam.

SINISI, LUCIA. 2014. «Beyond Rome: The Cult of the Archangel Michael and the Pilgrimage to Apulia». En Tinti, pp. 43-68.

SMITH, MELANIE K., y MIKE ROBINSON (editores). 2006. *Cultural Tourism in a Changing World: Politics, Participation and (Re)presentation*. Clevedon.

SPOTTS, FREDERIC. 2003. *Hitler and the Power of Aesthetics*. Woodstock, NY.

STABLER, JANE. 2013. *The Artistry of Exile*. Oxford.

STACCIOLI, ROMOLO AUGUSTO. 2003. *Roads of the Romans*. Roma.

STENHOUSE, WILLIAM. 2005. «Visitors, Display, and Reception in the Antiquity Collections of Late-Renaissance Rome». *Renaissance Quarterly*, 58.2: 397-434.

STEVENS CRAWSHAW, JANE. 2016. «The Places and Spaces of Early Modern Quarantine». En *Quarantine: Local and Global Histories*; Alison Bashford (editora), pp. 20-29. Londres.

STEVENSON, JANE. 2022. *Siena: The Life and Afterlife of a Medieval City*. Londres.

STOPANI, RENATO. 1992. *La via Francigena del sud: l'Appia Traiana nel Medioevo*. Florencia.

—. 1998. *La via Francigena in Toscana. Storia di una strada medievale*. Florencia.

STRONG, ROY. 1984. *Art and Power: Renaissance Festivals 1450-1650*. Woodbridge.

SWEENEY, JAMES ROSS. 1973. «Basil of Trnovo's Journey to Durazzo: A Note on Balkan Travel at the Beginning of the 13th Century». *The Slavonic and East European Review*, 51.122: 118-123.

SWEET, ROSEMARY. 2012. *Cities and the Grand Tour: The British in Italy*, *c. 1690-1820*. Cambridge.

—, Gerrit Verhoeven y Sarah Goldsmith (editores). 2017. *Beyond the Grand Tour. Northern Metropolises and Early Modern Travel Behaviour*. Londres.

TALBERT, RICHARD J. A., en colaboración con TOM ELLIOT, NORA HARRIS y MARTIN STEINMANN. 2010. *Rome's World: The Peutinger Map Reconsidered*. Cambridge.

—. 2012. «Roads Not Featured: A Roman Failure to Communicate?». En Alcock *et alii*, pp. 235-254.

TERRENATO, NICOLA. 2019. *The Early Roman Expansion into Italy: Elite Negotiation and Family Agendas*. Cambridge. *Thessaloniki and its Monuments*. 1985. Thessaloniki Ephorate of Byzantine Antiquities (editor). Tesalónica.

THOMAS, REBECCA. 2020. «Three Welsh Kings and Rome: Royal Pilgrimage, Overlordship, and Anglo-Welsh Relations in the Early Middle Ages». *Early Medieval Europe* 28: 560-591.

THOMMEN, LUKAS. 2012. *An Environmental History of Ancient Greece and Rome*. Cambridge.

TINTI, FRANCESCA (editora). 2014. *England and Rome in the Early Middle Ages: Pilgrimage, Art, and Politics*. Turnhout.

TOMPKINS, PETER. 1985. «What really happened at Anzio». *Il Politico*, 50.3: 509-528.

TOWNER, JOHN. 1985. «The Grand Tour: A Key Phase in the History of Tourism». *Annals of Tourism Research*, 12.3: 297-333.

TREHARNE, ELAINE. 2014. «The Performance of Piety: Cnut, Rome and England». En Tinti, pp. 343-364.

TRESOLDI, LUCIA. 1975-1977. *Viaggiatori tedeschi in Italia*. 2 vols. Roma.

UNDERWOOD, LUCY. 2012. «Youth, Religious Identity, and Autobiography at the English Colleges in Rome and Valladolid, 1592–1685». *The Historical Journal*, 55.2: 349-374.

VAN ALLEN, SUSAN. 2021. «What did the ancient Romans eat?» Online en https://www.bbc.com/travel/article/20210719-what-didthe-ancient-romans-eat (página visitada el 23 de agosto de 2023).

VASORI, ORIETTA. 1980. *I monumenti antichi in Italia nei disegni degli Uffizi*. Antonio Giuliano (editor). Roma.

VEGO, MILAN. 2014. «The Allied Landing at Anzio-Nettuno, 22 January-4 March 1944: Operation SHINGLE». *Naval War College Review*, 67.4: 1-60.

VENTRE, FRANCESCA. 2004. «From the Alban Hills to Cisterna Latina», pp. 84-105, y «From the Pontine Plain to Benevento», pp. 106-145, en Della Portella 2004a.

VINGTAIN, DOMINIQUE, y CLAUDE SAUVAGEOT. 1998. *Avignon: Le Palais Des Papes*. Saint-Léger-Vauban.

VOADEN, ROSALYNN. 2004. «Travels with Margery: Pilgrimage in Context». En R. Allen, pp. 177-195.

VOUT, CAROLINE. 2012. *The Hills of Rome: Signature of an Eternal City*. Cambridge.

WACHER, JOHN. 2000. *A Portrait of Roman Britain*. Londres.

WADE, JANET. 2022. «Expeditions from Rome: Thomas Ashby, his BSR companions and the Roman roads of Italy». *Papers of the British School at Rome*, 90: 267-295.

WADE, JANET y ALESSANDRA GIOVENCO. 2022. «Road trips, rail journeys and landscape archaeology: reconstructing research itineraries and travel excursions in Italy through the British School at Rome's photographic collections». *Papers of the British School at Rome*, 90: 297-324.

WARD-PERKINS, J. B. 1957. «Etruscan and Roman Roads in Southern Etruria». *The Journal of Roman Studies*, 47.1/2: 139-143.

WARNOCK, ROBERT. 1942. «Boswell on the Grand Tour». *Studies in Philology*, 39.4: 650-661.

WEBB, DIANA. 2002. *Medieval European Pilgrimage c. 700-c. 1500*. Gordonsville, VA.

WEBER, ELKE. 2004. «Sharing the Sites: Medieval Jewish Travellers to the Land of Israel». En R. Allen, pp. 35-52.

WEINGARTEN, SUSAN. 1999. «Was the Pilgrim from Bordeaux a Woman? A Reply to Laurie Douglass». *Journal of Early Christian Studies*, 7.2: 291-297.

WILDVANG, FRAUKE. 2007. «The Enemy Next Door: Italian Collaboration in Deporting Jews during the German Occupation of Rome». *Modern Italy*, 12: 189-204.

WILLIAMS, MICHAEL E. 1979. *The Venerable English College, Rome: A History: 1579-1979*. Londres.

WILSON, MARK. 2009. «The Route of Paul's First Journey to Pisidian Antioch». *New Testament Studies*, 55: 471-483.

WILTON, ANDREW, ILARIA BIGNAMINI, TATE GALLERY y PALAZZO DELLE ESPOSIZIONI. 1996. *Grand Tour: The Lure of Italy in the Eighteenth Century*. Londres.

WINTER, JAY. 2008. «Sites of Memory and the Shadow of War». En *Cultural Memory Studies: An International and Interdisciplinary Handbook*. Astrid Erll y Ansgar Nünning (editores), pp. 61-74. Berlín.

WYATT, MICHAEL. 2005. *The Italian Encounter with Tudor England*: *A Cultural Politics of Translation*. Cambridge.

ZALDINI, MARA. Sin fecha. «Il monastero di San Felice». Online en http://www-wp.unipv.it/biblioteche/wp-content/uploads/2012/09/SanFeliceZaldini.pdf (página visitada el 23 de agosto de 2023).

ZEI, CONSTANTINO. 1917. «Le terme romane di Viterbo». *Bollettino d'Arte*, 11: 155-170.

ZILCOSKY, JOHN. 2017. «Learning How to Get Lost: Goethe in Italy». *Eighteenth-Century Studies*, 50.4: 417-435.

ZUCCOTTI, SUSAN. 1996. *The Italians and the Holocaust: Persecution, Rescue, and Survival*. Lincoln, NE.



1 y 2. A lo largo y ancho del antiguo Imperio romano existen monumentos —grandes y pequeños— que conmemoran su red viaria. El Arco de Augusto en Rímini (*arriba*) marca el final de la Vía Flaminia. Un miliario (*abajo a la izquierda*) procedente de Éfeso contiene una inscripción en latín y en griego con el nombre del cónsul y responsable de la construcción de la calzada Manio Aquilio.

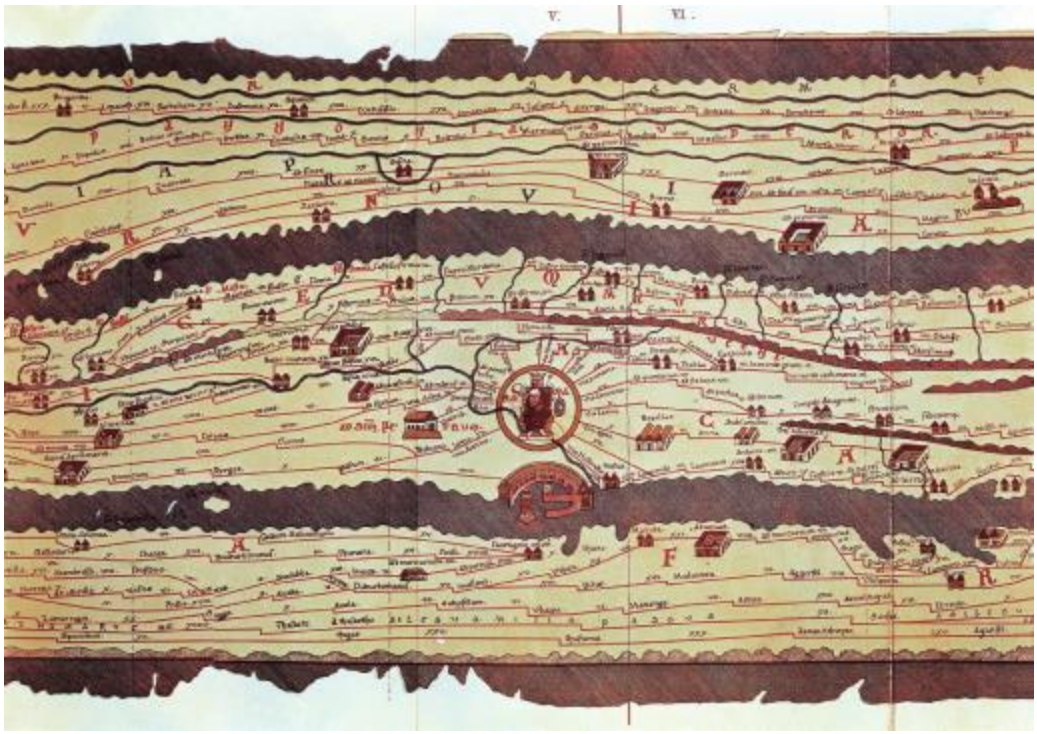




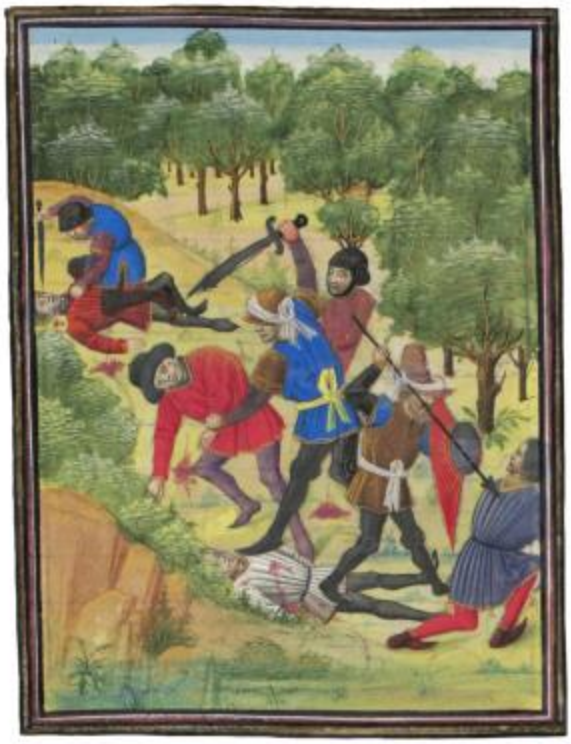
3. Este vaso de plata de Vicarello, que por su forma recuerda un miliario, lleva inscrito un primitivo itinerario (probablemente del siglo I e. v.), en el que se enumeran las paradas en el camino entre Cádiz y Roma.



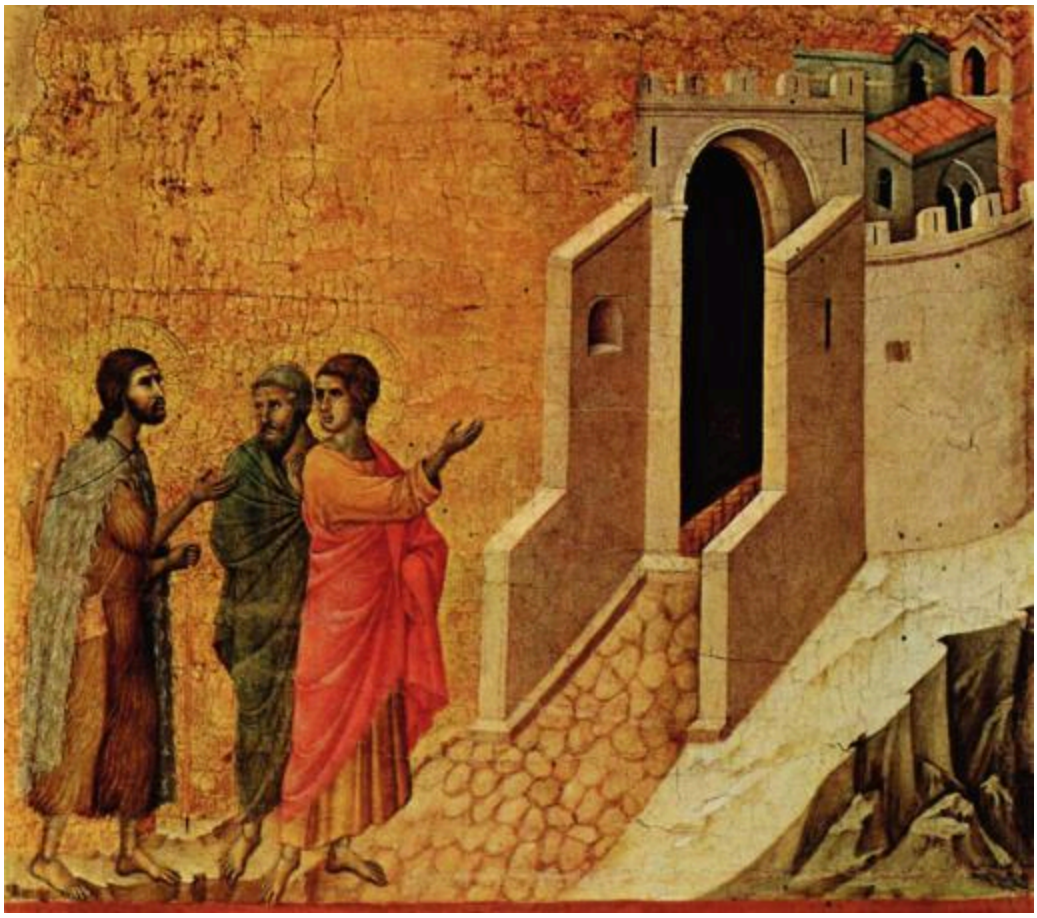
4. Los viajes tenían sus peligros. Esta lápida votiva del siglo III e. v. lleva una inscripción de agradecimiento a la diosa Celeste por haber concedido un viaje de ida y vuelta —como indica la dirección de los pies— sin contratiempos.



