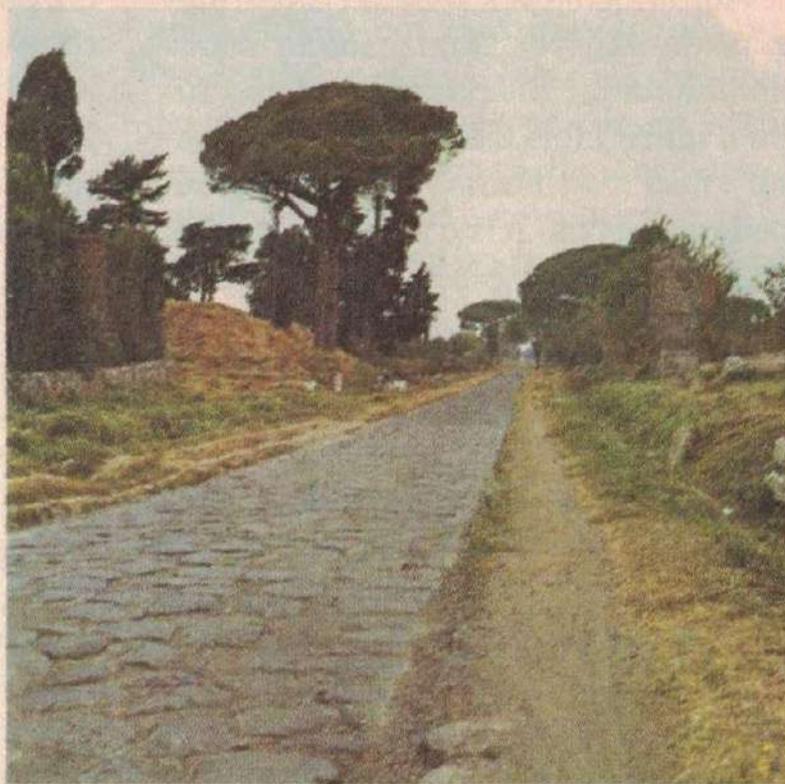


A Rodovia Mundial Nº1

Construída para as poderosas legiões da antiga Roma, a Via Ápia é uma máquina do tempo que leva os viajantes até mais de 20 séculos no passado através da História

GORDON GASKILL



Nesta seção da Via Ápia encontram-se os chamados túmulos dos Horácios e Curiácios, hoje dentro dos limites urbanos, que já marcaram a fronteira do Estado Romano. A Via Ápia era chamada pelos romanos regina viarum, pela magnificência dos túmulos que franqueavam sua primeira seção—sendo o mais famoso e bem conservado o de Caecilia Metella

NA PRÓXIMA vez que estiver viajando em quaisquer dos muitos milhões de quilômetros de rodovias pavimentadas que entrelaçam este planeta atualmente, pense um instante numa estrada italiana hoje prosaicamente identificada como SS7 (Strada Statale 7) e no homem que a idealizou—um romano cego que morreu há cerca de 2.300 anos. Era Appius Claudius

Caecus, Censor da República, que em 312 a. C. induziu os romanos a deixá-los construir o primeiro e mais formidável de todos os caminhos que levam a Roma—a Rodovia Mundial nº 1. Antes dele, as estradas recebiam um calçamento de pedra ou tijolo nos locais lamacentos, como faziam os persas, mas a estrada de Appius Claudius foi o projeto pioneiro em matéria de pavimentação

