

Problemas en torno al camino real aqueménida entre Susa y Persépolis: rutas y estaciones

Joaquín VELÁZQUEZ MUÑOZ

Doctor por la Universidad Complutense de Madrid
joaquin_velazquez@hotmail.es

Recibido: 14 de diciembre de 2012

Aceptado: 5 de julio de 2013

RESUMEN

El presente artículo analiza los problemas existentes a la hora de establecer la ruta seguida por el camino real aqueménida entre Susa y Persépolis, así como la localización de las estaciones mencionadas en el Archivo de la Fortificación de Persépolis que se emplazaban sobre esta importante ruta. Mientras que el trayecto del camino real puede ser reconstruido a partir del estudio de las fuentes antiguas y la arqueología, la localización de las estaciones sobre un mapa plantea numerosas dudas. Se proponen así una serie de hipótesis y patrones para el análisis de los textos del Archivo de la Fortificación que, junto con ulteriores investigaciones arqueológicas y toponímicas, nos permitirán tener un mayor conocimiento de la ubicación de las estaciones y su distribución en los diferentes itinerarios seguidos por el camino real aqueménida en el Fārs.

Palabras clave: Camino real. Ruta. Estación. Sello. Archivo de la Fortificación.

Problems at around Achaemenid Royal Road between Susa and Persepolis: Routes and Stations

ABSTRACT

In this paper I analyze the existing problems in establishing the rout followed by the Achaemenid Royal Road between Susa and Persepolis, well as the location of the stations mentioned in the Persepolis Fortification Archive that were located on this important route. While the itinerary of the Royal Road can be reconstructed from the study of ancient sources and archaeology, the localization of the stations on a map raises many doubts. A lot of hypotheses and patterns are proposed for the analysis of Fortification Archive texts that, along with subsequent archaeological and toponymic investigations, will allow us to have a better understanding of the location of the stations and their distribution in the different routes followed by the Achaemenid Royal Road in Fārs.

Key words: Royal Road. Route. Station. Seal. Fortification Archive.

Sumario: 1. Introducción. 2. Rutas entre Susa y Persépolis. 3. Alejandro y el camino real Aqueménida. 4. Las estaciones en el Archivo de la Fortificación de Persépolis. 5. Procedimiento para localizar geográficamente a los sellos y los proveedores. 6. Localización de las estaciones. 7. Conclusión.

1. Introducción

El tramo del sistema viario aqueménida que separaba dos de las capitales del imperio de los persas, Susa y Persépolis, a pesar de que es poco conocido, puede intentar ser reconstruido no sólo por el análisis del trayecto seguido por Alejandro, sino también por el estudio de los documentos hallados en el Archivo de la Fortificación de Persépolis. Además, la importancia de esta porción del camino real es innegable pues algunas secciones de esta vía estaban pavimentadas con piedra. Ejemplos de pavimentación, datados en el periodo aqueménida, se han descubierto en la región de Behbehān,¹ en Tepe Suruvan,² en Kūh-e Qale³ y Kūh-e Šahrak⁴ todos en la provincia iraní del Fārs. Tales hallazgos vienen a demostrar el interés de los soberanos aqueménidas por su región de origen. Sin embargo, el problema radica en que el curso exacto de la vía no está especificado en ninguna fuente, así como la secuencia exacta de las distintas estaciones y su nombre no aparecen tampoco en ninguna lista, de ahí que existan numerosas interpretaciones sobre su recorrido. Dadas estas circunstancias, las diversas hipótesis difieren tanto en el recorrido como en el número de estaciones existentes entre Persépolis y Susa, ya que su correlación con las evidencias arqueológicas sigue siendo muy discutida.

Gracias a los textos de origen persa y árabe de épocas posteriores y con la ayuda de algunos topónimos modernos se pueden describir los pasos de montaña y los valles existentes entre Šīrāz y el río Mārūn. La distancia que separa Susa de Persépolis es de 500 km en línea recta, aunque sobre un terreno muy montañoso. Entre las llanuras de Khūzistān y la planicie de Marvdašt, donde está emplazada Persépolis, se encuentra el costado suroeste de las montañas del Zagros, que se levantan hasta unas alturas superiores a los 3.000 m de altitud. Por lo tanto, la carretera moderna desde Susa, teniendo que cruzar la actual frontera del Fārs en Behbehān, sigue una serie de pliegues diagonales de las montañas a través de Dōgonbadān, de los valles de Deh-e Nō y de Fahlīān, después por Nūrābād y Bīshāpūr hasta Kāzerūn, donde se divide (**Fig. 4**). Persépolis se alcanza bien a través del antiguo camino que va hasta Šīrāz, al otro lado de Dašt-e Arjan, bien por un camino mucho más largo que se dirige por el Sureste, a través de Farrāšband, hasta Fīrūzābād. Existen, sin embargo, por lo menos otras seis rutas conocidas que conducen hasta Persépolis de una forma más directa a través de las montañas. Cualquiera de estas rutas es candidata para ser la ruta tomada por el camino real aqueménida.

2. Rutas entre Susa y Persépolis

Estas rutas se pueden dividir en dos grupos. Las tres primeras divergen al Este, en la vecindad del puente sobre el río Fahlīān, cortando la carretera moderna de Šīrāz-

¹ GHIRSHMAN 1954, 145.

² Sobre las excavaciones en Tepe Suruvan véase ATARASHI – HORIUCHI 1963.

³ SUMMER 1982, 17.

⁴ NICHOL 1970, 278-279.

Ardakān cerca de la aldea de Dālīn (**Fig. 3**). La planicie de Marvdašt y Persépolis son alcanzadas a través del Tang-e Kholār. De Sur a Norte, estas rutas alcanzan el nivel de la meseta de Ardakān y la carretera de Šīrāz-Ardakān, en primer lugar, vía el valle de Buvān, las aldeas de Kolāh Sīāh y de Šekerak, para después seguir la cuenca del Rūdikhāneh-ye Šešpīr, un afluente meridional del río Fahlīān que se encuentra al este del Tang-e Khās; en segundo lugar a través de la aldea de Gūsangān, del Kotal-e Šakr-Āb, de las aldeas de Rašk y de Habībābād, y del Pol-e Dūzakh; en tercer lugar, a través del Tang-e Layleh, del Tang-e Mohammad Rezā y de la aldea de Habībābād, donde se une a la ruta anterior (**Fig. 3**).

Las tres rutas restantes provienen directamente de Khūzistān, a través del Zagros, del ancho y elevado valle de Rūdikhāneh-ye Bešār, uniéndose en las inmediaciones de la moderna ciudad de Yāsūj (**Figs. 1-2**). En primer lugar la ruta se dirigiría desde Rām Hormuz hasta la ciudad de Deh Dašt, ya sea a través de Behbehān y del Tang-e Takāb o a través de la antigua ciudad caravanera de Tāšān, para dirigirse con posterioridad por las aldeas de Sādāt y de Sefīdār hasta Dašt-e Rūm. En segundo lugar la ruta iría desde Bāgh-e Malek, vía Band Šavār, el valle de Dīšmūk y la aldea de Ābādeh, o a través de la aldea de Sefīdār y del Tang-e Tāmorādī hasta Dašt-e Rūm. Y por último, una ruta que va desde Mālamīr hasta Dašt-e Rūm vía Bars y Pātāveh.

Desde Yāsūj, la llanura de Marvdašt se puede alcanzar a través del Tang-e Tūr o, antes de la construcción de la nueva presa sobre el río Kur, a través de Dōrūdzan, siguiendo el antiguo camino a Ardakān hasta la aldea de Zard Khūn o Komehr, para desde aquí dirigirse hacia el Este donde, en la aldea de Jūkheleh, se cruza con el camino occidental que viene de Sedeh y de Semīrom (**Fig. 4**). Al mismo tiempo, también es posible, aunque ciertamente más difícil, continuar desde Yāsūj, pasando por Ardakān, para dirigirse entonces directamente hacia la llanura de Marvdašt vía Barešneh y del Tang-e Talakhān o a través de Dālīn y del Tang-e Kholār (**Fig. 4**). Además existe otro itinerario a través del Pol-e Pirim, la puerta de acceso a Khūzistān, hasta Persépolis a través del Pol-e Murd (**Fig. 3**), tomando varios puntos de los indicados con anterioridad. Es evidente, por lo tanto, que existen numerosas variantes. Es necesario en este punto acercarse a las fuentes antiguas para intentar reconstruir la ruta seguida por el camino real aqueménida.

3. Alejandro y el camino real aqueménida

Una de las fuentes para lograr dicho propósito es la descripción del itinerario seguido por Alejandro entre Susa y Persépolis, quien tomó con toda probabilidad una vía real. Las evidencias disponibles de esta descripción sugieren la existencia de dos caminos diferentes. El conquistador macedonio, tras salir de Susa, marcharía en dirección de la moderna Šūštar, desde donde pondría rumbo hacia el Este para alcanzar las actuales Masjed-e Soleymān y Haftkel, punto en que la ruta se dividiría (**Fig. 1**). Esta sería la ruta más probable ya que coincide muy bien con las descripciones de la marcha de Alejandro hasta que decide dividir a su ejército. Dada la distancia necesaria desde Susa, el punto más probable para el paso que defendieron los oxienos



Fig. 1. Principales caminos en el Khuzistan central.

durante la marcha de Alejandro estaría situado entre Šuštar y Masjed-e Soleimān, donde existen una serie de pasos de considerable dificultad situados en el camino principal, justo al noreste de la aldea de Batvand, que habrían podido ser bloqueados por Medates (Fig. 1). La distancia hasta Susa, por la moderna carretera, es algo inferior a los 100 km. Si existiera un camino entre Susa y Masjed-i Soleimān durante el periodo aqueménida, es enteramente creíble que la delegación de los oxienos enviada a Susa hubiera podido realizar el viaje de regreso de menos de 200 km en 2 o 3 días. Alejandro pudo haber necesitado ese tiempo para reducir la “ciudad” sostenida por Medates. Es igualmente creíble que Medates, teniendo conocimiento del movimiento de Alejandro hacia el río Kārūn, desde la sede de su gobierno (¿Masjed-e Soleimān?), reuniera sus propias fuerzas y marchara hacia los pasos estrechos (sobre una distancia de no más de 25 km) para tomar posición allí. La mención de Quinto-Curcio (V, 3.2), referente a que el Pasitigris atravesaba un terreno rocoso con sus orillas emboscadas sobre una distancia de 50 estadios (9,25 km), concordaría muy bien con la geografía de esta región.⁵

De este modo, Alejandro cruzaría el río Kārūn en (o cerca de) Šuštar; además, más de un día sería necesario para conseguir que el ejército rebasara dicho río y que los

⁵ Quinto-Curcio parece haber confundido un afluente del río Kārūn con el propio río. Este afluente, que se une al río Kārūn al norte de Šuštar, se divide justo al oeste de Batvand. Una corriente, el Āb-e Šūr, discurre desde la dirección de Haftkel. La segunda de las corrientes corre a través de los pasos estrechos. Esta corriente es conocida como Āb-e Turkeh Dez en el punto donde entra en los pasos y como Āb-e Gulistān en el punto en que sale de ellos, cerca de Batvand.

oxienos de la llanura se le sometieran, así como para obtener suministros adicionales antes de dirigirse a las montañas. Además otro día de marcha llevaría al ejército a los pasos estrechos, tras recorrer una distancia de unos 30 km desde Šūštar, según las medidas del camino moderno. Alejandro tuvo también que detenerse en estos pasos y en la aldea o la ciudad que tuvo que sitiar alrededor de una semana. Tras recoger el tributo, los macedonios marcharían en dirección Sureste, hasta el noreste del Kūh-e Sīāh y del moderno Haft-e Sefīd, por alrededor de cinco días sobre una distancia de aproximadamente 100 km. El ejército sería dividido con total seguridad al noreste de Haftkel, puesto que es lo que más concuerda con las descripciones topográficas transmitidas por las fuentes antiguas.