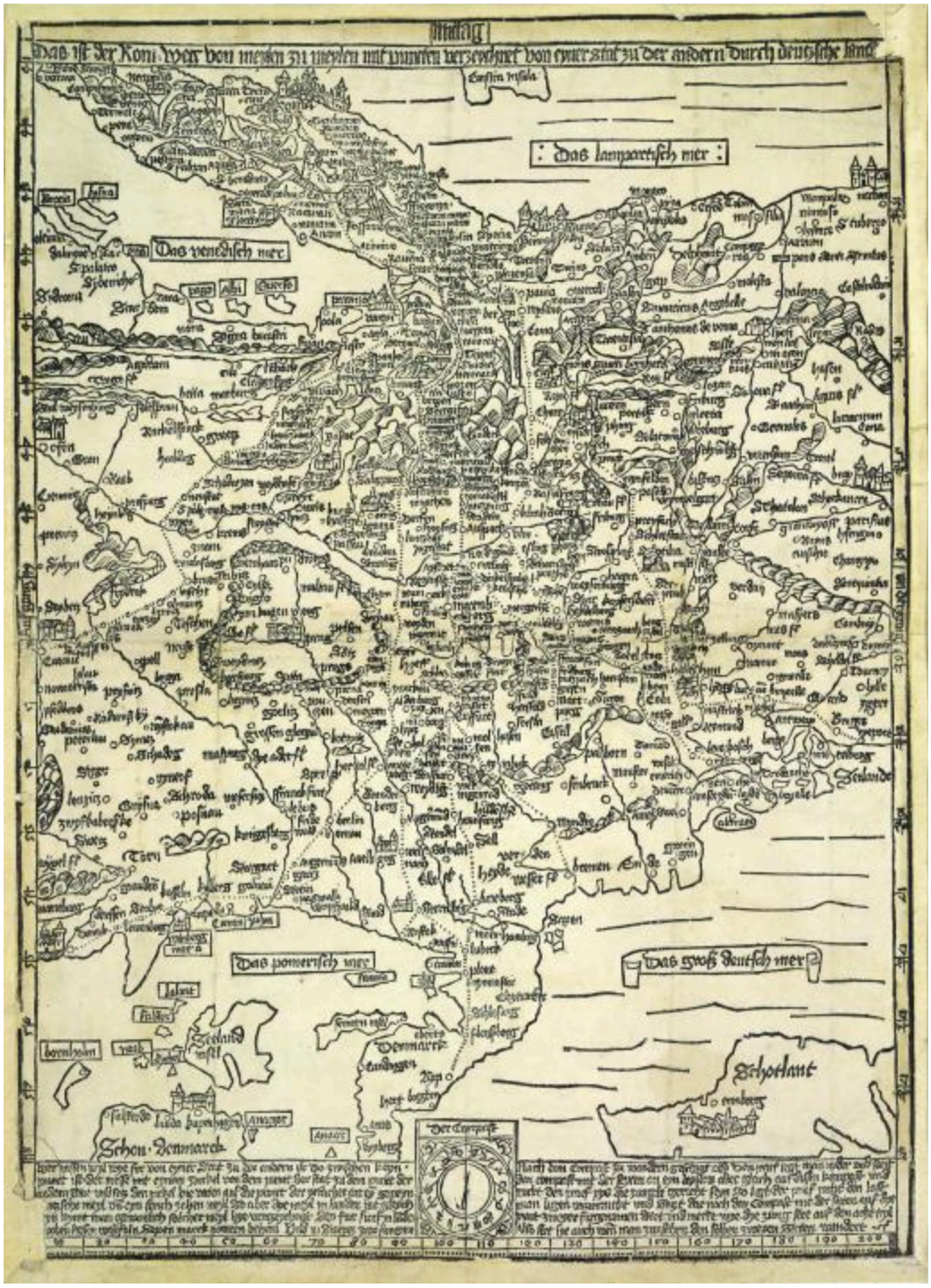
5. La *Tabula Peutingeriana* reúne varios itinerarios con el fin de mostrar de forma esquemática la red viaria del Imperio, con Roma en el centro. Se conserva solo en esta copia del siglo XIII. El original del siglo IV quizá sirviera de decoración a algún palacio imperial.



6. Los viajeros a menudo temían los actos de violencia por los caminos, representados aquí en una de las iluminaciones ejecutadas por Simon Marmion para la historia de las Cruzadas de Guillermo de Tiro.



7. Los Evangelios contienen muchos relatos sobre viajes. Esta pintura de Duccio (siglo XIV) muestra a Jesús recorriendo una calzada empedrada camino de Emaús.

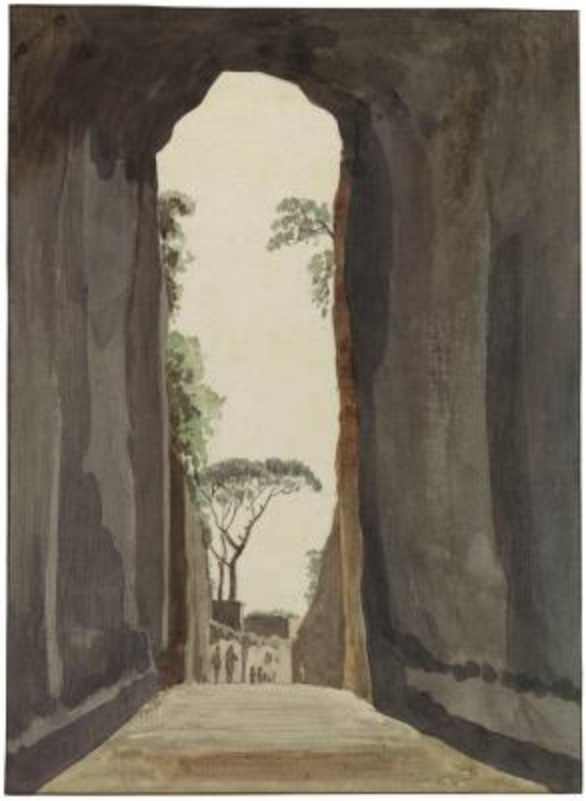


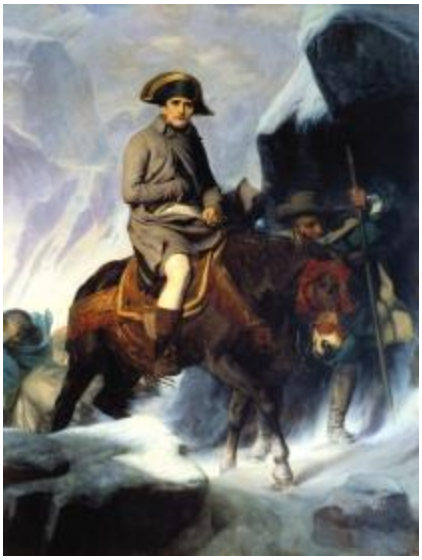
8. Esta xilografía de Erhard Etzlaub es un mapa que muestra el camino hacia Roma a través de Alemania. Probablemente fuera ejecutada para uso de los

peregrinos alemanes que viajaran a Italia con motivo del jubileo decretado por el papa Alejandro VI en el año 1500.



9 y 10. El desarrollo del *Grand Tour* trajo consigo un nuevo negocio para las posadas y las casas de postas, que proporcionaban comida, alojamiento y caballos de refresco. Los viajeros buscaban monumentos antiguos como la Cripta Neapolitana (*abajo a la izquierda*), que unía Nápoles y Pozzuoli. Todo ello acabó convirtiéndose en tema de algunas obras de arte, que podían convertirse en recuerdos de la grandeza imperial cuando los turistas estuvieran de vuelta en su país de origen.





11. Las Guerras Napoleónicas (1803-1815) supusieron la interrupción de los viajes, pero Napoleón inició también la mejora de los caminos, incluidos los que cruzaban los Alpes.



12. Los viajeros con destino a Roma a menudo se detenían a las afueras de la ciudad para disfrutar de vistas como esta, pintada por André Giroux en 1831.



13. En el siglo XIX el Ordnance Survey (la agencia cartográfica oficial británica) registraba de forma rutinaria en sus mapas los lugares antiguos. La característica línea recta de la Fosse Way, en Gloucestershire, ha sido captada perfectamente en esta fotografía aérea. La presencia de este tipo de legado antiguo permitió a los constructores del Imperio británico moderno identificarse con los romanos.

LA DOMENICA DEL CORRIERE

Anno . . . . . L. 15,- L. 40,-
Semestre . . . . . » 8,- » 21,-
Per le inserzioni rivolgersi all'Amministrazione del Corriere della Sera - Via Solferino, 28 - Milano.

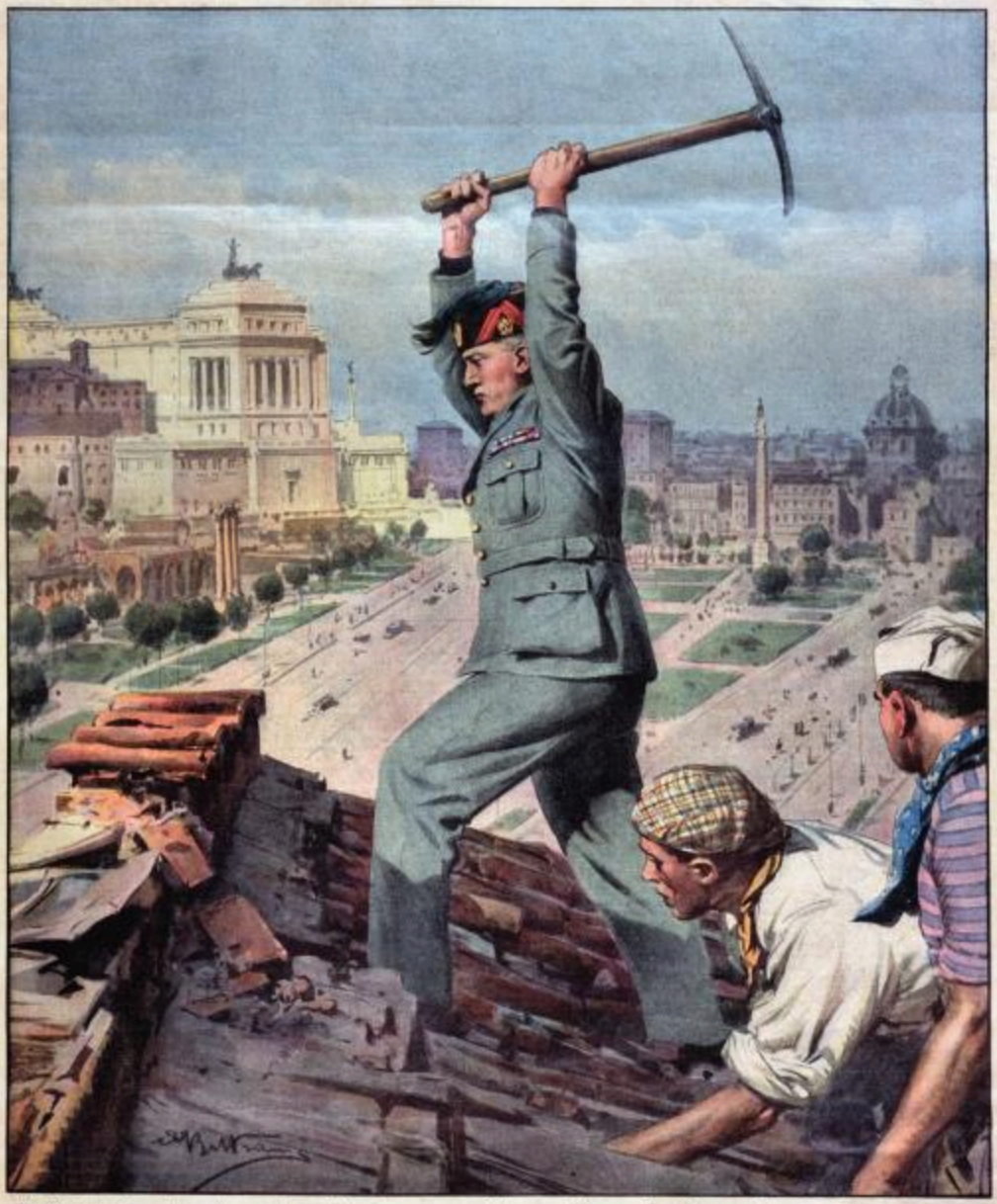
Si pubblica a Milano ogni settimana

Supplemento illustrato del "Corriere della Sera"

Uffici del giornale: Via Solferino, 28 - Milano

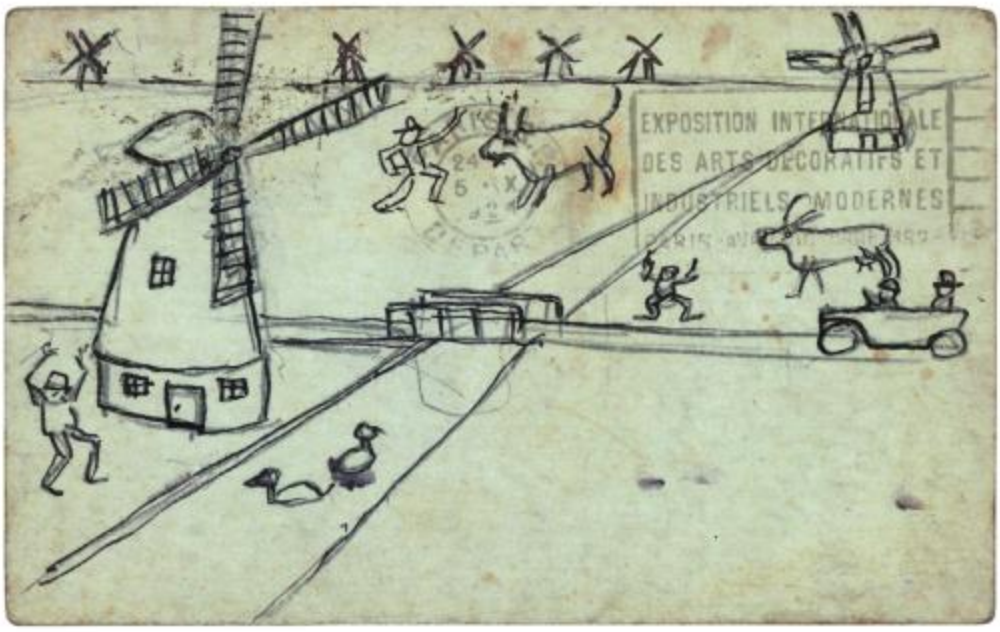
Per tutti gli articoli e illustrazioni è riservata la proprietà letteraria e artistica, secondo le leggi e i trattati internazionali.