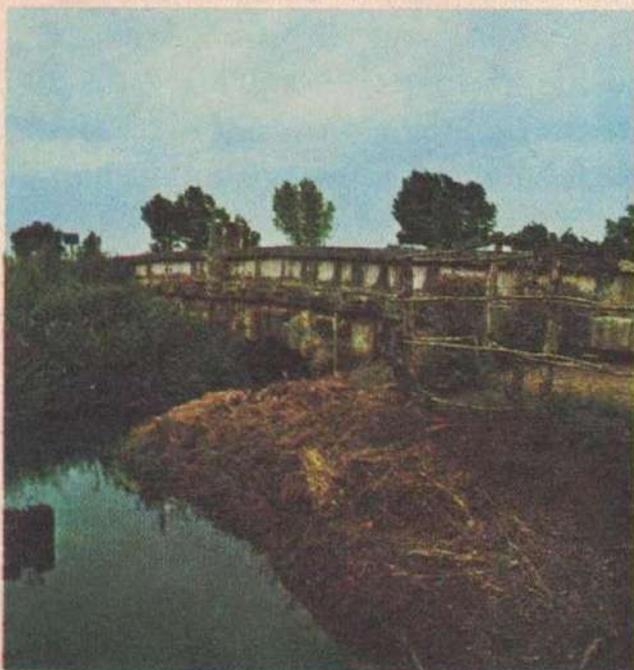
FAVOLE

rodoviária. Ela tem e terá para sempre o nome do seu construtor: Via Apia, que os romanos chamavam orgulhosamente *regina viarum*, “a rainha das estradas”.

Começando com a Apia, os engenheiros romanos construíram uma fantástica rede de sólidas estradas—num total de mais de 80.000 quilômetros. Essa notável rede pavimentada estendia-se pela maior parte da Europa e da Grã-Bretanha, África do Norte, Ásia Menor e Oriente Médio, e interligava tôdas as partes de um dos maiores impérios de todos os tempos.

Appius Claudius jamais imaginou que sua idéia de uma estrada pavimentada se espalhasse tanto. Seu objetivo era limitado e principalmente militar. Supeitando de Cápuia, situada cêrca de 210 quilômetros ao sul e a principal rival de Roma em poderio e população, êle

*A ponte sôbre o Rio Ninfa
no trecho de estrada entre Velletri
(Velitrae) e Terracina, no Lácio*



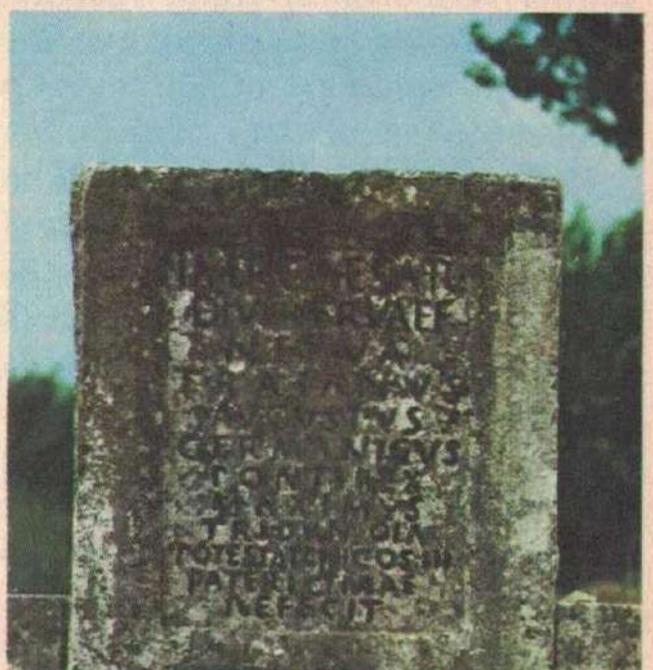
FAVOLE

argumentou que um caminho *pavimentado* permitiria a viajantes, mercadorias e alimentos—mas acima de tudo às legiões romanas—transitarem rapidamente, se necessário, entre as duas cidades. Roma concordou em confiar-lhe a construção dessa estrada—a Via Apia.

Êle era um capataz severo, exigindo a melhor mão-de-obra e o melhor material de pavimentação. Neste último êle foi favorecido pela sorte: nas colinas perto de Roma, milhares de anos antes, erupções vulcânicas haviam derramado uma torrente de rocha fluida quase até às portas da cidade. Esfriando, essa rocha incandescente transformou-se em uma das pedras mais duras da natureza, que os romanos chamavam *silex* e nós chamamos basalto.