La arqueología, como la de todo el periodo aqueménida, muy poco abundante y sobre todo muy raramente recogida en la estratigrafía, ni confirma ni desmiente que este itinerario entre Susa y Haftkel fuera la ruta más probable. Las prospecciones realizadas al este de Susa por P. Miroschedji permitieron registrar algunos lugares ocupados durante el periodo aqueménida, concretamente 23 sobre un total de 102, aunque muchos son hipotéticos.⁶ Las realizadas en la región situada al este del Kārūn, entre este río y su afluente, el Ab-e Gargar, conocida como llanura de Mianab, al sur de Šūštar, indican una ocupación relativamente importante en época aqueménida, en fuerte aumento en comparación con la etapa precedente. Se constatan 29 sitios de este periodo aunque solamente dos tercios son nuevos o, en algunos casos, son una reocupación de lugares abandonados desde hace tiempo, siendo el establecimiento más importante para este periodo Teppēh Darooqeh.⁷ Estos resultados, ciertamente provisionales, reforzarían el trazado del camino real aqueménida entre Susa y Persépolis por esta región.

Alejandro, una vez dividido su ejército, se dirigió por la ruta que atravesaba el Zagros. Existen varias hipótesis al respecto. Una ruta se dirigía directamente a través del Zagros desde Mālamīr hasta Pātāveh, vía Bars (**Figs. 1-2**), aunque este itinerario es extremadamente difícil, ya que la ruta tiene que superar dos veces una serie de estribaciones, planas en la parte superior aunque alarmantemente escarpadas en los laterales. Además, la ruta desde Bars a Mālamīr sigue el río Kārūn a través de una serie de desfiladeros estrechos situados al este de Kūh-e Mungašt, sobre una distancia de 60 km. Por lo tanto, tenemos, desde Mālamīr a Pātāveh, un total de 170 km, casi toda la distancia a través de un país muy difícil. Una objeción similar se puede suscitar contra la ruta que va a través de Lordegān. Mientras que la distancia es aumentada por no más de 15 km, y la marcha es ciertamente más fácil entre Lordegān y Pātāveh que la que está situada al este del Kūh-e Mungašt, quedan 65 km sobre un terreno extremadamente difícil, fundamentalmente entre Mālamīr y Lordegān. Alejandro debió de alcanzar una zona abierta, el valle elevado del río Bešār, al sur de Pātāveh, por la ruta mucho más cómoda que se dirigía desde las proximidades de la aldea de Band Šavār, a través del valle de Dīšmūk, y posteriormente hacia el noreste del Kūh-e Nīl, por lo que la separación del ejército macedonio al norte de Haftkel es la opción más probable (**Fig. 2**). El valle de Bešār constituyó un cruce donde las rutas

⁶ MIROSCHEJJI 1981, 174.

⁷ MOGHADDAM – MIRI 2003, 102-103.

Siguiendo el camino, la fuerza expedicionaria enviada por Alejandro antes de la batalla de las Puertas Persas para tender un puente se dirigió directamente sobre un terreno fértil situado a lo largo del río Kur, al noroeste de la moderna presa, a través de las aldeas de Zard Khūn y Jūkheleh, para posteriormente seguir la carretera de Sedeh-Semīrom. Es posible que sobre el río, en las proximidades de la moderna ciudad de Dōrūdzan, se tendiera el puente. Nichol⁹ describe los restos hallados al sur del Kūh-e Šāhrak, concluyendo que pertenecían a un camino real aqueménida, junto con los restos de una calzada y de un puente fechados en el mismo período, y situados en la orilla derecha del río Kur, a 1 km al oeste de Dōrūdzan. Mientras que Nichol¹⁰ está casi ciertamente en lo correcto al afirmar que estos restos eran la evidencia de la existencia de un camino que unía dos de las capitales aqueménidas, Susa y Persépolis, siendo la ruta más directa, es poco probable que esta ruta se hubiera dirigido a través de Ardakān, como Nichol piensa. Es más probable que el camino del que habla se dirigiera hacia el Norte, en la dirección de Khosrow Šīrīn y de Semīrom, conectando con la ruta que se dirigía hasta Susa a través de las Puertas Persas. De este modo, como se ha sugerido, el río Kur fue cruzado en las proximidades de Dōrūdzan, por lo que Alejandro tenía que, a través de las aldeas de Zard Khūn y de Jūkheleh, y por el camino de Semīrom, recorrer alrededor de 160-165 km antes de alcanzar el río Pulvār junto a Persépolis. Dado esto, y a excepción de una distancia inferior a 4 km a través de un desfiladero relativamente estrecho situado a 4,5 km al sureste de Zard Khūn, el terreno no presentaba ninguna gran dificultad.

Parmenión, por su parte, desde Haftkel marcharía hacia Behbehān por Rām Hormuz o, lo que es menos probable, por el camino más difícil que va a través de Būlfāris y de Bābā Ahmad, más allá del Tang-e Sarvak, y sobre Tāšān (**Fig. 2**).¹¹ Su ruta, una vez alcanzada Behbehān, iría por Dōgonbadān, los valles de Deh-e Nō y de Fahlīān. Sin embargo, existen dos teorías con respecto a la etapa final del camino real aqueménida a partir de la llanura de Fahlīān-Behbehān, donde la mayoría de los investigadores identifican los nombres geográficos mencionados en los textos del Archivo de la Fortificación de Persépolis con los sitios arqueológicos y los topónimos modernos.¹² Por un lado están los investigadores que piensan que la etapa final del camino real se dirigía a través de Farrāšband y de Fīrūzābād (tesis meridional). Desde Fīrūzābād, el camino iría al Norte hasta Kavār, y después más allá de Qasr Abu Nasr, y finalmente sobre Band-e Amīr (**Fig. 4**). La discusión para afirmar esta teoría se basa en la presencia de restos aqueménidas y fragmentos que se encuentran en edificios del periodo sasánida, en la llanura de Bospar, es decir, al suroeste de Fīrūzābād, en la propia Fīrūzābād, en Tell Hakavan (cerca de Farmešghān, justo al sureste de Kavār) y en Qasr Abu Nasr. El camino, sin embargo, es innecesariamente largo.

⁹ NICHOL 1970, 276-277.

¹⁰ NICHOL 1970, 281.

¹¹ La ruta es descrita en detalle por STEIN 1940, 87-88, quien menciona la dificultad de ir al norte del Tang-e Sarvak.

¹² MOSTAFAVI 1967, 3008-3010; HANSMAN 1972, 117-122; KLEISS 1981, 45-53; SEIBERT 1985; KOCH 1986, 133-147; SUMNER 1986, 17-28; GRAF 1994, 167-189; APERGHIS 1996; ARFA'Ī, 1999, 33-45.

Por otro lado, Stein pensó que la etapa final daba la vuelta hacia el Este, en las proximidades de Kāzerūn. Esta teoría ha sido seguida por algunos investigadores. Mientras que es verdad que el camino que va hasta Dašt-e Arjan (y desde ahí a Šīrāz y Persépolis) sobre el Kotal-e Dokhtar y el Kotal-e Pīr-e Zan, es más corto, unos 135 km, que la vía que se dirige a través de Farrāšband y Fīrūzābād, que sin embargo es menos ardua. También se ha observado que existen más de 60 km de recorrido por una zona difícil al este de Dašt-e Arjan. A esto se debe agregar la existencia de algún terreno muy rudo entre Šīrāz y Zarqān. Por lo tanto es sorprendente que no se haya dado, salvo contadas excepciones,¹³ ninguna atención a la posibilidad de que en los días de Alejandro el camino principal divergiera al Sureste antes de alcanzar Kāzerūn, o aún Bīshāpūr.

Como se comentó al principio de la exposición, existen por lo menos otras tres rutas que se dirigen entre el valle de Fahlīān y la meseta. Las tres rutas son más cortas y en la mayoría de los aspectos menos formidables que las propuestas vistas hace un momento. Cabe recordar que estas tres rutas divergen al Sureste, en las cercanías del puente situado sobre el río Fahlīān e intersecan con la carretera de Šīrāz-Ardakān en las inmediaciones de la aldea de Dālīn, dando así un fácil acceso a la llanura de Marvdašt a través del Tang-e Kholmār. Además, las tres rutas han estado en uso durante considerables períodos de tiempo por grupos tribales, por la población local y por los viajeros que transitaban entre el valle de Fahlīān y la meseta. Cada uno es, por lo tanto, en teoría, candidato para ser la etapa final en el camino principal entre Susa y Persépolis durante el periodo aqueménida, y por lo tanto la vía seguida por el grueso del ejército macedonio dirigido por Parmenión.

La ruta que se dirige a través del Tang-e Khās debe ser considerada en primer lugar, puesto que es un paso mencionado con asiduidad por los investigadores en relación con el camino real aqueménida (**Fig. 3**). Situado inmediatamente al norte de Qal'eh Sefīd, el itinerario sigue el afluente meridional del río Fahlīān, conocido con el nombre de Rūdkhāneh-ye Šīr, hasta la entrada del Tang-e Khās, es decir, a unos 5 km al sureste de la aldea de Gūsangān. Los especiales pasos estrechos son virtualmente infranqueables, aunque a pesar de las dificultades que presenta, es una garganta accesible para los caballos. La sección más difícil, localizada inmediatamente al oeste de la villa de Gaverak, es conocida por el nombre de Tang-e Ānāh. La ruta por lo tanto sube el Kotal-e Šakr-Āb hasta el noreste del Rūdkhāneh-ye Šīr para ganar el nivel de la meseta a una altitud de 2.000 m.

No obstante, mientras que el Kotal-e Shakr-Āb es más costoso que cualquier otra dificultad encontrada en cualquiera de las rutas consideradas con anterioridad, la ascensión no es más escarpada que la del Kotal-e Dokhtar y, si es más difícil, es mucho más corta que la del Kotal-e Pīr-e Zan. A pesar de la inclinación de las laderas, puede ser discutido que esta ruta es preferible al camino mucho más largo que se dirigía vía Farrāšband y Fīrūzābād. Una vez en el nivel de la meseta, el itinerario principal continúa hacia el Este, o bien a través o bien al norte de la gran aldea de Rašk, por un terreno llano durante varios kilómetros, más allá de Habībābād (**Fig. 3**). El Rūdkhāneh-ye

¹³ APERGHIS 1996, dirige uno de los caminos reales al noroeste de Persépolis, sobre Ardakān. ARFA'Ī, 1999, 33-45, en su reconstrucción del camino real lo dirige también al noroeste de Persépolis, sobre Ardakān.

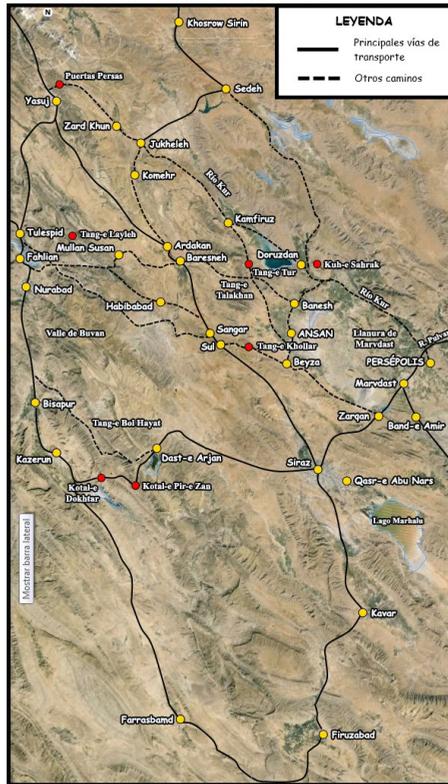


Fig. 4. Principales caminos en la región de Fars.

Dālīn y Sangan. Considerándola en su totalidad, esta ruta no es sólo mucho más fácil, además de que es 85 km más corta, que el camino que va desde Kāzerūn vía Dašt-e Arjan, aunque es más difícil que la ruta mucho más larga que se dirige a través de Farrāšband y Firūzābād y es claramente preferible a la difícil ascensión del Kotal-e Shkr-Āb.