Anno XXXVII — N. 9 | 3 Marzo 1935 - Anno XIII | Centesimi 30 la copia



Il Duce vibra il primo colpo di piccone per liberare l'area destinata alla Mole Littoria che, fra quattro anni, di fronte alle glorie monumentali dell'Urbe, simboleggerà la potenza dell'Italia fascista. Disegno di A. Beltrame

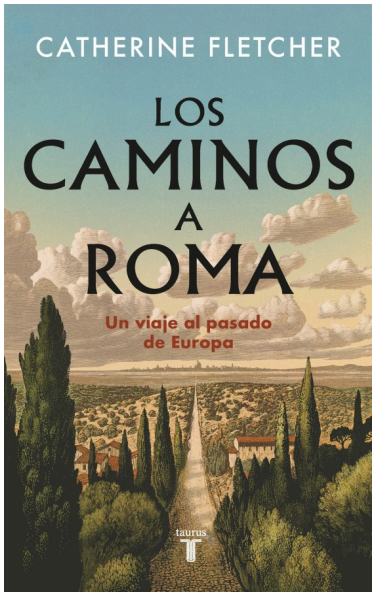
14. La portada de este suplemento dominical en la que aparece Mussolini empuñando un pico venía a expresar el compromiso personal del Duce con la transformación urbana de Roma y en particular con la nueva ruta triunfal a través del Foro, inaugurada en 1932, que ofrecía un telón de fondo antiguo a los modernos desfiles de automóviles fascistas.



15 y 16. El transporte motorizado supuso un cambio en la experiencia de los viajes. Aldous Huxley dibujó esta postal de la gira que realizó por Europa en 1924 para su hijo Matthew. El glamour de *Vacaciones en Roma* (1953) sustituyó las imágenes de destrucción que habían acompañado las noticias acerca de la Segunda Guerra Mundial y atrajo hacia Roma a una nueva oleada de turistas.



Un viaje fascinante por dos mil años de historia europea a través de las carreteras romanas.



«Todos los caminos llevan a Roma». El proverbio medieval no es solo una metáfora: las carreteras que hoy recorren Europa siguen, en muchos casos, los trazos del antiguo Imperio romano. Durante más de dos mil años, los caminos de Roma han sido transitados por cruzados y peregrinos, revolucionarios y dictadores, pero también por turistas y escritores, refugiados y artistas. En este libro seductor, Catherine Fletcher se embarca en un asombroso viaje para mostrarnos cómo estas vías (canales de comercio y de desplazamiento, rutas de conquista y de creatividad) transformaron para siempre las culturas europeas y entrelazaron los destinos de personas muy distintas.

De Escocia a Cádiz, de Estambul a Roma, atravesamos naciones e imperios que han surgido y caído a lo largo de los siglos. En el camino nos encontramos con espías y bandidos, posaderos conspiradores, nobles bizantinos, jóvenes aristócratas en su Grand Tour, Napoleón, Keats y los Shelley, el abolicionista Frederick

Douglass e incluso Mussolini recorriendo Italia en su motocicleta. Sustentado en una investigación original y rebosante de vida y drama, Los caminos a Roma es el primer libro que recorre la historia europea a través de una de las mayores redes imperiales jamás construidas y demuestra hasta qué punto ese pasado sigue íntimamente conectado con nuestro presente.

La crítica ha dicho:

«Una historia deliciosa, novedosa y autorizada, construida desde el terreno mismo».
Judith Herrin

«Fletcher es una narradora enormemente disfrutable porque salpica su prosa erudita con un humor irónico, comentarios en primera persona y comparaciones entre pasado y presente».
Observer

«No es tarea fácil condensar veinticinco siglos de historia en trescientas páginas, y Fletcher, cuya especialidad es la Europa del Renacimiento, está a la altura del reto».
Wall Street Journal

«Un libro muy disfrutable».
Financial Times

Catherine Fletcher es una historiadora especializada en el Renacimiento y la Europa moderna temprana. Es catedrática de Historia en la Manchester Metropolitan University.



Título original: *Roads to Rome*

Primera edición: abril de 2026

© 2024, Catherine Fletcher
Todos los derechos reservados
Publicado originalmente por Bodley Head
© 2026, Penguin Random House Grupo Editorial, S. A. U.
Travessera de Gràcia, 47-49. 08021 Barcelona
© 2026, Joan Rabasseda y Teófilo de Lozoya, por la traducción

Diseño de la cubierta: Adaptación de la cubierta original de Penguin UK / Penguin Random House Grupo Editorial
Ilustración de la cubierta: © Chris Wormell

Penguin Random House Grupo Editorial apoya la protección de la propiedad intelectual. La propiedad intelectual estimula la creatividad, defiende la diversidad en el ámbito de las ideas y el conocimiento, promueve la libre expresión y favorece una cultura viva. Gracias por comprar una edición autorizada de este libro y por respetar las leyes de propiedad intelectual al no reproducir ni distribuir ninguna parte de esta obra por ningún medio sin permiso. Al hacerlo está respaldando a los autores y permitiendo que PRHGE continúe publicando libros para todos los lectores. De conformidad con lo dispuesto en el art. 67.3 del Real Decreto Ley 24/2021, de 2 de noviembre, nos reservamos expresamente la reproducción y el uso de esta obra y de todos sus elementos mediante medios de lectura mecánica y otros medios adecuados a tal fin. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, www.cedro.org) si necesita reproducir algún fragmento de esta obra.
En caso de necesidad, contacte con:
seguridadproductos@penguinrandomhouse.com

ISBN: 978-84-306-2856-8

Compuesto en: www.acatia.es

Facebook: PenguinEbooks
Facebook: taurusedítorual
X: @taurusedítorial
Instagram: @penguinlibros
Youtube: penguinlibros
Spotify: penguinlibros

«Para viajar lejos no hay mejor nave que un libro».

EMILY DICKINSON

Gracias por tu lectura de este libro.

En **penguinlibros.club** encontrarás las mejores recomendaciones de lectura.

Únete a nuestra comunidad y viaja con nosotros.

penguinlibros.club

Penguin Random House Grupo Editorial

penguinlibros

ABREVIATURAS:

CIL *Corpus Inscriptionum Latinarum*
ILS *Inscriptiones Latinae Selectae*
LCL *Loeb Classical Library*
MGH *Monumenta Germaniae Historica*

Introducción

[1] Maillet, 128. Chaucer, 20.
[2] Dion Casio, *Historiae Romanae* 54.8.4 (LCL 83: 300-301); Richardson 1992, 254. Plutarco, *Galba* 24.4 (LCL 103: 260-261; *cf*. Plutarco, *Vidas paralelas*. Vol. VII. Introducción, traducción y notas de J. P. Sánchez Hernández y M. González González. Biblioteca Clásica Gredos (BCG), Madrid, 2009).
[3] Estacio, *Silvas* 2.2.
[4] Graves, 147-148; *cf*. R. Graves, *Claudio el dios y su esposa Mesalina*. Alianza Editorial, Madrid, 1978.
[5] Thommen, 74; Hitchner, 222-223.
[6] Dionisio de Halicarnaso, *Antiquitates Romanae* 3.67.5 (LCL 347: 240-241; *cf*. Dionisio de Halicarnaso, *Historia antigua de Roma*. Vol. I. Traducción y notas de E. Jiménez y E. Sánchez; BCG, Madrid, 1984).
[7] Thommen, 71.
[8] Casson, 174.
[9] Humm, 741.
[10] Las fechas de esta última sección no son seguras: véase Laurence 2013, 296.
[11] Humm, 734, 737.
[12] Lister, 10 la repite; para sus restricciones, véase Van Allen.
[13] Laurence 1999, 13-21; para la moneda, véase Humm, 733.
[14] Laurence 1999, 197-199.
[15] Sartorio, 68; Coarelli, 394.
[16] Para un ejemplo de este último aspecto, véase Hardwick y Stray.
[17] Para el contexto, véase Goodden, 153-180.
[18] De Staël, 63; *cf*. traducción [al inglés] de Pinto, 3.
[19] Rogers 1956, 219-220.

[20] Mailloux, 126 señala que Roma ofrecía «un paisaje imaginativo» a los visitantes norteamericanos del siglo XIX. Estudio esas ideas más a fondo en un futuro artículo sobre los ejercicios públicos históricos en las calzadas romanas.
[21] Dickens, 169.

1. Los romanos por los caminos

[1] Staccioli, 17.
[2] Richardson 1992, 254.
[3] Staccioli, 34.
[4] Mari, 366-367; Klynne, 168.
[5] Thommen, 74. Ward-Perkins, 140.
[6] Staccioli, 49.
[7] Terrenato, 232-336.
[8] Polibio 1.58. Traducción [al inglés] online en perseus.tufts.edu. *Cf*. trad. cast. Polibio, *Historias*. Libros I-IV. Traducción y notas de M. Balasch Recort. BCG, Madrid, 1981.
[9] Polibio 3.50, 3.55. Traducción [al inglés] online en perseus.tufts. edu. Para la trad. cast. *vid. sup*.
[10] Chevallier, 85.
[11] Humm, 713.
[12] Apiano, *Bella civilia* 1.120 (LCL 5: 238–239). *Cf*. trad. cast.: Apiano, *Historia Romana II. Guerras civiles* (Libros I-II). Traducción y notas de A. Sancho Royo. BCG, Madrid, 1985.
[13] Byron, vol. I, 249.
[14] Staccioli, 55.
[15] Sículo Flaco 110-111, traducción [al inglés] en Chevallier, 65; Laurence 1999, 59-61.
[16] Museos Capitolinos, número de inventario NCE 476.
[17] Laurence 1999, 144.
[18] Laurence 2013, 303.
[19] Chevallier, 83 sugiere que el pasaje se refiere a una variante específica de la Vía Apia, mientras que Laurence 1999, 65 considera que Estacio describe un proyecto ideal y no unas obras rutinarias. Estacio, *Silvas* 4.3, traducción [al inglés] de Chevallier (véase también LCL 206: 242-243). *Cf*. trad. cast. Publio Papinio Estacio, Silvas. Introducción general de G. Laguna Mariscal. Traducción y notas de F. Torrent Rodríguez. BCG, Madrid, 2002.
[20] Berechman, 473.
[21] Davies 2008, 32-33, 37.
[22] Davies 1998, 8-9, 14; Humm, 719-720.

[23] Diodoro Sículo 20.36. 1-4, *cf*. traducción [al inglés] en Sartorio, 26 (y también en LCL 390: 236-237); para la trad. cast., véase Diodoro de Sicilia, *Biblioteca histórica*. Libros XVIII-XX. Introducción, traducción y notas de J. P. Sánchez. BCG, Madrid, 2014; véase asimismo Humm, 696.

[24] Laurence 2013, 296.

[25] Humm, 704.

[26] Plutarco, *Gayo Graco* 7.1-2; traducción [al inglés] en Casson, 166 (y también en LCL 102: 212-213). *Cf*. trad. cast. Plutarco, *Vidas paralelas*. VIII. Introducciones, traducción y notas de C. Alcalde Martín y M. González González. BCG, Madrid, 2010.

[27] Laurence 2013, 299.

[28] Green y Hooper, capítulo 11, edición digital sin paginar.

[29] CIL (*Corpus Inscriptionum Latinarum*) XI: 6625-6627.

[30] Davies 1998, 9-10.

[31] Davies 2008, 38-39, 41.

[32] Staccioli, 123.

[33] Montaigne, vol. III, 12. La inscripción se encuentra en CIL XI: 6106.

[34] Para un análisis de las relaciones entre el partido de Meloni y los fascistas originales, véase Broder.

[35] Según la traducción que ofrece el cartel interpretativo colocado junto al monumento.

[36] Talbert 2012, 241.

[37] Staccioli, 79-80.

[38] Galeno, vol. 10, 633. Traducción [al inglés] tomada de Della Portella 2004b, 8.

[39] ILS (Dessau, *Inscriptiones Latinae Selectae*) 5863, traducción [al inglés] en Erskine, 120-121.

[40] Museos Capitolinos, número de inventario NCE 2416.

[41] Laurence 2013, 304-305.

[42] Salway, 32.

[43] Suetonio, *Divus Julius* 57 (LCL 31: 110-111; *cf*. trad. cast. Suetonio, *Vidas de los doce césares*. Vol. I. Traducción de R. Agudo Cubas. BCG, Madrid, 1992) y Plinio (el Viejo), *Naturalis Historia* 7.84 (LCL 352: 560-561; *cf*. trad. cast. Plinio el Viejo, *Historia natural*. Vol. III. Traducción y notas de E. Del Barrio Sanz, I. García Arribas, A. Moure Casas, L. A. Hernández Miguel y M. L. Arribas Hernáez. BCG, Madrid, 2003); para el contexto, véase Laurence 1999, 81.

[44] Laurence 1999, 82.

[45] Kolb 2011, 101.

[46] Para los vehículos con un valor superior a los quince mil ases, Laurence 1999, 136.

[47] Laurence 1999, 138-141.

[48] Laurence 1999, 172-173.

[49] Scheidel, 4.

[50] Foubert, 5-6.
[51] Casson, 147.
[52] Séneca (el Joven), *Epistulae* 104.13 (LCL 77: 198-199; *cf*. trad. cast. Séneca, *Epístolas morales a Lucilio*. Vol. II. Traducción y notas de I. Roca Meliá. BCG, Madrid, 1989); *De tranquillitate animi* 2.13 (LCL 254: 220-221; *cf*. trad. cast. Séneca, «Sobre la tranquilidad del espíritu», en *Diálogos*. Introducciones, traducción y notas de J. Mariné Isidro. BCG, Madrid, 2008); véase asimismo Foubert, 9-10.
[53] Casson, 139.
[54] Plinio el Joven, *Epistulae* 2.17 (LCL 55: 132-133; *cf*. trad. cast. Plinio el Joven, *Cartas*. Introducción, traducción y notas de J. González Fernández; BCG, Madrid, 2005).
[55] Laurence 1999, 84.
[56] Laurence 1999, 103-104.
[57] Marcial, *Epigramas* 3.47.15, traducción [al inglés] en Casson, 146 (y también en LCL 94: 220-223; *cf*. trad. cast. Marcial, *Epigramas*. Vol. I. Introducción de J. Fernández Valverde; traducción y notas de A. Ramírez de Verger. BCG, Madrid, 2001).
[58] https://www.ostia-antica.org/dict/topics/severan-emperors/statio-32.htm.
[59] https://www.ostia-antica.org/regio2/2/2-3.htm.
[60] Livio, *Períocas* 107 (LCL 404: 132-133; *cf*. trad. cast. Tito Livio, *Períocas. Períocas de Oxirrinco. Fragmentos*. Introducción, traducción y notas de J. A. Villar Vidal. BCG, Madrid, 2008); véase asimismo Ventre, 87-89.
[61] Laurence 1999, 179.
[62] Ventre, 96.
[63] Horacio, *Sátiras* 1.5. 3-13 (LCL 194: 64-65; *cf*. trad. cast. Horacio, *Sátiras. Epístolas. Arte poética*. Introducciones, traducción y notas de J. L. Moralejo. BCG, Madrid, 2008).
[64] Séneca (el Viejo), *Suasorias* 6.17, traducción [al inglés] en Ventre, 132; *cf*. trad. cast. en Tito Livio, *Períocas. Períocas de Oxirrinco*. *Fragmentos*. Introducción, traducción y notas de J. A. Villar Vidal. BCG, Madrid, 2008.
[65] Thommen, 76-78.
[66] Estrabón, *Geografía* 5.3.8, traducción [al inglés] en Staccioli, 7 (y también en LCL 50: 404-405; *cf*. trad. cast. Estrabón. *Geografía*. Vol. III. Traducción y notas de J. Vela Tejada y J. Gracia Artal. BCG, Madrid, 2001).