Appius Claudius visitava seu querido projeto quase diàriamente. Como não podia *ver* a qualidade do tra-

*Esta inscrição lembra ao viajante que
a ponte foi reconstruída há mais de 18 séculos
pelo Imperador Trajano*



FAVOLE

balho, diz a tradição, êle o *sentia* tirando as sandálias e passando os pés descalços sôbre o pavimento.

Sepulturas e Visões. Ninguém sabe exatamente quanto da pavimentação Appius Claudius completou pessoalmente. É muito provável que já estivesse falecido há muito tempo quando a estrada chegou a Cápua—que justificou as suas suspeitas, vindo a ser uma das poucas cidades italianas importantes a aderirem a Aníbal contra Roma nas Guerras Púnicas. Outros construtores depois dêle estenderam a Ápia pelas montanhas acima até Benevento, para o sul por terreno áspero até Taranto, depois para leste até Brindisio. Aí a estrada terminou, a uns 720 quilômetros de Roma.

Recentemente decidi percorrer a rainha das estradas do comêço ao fim. Foi uma jornada através da História, freqüentemente através de grande beleza, e fantasmas famosos viajaram comigo. Pois essa era a coluna vertebral da Itália romana, o sistema nervoso central que lhe permitiu dominar quase todo o mundo conhecido.

Comecemos em Roma, onde a própria Ápia principiou—na Porta Capena, ou melhor, no local onde esta existia, pois não resta mais uma só pedra. O primeiro trecho da Ápia foi anteriormente um cemitério, já que as leis romanas proibiam os sepultamentos dentro da cidade murada. As inscrições tumulares são ainda legíveis e pungentes, como a do túmulo de um joalheiro, que

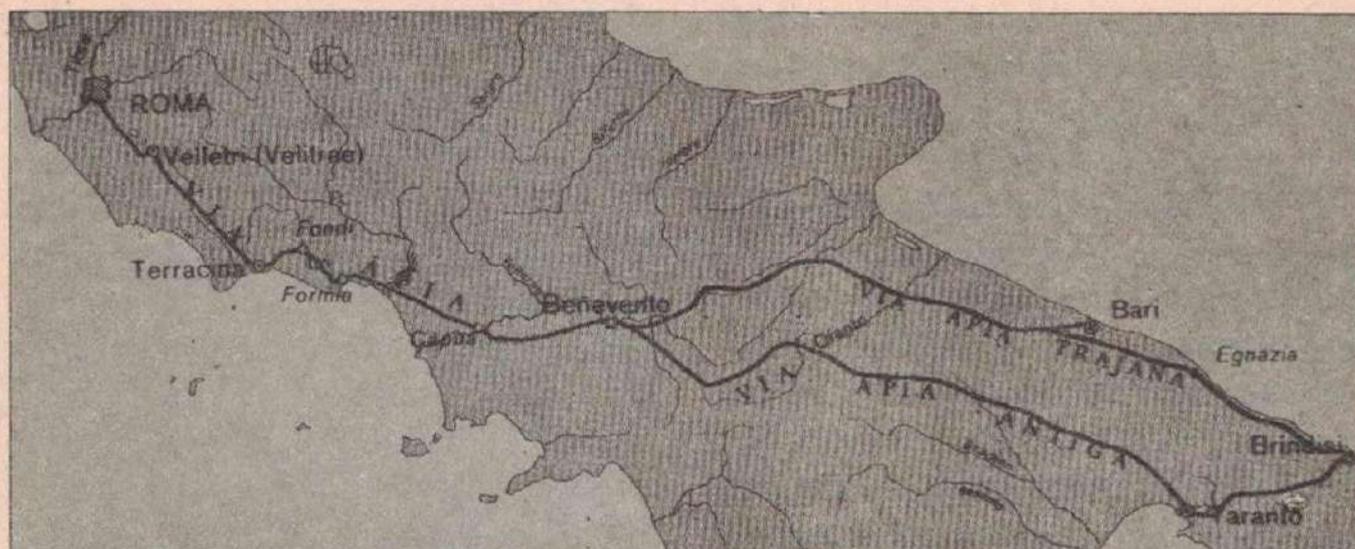
implora aos passantes para não esquecer-lo, pois sempre lhes deu coisas de valor por seu dinheiro. Outra diz que seu ocupante foi um empreiteiro da própria Via Ápia.