Pero, a pesar de que las aldeas son mencionadas por las fuentes medievales con nombres sasánidas, ninguno de los restos hallados a lo largo del camino ha podido ser fechado en una época pre-islámica. Que la ruta no era utilizada con frecuencia durante el siglo XIX nos recuerda un punto esencial. Incluso las rutas principales, por varias razones, se deterioran y llegan a ser infranqueables, de ahí que fuera necesario abandonarlas en favor de otras nuevas o por rutas más antiguas. La ruta que se dirigía a través del valle de Buvān parece haber sufrido tal sino. Descrito sin embargo por las fuentes medievales como uno de los paraísos terrenales, el valle era a mediados del siglo XIX, al parecer, no muy identificable. De todas formas, este itinerario parece que no fue durante el periodo aqueménida el camino principal. En la actualidad, aunque parte de la antigua vía se ha nivelado, la ruta es utilizada solamente por la población local al viajar entre los puntos situados sobre ella.

La última de las rutas es la que se dirige a través del Tang-e Layleh (**Fig. 3**). Ésta no es sólo la más directa, sino que también es la más antigua de las líneas de aproximación.¹⁴ Las dificultades que presenta este itinerario son descritas por Herzfeld,¹⁵ quien cubrió la distancia entre Gardaneh Nīgel y la entrada noroccidental del Tang-e Mohammad Rezā, unos 24 km, aunque hay que tener en cuenta que cuando este investigador viajó a la zona este camino estaba muy deteriorado, aunque para él, era la mejor posibilidad para haber sido el camino principal durante el periodo aqueménida.¹⁶ Contamos también con los testimonios de los viajeros decimonónicos que caminaron, en su totalidad, a través del Tang-e Layleh. El testimonio de Wells tiene un valor particular.¹⁷ Era un topógrafo profesional que tenía la misión de encontrar caminos potenciales para el ejército británico. Al igual que Herzfeld, Wells localizó parte de la ruta:

A lo largo de ella se encuentra una parte muy tosca del país. El camino cruza la corriente del Sul [es decir, el Šīrīn] no menos de cuatro veces en tres millas, y está conectada a la quinta travesía por el Pul-e Mūrd.¹⁸

Los desfiladeros entre el Pol-e Mūrd y la entrada noroccidental de la garganta son descritos por Wells como *bonitos y bien boscosos, aunque estrechos y con orillas escarpadas*.¹⁹ Agrega, sin embargo, que *el camino podría ser cubierto muy fácilmente ya que las pendientes no son muy complicadas*; además, indica:

Dejando las cabeceras del río Sul, y girando al este a través de una garganta estrecha hábil para el paso de un buen camino [es decir, el Tang-e Mohammad Rezā], y con pendientes fáciles, la cuenca... es alcanzada.²⁰

El testimonio de Wells con respecto a la distancia hacia la entrada noroccidental es secundado por un informe de la inteligencia británica:

Una ruta se dirige casi directamente desde Fahlīān hasta Ardakān; la ruta sigue una línea de grandes fracturas que aquí rompen las bóvedas del Zagros y dejan una incisión suficientemente ancha para un camino sin grandes desvíos o pendientes.²¹

Que el camino fue utilizado en fechas tempranas es confirmado por un número significativo de restos situados entre el valle de Fahlīān y la carretera de Šīrāz-Ardakān. El mapa de Herzfeld muestra los restos de un camino alineado al noreste de Tulespīd, y de nuevo específicamente etiquetado por éste como “*Kunststrasse*”, que se dirigía

¹⁴ HERFELD 1907, 148-149; STEIN 1940, 141.

¹⁵ HERFELD 1907, 85.

¹⁶ HERFELD 1907, 86.

¹⁷ WELLS 1883, 138-163.

¹⁸ WELLS 1883, 161.

¹⁹ WELLS 1883, 162.

²⁰ WELLS 1883, 162.

²¹ SPECK 2003, 150.

por la ladera sureste del Gardaneh Nīgel en dirección a la entrada del Tang-e Layleh. Herzfeld señaló una serie de ruinas, que adscribió al periodo sasánida, en tres puntos separados a lo largo de la vía, el último, sobre una elevación situada a menos de 3 km del río. Tanto Herzfeld como Stein pensaron que los restos hallados en el Pol-e Mūrd eran sasánidas, y Herzfeld fechó las ruinas de Chār Sarāb Kharābe en el mismo período.²²

Stein observó también otros restos, como los de un antiguo camino entre Bāgh-e Anār y el Pol-e Mūrd, y en las inmediaciones de Cham Zeytūn, donde halló tramos de un camino pavimentado y un pequeño puente muy bien conservado que cruzaba un profundo barranco rocoso, construido exactamente igual que el de Pol-e Mūrd, y por ello fechado en el mismo periodo.²³ A estos hallazgos se pueden sumar los restos aqueménidas conocidos en Suruvan, a unos 5 km al noroeste de Fahlīān, junto con los de Pol-e Dūzakh y sus alrededores, que según Herzfeld, probablemente en lo correcto, pertenecían a un caravasar.²⁴

Mientras que no se establezca que cualquiera de estos restos (aparte de los de Suruvan) son incluso de origen sasánida, su existencia física argumenta que la ruta a través del Tang-e Layleh estuvo funcionando durante un período de tiempo considerable. El hecho de que durante el periodo medieval la ruta principal se dirigiera a través del valle de Buvān sugiere que por lo menos estos restos son anteriores a la conquista islámica. Al igual que la ruta que iba a través del valle de Buvān, la que se dirigía por el Tang-e Layleh parece haberse deteriorado en una fecha temprana, lo que explicaría satisfactoriamente por qué el camino fue desplazado en época medieval. No es la condición actual de la antigua ruta caravanera, sin embargo, o de su situación en los últimos cien años, lo que es verdaderamente importante. Lo que es relevante, ciertamente, es el testimonio de los profesionales como Wells, quienes pudieron ver dónde se proyectaba un buen camino, y la evidencia física que prueba su buena condición, casi antes de la invasión árabe de Irán en el siglo VII de nuestra era.

En pocas palabras, un examen desinteresado de las distintas rutas posibles, junto con el testimonio de Wells y del informe británico del Ministerio de Marina, deben traer de vuelta la conclusión considerada por Herzfeld, es decir, cuál era la ruta más directa y la más antigua. Mientras que no pueda demostrarse con certeza absoluta que el Tang-e Layleh, en su totalidad, es de hecho parte, durante el periodo aqueménida, del camino real entre Susa y Persépolis y, por lo tanto, la ruta seguida por Parmenión, la evidencia existente argumenta claramente en favor de tal conclusión. Ciertamente la prueba para haber sido el principal camino entre el valle de Fahlīān y la meseta en los días de Alejandro es más fuerte que las teorías que abogan por una ruta más hacia el Sur, aunque la más que probable posibilidad de la existencia de un camino real que se dirigiera hasta la costa del Golfo Pérsico, en las inmediaciones de Būšehr,

²² HERFELD 1907, 85-86; STEIN 1940, 15-16.

²³ STEIN 1940, 17.

²⁴ Las ruinas en Chār Sarāb Kharābe están situadas a una distancia de 38 km desde Suruvan y a 42 km desde la carretera de Šīrāz-Ardakān en las proximidades de Dālīn. La distancia total desde Suruvan a Persépolis es de 160 km. Desde el puente de Fahlīān, la distancia es de 153 km y aproximadamente 95 km menos que la carretera que va vía Kāzerūn y Dasht-e Arjan.

no invalida su existencia. Por este motivo, se puede establecer que existían dos rutas principales entre Susa y Persépolis. Alejandro siguió la ruta de verano, en invierno. Esta ruta se dirigía a través del Zagros y del valle elevado del río Bešār. Parmenión siguió la ruta de invierno. Esta ruta se dirigía por el Tang-e Layleh y el Tang-e Mohammad Rezā.

4. Las estaciones en el Archivo de la Fortificación de Persépolis

Otro problema para determinar el curso exacto del camino real aqueménida entre Susa y Persépolis es el número elevado de estaciones mencionadas en el Archivo de la Fortificación de Persépolis y su localización geográfica. Para acercarse a una posible solución es necesario en este punto tener en cuenta la tesis de Aperghis en relación a las conexiones de los topónimos basadas en el transporte y en la distribución de mercancías, y la cuestión de los sellos impresos en las tablillas procedentes del Archivo de la Fortificación de Persépolis que hacen referencia a los textos de viaje,²⁵ para intentar dar una respuesta a los diferentes itinerarios seguidos por el camino real aqueménida en el Fārs y la disposición de las estaciones a lo largo de éstos. De todas formas, hay que tener siempre presente que todas las reconstrucciones realizadas hasta el momento para definir el curso de las estaciones presentan secuencias que son puramente especulativas. La incapacidad de cualquier otro investigador de replicar el supuesto patrón de la colocación de los lugares y la secuencia del camino real entre Susa y Persépolis es evidente, puesto que en la mayoría de los casos muy pocos topónimos antiguos han sido identificados correctamente en lugares modernos.

Si observamos los textos del Archivo de la Fortificación de Persépolis, veremos que muchos de ellos indican que una mercancía fue llevada de un lugar a otro u otros, o que una mercancía fue llevada de varios lugares a un único lugar. De acuerdo con Aperghis, las conexiones implicadas por estas evidencias se caracterizan como conexiones remotas, simples conexiones, o conexiones (muy) cercanas. Una conexión entre dos lugares sería remota cuando el transporte de una mercancía enviada a Persépolis o Susa es mencionado, pues se pueden enviar productos a las capitales desde muchos lugares, tanto si están cerca como si están lejos. Una conexión entre dos lugares se considera simple cuando una mercancía se envía desde un lugar a otro, donde no se menciona el propósito de este transporte o no implica raciones para los trabajadores. Y una conexión entre dos lugares se considera muy cercana cuando se envía una mercancía de un lugar a otro para que se pague a los trabajadores a modo de ración, y también si los trabajadores reciben raciones en dos o más lugares como un grupo combinado.

Tal y como indica Aperghis, nos podemos percatar de que la gran mayoría de los textos de viaje (235), a excepción de los diarios y de los libros de cuentas, contienen impresiones de dos sellos diferentes, mientras que otros textos de esta serie no contienen ningún sello (79) y otros pocos portan un único sello (21). Esta situación no

²⁵ APERGHIS 1996.

se corresponde con lo que se puede observar en los restantes textos del Archivo de la Fortificación de Persépolis, donde pueden aparecer incluso cuatro sellos diferentes en la misma tablilla, lo que señalaría un mecanismo muy diferente de trabajo. Sin embargo, una ración de viaje era una transacción realizada sobre el terreno, que tenía que ser confirmada cuando el viajero apareciera, fuera suministrado y continuara su viaje. Como prueba de que la transacción había sido ejecutada era necesario que el destinatario pusiera su sello en la tablilla o en un documento adjunto a ésta que se enviaba a Persépolis. De hecho, hay una tablilla, la PF 1318, en la que se menciona a Išbaramištima como el guía del viajero Abbatema, afirmando el texto que *se aplicó el sello (de) Išbaramištima (en esta tablilla)*. Si se asume que el proveedor tenía en ese momento el recibo que se requería como prueba de su expedición de suministros, ¿necesitaría de un segundo sello, presumiblemente el suyo, sobre la tablilla? ¿No era su propio nombre suficiente para completar la transacción? Se tiene como ejemplo los textos de la serie “J”, que registran cuándo el rey y los miembros de la familia real eran suministrados con raciones en diferentes emplazamientos mientras viajaban.²⁶ En todos los casos, salvo en dos (PF 710, 729), se aplican solamente los sellos reales, los PFS 7, 66 y 93 para el rey, y los PFS 38 y 51 para las reinas Irtašduna e Irdabama, es decir, los de los destinatarios.