2. Viajes a través del Imperio

[1] Popkin, 113; Cassibry, 34.
[2] Chevallier, 49.

[3] Cassibry, 35-36.
[4] Estrabón, *Geografía* 3.4.9 (LCL 50: 93-97; *cf*. trad. cast. Estrabón, *Geografía*. Vol. II. Traducciones, introducciones y notas de M. J. Meana y F. Piñero. BCG, Madrid, 1992); Campedelli, 115.
[5] Popkin, 121; Cassibry, 34.
[6] Campedelli, 111, 122, 127.
[7] Cassibry, 51.
[8] Coarelli, 167.
[9] Manacorda, 11-12; Kallis, 95.
[10] Cicerón, *Epistulae ad familiares* 415 (X.32) (LCL 230: 358-359; *cf*. trad. cast. Cicerón, *Cartas. IV. Cartas a los familiares II*. Introducción, traducción y notas de M. I. Magallón García. BCG, Madrid, 2008).
[11] Cicerón, *Pro Balbo* 29 (LCL 447: 660-663; *cf*. trad. cast. Cicerón, *Discursos*. VIII. Traducción de E. Cuadrado Ramos y J. Lorenzo Lorenzo. BCG, Madrid, 2013); Chevallier, 226, fn. 18.
[12] Lowe, 469.
[13] Cassibry, 59.
[14] Livio, *Ab Urbe Condita* XXXIX.29.8-10 (LCL 313: 294-295; *cf*. trad. cast. Tito Livio, *Historia de Roma desde su fundación. Libros XXXVI-XL*. Traducción y notas de J. A. Villar Vidal. BCG, Madrid, 1993).
[15] C. E. P. Adams, 154.
[16] Apuleyo, *Metamorfosis* I.15 (LCL 44: 26-27; *cf*. trad. cast. Apuleyo, *El asno de oro*. Introducción, traducción y notas de L. Rubio Fernández. BCG, Madrid, 1983).
[17] Apuleyo, *Met*. VIII.15 (LCL 453: 72-73).
[18] Suetonio, *Tiberio* III.37 (LCL 31: 364-365).
[19] Laurence 1999, 144.
[20] Mitchell, 246.
[21] *P.Mich.inv*. 1367/Recto, https://quod.lib.umich.edu/a/apis/x1409/1367r.tif. University of Michigan Library Digital Collections. Traducción [al inglés] de Carucci, 182-183, adaptación de Rowlandson, 148.
[22] Séneca, *De Ira* III.20 (LCL 214: 306-307; *cf*. trad. cast. Séneca, *Diálogos*. Introducciones, traducción y notas de J. Mariné Isidro. BCG, Madrid, 2008).
[23] Brodersen, 12.
[24] Vegecio, *De re militari* 3.6, citado y traducido [al inglés] en Salway, 31; *cf*. trad. cast. Flavio Vegecio Renato, *Compendio de técnica militar*. Edición de D. Paniagua Aguilar. Ediciones Cátedra, Madrid, 2008; véase asimismo Larnach, 29.
[25] Chevallier, 34.
[26] Salway, 34, 59.
[27] Brodersen, 18; Salway, 30; Blennow, 58.
[28] Talbert 2010, 7.
[29] Talbert 2010, 135-136.
[30] Rautman, 142.

[31] Talbert 2010, 139.
[32] Talbert 2012, 250.
[33] https://banc.memoria.gencat.cat/en/results/espais_memoria/45.
[34] Chevallier, 78.
[35] Musée Départemental Arles Antique, FAN 1992.520.
[36] Musée de la Romanité, Nimes, material interpretativo.
[37] Cassibry, 42.
[38] Erskine, 61.
[39] J. N. Adams, 275, 552-553 y 617-618.
[40] Mairs.
[41] Veleyo Patérculo, *Historiae Romanae* II.120. 2-3 (LCL 152: 302-305; *cf*. trad. cast. Veleyo Patérculo, *Historia romana*. Introducción, traducción y notas de M. A. Sánchez Manzano. BCG, Madrid, 2001).
[42] Morley, 43, 82.
[43] Campedelli, 112.
[44] Suetonio, *Divus Augustus* 49.2, LCL 31: 228-229; *cf*. trad. cast. Suetonio, *Vidas de los doce césares*. I. Traducción de R. M. Agudo Cubas. BCG, Madrid, 1992.
[45] Kolb 2011, 95-96, 98-99.
[46] Museo de Burdur, número de inventario 2670, texto online en https://www.judaism-and-rome.org/edict-governor-galatia-requi sitioning-transport-and-accommodation; citado en Kolb 2011, 97.
[47] Eusebio, *Vita Constantini* IV.36.4 (*cf*. trad. cast. Eusebio de Cesarea, *Vida de Constantino*. Introducción, traducción y notas de M. Gurruchaga. BCG, Madrid, 1994); para un comentario Kolb 2011, 102.
[48] C. E. P. Adams, 145.
[49] Laurence 1999, 58-59. *XII Tabulae sive Lex XII Tabularum*, 7.6 (LCL 329: 470-471); para la anchura de las calzadas, véase asimismo Varrón, *De Lingua Latina* VII.15 (LCL 333: 282-283; trad. cast. Varrón, *La lengua latina. Libros VII-X y fragmentos*. Introducción, traducción y notas de L. A. Hernández Miguel. BCG, Madrid, 1998).
[50] Davies 2008, 42.
[51] *Codex Theodosianus*, 282-295.
[52] Kolb 2011, 98.
[53] Laurence 2011, 75, 87.
[54] Laurence 2013, 307.
[55] Estrabón, *Geog*. V.3.8, traducción [al inglés] en Talbert 2012, 238-239 (y también en LCL 50: 404-405; *cf*. trad. cast. Estrabón, *Geografía. Libros V-VII*. Traducción y notas de J. Vela Tejada y J. Gracia Artal. BCG, Madrid, 2001).
[56] Plutarco, *Moralia. Praecepta gerendae reipublicae* 10.55 (Stephanus 811B), LCL 21: 222-225 (*cf*. trad. cast. Plutarco, *Obras morales y de costumbres*. Vol. X, «Sobre si el anciano debe intervenir en política». Introducciones, traducciones y notas de M. Valverde Sánchez, H. Rodríguez Somolinos y C. Alcalde Martín. BCG,

Madrid, 2003), según la adaptación de Valerio Máximo, *Factorum et dictorum memorabilium libri IX* 3.7.ext5 (LCL 492: 314-315; *cf*. trad. cast. Valerio Máximo, *Hechos y dichos memorables*. Vol. I. Introducción, traducción y notas de S. López Moreda, M. L. Harto Trujillo y J. Villalba Álvarez. BCG, Madrid, 2003).

[57] Tácito, *Annales* I.20 (LCL 249: 280-281; *cf*. trad. cast. Tácito, *Anales*. Libros I-VI. Introducción, traducción y notas de J. L. Moralejo. BCG, Madrid, 1979).

[58] Tácito, *Agricola*, 30-31 (LCL 35: 80-82, que utiliza el término *desolation* [«desolación»] en vez de la palabra más habitual *desert* [«despoblado»]; *cf*. trad. cast. Tácito, *Agrícola. Germania. Diálogo sobre los oradores*. Introducciones, traducción y notas de J. M. Requejo. BCG, Madrid, 1981).

[59] Shabbat 33b, https://www.sefaria.org/Shabbat.33b.5?lang=bi&with=About&lang2=en. Para el contexto: de Lange, 268.

[60] De Blois, 53; ejemplos tomados de Hauken, 40 y 205-206.

[61] Krautheimer, 3.

[62] Staccioli, 86.

[63] Casson, 165.

[64] Maas y Ruths, 255-256.

3. Los viajes y el cristianismo primitivo

[1] Isaías 11:16, 35:8, 40:3, 62:10 [para la traducción de los textos libros se utilizan las versiones habituales en nuestro idioma: *Sagrada Biblia*. Versión directa de las lenguas originales por E. Nácar Fuster y A. Colunga, O.P. BAC, Madrid, 1961; y la clásica *Biblia, que es, los sacros libros del Viejo y Nuevo Testamento Trasladada en Español*, más conocida como *Biblia del oso*, obra de Casiodoro de Reina publicada en Basilea en 1569 y de la que se han publicado sucesivas versiones modernizadas]. Véase Easton, para la entrada correspondiente al término *Highway*.

[2] Bartlett, 410-411.

[3] Frauzel, 1088; Blennow, 70.

[4] Webb, 1, 11; Frauzel, 1087.

[5] Gálatas 1:17-18, 21, 2:1; véase Perowne, 29.

[6] Wilson; Nasrallah.

[7] Chevallier, 21.

[8] Hechos, 28:15-16.

[9] McKechnie, 151.

[10] McKechnie, 279-281.

[11] McKitterick *et alii*, 2.

[12] Para Pablo VI, véase https://www.vatican.va/content/paul-vi/it/audiences/1968/documents/hf_p-vi_aud_19680626.html (página visitada el 23 de

agosto de 2023); para un ejemplo temprano de las reservas expresadas por los especialistas, O'Callaghan, 71.

[13] Holum, 66.

[14] Holum, 76 sostiene que la decisión de Elena «aumentó enormemente sus dimensiones».

[15] Para una traducción, véase Bordeaux Pilgrim [*Itinerarium Burdigalense*] (traducción [al inglés] de Jacobs).

[16] Talbert 2010, 139-140; Larnach, 31, 72; Belke 2008, 302.

[17] Thommen, 74, Chevallier, 165-170.

[18] Para el análisis de todo esto, véase L. Douglass; Weingarten; Falcasantos.

[19] Anonymus post Dionem, 15, *Digital Fragmenta Historicorum Graecorum* IV, p. 199.

[20] Online en https://edh.ub.uni-heidelberg.de/edh/inschrift/ HD043084. Mi agradecimiento a Julia Hillner por identificar la fuente.

[21] Vout, 3 contiene una lista de varias ciudades que afirman lo mismo.

[22] Kuelzer, 157.

[23] *Barrington Atlas*, mapa 58.

[24] Egeria (ed. Wilkinson), 3. Blennow, 63-64. Para la traducción del texto de Egeria en nuestro idioma, *cf. Itinerario de la virgen Egeria (381-384)*... Edición crítica del texto latino, variantes, traducción anotada, documentos auxiliares, introducción, planos y notas por Agustín Arce. Biblioteca de Autores Cristianos (BAC), Madrid, 1980. Y *El itinerario de Egeria. Los lugares santos vistos y comentados por una dama cristiana del siglo IV*. Presentación, traducción y notas de C. Castillo. Ediciones Rialp, Madrid, 2016.

[25] Egeria, 7.

[26] Egeria, 100.

[27] Egeria, 100.

[28] Egeria, 101, 103.

[29] Teófanes (ed. Matthews), 72.

[30] Teófanes, 62.

[31] Teófanes, 49.

[32] Teófanes, 53-55.

[33] Teófanes, 123.

[34] Teófanes, 126.

[35] Teófanes, 49.

[36] Teófanes, 50.

[37] Larnach, 166.

[38] Mitchell 2020.

[39] Staccioli, 127.

[40] Coulston, 109-110 y 112-113.

[41] McCabe, 91.

[42] McCabe, 92, 95-97.

[43] Estrabón, *Geog*. XVII.1.45 (LCL 267: 120-121; *cf*. trad. cast. Estrabón, *Geografía*. Vol. 6. Introducción, traducción y notas de J. L. García Alonso, M. P. de Hoz García-Bellido y S. Torallas Tovar. BCG, Madrid, 2015); para un análisis de todo esto, véase C. Adams, 141.

[44] Comfort, 126.

[45] Cornelio Nepote, *De excellentibus ducibus exterarum gentium* 18.8.7 (LCL 467: 222-223; *cf*. trad. cast. Cornelio Nepote, *Vidas*. Introducción, traducción y notas de M. Segura Moreno. BCG, Madrid, 1985).

[46] Comfort, 111, 118, 119.

[47] Para los estudios en curso acerca de las calzadas de Anatolia, véase www.anatolianroads.org.

[48] Jerónimo (ed. Cain), 51.

[49] Jerónimo, 51-63.

[50] Jerónimo, 65.

[51] Jerónimo, 313: comentario del editor.

[52] Gameson, 8-12: la cita es de Beda, capítulo 23.

4. Bizancio y la Vía Egnacia

[1] *Vita sanctae Arthellaidis*; para el contexto, véase Sinisi, 51.

[2] Kulikowski, 38.

[3] Procopio, *De Bellis* (*o De Bello Gothico*), 5.14.6 (LCL 107: 142-143; *cf*. trad. cast. Procopio de Cesarea, *Historia de las guerras. Guerra Gótica*. Introducción, traducción y notas de J. A. Flores Rubio. BCG, Madrid, 2006).

[4] Procopio, *Goth*. 5.14.11 (LCL 107: 144-145).

[5] Museo Arqueológico de Tesalónica: https://www.amth.gr/en/exhibitions/exhibit-of-the-month/1809. Deseo dar las gracias a Gareth Harvey por llamar la atención del público sobre este detalle.

[6] Chevallier, 140, Erskine, 28-29.

[7] Laurence 2013, 305, citando a Cicerón, *De provinciis consularibus* 2.2 (LCL 447: 542-543); *In Pisonem*, 17(40) (LCL 252: 188-189). Casson da como fecha «poco después de 148 a. C.», 164.

[8] Erskine 28-29.

[9] Larnach, 25.

[10] Belke 2008, 304.

[11] Belke 2008, 300.

[12] Belke 2008, 304.

[13] McCormick, 69; Haldon, 136.

[14] Haldon, 137; McCormick, 68.

[15] Haldon, 136.