Mas nem tôda a Ápia aí era funérea. Havia também templos, pistas de corrida, *villas*. E, segundo a tradição, foi neste local que S. Pedro, fugindo de Roma, teve uma visão de Cristo e lhe perguntou humildemente: “*Domine, quo vadis?*” (Senhor, aonde vais?)” Jesus respondeu-lhe: “Vou a Roma para ser crucificado novamente.”

Envergonhado, Pedro arrependeu-se e voltou para ser crucificado êle mesmo. Uma igreja erguida no local comemora essa aparição.

Perto do quarto marco miliário, o filósofo Sêneca repousava em uma *villa* quando recebeu ordens de Nero para suicidar-se. E assim êle fêz, tranqüilamente, cortando as veias, discorrendo sôbre filosofia com seus discípulos lacrimosos enquanto a vida lhe escapava lentamente.

Grande parte da velha Ápia, nesse lugar, foi recentemente transformada em mão única—é demasiado estreita para o tráfego moderno em mão dupla—a maior parte do leito da estrada está asphaltada. Mas de vez em quando são expostos pedaços do pavimento original. Cortadas à mão em polígonos irregulares e pesando de 20 a 100 quilos, as pedras estão firmemente assentadas, mas sem cimento, no leito da estrada, com as juntas casadas de modo a formarem quase um mosaico. Sé-



culos de uso gastaram-nas e alisar-nas. Entretanto, aqui e além é fácil encontrar sulcos profundos feitos há muito tempo por rodas romanas.

Seis Mil Cruzes. Aqui a velha Ápia é uma das partes mais evocativas e mais encantadoras de toda a Roma. Famílias fazem piqueniques sob pinheiros; crianças brincam em torno das antigas lousas sepulcrais; namorados enlaçam-se em carros estacionados nos acostamentos gramados da estrada.

Mas esta beleza quase foi arruinada—e ainda corre perigo—pelo desenfreado surto de construções de Roma. Para salvar a área, foi recentemente apresentado ao Parlamento italiano um projeto de desapropriação de todas as propriedades particulares aqui localizadas para transformá-las num maravilhoso Parque Ápia—10 quilômetros de extensão, abrangendo 2.500 hectares—que preservará a beleza do local para sempre. Mas o custo é elevado—está orçado em 30 bilhões

de liras (aproximadamente 40 milhões de dólares)—e a pressão para derrubar o projeto e abocanhar a Ápia persiste.

A quase 20 quilômetros do seu começo, perto da pequena povoação de Le Frattocchie, a velha Ápia funde-se com a moderna Rodovia Estatal nº 7 e ambas prosseguem pela bota italiana rumo ao sul, seguindo quase, mas não exatamente, a rota da estrada original. Le Frattocchie é o sítio de uma antiga cidade chamada Bovillae, famosa parada na velha Ápia e terra natal do grande clã Júlia (Gens Julia) que produziu Júlio César. Perto da estrada foram-me apontados depósitos do mesmo basalto usado por Appius Claudius.