Al comparar los nombres de los proveedores y de los receptores con los sellos utilizados en los textos de viaje, se observará que los sellos pueden vincularse en la mayoría de los casos a personas diferentes. Cuando las tablillas presentan dos sellos diferentes, invariablemente el sello aplicado en el extremo izquierdo de la tablilla se puede asignar al proveedor y el que aparece en el reverso al receptor.²⁷ Si se utiliza un único sello, puede ser de cualquiera de ellos, y cuando no se utiliza ningún sello, la tablilla o tiene una forma particular que pueda ayudar en su identificación como procedente de una ubicación o área especial de suministro, o tiene uno o varios agujeros a través de los cuales unas cadenas podrían probablemente pasarse para adjuntar un documento en papiro o pergamino. Además, las 79 tablillas sin sello que hacen referencia a viajes presentan características especiales que las distinguen del resto: 54 tienen un agujero en uno o en ambos extremos, 20 tienen una forma cónica, 4 tienen el borde superior plano y los bordes redondeados, mientras que sólo una, de acuerdo con Hallock, es una tablilla de forma regular (PF 1502). Esto es en sí mismo significativo puesto que podría indicar que esta categoría de tablillas no estaba preparada en el lugar de suministro, sino en una sede regional o en la misma Persépolis.²⁸

Lo que Aperghis advirtió inmediatamente al estudiar los sellos aplicados en las tablillas es que algunos proveedores parecen utilizar más de un sello y que algunos sellos son utilizados por más de un proveedor, lo que sugeriría que un sello de proveedor no está asociado a un individuo, sino que el sello del proveedor podría estar asociado con un establecimiento determinado, algo que parece ser razonable si se sostiene que los sellos fueron aplicados en las tablillas, con toda probabilidad,

²⁶ APERGHIS 1996, 6.

²⁷ HALLOCK 1985, 598.

²⁸ APERGHIS 1996, 7.

cuando el viajero pasaba por estos puntos.²⁹ Dado que la mayoría de los textos de viaje no registran la localización del proveedor, se puede concluir que el nombre del suministrador y el sello marcaban con precisión las estaciones para los contables de Persépolis que supervisaban las actividades de suministro.³⁰

Los sellos que se han registrado como pertenecientes a los receptores de provisiones de viaje son únicos para diferentes personas en todas las categorías de textos salvo dos excepciones (PFS 7 y 96). Es posible pensar que el sello del receptor no fuera personal sino que era propiedad de altos funcionarios, prestándoseles a sus subordinados para que las provisiones entregadas a éstos fueran cargadas en sus cuentas en Persépolis. Se podría esperar quizás que quien autoriza el viaje fuera el mismo todas las veces para un viajero particular. Pero esta situación no es el caso puesto que se confirma la aparición de diferentes autorizadores para Ammamarda (PF 1360-1361, 1538), Umišduma (PF 1408, 1444) y Bawukšamira (PF 1786-1787, PFa 29). De hecho, quien autoriza casi siempre se encuentra localizado en un determinado punto del viaje y, dado el número de viajeros que viajan en ambas direcciones entre Susa y Persépolis, con frecuencia no tiene nada que ver jerárquicamente con ellos.³¹ Otro argumento en contra es la enorme cantidad de sellos receptores que aparecen sin numerar en los textos. Toda la evidencia apunta a que los sellos de las personas se llevaban consigo para validar las transacciones de aprovisionamiento sobre el terreno, del mismo modo en el que hoy firmamos cuando recibimos algo, y por ello sin otro significado más que el de constituir un control sobre el proveedor para los contables en Persépolis.

5. Procedimiento para localizar geográficamente a los sellos y los proveedores

Por todo ello, y para poder llegar a una posible solución en cuanto a la ubicación de las estaciones, hay que analizar el conjunto de la documentación referente a los textos de viaje, a los proveedores y a los sellos. Para ello, hay que tener en cuenta, siguiendo el trabajo de Aperghis,³² en primer lugar, que todos los textos del Archivo de la Fortificación de Persépolis en donde se utiliza un sello de un proveedor, y no sólo en los textos de viaje, deben de ser analizados, para identificar de este modo a otros proveedores potenciales con su sello, además de los que aparecen en estos textos. Como ha demostrado Aperghis, tal situación ocurre en un número de casos, reforzando el argumento de que un sello de un proveedor de raciones de viaje está vinculado a un lugar más que a una persona.

También sería conveniente registrar las fechas en que se utiliza el sello y si el mes está en elamita o en persa antiguo. Se desprende de los textos del Archivo de la Fortificación de Persépolis que algunos proveedores de raciones de viaje utilizan exclusivamente los meses en elamita antes que en antiguo persa en sus tablillas, otros

²⁹ APERGHIS 1996, 7.

³⁰ HALLOCK 1985, 599.

³¹ APERGHIS 1996, 8.

³² APERGHIS 1996, 10.

principalmente en elamita, aunque en ocasiones utilizan nombres en antiguo persa, y otros utilizan meses exclusivamente en antiguo persa. H. Koch³³ ha sugerido que los meses en elamita fueron utilizados en las estaciones de suministro localizadas en Elam y los meses en antiguo persa en estaciones de suministro situadas en Persia, lo que parece ser una suposición razonable, aunque no explica por qué existe una situación “mixta”. Por lo tanto, es más prudente no basarse –para un análisis de los itinerarios del camino real– en esta suposición, sino ver si un examen de los itinerarios por otros cauces puede apoyarla. Una cosa que es notable, sin embargo, es que sólo un texto de viaje sin sello (PF 1569), de los 79, utiliza un mes en elamita, una indicación tal vez de que estas tablillas pudieron no haber sido preparadas en una estación, sino en ubicaciones contables dentro de Persia, quizás en Persépolis, después del evento con la ayuda del documento adjunto de pergamino o papiro.³⁴

En segundo lugar, los mismos textos deben de ser analizados a partir de los lugares de suministro y entrega. Del análisis de Aperghis se deduce que en la mayoría de los casos sólo aparece una localización que coincida con el sello y con la actividad involucrada, lo que reforzaría el argumento de que el sello está asociado con un punto de suministro. En muy raras ocasiones aparecen dos lugares, aunque uno de ellos podría ser un centro subsidiario. También hay que tener en cuenta que en varias ocasiones no se especifica ninguna ubicación.

En tercer lugar, si una localización de suministro no aparece, el siguiente paso es analizar todas las apariciones de los proveedores relacionados con el sello utilizado en los textos del Archivo de la Fortificación. Entonces sería posible observar que el proveedor opera en un determinado sitio en el período cubierto por sus textos de viaje, aunque no necesariamente con el mismo sello. Cuantas más veces ocurra esto, más se relaciona con un lugar y más segura parece ser su conexión. Para Aperghis, que el proveedor no utilice el mismo sello en los textos que no son de viaje se explicaría por la diferente naturaleza de las transacciones en cuestión, puesto que por ejemplo podría estar actuando en el papel de repartidor de raciones. Del mismo modo observa que algunas estaciones utilizan, aparentemente, más de un sello para la misma materia prima. Si se realiza un examen más detenido, sin embargo, se observa que esto nunca ocurre en el mismo período exactamente, al menos en los textos de viaje, aunque puede verse sobre otros tipos de texto.³⁵

Lo más probable, como señala Hallock, es que un sello de un proveedor para un determinado producto sea único para una estación, aunque sustituido en el tiempo por desgaste.³⁶ Esto explicaría el por qué tan pocos textos de viaje hacen referencia a la ubicación del suministro, puesto que el sello indicaba a la administración de Persépolis dónde se encontraba. En el caso de los textos de la serie “J” y “H”, como se indicó con anterioridad, siempre omiten el sello del proveedor, pero la ubicación de suministro es casi siempre mencionada. También está claro que un proveedor puede ser responsable de más de una estación. Por ejemplo, Mirayauda en Umpuranuš

³³ KOCH 1990, 297.

³⁴ APERGHIS 1996, 19.

³⁵ APERGHIS 1996, 19.

³⁶ HALLOCK 1977, 132.

(PFS 18) y Uratukkaš (PFS 24). Este caso sería un buen ejemplo de la proximidad de dos estaciones. Esto es compatible con el supuesto básico de que la mayoría de los proveedores o distribuidores serían responsables de ubicaciones de suministro que se encontrarán razonablemente próximas.

Puede surgir así el pensamiento de que un sello en una estación representa la cuenta de un alto funcionario, utilizándolo para que su personal fuera suministrado. Se sabe que en una ubicación de suministro a veces se mantenían cuentas diferentes para funcionarios distintos, por ejemplo, en Rakkan (PF 1946-1947). Sin embargo, si se examina el PFS 10 en Kurdušum, se observa que se utiliza de manera independiente por el autorizador o el director del viaje. En cualquier caso conviene señalar que no se tiene ninguna prueba de que más de un sello se utilizara en una estación para la misma mercancía en el mismo periodo.³⁷ Los principales grupos de mercancías para los que se utilizan individualmente sellos son la cerveza/*tarmu*, la fruta, el grano/harina y el vino. Generalmente los sellos se mantienen separados aunque a veces se encuentran grupos de sellos en otras categorías de texto en una estación que cubren diferentes mercancías, por ejemplo, los sellos PFS 88, 107 y 109. Esto puede escenificar lo que pasaba en las estaciones más pequeñas en rutas menos frecuentadas sin demasiado aprovisionamiento adicional de trabajadores y animales.³⁸

En cuarto lugar habría que realizar una comprobación para ver si existen nombres similares a los del proveedor, nombres que Hallock considera que hacen referencia posiblemente a la misma persona. Si éstos se dan en las tablillas, habría que repetirse el paso anterior.

En quinto lugar, los proveedores sin sello en los textos de viaje, así como aquellos cuyos sellos no han sido numerados por Hallock, también deben de ser considerados, aplicándoles también los pasos anteriores. Del mismo modo, existe el problema de por qué algunos proveedores con sellos ocasionalmente utilizan tablillas sin sello. Como se ha venido señalando, la mayoría de las tablillas que no portan ningún sello presentan orificios que pudieron servir para la colocación de algún otro documento en papiro o pergamino que podría probablemente verificar la transacción del aprovisionamiento, por lo que era innecesario un sello en la tablilla. Quizás también un sello no estaba disponible en el momento, ya sea porque el receptor no poseía uno o porque el aprovisionamiento no se realizó en la estación de suministro sino en un punto intermedio, o simplemente por ineficacia. En contadas ocasiones sólo un sello se aplica a una tablilla de viaje (21). En algunos casos sólo se puede detectar uno a causa de que la tablilla está dañada, aunque en otros casos existen algunas dudas acerca de si verdaderamente son textos de viaje porque el “viajar de... hasta...” se omite. En la mayoría de los casos el sello está impreso en el reverso y es probablemente el del destinatario. En tres casos, sin duda (PF 1301, 1461, 1504), se aplica solamente un sello de proveedor conocido.

En sexto lugar, cualquier diario (serie “V”) en el que se registra el suministro de viajeros debe de ser analizado y los lugares mencionados deben ser considerados como estaciones de viaje.

³⁷ APERGHIS 1996, 20.

³⁸ APERGHIS 1996, 20.

Y finalmente, los diferentes sellos y los proveedores deben de ser vinculados a lugares, cuya identificación a estos emplazamientos pueda ser probable o posible. De este análisis, Aperghis identifica las siguientes estaciones, aunque hay que tener en cuenta que el número podría ampliarse, pues muchas tablillas permanecen aún sin publicar: Antarantiš, Baktiš, Bessitme, Dandakran/Pidduman, Dašer, Hatarrikaš, Hidali, Hiran, Hišema, Hutpirri, Hunar, Kanduma, Kaupirriš, Kuraraka, Kurdušum, Kurra/Našiš, Kursamuš, Kurtipiš, Liduma, Matezziš, Mišaraš, Naširmannu/Parnamatiš, Parmadān, Pirdatkaš, Pirrašetaš, Rakkan, Šullakke, Šurkukur, Tirazziš (Šīrāz), Tabban, Tamukkan, Udarakka, Ukpírikampiš, Umpuranuš, Uratukkaš, Uzikurraš, Zakzaku y Zila-Umpān, además de los PFS 33, 37, 56, 88, 95, 104 y 109 que no se asocian con ningún topónimo.