[16] Samantha Lock y agencias, «Greece and Turkey trade blame after 92 naked migrants rescued at border», *The Guardian*, 17 de octubre de 2022, online en https://www.theguardian.com/world/2022/ oct/17/greece-and-turkey-trade-blame-after-92-naked-migrantsrescued-at-border.
[17] *Thessaloniki and its Monuments*, 9-10.
[18] Rautman, 141; Ritter.
[19] Pryor, 4-5; O'Sullivan, 28.
[20] Apuleyo, *Met*. 1.1 (LCL 44: 4-5).
[21] Chevallier, 85.
[22] Bowes y Hoti.
[23] CIL IX: 6052.
[24] Sidonio Apolinar, *Epistulae* IX.3.1-2 (LCL 420: 508-509).
[25] Sartorio, 29, citando CIL X: 6850-6852 = ILS 867; Casiodoro II.32-33.
[26] Pelteret, 20.
[27] Pelteret, 21.
[28] Esteban de Ripon, *Life of Bishop Wilfrid* (ed. Colgrave), 51.
[29] Pelteret, 22.
[30] Pelteret, 21.
[31] Barnish, 171; Casiodoro, VIII.33.
[32] Webb, 17-18.
[33] https://www.edoardotresoldi.com/works/basilica-di-siponto/.
[34] Sinisi, 43.
[35] Foxhall Forbes, 183.
[36] Izzi, 147 y 172; Foxhall Forbes, 191.
[37] Madgearu.
[38] Hallenbeck, 7-8. Diehl, 68-69.
[39] Diehl, 69-70.
[40] Riganelli, 141-142.
[41] Hallenbeck, 146-148, 160. Nithard, 49.
[42] Krautheimer, 107.
[43] Riganelli, 144.
[44] McCormick, 397.
[45] Herrin, 75, 78-79, 98-100, 114, 117-118, 126-128.
[46] Webb, 130.
[47] Horacio, *Odas* I.9 (LCL 33: 40-41; *cf*. trad. cast. Horacio, *Odas*. *Canto secular. Epodos*. Introducción, traducción y notas de J. L. Moralejo. BCG, Madrid, 2007).
[48] Nithard, 38.
[49] McCormick, 395.
[50] McCormick, 399.
[51] McCormick, 445.
[52] McCormick, 478-479.

5. Los peregrinos y la Vía Francígena

[1] Pablo Diácono, 229; traducción [al inglés] en Bartlett, 412. *Cf*. trad. cast. Pablo Diácono, *Historia de los longobardos*. Traducción de P. P. Herrera Roldán. Servicio de publicaciones de la Universidad de Cádiz, Cádiz, 2006.
[2] Fafinski, 52.
[3] Fafinski, 62-63.
[4] Fafinski, 57-59, 81.
[5] Izzi, 149-155.
[6] Savill, documento n.º E05710, online en http://csla.history.ox.ac.uk/record.php?recid=E05710.
[7] Keyvanian, 80-81; Ortenberg, 204-205.
[8] Pelteret, 25, donde se recoge esta traducción.
[9] Pelteret, 33.
[10] Voaden, 181.
[11] R. Thomas, 564; Keynes 112-114.
[12] R. Thomas, 561.
[13] R. Thomas, 562, 566.
[14] Pelteret, 28-29.
[15] *Anglo-Saxon Chronicle*, edición de Thorpe, analizada en Frauzel, 1090.
[16] https://www.lombardiabeniculturali.it/architetture/schede/ PV240-00123/.
[17] *Epitaphium Ansae reginae*, 192; Bartlett, 436.
[18] Zaldini.
[19] Blennow, 66-67.
[20] Blennow, 42-43. Franz Alto Bauer es el que propone una datación más específica.
[21] Blennow, 53.
[22] Blennow, 53-55.
[23] Blennow, 41. Del Lungo proporciona una transcripción del manuscrito.
[24] *Liber Pontificalis* 107: 53.
[25] Matheus, 185.
[26] Del Nero, 9.
[27] Matheus, 186; Del Nero, 9-11; Stevenson, 34-35; para un estudio en profundidad, véase Stopani 1992 y Stopani 1998.
[28] Matheus, 187.
[29] Webb, 129.
[30] Matheus, 187.
[31] Webb, 130; Matheus, 188; Magoun 1940, 269-270.
[32] Magoun 1940, 276; para la *Schola*, véase Keyvanian, 80-82.
[33] Ortenberg, 200.
[34] Ortenberg, 228-229.
[35] Bartlett, 417.

[36] Gates-Foster, 214.
[37] Actualmente al cargo del Churches Conservation Trust; *cf*. https://www.visitchurches.org.uk/static/uploaded/5f6b1f35-1f92-450fa18e44f110873301.pdf.
[38] Vasori, 185-186; Zei, 166.
[39] Treharne, 344-345.
[40] *Fagrskinna* 164; Treharne, 359.
[41] MGH (*Monumenta Germaniae Historica*), *Epistolae Karolini Aevi II*, edición de E. Dümmler, Berlín 1895, p. 145.16-20. Para un análisis del texto, véase Pelteret, 28; McCormick, 275.
[42] Guillermo de Malmesbury, 326-327, traducción ligeramente modificada por Treharne, 346.
[43] Magoun 1944, 314-336; véase asimismo Webb, 131-132.
[44] Magoun 1944, 337, 350.
[45] Magoun 1944, 345-346.
[46] James 1875, 195.
[47] Magoun 1940, 280.
[48] Weber, 39.
[49] Benjamín, 1-5. *Cf*. trad. cast. *Libro de viajes de Benjamín de Tudela*. Versión castellana, introducción y notas de J. R. Magdalena Nom de Déu. Riopiedras Ediciones, Barcelona, 1982.
[50] Benjamín, 6-9.
[51] Benjamín, 10.
[52] Benjamín, 11.
[53] Benjamín, 11-12.
[54] Benjamín, 12.
[55] Estrabón, *Geografía* V.4.5 (LCL 50: 444-445; *cf*. trad. cast. Estrabón, *Geografía*. Vol. III [Libros V-VII]. Traducción y notas de J. Vela Tejada y J. Gracia Artal. BCG, Madrid, 2001). Para la construcción de túneles, véase Davies 1998, 9-10, así como el resto de la descripción de Estrabón, *Geografía* V.4.7 (LCL 50: 450-451) y la de Séneca *Ep. ad Luc*. 57.1-2 (LCL 75: 382-383; *cf*. trad. cast. Séneca, *Epístolas morales a Lucilio*. I. Introducción, traducción y notas de I. Roca Meliá. BCG, Madrid, 1986).
[56] «Mozart & Material Culture: Naples: Grotta di Pozzuoli», online en https://mmc.kdl.kcl.ac.uk/entities/place/naples-grotta-di-po zzuoli-also-known-crypta-neapolitana/.
[57] Benjamín, 12.
[58] Benjamín, 12-15.
[59] Von Sudheim, 8.
[60] De la Brocquière, 70.
[61] Leask; Playfair.
[62] Webb, 24-25.
[63] Webb, 25. Blennow, 71-72.

[64] Blennow, 82.
[65] Blennow, 78.
[66] Mayer, 164, que corrige la traducción de Gregorio que ofrece Osborne.
[67] Lucano, *De Bello Civili*, III.84-2. *Cf*. trad. cast. Lucano, *Farsalia*. Introducción, traducción y notas de A. Holgado Redondo. BCG, Madrid, 1984.
[68] Webb, 25.
[69] Webb, 116, 134.
[70] Pucci Donati, 107.
[71] Pucci Donati, 110.
[72] Pucci Donati, 111.
[73] Pucci Donati, 112.
[74] Pucci Donati, 115.
[75] Pelù, 25.
[76] Vingtain, 17.
[77] *Medieval Italy: Texts in Traducción*, 295, traducción [al inglés] del *Chronicon Estense*, 148-149.
[78] Craig, 166-167.
[79] MGH, *Epistolae Merowingici et Karolini Aevi, Epistola ad Cuthiberthum archiepiscopum Cantuariensem*, n.º 78, 354-355. Para el análisis correspondiente, véase Frauzel, 1089.
[80] *Three Byzantine Saints*, capítulo 3.
[81] Estrabón XVII.1.16 (LCL 267: 60-61). Traducción [al inglés] tomada de C. Adams, 145.
[82] Staccioli, 7, citando a Plinio, *Naturalis Historia*, XXXVI.2. Mi agradecimiento a Rob Boddice por identificar la fuente de Staccioli.
[83] Fabri 1.1, 163; para el contexto, *cf*. Craig, 172-173.
[84] Fabri, 1.1, 110; para el contexto, *cf*. Inglis y Christmon, 263.
[85] Traducción [al inglés] tomada de Voaden, 185.
[86] *Voyage de la saincte cyté de Hierusalem*, 56, traducción [al inglés] en Inglis y Christmon, 271.
[87] Windeatt, «Introduction», en Kempe 2000, 13.
[88] Windeatt, «Introduction», en Kempe 2000, 10-11.
[89] Bale, «Introduction» a Kempe 2015, xviii-xix.
[90] Kempe 2000, 96-99.
[91] Kempe 2000, 101.
[92] Kempe 2000, 111.
[93] Kempe 2000, 112-113; para el contexto, *cf*. Bartlett, 438.
[94] Rossiaud, 33.
[95] Webb, 121.
[96] Kempe, 115.
[97] Craig, 171–172.
[98] Kempe, 116. Para el hospital de los ingleses, *cf*. Harvey, 55-66.

6. Los cruzados y la Via Militaris

[1] Bartlett, 414; Asbridge, 39.
[2] Suchem, 4.
[3] McCormick, 69-70.
[4] McCormick, 73.
[5] Larnach, 117.
[6] Haldon, 137.
[7] Haldon, 138.
[8] Larnach, 8, 12.
[9] Belke 2002, 77.
[10] Kaplan, 93.
[11] McCormick, 549-550.
[12] McCormick, 551.
[13] *Deeds of the Franks*, 28.
[14] *Deeds of the Franks*, 25.
[15] Gabriele, 41-42.
[16] Larnach, 117.
[17] Belke 2002, 79; Belke 2008, 298; Larnach 117-118.
[18] Davies 2008, 47.
[19] Murray, 186-188.
[20] Murray, 189.
[21] Asbridge, 149.
[22] Belke 2008, 301, 305.
[23] Larnach, 145-147.
[24] Asbridge, 91-92.
[25] Sanudo Torsello, 214.
[26] Asbridge, 105-106.
[27] Eidelberg, 22; Bronstein, 1268.
[28] Chazan, ix-x.
[29] Bronstein, 1270-1271.
[30] Fulquerio, 22.
[31] Asbridge, 89, 95.
[32] Murray, 186-187.
[33] Asbridge, 105-106.
[34] Larnach, 45.
[35] Asbridge, 92-93; Murray, 187.
[36] Belke 2002, 82.
[37] Raimundo de Aguilers, 6.
[38] Raimundo de Aguilers, 16.
[39] Galatariotou, 226-227; Mesarites, 228.
[40] Raimundo de Aguilers, 16.

[41] Raimundo de Aguilers, 17.
[42] Sanudo Torsello, 73.
[43] Schipper, 209.
[44] Larnach, 138-139.
[45] Guillermo de Tiro, vol. I, 122.
[46] Larnach, 143, 254; Murray, 189.
[47] Hitchin, 17-19.
[48] *Crusade of Frederick*, 70.
[49] *Crusade of Frederick*, 7.
[50] *Crusade of Frederick*, 46.
[51] *Crusade of Frederick*, 46.
[52] *Crusade of Frederick*, 60.
[53] *Crusade of Frederick*, 60.
[54] *Crusade of Frederick*, 66.
[55] *Crusade of Frederick*, 70.
[56] *Crusade of Frederick*, 71.
[57] Odón de Deuil, 33.
[58] Godofredo de Villehardouin, 91. https://bulgariatravel.org/asens-for tress-and-the-city-of-asenovgrad/.
[59] Sweeney, 118.
[60] Sweeney, 119.
[61] Sweeney, 120.
[62] Sweeney, 121.
[63] Larnach, 63, 242.
[64] Haldon, 138-139.
[65] *Deeds of the Franks*, 33.
[66] Ehrlich, 270.
[67] Ehrlich, 266, 269-270.
[68] Ehrlich, 266, 272.
[69] Ehrlich, 273–282.
[70] Ehrlich, 282–283.
[71] Focás, 17.
[72] Focás, 26.
[73] Sanudo Torsello, 412-416.
[74] Belke 2002, 83.
[75] Belke 2008, 298.
[76] Belke 2002, 90.

7. El renacimiento de los caminos

[1] Bracciolini, 9, 97, 99, 189.
[2] Karmon, 54-57.
[3] Caprotti, xxv.
[4] Leonardo da Vinci, «A map of the Pontine marshes, 1515», Royal Collection, número de inventario RCIN 912684, online en https://www.rct.uk/collection/themes/exhibitions/leonardo-da-vinci-alife-in-drawing/derby-museum-and-art-gallery-derby/a-map-ofthe-pontine-marshes.
[5] Karmon, 67.
[6] Karmon, 65.
[7] Karmon, 75.
[8] D'Arco, vol. II, 44, traducción [al inglés] en Karmon, 75.
[9] Stenhouse, 413.
[10] Bisaha, 2-4, 37.
[11] Piccolomini 1988, 94.
[12] Piccolomini 1947, 350.
[13] Piccolomini 1988, 293.
[14] Galliazzo, 37.
[15] Piccolomini 1988, 297-298.
[16] Piccolomini 1988, 70.
[17] Piccolomini 1988, 184.
[18] Piccolomini 1988, 309.
[19] Piccolomini 1988, 310-311.
[20] Piccolomini 1988, 300.
[21] Rubinstein, 199-202.
[22] Piccolomini 1998, 28-29.
[23] Piccolomini 1988, 29-31.
[24] Piccolomini 1988, 31.
[25] Piccolomini 1988, 31.
[26] Piccolomini 1988, 140.
[27] Erhard Etzlaub, «"Romweg", map of central Europe», British Library.
[28] Entre los ejemplos de obras de esta época están *Informacõn for Pylgrymes* y la guía de Le Huen.
[29] Alberti, 259r.
[30] Alberti, 121v.
[31] Isabel de Este, 385.
[32] Stenhouse, 397, 405, 410.
[33] Elliot van Liere, 248.
[34] Elliot van Liere, 242.
[35] Sartorio, 46-47; Coffin, 64-65.
[36] Biondo, 155.
[37] Pepper y Adams, 23-27.
[38] Ventre, 126.
[39] Coffin, 38.

[40] *cf.* https://www.landmarktrust.org.uk/search-and-book/properties/ sant-antonio-11845/#Overview.
[41] Coffin, 257.
[42] Coffin, 152-153, 167, 150.
[43] Coffin, 171.
[44] Gamucci, 137; traducción [al inglés] tomada de Coffin, 178.
[45] North, 206.
[46] North, 193-194.
[47] Piccolomini 1988, 161-162.
[48] Nuti, 119-122.
[49] Karmon, 108.
[50] Karmon, 102-103; Rowell, 133; Strong, 83.
[51] Fletcher, 126.
[52] Bacciolo, para. 17.
[53] Karmon, 105-107.
[54] E. J. B. Allen, 3-4, 9, 13.
[55] Midura, 1028.
[56] Schobesberger, 239.
[57] Isabel de Este, 495-496.
[58] Para un análisis más detallado, véase Fletcher, capítulo 5.
[59] Midura, 1026-1029.
[60] Fletcher, 115.
[61] Cálculo tomado de https://orbis.stanford.edu.