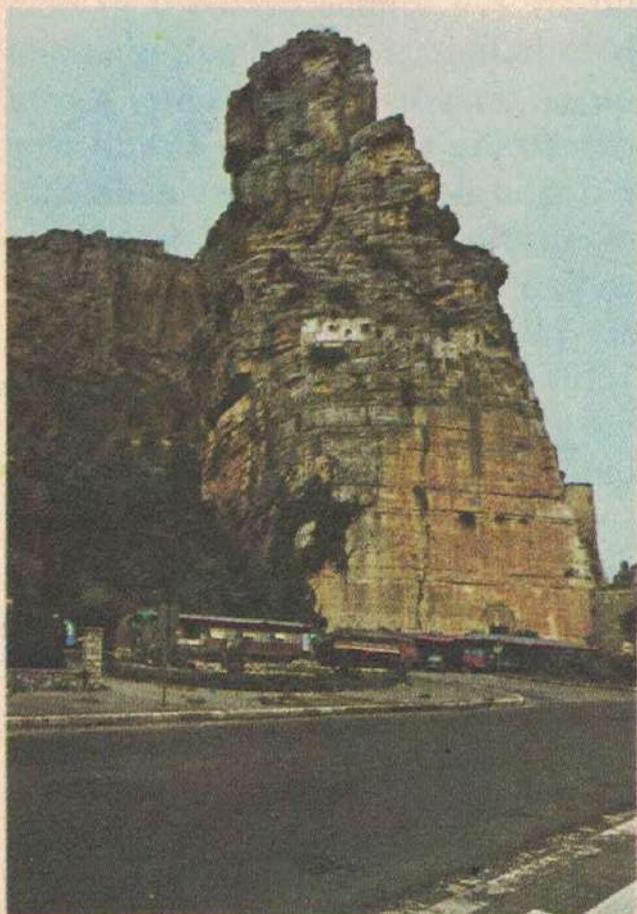
—E ainda hoje o utilizamos—disse-me um supervisor de estrada.—Mas agora nós o britamos.

Em algum ponto ao sul dêsse lugar, em 71 a.C., a Via Ápia assistiu à cena talvez mais pavorosa de toda a sua longa história. Cerca de 70.000 escravos e gladiadores revoltados, comandados por Espártaco,

tinham sido finalmente derrotados. Como sinistra advertência, os romanos vitoriosos levantaram cruzes a intervalos regulares ao longo da Via Ápia e nelas crucificaram êsses escravos—*seis mil dêles*.

Pântanos e Montanhas. Dos cumes de Velletri (a cidade natal do Imperador Augusto) a estrada desce serpenteando em curvas largas e suaves até uma região onde os engenheiros romanos se defrontaram com um formidável desafio: como fazer a Ápia atravessar os vastos pântanos pontinos—uma árdua tarefa mesmo utilizando o equipamento e as técnicas

O penhasco calcário de quase 100 metros de altura, conhecido como "Pesco Montano", na Via Ápia entre Terracina e o Lago de Fundi, no Lácio. Logo acima do íngreme corte, feito por Trajano, ainda podem ser vistas as ruínas de uma fortificação medieval