Para completar el análisis, Aperghis señala que también se deben analizar los textos que tratan el aprovisionamiento del rey y de los altos oficiales en sus desplazamientos, es decir, los textos de la serie “J” y “H”. Los sellos que están presentes en las tablillas son sellos reales, es decir, los del receptor, como se observa en casi todos los textos de viaje en donde existen impresiones de sello. Como causa de la semejanza es posible considerar que los textos de la serie “J” registran provisiones suministradas al rey y a su séquito cuando viajaban en el área cubierta por el archivo de la Fortificación de Persépolis,³⁹ seguramente cuando viajaba a lo largo de los caminos reales como consecuencia de su migración estacional entre las capitales de su imperio, Susa, Persépolis, Pasargadā y Ecbatana.

Los puntos de suministro identificados por Aperghis en los textos de la serie “J”, o los diarios (serie “V”), donde se suministra al rey, son los siguientes: Antarantiš (PF 697), Arušnuča (PF 715, PFa 31), Bessitme (PF 708, 714), Dandakran (PF 700), Hadaran (PF 1941-1943, PFa 30, 32), Hidali (PF 738), Hunar (PF 734), Kanduma (PF 740), Liduma (PF 735), Matezziš (PF 731), Udarakka (PFa 29) y Umpuranuš (PF 709). Otros puntos donde el monarca es suministrado y que no han sido identificados como estaciones en los textos de la serie Q son Ankatizza (PF 711), Harišna (PF 703), Hušatma(...) (PF 719), Kurkatuš (PF 712), Minhama (PF 716), Mišarakaš (PF 727), Rappišbena (PF 713, 724-725), Šattenuš (PF 721), Šumarakše (PF 717), Tandari (PF 736), Umbabanuš (PF 720) y Uttiti (PF 733).

La impresión que se obtiene es que prácticamente todos los puntos de abastecimiento de la familia real están bien establecidos en estaciones en la ruta de Susa-Persépolis o conectados con ellos. Si algunos de estos puntos “conectados” son estaciones por derecho propio, se pueden corresponder con sellos todavía no localizados.⁴⁰ Con todos ellos, sin embargo, el número total de las estaciones se convierte en un número considerable, quizás excesivo. Tres posibles explicaciones pueden indicarse. En primer lugar, como vimos en el caso de las rutas seguidas por Alejandro y Parmenión, existían otros itinerarios alternativos entre Susa y Persépolis, de ahí que hubiera más estaciones. En segundo lugar, la comitiva real es lenta en sus desplazamientos y por lo tanto, a veces, no puede cubrir la distancia entre dos estaciones en un día, debiendo descansar durante la noche en puntos situados a medio camino de las

³⁹ HALLOCK 1969, 24.

⁴⁰ APERGHIS 1996, 17.

dos estaciones. Esto explicaría por qué muchos de los puntos de suministro de la serie “J” no se mencionan en los textos de viaje. Y en tercer lugar, hay que tener en cuenta que la comitiva real es bastante grande, por lo que los suministros son llevados a la estación de las aldeas adyacentes en la jurisdicción del funcionario a cargo de ella.

Contra la idea de que los textos de la serie “J” representan suministros proporcionados en los viajes reales está el hecho de que nunca se registra el mes de la expedición de las provisiones, mientras que casi siempre se hace en las raciones de los viajes normales, aunque esto puede deberse a que la corte del rey no se movía en un gran grupo o en una ruta. Del mismo modo, las cantidades suministradas en el mismo año en supuestas estaciones diferentes son tan diversas que hacen extremadamente difícil concebir la progresión de una comitiva entre ellas, aunque los argumentos anteriores pueden ser aplicados aquí también. En resumidas cuentas, por lo tanto, se debe de considerar la posibilidad de que los textos de la serie “J” sean aplicados a los viajes reales con las tres anteriores posibilidades al mismo tiempo.⁴¹

También se puede observar que muchas de las localizaciones suministradoras para los altos funcionarios en los textos de la serie “H” se pueden señalar como estaciones: Bessitme (PF 676), Battirakkan (PF 670), Dandakran (PF 666), Dašer (PF 664, 671), Hadarakkaš (PF 665),⁴² Kurdušum (PF 685), Parmadān (PF 673-675), Pirradaše(...) y Mantiyamaš (PF 673-674), Pittannan (PF 677), Tirazziš (PF 669, 689-690), Tabban (PF 679) y Tamukkan. La gran mayoría de los puntos de suministro en los textos de la serie “H”, por lo tanto, son estaciones o están relacionados con ellas, por lo que se debe de considerar la posibilidad de que estos textos se apliquen también a viajes en donde se aprovisiona a funcionarios. Los topónimos que se encuentran de forma independiente en los textos de viaje y que son señalados en los textos de la serie “H” y “J” están conectados con los viajes. Al mismo tiempo, el hecho de que posibles puntos suministren al rey o a altos funcionarios refuerza la probabilidad de que fueran estaciones.⁴³

6. Localización de las estaciones

El análisis en conjunto del material permite observar el patrón de los viajes a través de una estación y emplazarla en una ruta. Por ejemplo, si el viaje se produce de Susa a Persépolis o viceversa, está claro que la estación se encuentra en el camino entre las dos. Si el destino desde Susa se encuentra al Norte o al Este, por ejemplo en Media, Sagartia, Kermān, Pura, Aria, Aracosia, la India o Gedrosia, la estación puede estar bien al oriente o al occidente de Persépolis. Si el punto de salida o el destino se dan como el rey, se tiene que tener más cuidado. Se ha analizado la temporada de migra-

⁴¹ TUPLIN 1998, nota 39, debería “dudar en adjuntar el fenómeno (serie “J”) en relación con los viajes reales entre las capitales del Imperio”. HALLOCK 1969, 24-25 sugiere que “los textos de la serie “J” implican la presencia del rey”. GARRISON 1996, 24, es más prudente, aunque está de acuerdo en que “las mercancías pueden haber sido destinadas para el consumo de la comitiva real cuando viajaba, en algunos casos”.

⁴² Este topónimo puede ser un equivalente de Udarakka. Véase HALLOCK 1969, 686.

⁴³ APERGHIS 1996, 18.

ciones de Darío mediante pruebas literarias y a través de los textos del Archivo de la Fortificación de Persépolis, lo que ha demostrado ser útil para ayudar a determinar la probable o posible localización del rey. Si el rey aparece como el que autoriza, él es normalmente el punto de inicio del viaje, aunque hay ocasiones en que una autorización de ida y vuelta parece estar en vigor. Existen las mismas dificultades cuando los puntos de salida y de destino son altos funcionarios, o cuando éstos autorizan viajes. Un patrón emerge en cuanto a que Parnaka y su adjunto, Ziššawiš, suelen estar asociados con Persépolis, aunque Parnaka se encuentra a menudo en Susa, presumiblemente en la Corte aqueménida. Bakabana es designado por el rey en Susa (o es el sátrapa de allí), Bakabaduš es probablemente el sátrapa de Aracosia, Harbamiša de Aria, Karkiš de Kermān, etc.⁴⁴ Pero, como ocurre con el rey, no es del todo claro que, en cualquier texto, estos funcionarios se encuentren realmente en sus principales puestos o emitan órdenes desde allí. Sólo cuando varios textos apuntan en la misma dirección se puede con confianza ubicar al rey o al funcionario. Afortunadamente esto es algo que se puede hacer la mayor parte del tiempo.

Como hemos visto, el número de estaciones identificadas es realmente elevado (sin mencionar el gran número de textos del Archivo de la Fortificación de Persépolis que aún no se han publicado), por lo que éstas deben de ser localizadas necesariamente en diferentes itinerarios, tanto en las posibles rutas que pudieron unir Susa con Persépolis, como en los caminos reales que se dirigían hacia Media vía Pasargadā, hacia las costas del Golfo Pérsico y hacia el sureste de Persépolis en dirección a Kermān y la India. Del análisis, tanto de las posibles rutas como del elevado número de estaciones, se puede conjeturar la presencia de hasta incluso tres rutas alternativas entre Persépolis y Susa, aunque la importancia o tráfico de cada itinerario, evidentemente, debía de diferir, aunque es una cuestión difícil de dilucidar.

Hay que tener en cuenta que Heródoto (V, 52-54) menciona que el camino real entre Sardes y Susa medía 450 *parasangas* y que contaba con 111 estaciones. Si, como dice, la *parasangá* es igual a 30 estadios, esto implicaría un viaje a una velocidad de unos 22 km al día aproximadamente. Claramente la distancia recorrida en un día, que varía de acuerdo con el terreno (menor en un país montañoso), con el tamaño del grupo (uno más grande se mueve más lentamente) y con el modo de transporte (carruajes, por ejemplo, que transportaban a las mujeres de la corte y de la realeza, probablemente eran más lentos que los de los viajeros ordinarios). Si un grupo de viajeros no pudiese cubrir la distancia entre las estaciones en un día, ¿podría suministrarse en un punto intermedio, como las pruebas parecen apuntar cuando se hizo referencia a los textos de la serie “J” y “H”, o fueron suministrados para dos días (por ejemplo Gobrias y su nuera en Liduma en la PF 688 y PFa 5)? Para este fin el promedio de 22 km debe variar ligeramente según el terreno a la hora de localizar las estaciones en el mapa.⁴⁵ De acuerdo con Estrabón (VI, 3.1) la distancia entre Susa y Persépolis es de

⁴⁴ BRIANT 1991, 70; TUPLIN 1998, nota 46.

⁴⁵ KLEISS 1987, 327, registra distancias entre caravasares en Irán que varían entre 10 y 35 km y acentúa que las rutas de caravanas seguían antiguos patrones; HALLOCK 1985, 607, considera que las estaciones aqueménidas fueron emplazadas a intervalos de alrededor de 32 km; KOCH 1990, 310, las emplaza a 24 km por término medio; SUMNER 1986, 25, las sitúa a 30-35 km; y GRAF 1994, 174, a una distancia de 30 km.

4.200 estadios o 780 km aproximadamente. Tuplin cita las estimaciones modernas en 752-761 km a través del Tang-e Khās y de 852-861 km a través de Šīrāz.⁴⁶

Las estaciones controladas desde Persépolis alcanzaron probablemente, como mucho, la frontera con Susiana, dada la rareza de Susa en los textos.⁴⁷ La frontera entre Persia y Susiana es definida en varias ocasiones. Los historiadores de Alejandro (Quinto-Curcio V, 3.17) establecieron la frontera de Persia a dos días al oeste de las Puertas Persas, es decir, entre Bāšt y Fahlīān. La descripción de Diodoro (XIX, 21.2-3) del punto fronterizo y la diferenciación aguda que éste hace del medioambiente del Oeste y del Este evoca una clara caracterización, pudiendo señalar tanto una frontera “política” como geográfica. ¿Pero dónde estaba ese punto fronterizo? P. Briant⁴⁸ lo localiza en Kotal-e Sangar, a 21 km al oeste de Fahlīān, aunque esto parece demasiado al Este. Otra posibilidad se sitúa en las ondulaciones existentes en una franja de 70 km entre Dōgonbadān y Deh-e Nō (lugar en el que se emplaza Bāšt), o la larga ascensión Oeste-Este entre Khayrābad y Lištar, que se ubican a 18 y a 40 km al este de Behbehān respectivamente (**Fig. 2**).⁴⁹ Stein⁵⁰ sitúa la frontera entre el Fārs y Khūzistān, en la región emplazada entre Deh-i Nō y Bāšt, es decir, en una franja que va de los 57 a los 79 km al oeste de las Puertas Persas, aunque éste no las localiza en el Valle de Bešār, sino en el Tang-e Khās. En términos administrativos modernos el camino de Susa a Persépolis pasó por tres áreas, Khūzistān, Kohkiluyeh-Buyer Ahmad y Fārs. La frontera entre los dos primeros está justamente más allá de Behbehān, mientras que la frontera de los dos últimos se encuentra más allá de Bāšt.

