

{rokbox}/images/stories/apachita/apachita_14_appia.jpg{/rokbox}

En la hegemonía del imperio de Roma, la importancia de los caminos es indiscutible, no solo como nexos de unión y control sobre los pueblos sometidos, sino además como medios para el desarrollo y explotación del territorio. No hay mejor ejemplo de lo dicho que la famosa vía que une Roma con Brindisi, en el Adriático. La “Regina Viarum” (Reina de los Caminos) o Via Appia fue construida en el 312 a.C. por Appius Claudius Caecus, del cual toma el nombre, y en su primer tramo unía Roma con Alba Longa.

Después de la derrota de la Liga Latina en el 338 a.C., y con el afán de controlar directamente los territorios del Lacio, se procedió a la disolución de la Liga, la anexión a Roma de sus ciudades como municipios, la construcción de la vía (312 a.C.) y la implantación de colonos romanos en las ciudades vencidas.

La importancia de unir Alba Longa (la moderna Castelgandolfo) radica en la ubicación del Santuario Federal de Júpiter Lacial, y el mito según el cual el Rey Numitor de Alba Longa fue destronado por su hermano Amulio. Fue justamente este rey quien según el mito abandonó a los gemelos Rómulo y Remo en las orillas del Tíber para ser rescatados por la loba. El camino aparece pues, no sólo como medio de sometimiento y control del territorio, sino además como “cordón umbilical” que unía Roma a sus raíces, transformándolo así en instrumento ideológico para ratificar el dominio y supremacía de Roma en el Lacio.

Este primer tramo continuaba por 132 millas hasta alcanzar la ciudad de Capua en la Campania, pasando por Terracina, colonia romana fundada en el 329 a.C. donde la vía hace de Decumano máximo (i.e. haz vial) y condiciona todavía hoy la planificación urbana. Capua, fundada por los etruscos en el siglo VII a.C., pasa al dominio de Roma después de la primera guerra samnítica (343-341 a.C.) y la guerra con la Liga Latina (341-338) que produjo la disolución de las Ligas Latina y Campana y la incorporación de los ciudadanos campanos como “ciudadanos romanos sin derecho al sufragio”.

Hasta el 312, la vía de comunicación con Capua había sido la antigua Vía Latina. Tras investigaciones arqueológicas se determinó su sobreposición a un antiguo sendero ya usado desde la época prehistórica para comunicar el Lacio con la Campania. Después de la victoria romana en la Tercera Guerra Samnítica (298-290 A.C.) y la fundación de la colonia latina de

Benevento en el 268 a.C. se decide la ampliación de la vía pública para comunicar la colonia con Capua. Es aquí donde la red vial romana aparece como elemento de dominación. Primero debemos tomar en consideración que el tramo Roma-Capua fue indispensable para la rápida acción bélica de Roma en las tres guerras contra los samnitas. Ahora, con la colonia de Benevento en el medio del territorio samnita, la Vía Appia constituía un elemento de sometimiento y control militar del Samnio.

La extensión de la vía, hacia el sur, está marcada por la ingerencia de Roma en la Magna Grecia (sur de Italia), pasando por Venosa, colonia romana en el 291 a.C., fundada sobre un asentamiento samnita capturado. La Vía Appia condiciona todavía hoy la morfología del asentamiento.

La guerra con Taranto esta ligada a la intervención de Pirro, rey de Epiro, en favor de la colonia griega. Sin embargo, después de la derrota en la batalla de Malaventum se vio obligado a retirarse. Taranto caería en manos de los romanos en 272 a.C. El último tramo de la vía se extiende de Taranto a Brindisi, colonia latina fundada en el 244 a.C. que señala el fin del camino.

La vía Apia como puerta de Roma hacia el Oriente.

Por otro lado, la vía fue vital en la expansión de Roma al Oriente. Es este el trayecto que siguieron las legiones que conquistaron Grecia después de las guerras macedónicas (215-150 a.C.) y la península de Anatolia en las guerras contra el seléucida Antíoco III que culminarían con la paz de Apamea en 188 a.C. Es también la vía que tomaría Lucio Cornelio Sila en su marcha a la campaña asiática contra Mitrídates VI del Ponto, y la misma que lo llevaría de regreso de la campaña para tomar Roma por asalto y declararse dictador. Es aquí donde la república romana comienza a morir para dar paso al imperio.