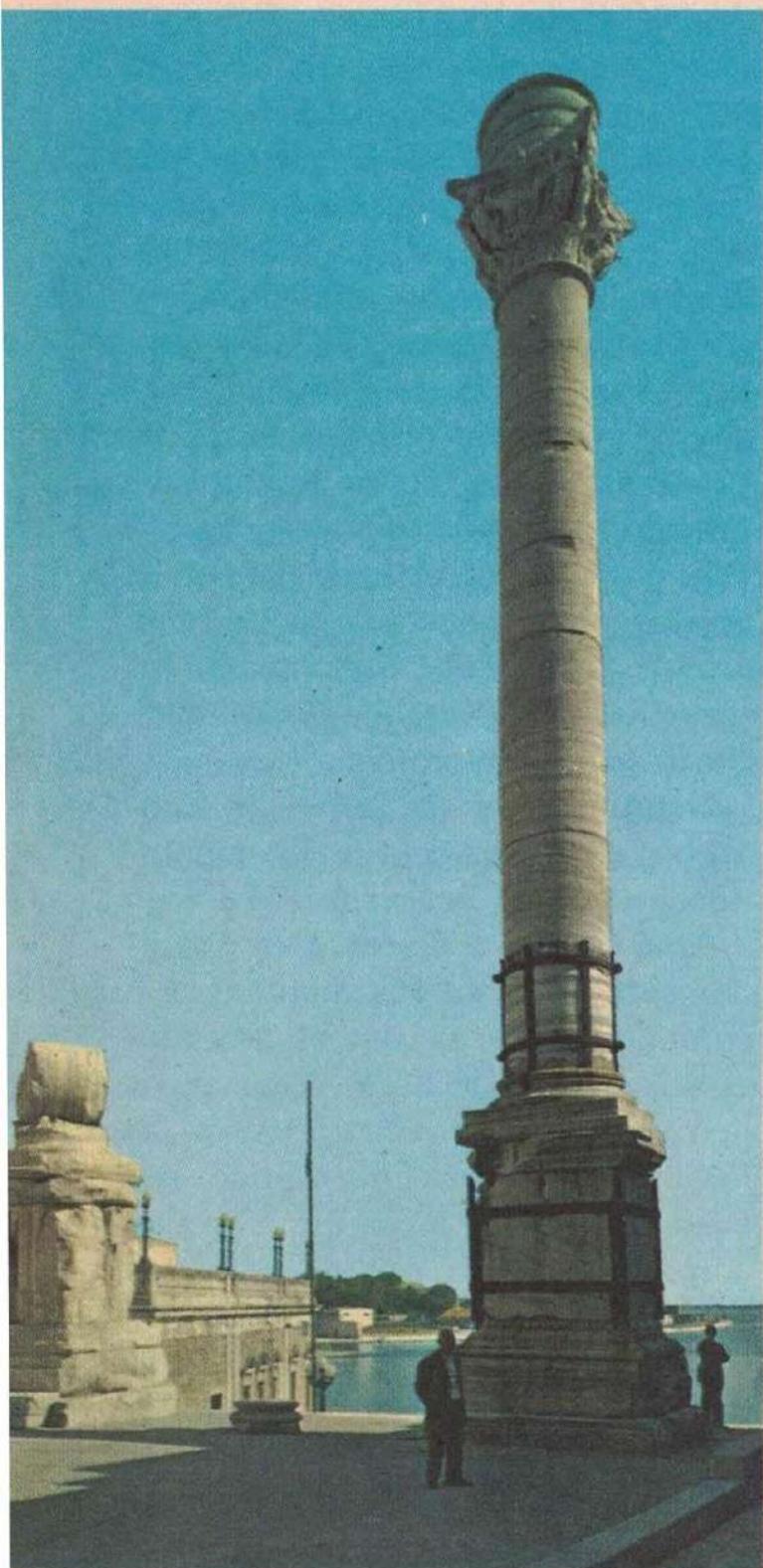


FAVOLE

de hoje. Primeiro os romanos cravaram fortes estacas de madeira (obras de reparos em canais há alguns anos descobriram parte dêsse madeiramento, ainda notavelmente bem conservado). Em seguida amontoaram entre elas mato e pedras de tôdas as formas e tamanhos, encheram com cascalho e calcaram tudo até formar um sólido leito que se elevava cêrca de dois metros acima do nível da água. Sôbre tudo isso assentaram as famosas pedras negras de basalto.

Êsse segmento da estrada, cêrca de 40 quilômetros ao norte de Terracina, é ainda o trecho reto de estrada mais longo de tôda a Itália. Certa vez escalei um barranco releso para ver o que parecia ser uma ponte moderna. Mas ela não era moderna a não ser por uma laje de concreto mais larga colocada sôbre o que realmente a sustentava: uma velha ponte romana, com uma inscrição informando que o Imperador Trajano a reconstruiu há mais de 18 séculos. Que idade ela já teria então?

Sentei-me sôbre essa ponte antiga, ao sol quente, e deixei a mente e a imaginação vagarem através dos séculos passados—até 60 d.C. Olhei para a Roma daquela época, quase ouvindo o clangor das trombetas de prata, quase vendo a Ápia congestionada de carrêtas de bagagem, carroças, carruagens de todos os tipos. À frente e ao lado dêles marchavam guardas negros africanos com armas reluzentes e braceletes.



O fim da Via Ápia em Brindisi foi marcado por duas colunas de cipolino africano encimado por capitéis de mármore branco. A coluna da esquerda caiu em 1528 e um dia foi oferecida à cidade de Lecce, onde se ergue atualmente em uma das praças

Na carruagem principal, coberta de ouro e prata, refestela-se um jovem gorducho de 23 anos, a caminho de sua *villa* à beira-mar, perto da cidade de Nápoles. O nome dêle é Nero.