8. Exploradores, espías y curas

[1] Sartorio, 58.
[2] Bacciolo.
[3] W. Thomas, 50.
[4] W. Thomas, 41.
[5] North, 190.
[6] North, 203.
[7] Estienne; para el contexto, véase Chevallier, 57.
[8] Underwood, 349; Williams, 4-6.
[9] Munday, xiv-xv, 5.
[10] Para un análisis de ese interés, véase Wyatt.
[11] Kitzes, 444.
[12] Bossy, 135-138; M. E. Williams, 7.
[13] Munday, 6.
[14] Brigden y Woolfson, 485-487.

[15] Fletcher, 118.
[16] Munday, 7, 9.
[17] Munday, 11-12.
[18] Munday, 17.
[19] Munday, 21.
[20] Munday, 35-36.
[21] Munday, 41-42.
[22] Munday, 25.
[23] Munday, 38-40.
[24] Munday, 46.
[25] Munday, 65.
[26] Munday, 70-73.
[27] Munday, 49-50.
[28] Munday, 95.
[29] Munby.
[30] Montaigne, vol. I, 80.
[31] Montaigne, vol. I, 90-91.
[32] Montaigne, vol. I, 103.
[33] Montaigne, vol. I, 108.
[34] Montaigne, vol. I, 115. CIL III: 5987.
[35] Montaigne, vol. I, 116.
[36] Montaigne, vol. II, 1.
[37] E. Wright, vol. I, 111; para un análisis del pasaje, véase Ingamells, 22.
[38] Stevens Crawshaw.
[39] Montaigne, vol. II, 4.
[40] Montaigne, vol. II, 36, 41.
[41] Montaigne, vol. II, 54.
[42] Montaigne, vol. II, 69.
[43] Montaigne, vol. II, 70-71.
[44] Montaigne, vol. II, 71.
[45] Montaigne, vol. II, 73.
[46] Montaigne, vol. II, 75, 80-82.
[47] Montaigne, vol. II, 131.
[48] Montaigne, vol. II, 165-166.
[49] Montaigne, vol. II, 181-182.
[50] Montaigne, vol. II, 182-183.
[51] Montaigne, vol. III, 22, 27.
[52] Montaigne, vol. III, 42.
[53] Montaigne, vol. III, 190.
[54] Ferguson, 85.
[55] Ferguson, 77.
[56] Ferguson, 88-92.
[57] Ferguson, 79, 123.

[58] Beard y Taylor, 281.
[59] Moryson, vol. I, 212, 222, 224, 231.
[60] Redigonda.
[61] Moryson, vol. I, 266-267.
[62] Wotton, vol. I, 70, nota 3; para un análisis del comentario, véase Ord, 3-4.
[63] Ord, 2–3.
[64] Coryat, vol. I, 158.
[65] Coryat, vol. I, 160, 165.
[66] Coryat, vol. I, 171.
[67] Coryat, vol. I, 170.
[68] Coryat, vol. I, 203.
[69] Coryat, vol. I, 206.
[70] Coryat, vol. I, 211-214.
[71] Coryat, vol. I, 216.
[72] Coryat, vol. I, 228.
[73] Coryat, vol. I, 259, 263, 268.
[74] Coryat, vol. I, 281-285.
[75] Sandrock, 192.
[76] Sandys, 1.
[77] Addison, 126.
[78] Sandrock, 192.
[79] Midura, 1051; Chevallier, 59.
[80] Wilton y Bignamini, 99.

9. Refugiados reales.

[1] McCavitt; para un argumento más antiguo, pero todavía revisionista, véase Canny. O'Connor y Lyons proporciona un contexto bastante amplio.
[2] Ò Cianáin, ed. Walsh, ix. Carroll, 26.
[3] Ò Cianáin, 88.
[4] Ò Cianáin, 91.
[5] Ò Cianáin, 123.
[6] Carroll, 23; Ò Cianáin, 169.
[7] Carroll, 26.
[8] Ò Cianáin, 201.
[9] Ò Cianáin, 251.
[10] Ò Cianáin, 209.
[11] Ò Cianáin, 209-211, 239.
[12] Salvadore 2022.
[13] Salvadore 2022, 28.
[14] Salvadore 2022, 4.
[15] Armellini, 622.
[16] Salvadore 2017.
[17] Baskins, 405.
[18] Traducción [al inglés] de David Bowles, citada en Pennock, 29.
[19] *Corpus velazqueño*, vol. I, p. 1650, n.º 267.
[20] Priorato, 96-98.
[21] Priorato, 95.
[22] Priorato, 105.
[23] Priorato, 119.
[24] Priorato, 122.
[25] Priorato, 176.
[26] Priorato, 211.
[27] Priorato, 213.
[28] Priorato, 239, 275-276.
[29] Priorato 301-303.
[30] Priorato, 311.
[31] Priorato, 326.
[32] Wilton y Bignamini, 99.
[33] Waller y Denham, 247; para el contexto, véase Hardacre, 356.
[34] Raymond, 120.
[35] Raymond, 123-124.
[36] *Origins of the Grand Tour*, 260.
[37] Games, 37-38.
[38] De Seta, 13.

[39] Lassels, 159.
[40] Sweet, Verhoeven y Goldsmith, Introduction.
[41] McGeary, 117.
[42] Towner, 304.
[43] Bartlett, 434.
[44] Reilly: índices de mortandad, 102, ruta y fechas de los viajes, 109-111.
[45] Addison, 141-142.
[46] Milkova, 499.
[47] Warnock, 652.
[48] Morgan, vol. I, 262-263.
[49] Busbecq, 16.
[50] Busbecq, 15 y nota.
[51] Busbecq, 48.
[52] Busbecq, 36-37.
[53] Gilles, 147.
[54] Wortley Montagu, 288.
[55] Wortley Montagu, 291-292. Recientemente la puerta ha sido objeto de una controvertida restauración: https://ancientbulgaria.bg/ listings/gate-trajan.
[56] Harris, 194-199.
[57] Busbecq, 241; Larnach, 63.
[58] Cora: *cf*. https://muze.gen.tr/muze-detag/kariye. La página web oficial del museo de la Cisterna Basílica señala que la cisterna seguía siendo conocida entre la población local, aunque un topógrafo occidental del siglo XVI afirmaba que la había redescubierto él; *cf*. https://yerebatan.com/en/basilica-cistern/about-us/.
[59] Camden, 87; para un estudio, *cf*. Ayres, 86.
[60] Ayres, 87-88.
[61] Citado en Ayres, 110-111.
[62] Ayres, xiv.
[63] Corp.

10. El Grand Tour

[1] Gray, vol. I, 145; Mayer, 167.
[2] Rogers 1956, 207; Mayer, 168.
[3] Gray, vol. I, 146; Mayer, 167.
[4] Gray, vol. I, 156, 159; Mack, 246-249.
[5] Brosses, 318.
[6] Nugent, vol. III, 341.
[7] Riggs Miller, vol. II, 286.
[8] Riggs Miller, vol. II, 39.

[9] Warnock, 654-655, 657.
[10] Riqueti, vol. I, 91, *cf*. traducción [al inglés] en Robb, 222; Hitchner, 223.
[11] Gleadhill, 23. Olcelli, 312-313.
[12] Riggs Miller, vol. II, 20-21.
[13] Smollett, 246.
[14] Sweet, 15.
[15] Baigent.
[16] Nugent, vol. III, 61.
[17] Nugent, vol. III, 65.
[18] Nugent, vol. III, 210.
[19] Sartorio, 64-68.
[20] Nugent, vol. III, 211.
[21] Nugent, vol. III, 212.
[22] Nugent, vol. III, 279-280.
[23] Brosses, 316.
[24] Smollett, 203.
[25] Starke, vol. I, 3.
[26] Smollett, 203.
[27] Laurence 1999, 41.
[28] Tácito, *Anales* III.31 (LCL 249: 572–573; *cf*. trad. cast. Tácito, *Anales*. Libros I-VI. Introducción, traducción y notas de J. L. Moralejo. BCG, Madrid, 1979).
[29] Dión Casio LIX.15 y LX.17 (LCL 175: 304-305 y 408-409; *cf*. trad. cast. Dión Casio, *Historia romana*. Libros L-LX. Traducción y notas de J. M. Cortés Copete. BCG, Madrid, 2011), citado en Laurence 1999, 46.
[30] Ingamells, 21-22; Rogers, ed. Hale 1956, 79-81.
[31] Sweet, 16.
[32] Smollett, 72.
[33] Gógol, 260.
[34] Véase la edición en prensa de los diarios de los criados del *Grand Tour*, editada por Richard Ansell.
[35] Hazlitt, 331.
[36] Baumgartner 2015, 11 y nota 31.
[37] *Cf*. traducción [al inglés] de Elisa von der Recke, *Tagebücher* vol. I, 221, en Baumgartner 2015, 12.
[38] *Cf*. traducción [al inglés] de Lewald, *Italienisches Bilderbuch*, 36, en Baumgartner 2015, 13.
[39] Riggs Miller, vol. II, 390-391.
[40] Sterne, 101. *Cf*. trad. cast. Laurence Sterne, *Viaje sentimental por Francia e Italia*. Espasa Calpe, Madrid, 1919.
[41] Gleadhill, 21.
[42] Games, 37.
[43] Moore, vol. II, 424-425; para el contexto, véase Gleadhill, 24.
[44] Riggs Miller, vol. II, 118.

[45] Piozzi, vol. II, 66-67.
[46] La obra clásica sobre este tema es MacCannell; véase asimismo Richards; y Smith y Robinson.
[47] Verri, 246-251; Sartorio, 34.
[48] Stendhal, 238. *Cf*. trad. cast. Stendhal, *La cartuja de Parma*. Traducción de J. Díaz de Atauri. Gredos, Madrid, 2003.
[49] Buzard, 69-70.
[50] Colbert.
[51] Starke, vol. I, 330-331, 351, 341.
[52] Starke, vol. II, 3-5.
[53] Starke, vol. I, 336.
[54] Starke, vol. I, 335.
[55] Starke, vol. II, 51-59.
[56] Towner, 321-322.
[57] Kempe 2000, 18.
[58] Nugent, vol. III, 269.
[59] Starke, vol. II, 61; Riggs Miller, vol. II, 17.
[60] Towner, 324.
[61] https://www.royalvictoria.it/en/the-hotel/.
[62] Starke, vol. II, 98.
[63] Fenimore Cooper, vol. I, 165.
[64] Starke, vol. II, 64.
[65] Starke, vol. II, 107-108.
[66] Starke, vol. II, 170.
[67] Starke, vol. II, 178.
[68] Baumgartner 2014, edición online sin paginar.
[69] Gikandi, 115-118.
[70] Beckford 1783, 196-197.
[71] Mack, 236. *Cf*. traducción [al inglés] en Mack.
[72] Gray, vol. I, 163, citado en Mack, 249.
[73] Cavour, vol. XVII, 2483, *cf*. traducción [al inglés] en M. Clark, 122.
[74] Starke, vol. II, 57.
[75] Boswell, 266.
[76] Morgan, vol. I, 23. Badin, 7.

11. Napoleón

[1] Starke, vol. I, 25-47.
[2] Starke, vol. I, 153; para el perfil de los viajes de la señorita Starke en relación con las invasiones de Napoleón, véase Moskal 2001, 162-166.

[3] Bonaparte, vol. I, 41.
[4] Bonaparte, vol. I, 42.
[5] Bonaparte, vol. I, 43.
[6] Nicassio, 21. Dyson 2019, 35.
[7] Nicassio, 16.
[8] Ventre, 109, 118-119.
[9] Gregorovius, citado en Ventre, 109.
[10] Starke, vol. I, 8.
[11] Chetwode Eustace, 452.
[12] Chetwode Eustace, 112, 121.
[13] Nicassio, 16.
[14] de Bourrienne, vol. IV, 52, *cf*. traducción [al inglés] en Rowell, 65.
[15] Rowell, 7.
[16] Rowell, 11-12.
[17] Rowell, 91, 133.
[18] Jaques, Tercera Parte, capítulo 4, edición digital sin paginar.
[19] Rowell, 17.
[20] Rowell, 43.
[21] Rowell, 39.
[22] Citado en Hudson.
[23] Wilmot, 11; para el contexto *cf*. Buck, 190.
[24] Wilmot, 72; para el contexto *cf*. Buck, 192-193.
[25] Starke, introducción; Moskal 2001, 176.
[26] Starke, vol. I, 137; Moskal 2001, 181.
[27] *Journal de Paris*, n.º 309, 27 de julio de 1798:1295, *cf*. traducción [al inglés] en Rowell, 11; texto original en Rowell, 168.
[28] Ridley, 29.
[29] Paris, 11.
[30] Ridley, 51-52, 84.
[31] Dyson 2019, capítulo 2.
[32] Coxe, 187-188.
[33] Piozzi, vol. II, 157.
[34] Dyson 2019, 55.
[35] Jaques, Tercera Parte, capítulo 2, edición digital sin paginar; Johns, 106-112.
[36] Canova, 37-38.
[37] Melena, 128-129.
[38] Jaques, Tercera Parte, capítulo 2.
[39] Rogers 1956, 274, nota al pie 1.
[40] *Liverpool Mercury*, 89, viernes, 12 de marzo de 1813, p. 7, «Miscellaneous Extracts», n.º LX.
[41] Davis, 174.
[42] Davis, 197.

[43] Los cálculos son engañosos porque los trabajadores eran pagados tanto en especie como en dinero. Mis cálculos a grandes rasgos se basan en las cifras que aparecen en Fiore Melacrinis.
[44] *Caledonian Mercury*, 27 de febrero de 1815, «London News Continued».
[45] Coxe, 8.
[46] Rogers 1956, 159-160.
[47] Anónimo, *Roads and Railroads*, 19.
[48] Rowell, 30-31.
[49] Rowell, 13.
[50] Chateaubriand, vol. II, 227.
[51] Chateaubriand, vol. II, 231.
[52] Chateaubriand, vol. II, 256-257.

12. Los románticos

[1] Meyenberg y Vincent.
[2] Wordsworth, online en https://www.poetryfoundation.org/poems/45552/the-simplon-pass.
[3] Towner, 313-314.
[4] Para un repaso general, véase Tresoldi.
[5] Baumgartner, 2014, edición online sin paginar.
[6] Goethe 1885, 123-124.
[7] Goethe 1885, 118.
[8] Goethe 1885, 119.
[9] Goethe 1885, 119.
[10] Zilcosky, 421, 422, 426-427.
[11] Goethe 1977, elegía XVIII, p. 83, aunque como señala el editor de la traducción inglesa (p. 10), el nombre de la joven es puramente convencional; para la Osteria della Campanella, véase elegía XV, p. 73 y nota de la edición citada.
[12] Arthurs, 77. «Vita popolare della vecchia Roma – Piazza Montanara», en *L'illustrazione popolare* vol. XXIII, n.º 46, Milán, 14 de noviembre de 1886.
[13] Nicassio, 17 para la cronología.
[14] Coxe (Millard), xxi: para el contexto, *cf*. Sweet, 11-12.
[15] Morgan, vol. I, 262.
[16] Morgan, vol. I, 263.
[17] H. W. Williams, vol. I, 353.
[18] Wilmot, 117.
[19] Towner, 310. Jonathan Bate, «William Hazlitt, 1778-1830», *ODNB*.
[20] Hazlitt, 245-249.