De todas formas, la frontera entre la Susiana y Persia no es clara, por lo que a la conclusión que se llega es que si existió una frontera occidental que fue cubierta por el archivo de Susa, la región de Behbehān es una candidata geográfica plausible, dado que, pasando por Šīrāz, se encuentra a 450 km de Persépolis y a través del Tang-e Layleh a unos 350 km. También apoya la idea de viajes diarios a una media de unos 20 km en vez de los treinta sugeridos por Koch. Con esta cifra de 22 km/día, esto significaría unas 20 estaciones en la ruta de Šīrāz hasta la moderna Behbehān por ejemplo. La asignación de estaciones a los itinerarios indica paradas mucho más probables, sin incluir cualquier punto intermedio de descanso para viajeros lentos, como la comitiva real. Es poco probable que las etapas diarias fueran más cortas y por ello hay que concluir que una de las rutas fue a través de las Puertas Persas. En este momento hay que volver a recordar cuando Alejandro marchó de Susa a Persépolis en el invierno del 331/330 a.C., conduciendo a su fuerza móvil a través de las Puertas Persas, donde

⁴⁶ TUPLIN 1996, Apéndice I.

⁴⁷ HALLOCK 1978, 109, considera que las estaciones indicadas en los textos del Archivo de la Fortificación de Persépolis se alcanzaron solamente hasta la mitad del camino que iba hasta Susa. KOCH 1986, 133, por otro lado, indica que alcanzaron hasta las proximidades de Susa. Sin embargo, si uno acepta su baremo de 24 km, la distancia total de Susa a Persépolis sería de 528 km, lejos de la distancia real. GRAF 1994, 174, siguiendo la consideración de Koch de la existencia de unas 20 estaciones, indica que deben de identificarse en alrededor de 600 km entre Susa y Persépolis. GARRISON 1996, 31, argumenta la existencia de un sistema administrativo en Susa similar al de Persépolis. Esto ciertamente daría soporte a la idea de estaciones en el camino entre Susa y Persépolis controladas desde Susa.

⁴⁸ BRIANT 1982, 167.

⁴⁹ TUPLIN 1996, 107.

⁵⁰ STEIN 1938, 317.

se concentraba la principal fuerza enemiga, lo que sugiriere que se trataba de una ruta reconocida hasta Persépolis. Parmenión y el grueso del ejército siguieron la ruta más fácil o menos dificultosa hasta Persépolis (Arriano, *Anab.*, III, 18). Sería de esperar que algunos viajeros a caballo o a pie, en pequeños grupos, tomaran la ruta seguida por Alejandro, mientras que la mayor parte de la corte del rey, cargada con carruajes para las esposas y concubinas, así como vagones de bienes muebles del Palacio, pudo seguir el camino que tomó posteriormente Parmenión o uno que se dirigía más al Sur.

Volviendo de nuevo al análisis de las tablillas del Archivo de la Fortificación de Persépolis, se observa que en ocasiones existe un estrecho vínculo establecido en un único texto, con raciones de viaje que son suministradas un día en una estación y al día siguiente en otra. En otras ocasiones son abastecidos los trabajadores desde una estación y es probable que se encuentren en algún lugar situado en la vecindad. Cuando nos encontramos una estación suministrando provisiones o recibéndolas desde otra ubicación, se puede considerar una vez más a los dos puntos como razonablemente cercanos.⁵¹ A veces no se puede encontrar un único punto de distribución para una estación. En tales casos hay que examinar al proveedor o al distribuidor para ver dónde parece estar funcionando en el supuesto de que puede ser el área general de la estación⁵² o examinar los sellos que el proveedor o el distribuidor aparentemente utilizan para ver si se puede establecer un vínculo con alguna ubicación conocida.⁵³ De esta manera, una especie de rompecabezas empezaría a resolverse ya que las diversas estaciones, en las diferentes rutas, podrían estar de alguna manera colocadas en el orden correcto, de modo que los vínculos entre ellas y con lugares asociados fueran correctos desde el punto de vista geográfico. Para dar solución a dicho rompecabezas hay que añadir, además, la necesidad de observar si los meses en elamita o en antiguo persa pueden calificar regiones geográficas.⁵⁴

De todas formas, el curso de las estaciones, sin un estudio en conjunto de todo el corpus de inscripciones procedente del Archivo de la Fortificación de Persépolis, junto con investigaciones arqueológicas y toponímicas, es imposible establecerlo de manera precisa, siendo cualquier tipo de reconstrucción meramente especulativo. Del mismo modo, se conoce que muchas ciudades y pueblos, emplazados en la moderna región del Fārs, se encuentran, al parecer, a aproximadamente un día de viaje uno de otro. Las diferentes estaciones aqueménidas se deben de localizar en los mismos lugares siempre que sea posible, no sólo por comodidad, sino también a causa de la seria posibilidad de continua habitabilidad del lugar.⁵⁵ También hay que considerar a los viajeros que llegan desde las satrapías orientales, pues aunque existen fuertes indicios para pensar que la principal ruta desde el Este puede haber sido a través de Narezzaš (Nārīz) desde el Sureste, no se puede descartar un camino que desde el Este desembocara justo al norte de Pasargadā, camino que siguió Alejandro en el año 324

⁵¹ SUMNER 1986, 18, también asume la emisión de raciones para los trabajadores o grandes cantidades de grano o vino transferidas entre lugares que se encuentran próximos.

⁵² Esto no es, por supuesto, cierto, aunque es más probable si nos encontramos con sólo uno o dos lugares, indicando tal vez un área más pequeña de jurisdicción del funcionario en cuestión.

⁵³ APERGHIS 1996, 24.

⁵⁴ APERGHIS 1996, 24.

⁵⁵ APERGHIS 1996, 24.

a.C. tras su regreso de la India (Arriano, *Anab.*, VI, 29; Quinto-Curcio, X, 1.22). Y, del mismo modo hay que tener en cuenta a los viajeros que llegaban desde el Norte, desde Media, quienes desembocaron en Persépolis vía Pasargadā.

Desde Persépolis, el viajero, en mi opinión, tenía la elección de incluso tres rutas hasta Susa, las dos descritas con anterioridad, es decir, una a través de Ardakān vía el Tang-e Layleh y otra a través de la región de Kāmfruz, atravesando Yāsūj, Band Šavār y el Kūh-e Nīl, para unirse con el anterior itinerario al norte de Haftkel, más una tercera que se dirigiría hacia el Suroeste a través de Šīrāz y Dašt-e Arzhan, marchando en las inmediaciones de Kāzerūn hacia el Noroeste vía Bīshāpūr y Nūrābād para unirse a la vía que venía a través de Ardakān. La existencia de un importante centro aqueménida en Tamukkan, certificado tanto por las excavaciones arqueológicas efectuadas en el distrito de Daštēstān, en las proximidades de la península de Būšeher, como por la información transmitida por los textos del Archivo de la Fortificación de Persépolis (PF 1363, 1368, 1557, 2055; PFa 18, 30; Fort. 9408; PF-NN 111, 480, 1177, 1858), los textos clásicos (Arriano, *Ind.*, 39,1-3; Estrabón, XV, 3.3; Ptolomeo, *Geogr.*, VI, 4.2-3) y las fuentes babilónicas (BM 32619; *Cyr.* 29; 131; YOS 3, 10),⁵⁶ podría afirmar la existencia de un camino real aqueménida al suroeste de Persépolis.

A estos itinerarios podría unirse un tramo que uniera Persépolis con Anšan, localizada esta última sobre la llanura de Marvdašt, a aproximadamente 50 km al oeste de Persépolis y a 43 km al norte de Šīrāz. Este emplazamiento proporciona un punto fijo en el mapa de la geografía del Archivo de la Fortificación de Persépolis. Anšan, durante un largo período de tiempo, dio su nombre a la región del Fārs y a veces incluso a toda la parte meridional de Irán, donde soberanos como Ciro II, así como sus padres, declararon ser reyes de esta zona; no poseía en época de Darío I el mismo fasto que en periodos precedentes, tanto a nivel simbólico como arqueológico, puesto que el periodo aqueménida no se ha certificado hasta el descubrimiento muy reciente de bases de columna de lo que podría ser un edificio aristocrático, aunque su superficie se define mal y su función se desconoce completamente.⁵⁷ De todas formas, el Anšan de época aqueménida parece haber sido un lugar pequeño, puesto que, de momento, sólo es mencionado diez veces en los textos del Archivo de la Fortificación de Persépolis.⁵⁸

Hay que citar que, durante el reinado de Darío, una tablilla del Archivo de la Fortificación de Persépolis (PF 1780) menciona el pago de raciones, a un jinete que, acompañado de 11 caballos de los que estaba al cargo, se dirigió hacia Persépolis *a través de Anšan y Elam*: se puede suponer que, partiendo de Susa, se habría dirigido por el desfiladero de Tang-e Layleh, antes de alcanzar Persépolis vía Anšan (localizada en la aldea de Malyān, en Toll-e Bayzāy-e Fārs, en el actual distrito de Baydā) (Fig. 4).⁵⁹ Asimismo, la PF-NN 1803 indica que Anšan es el destino de diez viajeros y diez caballos que venían de Susa, recibiendo una ración de grano de Mirayauda,

⁵⁶ HENKELMAN 2008, 303-316. TOLINI 2008, 1-11.

⁵⁷ SUMNER 1986, 11. Para más información sobre estas bases de columna ver ABDI 2001, 92-93.

⁵⁸ Aparece en las siguientes tablillas: PF 777, 1112, 1780; PF-NN 663, 774, 793, 1064, 1175, 1803, 1997.

⁵⁹ HANSMAN 1972, 117-118.



Fig. 5. El sistema de caminos reales en Persia y Elam.
El camino real entre Susa y Persépolis.

quien probablemente se encontraba estacionado en Umpuranuš.⁶⁰ Toda esta evidencia podría estar señalando la existencia de otro itinerario del camino real que se dirigiera también por esta región, lo que complicaría aún más el conocimiento de la red viaria en la región del Fārs, evidenciando la complejidad que alcanzó este sistema de caminos en Persia.

7. Conclusión

Se ha intentado describir un sistema de análisis para resolver el problema de las estaciones y se han detallado las posibles rutas en la zona administrada desde Persépolis, a pesar de la limitada información disponible. Sin embargo, tres aspectos se pueden considerar claros a la hora de realizar el análisis cuando los textos no publicados estén disponibles: que los sellos del proveedor en los textos de viaje son útiles para determinar la ubicación, que el uso de los meses en elamita y en antiguo persa puede localizar los sitios en diferentes zonas geográficas y que por lo menos hubo tres rutas en uso regular entre Susa y Persépolis. Sin embargo, existe otro problema, al que se ha aludido con anterioridad, puesto que muy pocos topónimos antiguos han sido identificados en lugares modernos. Por ejemplo, Hallock, a pesar de que citó la iden-

⁶⁰ ARFA'1 2008, 49.

tificación de Hinz de Hidali con Behbehān,⁶¹ raramente especuló sobre la geografía histórica de las tablillas.⁶² Del mismo modo, muy pocas de las sugerencias implican algún tipo de análisis lingüístico de los topónimos.⁶³

Este artículo ha intentado mostrar que, mientras que la existencia de hasta tres rutas es probable, la asignación de determinados topónimos antiguos, mencionados en los textos del Archivo de la Fortificación de Persépolis, es un ejercicio peligroso. Las evidencias arqueológicas no permiten reconstruir una alineación clara de puntos de estacionamiento y, de hecho, la mayoría de los sitios son probablemente asentamientos indígenas ante todo, en lugar de establecimientos construidos por la administración aqueménida para los propósitos de distribución de raciones o de vivienda para la comitiva real, aunque esta última circunstancia no se puede descartar de manera tajante. La falta desesperante de puntos fijos, por no mencionar la incertidumbre de la secuencia de los topónimos que uno puede encontrar en la región, significa que cualquier discusión de las rutas y lugares a lo largo de éstas está plagada de especulación, pues tan solo las siguientes identificaciones podrían ser ciertas: Anšan (Telle Malyān), Ayapir (Īzeh), Barša(n) (Persépolis), Batrakataš (Pasargadā), Narezzaš (Nīrīz) y Tirazziš (Šīrāz) (Tabla 1).