Em Terracina, a Ápia enfrentou o seu segundo grande desafio, uma montanha que se elevava a prumo do mar, sem espaço para que uma estrada a circundasse. Essa tremenda barreira zombou dos primeiros engenheiros, que, vencidos, conduziram a Ápia por um largo desvio montanha acima. Mas o enérgico Imperador Trajano decidiu que a estrada deveria continuar ao nível do mar, penhasco ou não penhasco, por mais trabalho que desse ou por mais que custasse. Fui ver o famoso corte e senti cãibras no pescoço contemplando o que os engenheiros de Trajano realizaram somente com martelo e cinzel. Na face da encosta, algarismos romanos assinalam o lento progresso para baixo, desde uma altura de CXX (120) pés romanos, ou seja, 35,5 metros!

Graças a Trajano, a estrada hoje passa facilmente em volta do rochedo até à cidade de Fondi, onde começa o que já foi por muito tempo o mais perigoso trecho de tôda a Ápia. Nesse ponto a estrada tem de subir ìngrememente e em linha reta por cima de montanhas e passar estreitas ravinas, que os bandidos usaram durante séculos para armar emboscadas aos viajantes. E nessa parte tortuosa deixei a rodovia moderna para descer cautelosamente,

aos solavancos, pelo que parecia uma pista abandonada. Eram na realidade alguns quilômetros da Via Apia original, contornados pela estrada moderna.

Máquina do Tempo. Lembrome de uma visita que fiz a êstes locais na primavera, quando as margens da estrada estavam cobertas de olalias, espinheiros e azinheiros. O ar era saturado pelo perfume da salva e do miosótis, de copos-de-leite, ciclames, bôcas-de-leão e trevo. Abelhas zumbiam entre as flôres, pássaros cantavam nas figueiras bravas. Ali era fácil sonhar. Imaginei o rápido tropel dos cavalos neste lugar em 49 a.C. quando Júlio César acaba de lançar a sorte, atravessa o Rubicão e toma Roma. Seu rival, Pompeu, o Grande, colhido em má posição, foge para o sul por sôbre estas mesmas pedras, rumo a Brindisi, no fim da Apia, onde tomará um navio para o Oriente para reunir efetivos militares para lutar contra César. Passa estrepitosamente. Poucas horas depois aqui está o próprio César, aos calcanhares de Pompeu, mas tarde demais para apanhá-lo—por enquanto.

Daqui a Apia espreme-se através de montanhas apertadas em Itri, desce para o mar, passa o que se diz ser o túmulo de Cícero, assassinado perto de Formia. Atravessa o aqueduto, o teatro e as ruínas da antiga Formiae e alcança o Rio Garigliano. Foi aqui que os invasores sarracenos desembarcaram em 864 d.C. e subiram para ir saquear a Basílica

de São Pedro em Roma. Foi aqui também que em 1944, sob o terrível fogo alemão, os americanos e as Fôrças Francesas Livres conseguiram atravessar, tingindo de sangue esta corrente rápida e lamacenta.

Logo após cruzar o Garigliano, a Apia faz uma curva fechada para leste, rumo a Cápua, que, pelo menos no que dizia respeito a Appius Claudius, era o fim da linha. Mas quando o poderio romano se estendeu para o sul, Cápua tornou-se apenas outro ponto de parada na grande estrada que construtores futuros levariam muito mais longe, chamando-a sempre Apia.

Seguindo por ela, subiu as montanhas e atravessei a região montanhosa ao sul de Benevento. Mas logo a Apia começa a descer. Desce rapidamente da neve das montanhas à súbita primavera, com as amendoeiras cobertas de flôres rosa, as videiras com suas pontas verdes, as fôlhas de oliveira mostrando seu verso prateado. A seguir a antiga Taranto—onde a estrada entra em seu trecho final, através de terreno plano, de vinhas e olivais até Brindisi.