[21] «Discus upon the Appian Way», *Sussex Advertiser*, 4 de diciembre de 1815, p. 2.
[22] Charlotte Higgins, «Lavish ancient Roman winery found at ruins of the Villa of the Quintilii near Rome», *The Guardian*, 17 de abril de 2023, online en https://www.theguardian.com/world/2023/ apr/17/ancient-roman-winery-found-ruins-villa-of-quintilii-rome.
[23] H. W. Williams, vol. II, 114.
[24] Wilmot, 125.
[25] «Letter from Italy», en *Scots Magazine*, 1 de septiembre de 1818, p. 16.
[26] Rogers 1956, 207.
[27] https://keats-shelley.org/about.
[28] Deseo dar las gracias a Anna Mercer por esta información.
[29] El material interpretativo se encuentra en la Casa Museo KeatsShelley.
[30] Holland, 95; Roe, 388.
[31] Holland, 79.
[32] Rogers 1828, 19.
[33] Graham-Campbell; Holland, 86.
[34] Material interpretativo en la Casa di Goethe.
[35] *Stone Pines on Monte Mario, with a View of Rome from near the Villa Mellini*, 1819, Tate Britain, D16337; Turner Bequest CLXXXIX 11.
[36] Claudio Lorena: English Heritage, The Wellington Collection, Apsley House. WM. 1599-1948. Marlow: Tate Britain, T03602. Wilton y Bignamini, 23.
[37] Beckford 1834, 54-58.
[38] P. Shelley, vol. IV, 63.
[39] Boyer, 635.
[40] Morgan, vol. I, 23-24.
[41] M. Shelley, vol. II, 214.
[42] Dickens, 144.
[43] Dickens, 163-164.
[44] Carta a Stepan Shevyrev, 10 de agosto de 1839. Traducción [al inglés] en Milkova, 493.
[45] Milkova, 497.
[46] Gógol, 247.
[47] Towner, 316.
[48] Wordsworth, 197.

13. Los americanos

[1] Piana *et alii*, 169.
[2] Palmer Putnam, 28.

[3] Palmer Putnam, 37.
[4] Putnam, 34 (la página lleva incorrectamente el número 43).
[5] Piana *et alii*, 187.
[6] Pazos, capítulo 4, edición digital sin paginar.
[7] Pazos, capítulo 4. Para el cuadro en cuestión, véase https://collections.mfa.org/objects/31228.
[8] Para la compleja acogida de los clásicos en Norteamérica durante sus primeros tiempos, véase Malamud; Onuf y Cole.
[9] James 1875, 7.
[10] G. Allen, 28-29.
[11] *Mercado del pescado en Roma. Arco de Octavio*. Albert Bierstadt, 1858. De Young Museum, San Francisco, número de inventario 1979.7.12. Online en https://www.famsf.org/artworks/roman-fish -market-arch-of-octavius.
[12] «The Road to Rome», *Daily Telegraph*, 12 de diciembre de 1866.
[13] John Murray, 246.
[14] Dyson 2008, 37-38, 40-41.
[15] John Murray, 250.
[16] John Murray, 271.
[17] John Murray, 288, 306.
[18] John Murray, 304.
[19] John Murray, 325.
[20] Piana *et alii*, 187.
[21] Baker, 27-28.
[22] Hawthorne 1980, 905-908.
[23] Peabody Hawthorne, 250.
[24] Fuller Ossoli, vol. III, 161.
[25] Melville, 111; para el contexto, *cf*. Mailloux, 126-127.
[26] Hawthorne 1901, vol. II, 79.
[27] Hawthorne 1901, vol. II, 83-84.
[28] Hawthorne 1901, vol. II, 208, 210.
[29] Hawthorne 1980, 117.
[30] Twain, 274.
[31] Piana *et alii*, 181; Kalla-Bishop, 24-26.
[32] M. Clark, 36, 49.
[33] Trevelyan vol. I, 157-158.
[34] Trevelyan, vol. I, 243.
[35] Trevelyan, vol. I, 312.
[36] Riall, 98-99.
[37] M. Clark, 82.
[38] W. G. Clark, 51-52.
[39] Cavour, vol. XVII, Quinta Parte, 2482, traducción [al inglés] en M. Clark, 121.

[40] Se trata del general Lewis Cass, senador demócrata por Michigan; Riall, 110, nota 50.
[41] Carducci, 541.
[42] Trevelyan, vol. I, 5, 282.
[43] Kalla-Bishop, 27-28.
[44] Parker, vol. III, x.
[45] Kalla-Bishop, 44.
[46] James 1875, 74.
[47] Sartorio, 71.
[48] Kalla-Bishop, 38.
[49] Howells, capítulo 12, edición online sin paginar.
[50] Ruskin 1909, vol. V, 370; Piana *et alii*, 169.
[51] Ruskin 1909, vol. VIII, 159.
[52] Ruskin 1972, 198. Habla de un viaje realizado en 1845. Para el contexto, véase Piana *et alii*, 170.
[53] Melena, 112.
[54] W. G. Clark, vii; 15.
[55] Eliot, 1998, 341; Mayer, 171.
[56] «The Road to Rome», *Daily Telegraph*, 13 de diciembre de 1866.
[57] Potter y Markino, 254.
[58] Potter y Markino, xix.
[59] Dyson 2008, 38.
[60] Doyle, 58.
[61] Crosland, 278-279.
[62] Eliot 1998, 343.

14. Nuevos relatos, viejos imperios

[1] James 1875, 63.
[2] Forster, ed. Bradbury, xii.
[3] Marraro, 118-19.
[4] Giuseppe Mazzini, 1906-1990. *Scritti editi ed inediti di Giuseppe Mazzini*. 106 vols., Imola; vol. XXIX, 92-94, citado en Riall, 65.
[5] Laurence 2013, 299; Quilici.
[6] Agazarian, 392.
[7] Agazarian, 395-396.
[8] Agazarian, 398-399.
[9] Elliot, 72, 81–82; para el contexto, *cf*. Agazarian, 401-403.
[10] G. Allen, 263.
[11] Rehm; Samuels y Samuels, 215.

[12] Zilcosky, 430.
[13] Moi, 83.
[14] Eliot 1998, 348-349; Wilde, 41-42, 824.
[15] Baxa, 90.
[16] James 1875, 62.
[17] James 1875, 136.
[18] Melena, 8.
[19] Melena, 103.
[20] Melena, 107.
[21] James 1909, 225.
[22] Para una discusión del asunto, véase Clegg.
[23] Ruskin 1909, vol. XXXVII, 405.
[24] Seymour, 63.
[25] Seymour, 173-175.
[26] Eliot 1889, 182.
[27] Simmons, 15.
[28] Simmons, 23-24.
[29] Freud, vol. IV, 317, 194, 195, 196; Simmons, 121, 133, 134, 136, 138-139.
[30] Simmons, 140.
[31] O'Connor, 159.
[32] Rogers 1956, 207.
[33] Levine, 234.
[34] Dorr, 12.
[35] Dorr, xi.
[36] Dorr, 102.
[37] Graham, 180.
[38] F. Douglass, 681; Levine, 231.
[39] Levine, 234; Jefferson.
[40] Levine, 232.
[41] F. Douglass, 682.
[42] F. Douglass, 686-687.
[43] F. Douglass, 688-689.
[44] F. Douglass, 693, 701.
[45] F. Douglass, 693-694.
[46] F. Douglass, 694-695.
[47] F. Douglass, 695-696.
[48] F. Douglass, 699-700; para el contexto, *cf*. Mailloux, 129.
[49] F. Douglass, 702.
[50] F. Douglass, 713-714.
[51] Levine, 241.
[52] F. Douglass, 714.
[53] F. Douglass, 716.
[54] Anónimo, *Roads and Railroads*, iii.

[55] Anónimo, *Roads and Railroads*, 59.
[56] No he identificado la fuente original de este comentario, pero es atribuido al abate Raynal en varias ediciones de la *Encyclopaedia Britannica* desde por lo menos 1796.
[57] G. Allen, 11-12.
[58] Scudder, vol. I, 342; para el trasfondo, véase Baker, 209.
[59] Morton, 196-198; Baker, 29. Para la popularidad de Morton, véase Connelly.
[60] Hillard, 442-443, resumido en Morton, 197.
[61] Edwards, 18. Barlow, 91-92, sugiere un elemento de sátira en la representación del esclavo nubio, pero, aunque esa fuera la intención del pintor, soy escéptica sobre la posibilidad de que los espectadores lo percibieran de esa forma.
[62] Bryce, 20. Para el contexto, véase Ellis.
[63] Dulcken, 10. Para el trasfondo, Bradley, 152-155.
[64] Fletcher y Kipling, 14-15.
[65] Fletcher y Kipling, 18.
[66] Kaicker, 247-248.
[67] Hali, 131, estrofa 77.

15. Via Mussolinia

[1] Wade; Wade y Giovenco.
[2] https://press.roccofortehotels.com/hotel-de-russie-fact-sheet/.
[3] Ruskin 1909, vol. XXXVII, 98.
[4] Scarlett Conlon, «Creative set: Fendi celebrates the Bloomsbury legacy», *The Guardian*, 23 de enero de 2022, online en https://www.theguardian.com/fashion/2022/jan/23/creative-set-fendicelebrates-the-bloomsbury-legacy. No he sido capaz de consultar directamente la obra reseñada.
[5] *The Forum in Rome, with the Arch of Constantine*, National Trust, Chartwell. Online en https://artuk.org/discover/artworks/theforum-in-rome-with-the-arch-of-constantine-218679. Para los cuadros de los Bell, véase https://artuk.org/discover/artworks/theforumrome-73760 y https://artuk.org/discover/artworks/the-fo rum-rome-with-thefacade-and-campanile-of-sanfrancesca-romanasanta-marianuova-220626/.
[6] Haskell, 109.
[7] Haskell, 114.
[8] *Punch*, 18 de diciembre de 1929, reimpreso en Haskell, fig. 31.
[9] Albanese, 91-93.
[10] Villari, 189-190.
[11] Para un estudio de la historiografía, *cf*. Foot 2023.

[12] Baxa, 38-39.
[13] Beals, 291-294; Baxa, 52.
[14] Baxa, 49.
[15] Moraglio 2017, 1.
[16] Moraglio 2017, 26; Moraglio 2009, 175.
[17] Miltoun 1909, 66.
[18] Miltoun 1909, 183.
[19] Miltoun 1913, 36.
[20] Lawrence, 176-177.
[21] Huxley, 16-21.
[22] Material interpretativo, exposición de la casa de Goethe.
[23] Fauri y Troilo, 613.
[24] Moraglio 2017, 14-15.
[25] Moraglio 2017, 7, 10.
[26] Moraglio 2017, 27-29, 42.
[27] Moraglio 2017, 95.
[28] Moraglio 2017, 158.
[29] Moraglio 2009, 171.
[30] B. Bolis, «Ancora in tema di autostrade, di camionabili, e di strade automobilistiche», *Le strade* III (1954), 66, traducción [al inglés] en Moraglio 2009, 177.
[31] Villari, 181-182.
[32] Villari, 187.
[33] Ferrari, 257.
[34] Villari, vii.
[35] Villari, 17, 6.
[36] Villari, 11.
[37] Villari, 15-16.
[38] Villari, 17.
[39] Mussolini, vol. XXII, 48; traducción [al inglés] adaptada a partir de Kirk, 122.
[40] Baxa, 10-11.
[41] Kirk, 123.
[42] Painter, 22.
[43] Arturo Bianchi, «Il centro di Roma: La sistemazione del Foro Italico e le nuove vie del mare e dei monti», en *Architettura* 12.3 (1933): 149. Traducción [al inglés] en Arthurs, 63.
[44] Baxa, 84.
[45] Giuseppe Marchetti Longhi, «La via dell'Impero nel suo sviluppo storico-topografico e nel suo significato ideale», *Capitolium* 10.2 (1934): 62. Traducción [al inglés] en Arthurs, 66-67.
[46] Marchetti Longhi, 54. Traducción [al inglés] en Arthurs, 66.
[47] Arthurs, 59.

[48] Baxa, xiv.
[49] Hawthorne 1980, 106.
[50] Sydney Lee, *Theatre of Marcellus, Rome*, 1927. Walker Art Gallery, número de inventario WAG 2880. https://artuk.org/discover/art works/theatre-of-marcellus-rome-97785.
[51] Villari, 4-5.
[52] Consoli, 208; traducción [al inglés] en Kallis, 84-85.
[53] Bosworth, 174; Moraglio 2017, 82.
[54] Kallis, 84.
[55] Baxa, xi.
[56] Baxa, 12, 71-72.
[57] *Casabella* 85 (enero de 1935), 13, traducción [al inglés] en Painter, 22.
[58] Baxa, 84.
[59] Baxa, 85.
[60] Ceccarius, «L'isolamento della Mole Adriana», *Capitolium* 1934: 209-210. Traducción [al inglés] en Baxa, 13.
[61] Muñoz, xi, traducción [al inglés] en Arthurs, 59-60.
[62] Baxa, 128-129.
[63] Ludwig, 31; para el contexto, *cf*. Baxa, 85.
[64] Enrico Spaccini, «Fedez e la denuncia per vilipendio per i versi sui carabinieri», 10 de septiembre de 2022, online en https://www.open.online/2022/09/10/fedez-canzone-carabinieri-denunciavilipendio-risposta-video/.
[65] Baxa, 54.
[66] Baxa, 79-80, 92-93.
[67] Baxa, 112.
[68] Kallis, 85.
[69] Kirk, 123; Painter, 24.
[70] «La carta marmorea dell'Impero Fascista», *L'Urbe* 1 (1936): 3-4, traducción [al inglés] en Baxa, 11.
[71] Baxa, 94.

16. Viale Adolfo Hitler

[1] Archivio Centrale dello Stato, JAJA, Job 170, Secretaría de Mussolini, Traducción [al inglés] en Baxa, 141.
[2] Pirro. Para más detalles sobre el contexto, *cf*. Ahmed, 111-114; para la película, véase: https://www.youtube.com/watch?v=3PXfox s8UbY.
[3] Cobb.
[4] Ghirardo, 40, citado en Caprotti, xxv.