A partir del análisis de las tablillas del Archivo de la Fortificación de Persépolis pueden encontrarse otros topónimos, aunque sólo sea por aproximación, sobre la base de estas identificaciones. Así, y como se ha indicado, cuando un diario se ocupa de la cebada depositada en un almacén de Pasargadā (PF-NN 2286) y menciona otros lugares donde, por ejemplo, fue suministrada esa mercancía, pongamos por caso, a un grupo de trabajadores, parecería lógico que estos emplazamientos se encontraran en las proximidades de Pasargadā, o, asimismo, nos podemos encontrar a un proveedor utilizando un sello que lo asocia con más de un topónimo, indicando probablemente, una vez más, proximidad. Sin embargo, tales indicadores son sólo de valor relativo, y algunos son más confiables que otros. La gama de conexiones desde muy cercanas (colocaciones múltiples de dos ciudades, en combinación con características comunes, tales como proveedores y otros funcionarios, mano de obra, etc.) a muy remotas (vínculos indirectos a través de sellos relacionados con otros sellos, los funcionarios asociados con otros funcionarios en otras ciudades, etc.) dificulta las asociaciones.

Además, para complicar aún más las cosas, los lugares anteriormente enumerados, son todos algo irregulares en los textos del Archivo de la Fortificación de Persépolis. Anšan y Ayapir aparecen rara vez, y por lo tanto, son de poco valor para el establecimiento de una topografía relativa, por no hablar de una verdadera reconstrucción geográfica. Persépolis, Pasargadā, Nīrīz y Tirazziš son, por contraste, los lugares más grandes e importantes, señalando por ello una cantidad extraordinaria de recursos, no solo de sus alrededores inmediatos, sino también de topónimos mencionados más

⁶¹ HINZ 1961, 250-251.

⁶² Por ejemplo, sugiere, en el caso de Tamukkan, su identificación “presumible” con la Taoce de las fuentes clásicas. La calificación “de Ranmesa” en la PF 1790 sugiere que estos eran dos emplazamientos “con el mismo nombre” (HALLOCK 1969, 760); y “¿Bāšīyan - Fasā?” (HALLOCK 1969, 675).

⁶³ Para un estudio toponímico y lingüístico de algunas estaciones mencionadas en el Archivo de la Fortificación de Persépolis (Bessitme, Dašer, Hidali, Hišema, Hunar, Kuraraka, Kurdušum, Liduma, Parmadān, Pirdatkaš, Šullakke, Šurkatur y Umpuranuš) véase POTTS 2008, 275-302.

ESTACIONES	LOCALIZACIONES PROPUESTAS	AUTORES
Ankatizza	En Elam	KOCH, 1990, 397.
Antarantiš	En Persia	KOCH, 1990, 33-34
Arušnuca	Sivand	APERGHIS, 1996, mapa.
Baktiš	En la parte suroeste de la región de Kāmfruz	HALLOCK, 1977, 132.
Battirakkan	En Persia	KOCH, 1990, 398.
Bessitme	Bašinnā Bāšt Dezfūl	METZLER, 1977, 1057 HALLOCK, 1978, 109; ARFA'Ī, 1999, 44. KOCH, 1986, 1.
Dandakran/ Pidduman	En Elam	KOCH, 1990, 213.
Dašer	Masjed-e Soleimān Dōgonbadān o Arjan A mitad de camino entre Persépolis y Susa. Al sur de Nūrābād.	KOCH, 1986, 1 ARFA'Ī, 1999, 44. HALLOCK, 1978, 109. APERGHIS, 1996, mapa.
Hadaran	Al oeste de Persépolis En el distrito de Baiza. Cerca de Persépolis	HALLOCK, 1978, 114. SUMNER, 1986, 25. KOCH, 1990, 19-25.
Harišna	En Persia.	EIW, 591.
Hatarrikaš	Al suroeste de Persépolis	KOCH, 1990, 403.
Hidali	Behbehān Kūh Giluyeh Qaleh Sefid A 13 km al sureste de Fahlīān Al oeste de Šīrāz	HINZ, 1961, 250-251; KOCH, 1986, 142; ALVAREZ-MON 2004, 207. HANSMAN, 1972, 108. ARFA'Ī, 1999, 42. ATARASHI – HORIUCHI, 1963, 2. APERGHIS, 1996, mapa.
Hiran	Entre Šīrāz y Nīrīz, posiblemente Servastān, Runiz o Estahbanat En Persia	SUMNER, 1986, 23. KOCH, 1990, 403.
Hišema	Behbehān Entre Bāšt y Fahlīān En Elam	APERGHIS, 1996, mapa. ARFA'Ī, 1999, 1. KOCH, 1986, 133.
Hunar	Montaña Unari Tol-e Bormi Entre Nūrābād y Kāzerūn	ARFA'Ī, 1999, 43-44. HENKELMAN, 2008a, 313. APERGHIS, 1996, mapa.
Hušatama	En Elam	EIW 704.
Hutpirri	En Elam	KOCH, 1986, 133.
Kamenuš	Al noreste de Persépolis.	APERGHIS, 1996, mapa.
Kanduma	En Elam	KOCH, 1990, 164.
Kaupirriš	Kāmfruz Al noroeste de Persépolis	HALLOCK, 1977, 129; HENKELMAN, 2008b, 118. KOCH, 1990, 147-151.
Kuraraka	Fahlīān Khatiri	KOCH, 1986, 1. APERGHIS, 1996, mapa.
Kurdušum	Rām Hormuz Al oeste de Fahlīān Entre Allah-o-Akbar y Khan Ahmad Dōgonbadān	KOCH, 1986, 1. HALLOCK, 1977, 132. ARFA'Ī, 1999, 44. APERGHIS, 1996, mapa.

Kurkatuš	En Elam	KOCH, 1990, 242.
Kurra/Našiš	Región de Kāmfruz	SUMNER, 1986, 26; APERGHIS, 1996, mapa.
Kursamuš	En Persia	EIW 533.
Kurtipiš	En Persia	EIW 535
Kutinnaku	En Elam	EIW 548
Liduma	Jinjun/Tepe Suruvan En Elam Bašt	ARFA'Í, 1996, 43. KOCH, 1986, 133. APERGHIS, 1996, mapa.
Mantiyamaš	En Persia	KOCH, 1990, 133.
Matteziš	Muy próxima a Persépolis	HALLOCK, 1977, 130; SUMNER, 1986, 23; KOCH, 1990, 25-30; APERGHIS, 1996, mapa; ARFA'Í, 2008, 23.
Minhama	En Persia	EIW 932.
Mišarakas	En Persia	KOCH, 1990, 88.
Mišaraš	Al suroeste de Persépolis	KOCH, 1990, 107, 271.
Naširmannu/ Parnamatiš	Probablemente en Persia Arjan	EIW 975. APERGHIS, 1996, mapa.
Nukusantiš	En Persia	KOCH, 1990, 61, 63.
Parmadān	Ardakān Kāzerūn Noroeste de Anšan En Elam	HALLOCK, 1977, fig. 1; ARFA'Í, 1999, 44; BERNARD, 1995, 81 APERGHIS, 1996, mapa. HENKELMAN 2006, 274 EIW 152.
Pirdaktaš	En la región de Fahllān Bagh-e Anar	HALLOCK, 1978, 110. ARFA'Í, 1999, 43
Pirrašetaš	En Persia	EIW 213.
Pittannan	En Persia	EIW 223.
Rakkan	Ramjerd Cerca de Persépolis Zarqān	SUMNER, 1986, 23. KOCH, 1990, 39-40. ARFA'Í, 1999, 44.
Rappišbena	En Elam	KOCH, 1990, 180-181.
Šullake	En Elam Nūrābād	KOCH, 1990, 162, 167, 175, 206, 242. APERGHIS, 1996, mapa.
Šumarakše	En Elam	KOCH, 1990, 163, 242. 297-298.
Šurkudur	Šuštar	KOCH, 1986, 1.
Šursunkiri	En Elam	KOCH, 1990, 194, 197, 412.
Tabban	En Persia Arsanjan	KOCH, 1990, 76, 270. APERGHIS, 1996, mapa.
Tamukkan	Región de Borāzġān Cerca de Arsenjan	HENKELMAN, 2013, 535. SUMNER, 1986, 23.
Tandari	En Elam	KOCH, 1990, 400-401.
Tašpak	En Elam	KOCH, 1990, 185-188
Tenukku	En Persia	KOCH, 1990, 401.
Tirazziš	Šīrāz	SUMNER, 1986, 20; KOCH, 1990, 41-66; HENKELMAN, 2008b, 118.
Udarakka/ Hadarakkaš	En Persia	KOCH, 1990, 121-124.
Ukpirrikanpiš	En Persia	KOCH, 1990, 86.
Umbabanuš	En Elam	KOCH, 1990, 188, 195, 299.

Umpuranuš	En la región de Fahlīān Entre Persia y Elam Nūrābād Malekidi	HALLOCK, 1978, 110. KOCH, 1990, 135-140. ARFA'Ī, 1999, 36. APERGHIS, 1996, mapa.
Uratukkaš	Al noroeste de Persépolis	KOCH, 1990, 135, 293.
Uttiti	En Elam	KOCH, 1990, 199.
Uzikurraš	En Persia	SUMNER, 1986, 25; EIW 1257.
Zakzaku	Al oeste de Fahlīān En Elam	HALLOCK, 1977, 133. KOCH, 1990, 162, 414.
Zappi	En Elam	KOCH, 1990, 197-198, 414.
Zila-Umpān	En Elam	KOCH, 1990, 160-162, 414.

Tabla 1. Sugerencias de localización de las estaciones.

lejanos, por lo que no necesariamente se encuentran en sus alrededores. Finalmente, la vía que conecta Susa con Persépolis, donde una parte del recorrido cayó en el ámbito de la administración de Persépolis, podría, por lo menos en teoría, proporcionar un marco geográfico. De todas formas, lo que debe de quedar claro es el área que abarcaba el Archivo de la Fortificación de Persépolis, puesto que las estaciones administradas desde la ciudad aqueménida deben de encontrarse en dicho ámbito y no fuera de él.

Por este motivo, creo que las reconstrucciones que sitúan estaciones mencionadas en los textos del Archivo de la Fortificación de Persépolis no deben de emplazarse en un área que, en principio, y probablemente, pertenecía a la jurisdicción del archivo de Susa, del que existen pruebas, directas o indirectas, de su existencia.⁶⁴ De este modo, identificar topónimos en esta región, a pesar de sus posibles semejanzas con topónimos mencionados por anteriores fuentes mesopotámicas, me parece demasiado aventurado sin saber el alcance geográfico de ambos archivos. Se puede conjeturar que los administradores de Persépolis controlaban una activa institución económica en un territorio de forma ovalada definido a mi entender por Behbehān,⁶⁵ Ābādeh, Nīrīz y Borāzġān (o un punto más lejano situado en el camino entre Šīrāz y Borāzġān), es decir, abarca la mayor parte del Fārs moderno y una pequeña zona de la provincia de Khūzistān o al menos el tramo del camino real que se adentraba en esta zona (la zona de Behbehān).⁶⁶ Hay que añadir que la llanura Susiana se encuentra muy lejos de Persépolis. La distancia entre Behbehān y Nīrīz es de 440 km, por lo que añadir unos 240 km en dirección a Susa parece muy problemático. También cabe señalar que

⁶⁴ HENKELMAN 2008a, 111.