Precisei diminuir a marcha no intenso trânsito da cidade, onde a Apia se perde num emaranhado de novas avenidas. Mas em seguida ela torna a emergir, embora por apenas mais alguns metros, em uma rua de apenas cinco metros de largura (como a original) chamada Via Colonne—"Rua das Colunas". Aí, numa tranqüila pracinha, com escadas

que levam à beira-mar, ergue-se uma coluna de mármore branco de 19 metros de altura. Deixei o pára-choque do carro encostar suavemente no pedestal, porque essa coluna marca o fim da Via Apia.

Olhei o antigo pôrto, que recebeu navios durante pelo menos 2.700 anos, e pensei em todos os homens que vieram pela Apia. Nas poderosas legiões que marcharam por ela e embarcaram aqui para conquistar o rico Oriente.

Então voltei para Roma, acompanhando êste livro de história de 720 quilômetros de comprimento. Meu carro mais uma vez me transportou através dos séculos. Fiz uma parada sentimental nos arredores de

Caserta. Aqui a maior estrada antiga da Itália encontra-se com a maior estrada moderna da Itália, a magnífica Autostrada del Sole, que se estende através da bota italiana. Aqui a velha Apia curva-se humildemente para passar sob a nova superestrada, que é um rio de tráfego ruidoso. Imaginei súbitamente qual seria a reação de Appius Claudius diante desta moderna rodovia. Posso vê-lo tirando as sandálias e começando a esfregar os pés descalços sôbre esta nova e larga superfície negra—tão incrivelmente larga para êle—para experimentá-la. Posso vê-lo acenando e com a valha e arrogante cabeça e com cum leve sorriso. Êle a adoraria.



Nosso sargento na base da Fôrça Aérea de Wheelus, na Líbia, tinha um sistema interessante para distribuir os alojamentos. Se o soldado era um perturbador da ordem, colocava-o no primeiro andar, onde êle poderia vigiá-lo pessoalmente. Se era comportado, dormia no segundo andar. Quando eu cheguei, tivemos a seguinte conversa:

—Você vai à Missa aos domingos?

—Vou.

—Escreve sempre a seus pais?

—Escrevo.

—Bebe cerveja?

—Só um pouquinho.

—Gosta de dormir tarde, jogar cartas, ouvir música até às tantas, meter-se em discussões acaloradas?

—Não.

Acenando com a cabeça amavelmente e aparentemente contente com tôdas as respostas, êle virou-se para o auxiliar . . . e gritou:

—Ê é um mentiroso! Ponha-o no primeiro andar!

—A. J. O.



Entre Aspas

NÃO PODEMOS apertar a mão dos outros de punho cerrado.
—Citado por Harry Fleishman, National Labor Service

O HOMEM admira a mulher não pelo que ela diz, mas pelo que ela escuta.

—George Joan Nathan

O TEMPO é a moeda de sua vida. É a única moeda que você tem, e só você pode resolver como será gasta. Tenha cuidado para não deixar que os outros a gastem por você.

—Carl Sandburg, citado por Ralph McGill,
Publishers Hall Syndicate

A CIÊNCIA, em seu máximo, não é sabedoria; é conhecimento. A sabedoria é o conhecimento temperado pelo juízo.

—Lord Ritchie-Calder, em *Foreign Affairs*

UM TAPINHA nas costas, embora seja separado apenas por algumas vértebras de um pontapé nos fundilhos, dá muito melhor resultado.

—Citado por Bennett Cerf

PARA SER realista é preciso acreditar em milagres.

—David Ben-Gurion

DEMOCRACIA é a arte de nos disciplinarmos de modo a não precisarmos ser disciplinados por outros.

—Georges Clemenceau

DEIXEMOS um pouco que a Natureza aja sòzinha; ela compreende melhor do que nós os seus negócios.

—Montaigne

COMPULSÃO é um termo elegante para uma tentação que não estamos fazendo muita força para resistir.

—Hugh Allen, *News-Sentinel* de Knoxville