[5] Miltoun 1909, 183, 72.
[6] Caprotti, 81; para los antecedentes, véase Ghirardo, 46-58.
[7] Citado en Sartorio, 34.
[8] Miltoun 1909, 183.
[9] Painter, 161.
[10] Caprotti, 86.
[11] Dickens, 234.
[12] Frost, 595.
[13] Stern, 132.
[14] Caprotti, 96.
[15] Arthurs, 92.
[16] Traducción [al inglés] en Arthurs, 105, citando MCR MAR b. 201, fasc. 7, *sub vocabulo* «Radio».
[17] Romanelli, 4, traducción [al inglés] en Arthurs, 129-130.
[18] Bottai, «Roma e la scuola italiana», *Roma* 17.1 (1939): 6, citado y traducido [al inglés] en Arthurs, 131.
[19] Grenier, 3.
[20] Strong, 5. La traducción es mía.
[21] Kallis, 240. McDonough, vol. I, Capítulo 6, edición digital no paginada.
[22] Painter, 153.
[23] Baxa, 149-150; Painter, 120; Kallis, 241; Scobie contiene un mapa de la época, 25.
[24] Mayer, 175.
[25] Baa, 143; Kallis, 241-242
[26] Baxa, 144-145, 155.
[27] Bandinelli, 18-19, citado en Baxa, 145.
[28] Baxa, 142, 153.
[29] Scobie, 34, fn. 134.
[30] Scobie, 20.
[31] Fritz Todt, ed., *Deutschlands Autobahnen* (Gauverlag Bayerische Ostmark, Bayreuth, 1937), 22, traducción [al inglés] en Chapoutot, 237.
[32] Todt, 3, 6, traducción [al inglés] en Chapoutot, 238.
[33] Emil Maier-Dorn, «Die kulturelle Bedeutung der Reichsautobahnen», *Die Strasse* 5, n.º 23 (1938): 736, traducción [al inglés] en Chapoutot, 239.
[34] Chapoutot, 240.
[35] Hitler, 537-538, citado en Chapoutot, 237. Para algunas salvedades importantes acerca de esta fuente, véase Nilsson.
[36] Grosholz, 192; Cacciatore, 68-69.
[37] Tittmann Jr, 90, 176.
[38] Citado en Evangelista, 294-295.
[39] Anderson 2019, 24.
[40] Séneca, *Ep. ad Luc*. 57.2 (LCL 75: 382-383).
[41] Buckley, 188.

[42] Failmezger, capítulo 4.
[43] Evangelista, 298.
[44] Kennedy, 59.
[45] Kennedy, 63.
[46] Para su preselección, véase N. D. R., online en https://opac.sba.uniroma3.it/arardeco/1929/29_I/Art1/I1T.html. Finalmente, el contrato recayó en Giuseppe Vaccaro.
[47] Kennedy, 64.
[48] Katz, 48.
[49] Newnan, 36-37.
[50] Documenti della resistenza romana, 909, citado y traducido [al inglés] en Katz, 59-60.
[51] Katz, 87-88.
[52] Excepto si se advierte lo contrario, me baso aquí en el relato de Zuccotti, 101-125.
[53] Para Kappler, Breitman, 402.
[54] Juvenal III. 10-20, analizado en Larmour, 192.
[55] Higgins, 44.
[56] Wildvang, 191.
[57] Levis Sullam.
[58] Breitman, 404.
[59] Wildvang, 191.
[60] Foot 2021.
[61] Zuccotti, 121.
[62] Picciotto, 213. Deseo expresar mi agradecimiento a Agnes Crawford por atraer la atención del público hacia el puente.

17. La Carretera 7

[1] Tompkins 1962, 23.
[2] Tompkins 1962, 33.
[3] Tompkins 1962, 26-27.
[4] Tompkins 1962, 34-37.
[5] Failmezger, capítulo 12.
[6] Vego, 98.
[7] Vego, 103.
[8] Klein, 141; para el contexto, *cf*. Bourhill, 129 y Caddick-Adams, 267.
[9] «5th Open Road To Rome», *Aberdeen Journal*, 20 de diciembre de 1943.
[10] «Eight Roads To Rome», *Aberdeen Journal*, 3 de junio de 1944.
[11] Fisher Jr, 28-30.

[12] Caddick-Adams, 16.
[13] Tompkins 1985, 510-511.
[14] Vego, 104.
[15] Vego, 105-106.
[16] Vego, 115.
[17] Vego, 123-124.
[18] Vego, 128.
[19] Vego, 126.
[20] Stern, 131.
[21] Vego, 131; Brown, 63-64.
[22] Entrevista a Joachim Liebschner, Sound Archive 8878, Imperial War Museum, editada en L. Clark, 112.
[23] Para el contexto, *cf*. Winter, especialmente 67.
[24] Newnan, 1.
[25] Newnan, 2.
[26] Newnan, 13.
[27] Newnan, 16.
[28] «The Roads of Yugoslavia», CIA/RR GR 60/3, pp. 2, 7, online en https://www.cia.gov/readingroom/docs/CIA-RDP79T01018 A000300040001-7.pdf.
[29] Newnan, 16.
[30] Newnan, 17.
[31] Newnan, 23.
[32] Newnan, 24.
[33] Newnan, 29.
[34] Tompkins 1962, 70.
[35] Tompkins 1962, 84-85; Tompkins 1985, 516-517.
[36] Portelli, 63.
[37] Vego, 134; Brown, 64.
[38] Geissler y Guillemin, 4.
[39] Tompkins 1985, 513.
[40] Tompkins 1985, 515-516.
[41] Stern, 131.
[42] Katz, 151.
[43] Colville, 476.
[44] Vego, 138.
[45] Katz, 65.
[46] Portelli, 63.
[47] Foot 2000, 1175-1177.
[48] Portelli, 63; Tompkins 1985, 524.
[49] [Quintiliano], *Declamationes minores*, 274 (LCL 500: 258-259).
[50] Apiano, *Bella civilia*, 1.120 (LCL 5: 238-239).
[51] Tomassetti, vol. II, 481.
[52] Nicassio, 110.

[53] Tomassetti, vol. II, 483.
[54] Brown, 64.
[55] Entrevista a Joachim Liebschner, Sound Archive 8878, Imperial War Museum, editada en L. Clark, 309.
[56] Newnan, 46.
[57] Entrevista a Joachim Liebschner, Sound Archive 8878, Imperial War Museum, editada en L. Clark, 310.
[58] Kennedy, 131.
[59] Grosholz, 192; Cacciatore, 69.
[60] Kennedy, 113.
[61] Newnan, 47.
[62] Buckley, 328.
[63] Stern, 3.
[64] Ventre, 141.
[65] Stern, 8.
[66] McMillan, 129.
[67] Malaparte, 278, 289-291, 298.
[68] Bassi, capítulo 25, edición digital no paginada.
[69] Bassi, capítulo 27, edición digital no paginada.
[70] Tittmann Jr, 209.
[71] Evangelista, 298.
[72] https://www.nam.ac.uk/explore/italian-campaign.

18. Vacaciones en Roma

[1] Anderson 2019, 31-32.
[2] Anderson 2019, 35.
[3] Anderson 2019, 44.
[4] Buchanan, 595-596.
[5] Hayes, 1.
[6] Evangelista, 293.
[7] Anderson 2019, 35.
[8] Tácito, *Ann*. I.61., traducción adaptada en Foubert, 11.
[9] Portelli, 209.
[10] Stern, 17.
[11] Painter, 155.
[12] Morton, 139.
[13] Foot 2000, 1180-1181.
[14] Bosworth, 193.
[15] Painter, 153.

[16] Bennett, 359.
[17] Bennett, 361-362.
[18] Anderson 2011, 7.
[19] Anderson 2011, 4-5.
[20] Anderson 2011, 2-3.
[21] Formica y Uysal, 324.
[22] Higgins, 32.
[23] Lyth, 11-13.
[24] Formica y Uysal, 326–327; Manera *et alii*, Introducción 7-8.
[25] Battilani, 105-106.
[26] Battilani, 107-108.
[27] Battilani, 107-116.
[28] Schipper *et alii*, 192-193.
[29] Moraglio 2007, 93, 105.
[30] Lister, 293.
[31] Lister, 114.
[32] Anónimo, *Roads to Rome*, edición no paginada.
[33] Morton, 8.
[34] Morton, 302-303.
[35] Morton, 20.
[36] Morton, 137-138.
[37] Lister, 26-27.
[38] Morton, 139.
[39] Morton, 177.
[40] Morton, 31.
[41] Paris, 10-12.
[42] Paris, 15.
[43] Paris, 22.
[44] «Italy seeks UNESCO World Heritage Status for Appian Way», online en https://www.wantedinrome.com/news/italy-unescoworld-heritage-status-appian-way.html.
[45] Lister, 1.
[46] Lister, 208.
[47] Para los antecedentes, *cf*. Emiliani, 12.
[48] Mauri.
[49] Vanvitelli, 257, n.º 159, traducción [al inglés] en della Portella 2004b, 149.
[50] Berkeley, vol. VII, 270.
[51] Vanvitelli, 257, n.º 159, traducción [al inglés] en della Portella, 150.
[52] Jean-Claude Richard de Saint-Non, *Voyage pittoresque, ou Description des Royaumes de Naples et de Sicile*, 5 vols., París, 1781-1786. Traducción [al inglés] en della Portella, 186.
[53] Lister, 119.
[54] Della Portella 2004b, 189–190.

Epílogo: Por los caminos en la actualidad

[1] Potter y Markino, xxi.
[2] Wacher, 32, 121-122.
[3] Higgins, 49.
[4] Giovanni, online en https://www.poetryfoundation.org/poems /48221/the-great-pax-whitie; para un estudio, véase Barnard, 175-177.
[5] https://whc.unesco.org/en/tentativelists/349/365.

(1) El Ordnance Survey es la agencia cartográfica nacional del Reino Unido, fundada en 1791. No depende de ningún ministerio. Su sede está en Southampton. *(N. de los T.)*.

(2) El National Trust for Places of Historic Interest or Natural Beauty (Fundación Nacional para los Lugares de Interés Histórico o de Belleza Natural) es una organización conservacionista y de beneficencia creada con la finalidad de conservar y revalorizar el patrimonio del país. Actúa en Inglaterra, Gales e Irlanda del Norte. En Escocia existe una entidad separada e independiente, el National Trust for Scotland. *(N. de los T.)*.

(3) En italiano, «SS» es la abreviatura de Strada Statale, equivalente en España a una carretera nacional. *(N. de los T.)*.

(4) En latín, la mula, *hinnus* o *mulus*, tiene género masculino. *(N. de los T.)*.

(5) «Juan el del Pecho», la expresión utilizada aquí para referirse a san Juan Evangelista, es una alusión al pasaje del Evangelio de Juan 13:23 que dice: «Uno de [los discípulos], el amado de Jesús, estaba recostado ante el pecho de Jesús».

(6) En este contexto, *virtù* se refiere a las bellas artes.

(7) *Cf*. Shakespeare, *Medida por medida*, Acto III, Escena 1. *(N. de los T.)*.

(8) El primer elemento del nombre Wankdorf, pronunciado a la inglesa, reproduce la palabra *wank*,que en inglés es una forma vulgar de decir «masturbarse».*(N. de los T.)*.

(9) *Cf*. Shakespeare, *La tempestad*, Acto I, Escena 2. *Cf*. trad. cast. William Shakespeare, *Obras completas*. Estudio preliminar, traducción y notas por L. Astrana Marín. Aguilar, Madrid, 1967. *(N. de los T.)*.

(10) *Cf*. trad. cast. Mary Shelley, *El último hombre*. Traducción de J. Estrella. El Cobre Ediciones, Barcelona, 2007. *(N. de los T.)*.

(11) *Cf*. trad. cast. Mary Shelley, *Andanzas por Alemania e Italia (1842-1843)*. Traducción y selección de A. G. Ormerod. Editores Minerva/Universidad Autónoma de Nuevo León, México, 2019. *(N. de los T.)*.

(12) La Oficina de Servicios Estratégicos (OSS por sus siglas en inglés) era el servicio de inteligencia de Estados Unidos durante la Segunda Guerra Mundial. Fue disuelta al término del conflicto y sus funciones pasaron a ser desempeñadas por

las organizaciones que la sucedieron, entre ellas la Oficina de Inteligencia e Investigación (INR por sus siglas en inglés), dependiente del Departamento de Estado, y la Agencia Central de Inteligencia (CIA). *(N. de los T.)*.

Índice

Los caminos a Roma. Un viaje al pasado de Europa

Mapa – Las calzadas romanas

Introducción

Primera parte. Un monumento imperecedero, 350 a e v-500 e v

- 1. Los romanos por los caminos
- 2. Viajes a través del Imperio
- 3. Los viajes y el cristianismo primitivo

Segunda parte. Santos y soldados, 500-1450

- 4. Bizancio y la Vía Egnacia
- 5. Los peregrinos y la Vía Francígena
- 6. Los cruzados y la Via Militaris

Tercera parte. Pruebas de la grandeza de Roma, 1450-1800

- 7. El renacimiento de los caminos
- 8. Exploradores, espías y curas
- 9. Refugiados reales.
- 10. El Grand Tour

Cuarta parte. Primero las carreteras y luego el ferrocarril, 1800-1900
11. Napoleón
12. Los románticos
13. Los americanos
14. Nuevos relatos, viejos imperios
Quinta parte. La Marcha sobre Roma, 1900-actualidad
15. Via Mussolinia
16. Viale Adolfo Hitler
17. La Carretera 7
18. Vacaciones en Roma
Epílogo: Por los caminos en la actualidad
Agradecimientos
El viaje
Lista de ilustraciones
Bibliografía

Sobre este libro
Sobre Catherine Fletcher
Créditos
Notas

1. Los caminos a Roma. Un viaje al pasado de Europa
2. Mapa – Las calzadas romanas
3. Introducción
4. Primera parte. Un monumento imperecedero, 350 a e v-500 e v
    1. 1. Los romanos por los caminos
    2. 2. Viajes a través del Imperio
    3. 3. Los viajes y el cristianismo primitivo
5. Segunda parte. Santos y soldados, 500-1450
    1. 4. Bizancio y la Vía Egnacia
    2. 5. Los peregrinos y la Vía Francígena
    3. 6. Los cruzados y la Via Militaris
6. Tercera parte. Pruebas de la grandeza de Roma, 1450-1800
    1. 7. El renacimiento de los caminos
    2. 8. Exploradores, espías y curas
    3. 9. Refugiados reales.
    4. 10. El Grand Tour
7. Cuarta parte. Primero las carreteras y luego el ferrocarril, 1800-1900
    1. 11. Napoleón
    2. 12. Los románticos
    3. 13. Los americanos
    4. 14. Nuevos relatos, viejos imperios
8. Quinta parte. La Marcha sobre Roma, 1900-actualidad
    1. 15. Via Mussolinia
    2. 16. Viale Adolfo Hitler
    3. 17. La Carretera 7
    4. 18. Vacaciones en Roma
    5. Epílogo: Por los caminos en la actualidad
    6. Agradecimientos
    7. El viaje
9. Lista de ilustraciones
10. Bibliografía
11. Sobre este libro
12. Sobre Catherine Fletcher
13. Créditos

14. Notas