

Fabio Guidetti, *Veicoli cerimoniali nell'antica Roma: contributo a una storia sociale dello spazio urbano (Nuova Biblioteca di Studi Classici e Orientali. Supplementi alla rivista Studi Classici e Orientali, 6)*, Pisa, University press, 2022, 370 pp. [ISBN: 978-88-3339-703-0]

Fabio Guidetti, investigador vinculado a la Universidad de Pisa y a la prestigiosa Scuola Normale Superiore, de inolvidable recuerdo para mí pues en ella transcurrió mi sabático, aborda en esta obra el estudio de los carros o vehículos ceremoniales romanos. Del autor ya conocíamos al menos una publicación muy citada sobre este mismo argumento (“*Tensam non tenuit*: Cicerone, Arnobio e il modo di condurre i carri sacri”, *Studi Classici et Orientali* 55, 2009, 233–248).

El autor parte de la idea de que existe una idea limitada o restringida del uso de vehículos en la antigua Roma, reducida casi siempre al contexto de la procesión triunfal y las carreras de circo. Su propósito es sacar a la luz la importancia de cierto tipo de carros no solo ligados al circo y triunfo sino al espacio de la ciudad. Cree que debemos imaginar el espacio urbano de Roma, al menos en época republicana y en la primera época imperial, lleno de vehículos lujosos, sobre todo con ocasión de los ritos públicos que implicaban al conjunto de la ciudadanía. Sostiene que dichos vehículos ceremoniales debemos verlos a la luz de la historia social de Roma y, en particular, de la irrupción de las mujeres en la vida pública y la construcción de la identidad colectiva a través de los rituales religiosos. El uso de carros ceremoniales en la Roma antigua no se limitaba, por tanto, a esos dos ámbitos –triunfo y circo– sino que implicaba también otras dos categorías, particularmente los desplazamientos de las matronas –en *carpenta* y *pilenta*, vehículos de representación femeninos, insignia distintiva de la dignidad matronal en la cultura romana– y los de las divinidades romanas (*tensae*). El autor afronta, pues, el tema de los vehículos ceremoniales desde el punto de vista social y cultural, su significado como instrumentos privilegiados para la autorepresentación de las élites, la visualización de la estructura jerárquica de la sociedad y la construcción de las identidades individuales y colectivas.

La documentación disponible es abundante y variada –fuentes textuales (textos griegos y latinos con la traducción personal del autor al italiano), materiales, representaciones (sobre todo en acuñaciones imperiales)– lo que obliga a trabajar en una rica perspectiva interdisciplinar.

En el primer capítulo (I. Veicoli femminile nella Roma arcaica. 1.1. *Le regine etrusche: modelli di azione femminile nello spazio civico*; 1.2. *Matrone e veicoli: eziologie di un privilegio*) nos recuerda Guidetti que de Etruria importa el Lacio los símbolos del poder y las insignias de los magistrados y que, entre estas, figuraba también el *currus*, el típico vehículo de dos ruedas, abierto en su parte trasera. De hecho, los gramáticos y eruditos romanos remitían a la palabra *currus* la etimología del adjetivo *curulis* con el que eran calificadas las magistraturas supremas republicanas (consulado, pretura, edilidad), así llamadas porque desde época antigua quienes

las revestían tenían el derecho a viajar sobre un “vehículo de representación”. Sin embargo, las magistraturas romanas acabaron por no dotarse de esta insignia, pese a seguir siendo llamadas *curules*, por considerársela demasiado ligada al ámbito real.

Comparte el autor la idea, formulada ya por otros estudiosos anteriores a él, de que el *carpentum*, el carro cubierto de dos ruedas y tirado por un par de mulas usado por las matronas, tiene una “origine celtica” y que llegó a Roma “attraverso la mediazione degli Etruschi” (p. 20). Livio lo considera en el libro I como emblema distintivo de las reinas etruscas, sea en el caso de Tanaquil o en el de Tulia. A este respecto me parece interesante recordar el artículo –no citado por G.– de J. Gorrochategui, “*Carpentum gallicum per tuscas vias*. Notas sobre un préstamo galo en latín”, en E. Redondo-Moyano, M. J. García Soler (eds.), *Nuevas interpretaciones del mundo antiguo: Papers in Honor of Professor José Luis Melena on the Occasion of his Retirement* (=Anejos de *Veleia*. Series Minor 33), Vitoria-Gasteiz, Universidad del País Vasco, 2016, 183-192), para quien no hay dudas sobre el origen galo de la palabra latina y sostiene que las diferencias entre el étimon galo *karbanto-*, atestiguado en nombres de lugar como *Carbantorate*, y el latín *carpentum*, especialmente la presencia de /p/, se deben a la intermediación etrusca en el proceso del préstamo.

Sin embargo, cuando en opinión de Guidetti asistimos a la máxima difusión de este particular tipo de vehículos en contexto urbano, es en los siglos III y II a.C. El *carpentum* fue durante este periodo un privilegio exclusivo de las matronas romanas, que hacían uso de él tanto para sus desplazamientos cotidianos como para intervenir en los ritos religiosos colectivos.