⁶⁵ HENKELMAN 2008, 313, señala como punto más occidental Rām Hormuz, dado que identifica el Huhur de las fuentes mesopotámicas con el Hunar de las tablillas de Persépolis en Tol-e Bormi. A pesar de las posibles semejanzas entre Hunar y Huhur, Rām Hormuz parece un lugar bastante lejano para ser administrado desde Persépolis, puesto que se encontraba a unos 400 km aproximadamente en línea recta, por lo que es más probable que perteneciera a la administración de Susa, de la que se encontraba a unos 160 km de distancia en línea recta.

⁶⁶ Como tal, el Archivo de la Fortificación tiende a compararse con la documentación procedente de Bactria y fechada a finales del periodo Aqueménida, que también tenía bajo su custodia un territorio administrativo de cientos de kilómetros. Ver NAVEH – SHAKED 2009, 16-17, 24-25.

el Archivo de la Fortificación de Persépolis era un archivo regional, centrado en los intereses locales. A pesar del gran “papeleo” existente, era una institución económica limitada, regional, no era la economía de todo el Estado aqueménida.

Por lo tanto, no hay necesidad de asumir que la autoridad de los administradores de Persépolis controlaba grandes zonas de la satrapía de Elam, un territorio que, por otra parte, aparece como una unidad diferente en todas las listas de países de las inscripciones reales. Por este motivo es mejor definir la frontera entre ambas administraciones en la región de Behbehān.⁶⁷ Los límites territoriales al Norte, al Sur y al Este son menos debatidos, aunque no son menos problemáticos. El punto más septentrional, en dirección a Media, no está tan claro, mientras que el punto más meridional debía de localizarse en la costa del Golfo Pérsico, aunque del mismo modo es una cuestión que no está tan clara, puesto que regiones como Būšehr y Lūristān pudieron haber quedado fuera del alcance directo de la administración de Persépolis. En cuanto al ámbito oriental Nīrīz parece ser el punto más distante. Esto, ciertamente, tienen sentido en términos de sistemas de agua: los ríos Kur y Pulvār, que fluyen en las zonas centrales de la región bajo el ámbito del archivo, desembocan en el Lago Task, que a su vez está conectado con el Lago Bakhtigān, en cuya costa oriental se asienta Nīrīz. De este modo, es en este ámbito donde deben de buscarse las estaciones administradas desde Persépolis y emplazarlas sobre los itinerarios descritos con anterioridad, siempre teniendo en cuenta el marco geográfico que abarcaba el Archivo de la Fortificación de Persépolis.

Bibliografía

- ABDI, K. (2001): “Malyan 1999”, *Iran* 39, 73-98.
- ALVAREZ-MON, J. (2004): “Imago Mundi: Cosmological and ideological aspects of the Arjan bowl”, *Iranica Antiqua* 39, 203-237.
- APERGHIS, G. G. (1996): *Travel routes and travel stations from Persepolis. A computer-aided analysis of the Persepolis Fortification Texts*, London.
- ARFA'Ī, A. (1999): “La grande route Persepolis-Susa. Une lecture des tablettes provenant des Fortifications de Persepolis”, *Topoi, Orient-Occident* 9/2, 33-45.
(2008): *The Geographical Background of the Persepolis Tablets*, Ann Arbor.
- ATARASHI, K. – HORIUCHI, K. (1963): *Fahlian, I. The Excavation at Tape Suruvan, 1959. The Tokyo University Iraq-Iran Archaeological Expedition, Report 4*, Tokio.
- BERNARD, P. (1995): “Remarques additionnelles”, *CRAI*, 65-73.
- BERNARD, P. – BRIANT, P. (1997): “Portes persiques. Portes Caspiennes”, *Dossiers d'archéologie* 227, 42-45.

⁶⁷ ARFA'Ī 1999, 34.

- BOSWORTH, A. B.
 (1980): *A historical commentary on Arrian's History of Alexander*, Oxford.
 (1999): *The history of al-Tabarī V. The Sāsānids, the Byzantines, the Lakmids, and Yemen*, New York.
- BOUCHARLAT, R. (2005): "Iran", [en] P. Briant – R. Boucharlat (eds.), *L'archéologie de l'empire achéménide: nouvelles recherches* (=Persika 6), Paris, 221-292.
- BRIANT, P.
 (1982): *État et pasteurs au Moyen-Orient ancien*, Paris – Cambridge.
 (1991): "De Sardes à Suse", [en] H. Sancisi-Weerdenburg – A. Kurth (eds.), *Achaemenid History VI: Asia Minor and Egypt: Old cultures in a New Empire*, Leiden, 67-82.
 (1996): *Histoire de l'empire perse de Cyrus à Alexandre*, Paris.
 (2010): "Suse et l'Elam dans l'empire achéménide", [en] J. Perrot (ed.), *Le palais de Darius à Suse*, Paris, 22-48.
- GARRISON, M. B. (1996): "A Persepolis Fortification Seal on the Tablet MDP 11 308 (Louvre Sb 13078)", *JNES* 55, 15-35.
- GHIRSHMAN, R. (1954): *Iran, from the Earliest Times to the Islamic Conquest*, Harmondsworth.
- GRAF, D. F. (1994): "The Persian Royal Road System", [en] H. Sancisi-Weerdenburg – A. Khurt – M. C. Root (eds.), *Achaemenid History VIII: Continuity and Change: proceedings of the last Achaemenid History Workshop, April 6-8, 1990, Ann Arbor*, Leiden, 167-189.
- HALLOCK, R. T.
 (1969): *Persepolis Fortification Tablets*, Chicago.
 (1977): "The use of seals on the Persepolis Fortification Tablets", [en] Mc. Gibson – R. D. Biggs, *Seals and sealing in the Ancient Near East* (=Bibliotheca Mesopotamica 6), Malibu, 127-133.
 (1978): "Selected Fortification Texts", *CDAFI* 8, 109-136.
 (1985): "The evidence of the Persepolis tablets", [en] I. Gershevitch (ed.), *The Cambridge history of Iran II. The Median and Achaemenian periods*, Cambridge, 588-609.
- HANSMAN, J. H. (1972): "Elamites, Achaemenians and Anshan", *Iran* 10, 101-125.
- HARRISON, J. V. (1942): "Some routes in southern Iran", *Geographical Journal* 99, 113-129.
- HENKELMAN, W. F. M.
 (2008): "From Gabae to Taoce: the geography of the central administrative province", [en] W. F. M. Henkelman – P. Briant – M. W. Stolper (eds.), *Archive des fortifications de Persepolis dans le contexte de l'empire achéménide et de ses prédécesseurs* (=Persika 12), Paris, 303-316.
 (2008a): *The other gods who are: Studies in Elamite-Iranian Acculturation based on the Persepolis Fortification Texts* (=Achaemenid History XIV), Leiden.
 (2013): "Administrative realities: The Persepolis Archives and the Archaeology of the Achaemenid Heartland", [en] D. T. Potts (ed.), *The Oxford Handbook of Ancient Iran*, Oxford, 528-546.
- HERZFELD, E. (1907): "Eine Reise durch Luristan, Arabistan, und Fars", *Petermans Mitteilungen* 53, 46-63; 73-90.
- HINZ, W. (1961): "Zu den Persepolis-Täfelchen", *ZDMG* 110, 236-251.
- HINZ, W. – KOCH, H. (1987): *Elamisches Wörterbuch (EIW)*, (=AMI Erg.Bd. 17), Berlin, 2 vols.

KLEISS, W.

(1977): "Karawanenwege in Iran", *AMI* 10, 301-303.

(1981): "Ein Abschnitt der achaemenidischen Königsstraße von Pasargada und Persepolis nach Susa, bei Naqsh-e Rostam", *AMI* 14, 45-54.

(1987) "Karawanenwegs in Iran", *AMI* 20, 327-30.

KOCH, H.

(1986): "Die achämenidische Poststraße von Persepolis nach Susa", *AMI* 19, 133-147.

(1990): *Verwaltung und Wirtschaft im persischen Kernland zur Zeit der Achämeniden* (=TAVO 19), Wiesbaden.

(1993): *Achämeniden-Studien*, Wiesbaden.

LE STRANGE, G. (1912): "Description of the Province of Fars, in Persia, at the beginning of the twelfth century A.D.", *JRAS* 44, 1-30, 311-339 y 865-889.

LECOQ, P. (1997): *Les inscriptions de la Perse achéménide*, Paris.

METZLER, D. (1977): "Ptolemaios Geographie und die Topographie der Persepolis Fortification Tablets", [en] W. Voigt (ed.), *XIX. Deutscher Orientalistentag vom 28. September bis 4. Oktober 1975 in Freiburg im Breisgau: Vorträge*, Wiesbaden, 1057-1060.

MIROSCHEJ, P. (1981): "Prospections archéologiques au Khuzistan 1977", *CDAFI* 12, 169-192.

MOGHADDAM, A. – MIRI, N. (2003): "Archaeological research in the Mianab Plain of Lowland Susiana, South-Western Iran", *Iran* 41, 99-137.

MOSTAFAVI, M. T. (1967): "The Achaemenid royal road post stations between Susa and Persepolis", [en] *A survey of Persian art XIV*, Teherán, 3008-3010.

NAVEH, J. – SHAKED, SH. (2009): *Aramaic Documents from Ancient Bactria (Fourth Century B.C.E.)*, (=Corpus Inscriptionum Iranicarum 1.5.2), London.

NICHOL, M. B. (1970): "Rescue excavations near Dorudzan", *East and West* 20, 245-284.

POOTS, D. T.

(1999): *The Archaeology of Elam. Formation and Transformation of an Ancient Iranian State*, Cambridge.

(2008): "The Persepolis Fortification Texts (PFTS) and the Royal Road: Another Look at the Fahliyan area", [en] W. F. M. Henkelman – P. Briant – M. W. Stolper (eds.), *Archives des fortifications de Persepolis dans le contexte de l'empire achéménide et de ses prédécesseurs* (=Persika 12), Paris, 275-302.

SEIBERT, J. (1985): *Die Eroberung des Perserreiches durch Alexander den Grossen auf kartographischer Grundlage* (=TAVO 68), Wiesbaden.

SILVERSTAIN, A. J. (2007): *Postal system in the Pre-Modern Islamic world*, London.

SPECK, H. (2002): "Alexander at the Persian Gates. A study in historiography and topography", *AJAH* 5/1, 15-234.

STEIN, A.

(1936): "An Archaeological Tour in the Ancient Persis", *Iraq* 3, 111-225.

(1938): "An Archaeological journey in Western Iran", *Geographical Journal* 92, 313-342.

(1940): *Old routes of Western Iran*, London.

SUMNER, W. M. (1986): "Achaemenid settlement in the Persepolis Plain", *AJA* 90, 1-31.

TOLINI, G. (2008): "Les travailleurs babyloniens et le palais de Taokè", *ARTA* 2008.002, 1-11.

TUPLIN, C.

(1996): *Achaemenid Studies*, Stuttgart.

(1998): “The seasonal Migration of Achaemenid Kings. A Report on Old and New Evidence”, [en] M. Brosius – A. Kuhrt (eds.), *Achaemenid History XI: Studies in Persian History: Essays in Memory of David M. Lewis*, Leiden, 63-114.

VALLAT, F. (1993): *Les noms géographiques des sources suso-élamites*, Wiesbaden.

WELLS, H. L. (1883): “Surveying tours in Southern Persia”, *Proceedings of the Royal Geographical Society* 5, 138-163.

WRIGHT, H. T. – CARTER, E. (2003): “Archaeological Survey on the western Ram Hormuz Plain: 1969”, [en] N. F. Miller – K. Abdi (eds.), *Yeki bud, yeki nabud. Essays in the Archaeology of Iran in Honor of William M. Sumner*, Los Angeles, 61-82.