Según las fuentes, después de sofocar la revuelta de esclavos de Espartaco, Craso crucificó a seis mil de estos a lo largo de la Vía Appia. Por esta vía huiría además Pompeyo el Grande hacia Grecia después de que Julio Cesar cruzara el Rubicón para evitar la batalla, y la misma usaría Cesar para perseguir a Pompeyo. Este enfrentamiento culminó con la derrota de Pompeyo en Farsalia y su huída y muerte en Egipto. Con el advenimiento del imperio, la vía continuó siendo la arteria base de comunicación con Oriente y fue restaurada entre los siglos I a.C. y II d.C. por Augusto, Vespasiano y Nerva, mientras la más importante intervención se realizó bajo Trajano, quien construyó una vía alterna directa, que bajaba hacia Brindisi pasando

por el territorio de los Daunios.

En el imperio tardío, Septimio Severo, Caracalla y Constantino efectuaron mantenimiento y arreglos en la vía. Teodorico, general germano, fue el último en intervenir y mejorarla. Después de los saqueos de Roma en el 410 y 455 d.C., la Vía Appia fue cortada, al igual que los acueductos que llevaban el agua a Roma, para caer finalmente en desuso y abandono durante la Edad Media. En los siglos XVII y XVIII, durante el pontificado de Pío VI, la vía es restaurada en el trayecto que cubre los territorios del antiguo estado pontificio, mientras Fernando IV de Borbón, Rey de las Dos Sicilias, restaura el recorrido en el sur de Italia para acoger a su esposa Maria Carolina de Habsburgo. En el siglo XIX, Pío IX crea el parque de la Appia antigua, englobando así la vía y los restos arqueológicos vecinos a ella, que se encuentran dentro de la ciudad.

Modernidad e investigación arqueológica.

El parque arqueológico actual fue instituido en 1988, cubriendo el trayecto que va desde los muros aurelianos hasta la comunidad de Fratocchie, dentro del cual están incluidos además importantes monumentos y restos arqueológicos, como los mausoleos de los Escipiones, el de Cecilia Metilla, además de los mausoleos del emperador Geta y el usurpador Magencio. Se ubican además en el trayecto de la vía la famosa iglesia del Domine, Quo Vadis?, el supuesto punto donde Cristo se le apareció a San Pedro cuando huía de la persecución iniciada por el emperador Nerón en el 64 d.C., las ruinas del circo de Magencio, la villa de los Quintilos y las catacumbas con restos paleocristianos de San Sebastián, San Calixto y Santa Priscila.

Existe otro parque arqueológico en el trayecto de la Appia antigua que va desde Fondi a Formia, el mismo que ha sido excavado, poniendo a luz el empedrado original de la vía, y las ruinas de un santuario dedicado a Apolo, de edad republicana. Actualmente la vía esta siendo excavada en el trayecto Santa Maria delle Mole – Fratocchie por un equipo del Grupo Arqueológico Romano, formado por arqueólogos, estudiantes de arqueología y voluntarios. Las investigaciones pretenden evidenciar el trazado y empedrado originales, además de las estructuras anexas a la vía, entre las cuales se cuentan complejos termas, tabernas, estaciones de cambio de caballos para el correo imperial, además de mausoleos que van desde la edad republicana hasta la edad imperial tardía.

Aspectos técnicos de la construcción de las vías romanas.

La eficacia de las vías de los romanos radica en la flexibilidad y la adaptabilidad de las técnicas de construcción,

y en materiales utilizados, generalmente según el lugar donde se necesitaba construir la vía. Según las fuentes históricas y el registro arqueológico, las vías estaban construidas por estratos que podían alcanzar varios metros de profundidad. El primero consistía en una base de tierra arcillosa y piedras grandes las mismas que proporcionaban cimentación a la vía y la hacían impermeable, al que seguía un estrato de guijarros y grava, cubierto por piedras poligonales. Además las vías estaban dotadas de curvatura, formando canales por los cuales se evacuaban las aguas-lluvias. Estas vías por su trazado, realizado mediante planificación topográfica, constituyen la base de la planificación vial italiana moderna, la misma que sigue, o se sobrepone a las antiguas vías romanas.

Touring Club Italiano, *Le strade dell'Italia romana*, Touring Editore, 2004, Milano. Paolo Sommella. *Italia antica. L'urbanistica romana*, Jouvence 2003, Roma. Giovanni Geraci; Leonardo Marcone, *Storia Romana*, Le Monnier, 2004, Firenze. René Poirier, *La epopeya de las grandes construcciones*, Editorial Labor, 1965, Madrid.