El uso de vehículos suntuosos constituía una ocasión para que las matronas romanas rivalizasen entre ellas en lujo y riqueza, para competir entre las grandes familias aristocráticas en una verdadera exhibición de dinero; no era sino la contribución femenina a la competición aristocrática familiar, sobre todo desde el momento en que la autorrepresentación masculina en el espacio público estaba regulada por normas restrictivas. Hasta mediados del s. II a.C. los vehículos de representación de las matronas fueron una constante del panorama urbano, un instrumento de exhibición de la riqueza privada en el espacio público, aspecto fundamental de la competición entre familias aristocráticas.

Dichos carros (*carpenta* y *pilenta*) no eran utilizados por los senadores, que en el interior de la capital se desplazaban a pie o en literas, pero sí por sus mujeres, madres, hijas y hermanas que desplazándose en estas carrozas cubiertas mostraban a los ciudadanos el fasto, su riqueza y el prestigio de la familia.

Como era obligado, el autor trata extensamente en el capítulo 2 la *lex Oppia* del 215 a.C. (2. Il dibattito sull’abrogazione della *lex Oppia*; 2.1. *La lex Oppia nel contesto mediorepubblicano: dibattito sul lusso, prescrizioni religiose e definizione dello spazio urbano*; 2.2. *Le matrone nel Foro: dall’abrogazione della lex Oppia alla protesta femminile contro i triumviri (e viceversa)*; 2.3. *Il dibattito sulla lex Oppia come riflessione sul genere storiografico*) que prohibió a las matronas, como consecuencia de las necesidades surgidas de la desastrosa situación económica de la guerra anibálica, el uso de vehículos, si no con ocasión de su participación en los ritos religiosos, sí de sus desplazamientos cotidianos. Las restricciones a la exhibición del lujo se tradujeron en la obligación de tesarizar la riqueza privada de cara a salvaguardarla para eventuales necesidades de la comunidad. Así pues, la *lex Oppia* prohíbe a las matronas el uso del *carpentum* pero concede el derecho a desplazarse en *pilentum* para participar en los ritos sagrados y los *ludi*. Como sabemos,

particularmente por Livio, la ley fue abolida veinte años después, coincidiendo con el consulado de Catón, haciéndose así nuevamente presente la presencia femenina en el espacio público.

Sin embargo, en una época difícil de concretar, entre la segunda mitad del s. II y los primeros decenios del I a.C., la ley sobre *loca publica* conservada en la *Tabula Heraclea* volvió a prohibir completamente el uso de vehículos de representación dentro del interior de la ciudad. A ello dedica el autor su tercer capítulo (3. *Veicoli di rappresentanza e limitazioni al traffico urbano tra tarda repubblica ed età Imperiale*. 3.1. *Tra storiografia e commedia: le vetture delle matrone nel II secolo a.C.*; 3.2. *La legge sui loca publica della Tavola di Eraclea*; 3.3. *Veicoli in contesto urbano a Roma e in Italia nella prima età imperiale*; 3.4. *Sacerdotesse, sofisti, senatori: vetture di rappresentanza private tra II e III secolo*). Se trataba de una ley mucho más restrictiva que la vieja *lex Oppia* desde el momento en que no contemplaba el desplazamiento para la participación en los ritos religiosos. Solo permitía el uso de vehículos a las vestales, el *rex sacrorum* y los flámenes, siempre en el ejercicio de sus funciones sacerdotales. Se trataba, en opinión del autor, de poner freno a las competiciones en el espacio público entre las grandes familias senatoriales por el prestigio, sobre todo en el ámbito militar. En suma, los tres primeros capítulos de la obra, dedicados al estrecho vínculo de las aristócratas romanas con estos suntuosos vehículos, me atrevería a decir que constituyen una aportación nada despreciable a la historia de la mujer romana.

El cuarto y último capítulo se dedica al transporte de las estatuas de las divinidades y los miembros fallecidos de la familia imperial particularmente en la *pompa circensis* (4. *Far viaggiare gli dei: I Veicoli sacri nella pompa circensis*; 4.1. *La pompa circensis in età repubblicana: le tensae e il loro contenuto*; 4.2. *La tensa di Giove Giulio*; 4.3. *Un veicolo per un nuovo dio: la statua del Divo Augusto nella pompa circensis*; 4.4. *Onori umani e onori divini per le donne della famiglia imperiale*; 4.5. *La memoria degli imperatori nella pompa circensis da Nerone a Settimio Severo*; 4.6. *Le tense nella pompa circensis di epoca imperiale*; 4.7. *La pompa circensis nel III secolo, dentro e fuori Roma*).

Entre el s. I a.C. y el III d.C. el uso de vehículos en contexto urbano viene reservado solo a los ritos religiosos y en particular a los sacerdotes y a los dioses, particularmente de la triada capitolina, cuyos “feticci” eran transportados en el interior de carros desde el templo capitolino hasta el Circo Máximo con ocasión de la *pompa circensis* que abría los *ludi* celebrados a lo largo del año.

Guidetti pone claramente de manifiesto que era la *tensa*, y no la estatua del dios transportada sobre un *ferculum*, la que contenía la presencia auténtica de la divinidad. Se reconoce así entre los honores tributados a Julio César la atribución por parte del Senado de una *tensa*, añadiendo al dictador entre las divinidades del pueblo romano; dicho carro pasa así a engrosar los honores divinos de Julio César. No duda el autor de que su concesión estuvo estrechamente conectada desde el punto de vista cronológico y causal con el asesinato del dictador

En los dos primeros siglos de nuestra era, el uso de carros ceremoniales en el interior de la ciudad siguió prohibido, pero el desarrollo del culto imperial aumentó notablemente el número de vehículos que formaban parte de la *pompa circensis* transformando gradualmente en una espectacular puesta en escena el poder imperial y su legitimación divina. No podemos olvidar que, aunque los testimonios no son abundantes, en otras ciudades de Italia y África, quizá en toda la parte occidental del

imperio aunque siempre a menor escala, se empleaban vehículos para las procesiones religiosas, a imitación de Roma. Por el contrario, en oriente, al menos en Grecia y Asia Menor, el uso de estos vehículos estaba autorizado como forma de exhibición de riqueza y prestigio por parte de las élites urbanas. Advierte Guidetti que la documentación se interrumpe casi completamente a finales de la dinastía severiana y buena parte del s. III, si bien los sarcófagos urbanos se hacen eco a partir de entonces de un tipo de autorrepresentación aristocrática ligada a la esfera privada y en menor medida a la esfera civil y religiosa. En ellos se representa el viaje hacia la *villa*, durante el cual los *domini* conversan a bordo del carro acompañados de los esclavos que llevan lo necesario para el banquete y la caza.

También podían ser vistos los carros sagrados formando parte de las procesiones de apertura cuando las divinidades eran transportadas al Circo Máximo para asistir al espectáculo (*pompa circensis*). Los días de juegos a lo largo del año marcados en los calendarios religiosos no eran pocos y la inserción de dichos vehículos en la *pompa circensis* está documentada sobre todo a través de fuentes numismáticas desde los Julio-Claudios a los Severos. Los dioses elegían con frecuencia la pompa circense para expresar mediante prodigios su eventual descontento hacia el *princeps*, a la vista del pueblo.

El derecho al uso del *carpentum* vuelve con fuerza bajo el gobierno de Augusto como prerrogativa excepcional decretada por el Senado a algunas mujeres de la familia imperial, siendo la madre de Tiberio la primera a la que se concedió tal honor. El Senado lo confiere después a otras mujeres de la familia imperial pero siempre como honor póstumo. Es el caso de Agripina *Maior*, mujer de Germánico y madre de Calígula, muerta en el 33 en la isla de Pandetaria donde Tiberio la había exiliado. Su hijo hizo traer sus cenizas a Roma para, a través de un decreto senatorial, rendirle honores póstumos, entre ellos el *carpentum* que transportaba su estatua con ocasión de los juegos circenses según documentan los sestercios de dicho emperador. Es importante para el caso de esta influyente figura femenina el artículo de H. Jucker, “Zum Carpentum-Sesterz der Agrippina maior”, en O. Brianna, F. Krinzinger, E. Walde-Psenner (eds.), *Forschungen und Funde: Festschrift Bernhard Neutsch*, Innsbruck, Verlag des Instituts für Sprachwissenschaft der Universität, 1980, 205–217 que Guidetti no cita, como tampoco el de V. Girod, “Le carpentum dans la numismatique romaine: évolution et signification”, *Cahiers Numismatiques* 175, 2008, 27-47, centrado en las mujeres difuntas de la *domus Augusta*.

La obra se cierra con una extensísima bibliografía (pp. 297-353) y un índice de fuentes y nombres. En aquella llama la atención la ausencia del artículo de F. Boscolo, “Carpentarii a Patavium”, en M. L. Caldelli- G.L. Gregori - S. Orlandi, *Epigraphia 2006. Atti della XIV Rencontre sur l'Épigraphie in onore di Silvio Panciera*, Roma, ed. Quasar, 2008, 811-820, en torno a la interesante inscripción *AE* 1927, 129. También el de un gran estudioso de los bronceos romanos, H. Menzel, “Elfenbeinrelief mit Tensa-Darstellung im Römisch-Germanisch Zentralmuseum”, *Mainzer Zeitschrift* 44/45, 1949/50, 58–62. Son ausencias que, sin embargo, no empañan la calidad de la obra ni la solidez de las conclusiones a las que llega el autor.

Se lamenta Guidetti (p. 37) de que, mientras que se conservan diversas imágenes de *carpenta* tanto en el ámbito etrusco como en el romano, del *pilentum* “non ci è pervenuta alcuna raffigurazione sicura”, si bien considera que, estando reservado al desplazamiento en los ritos religiosos, debía de ser más suntuoso que aquel. Sin embargo, el autor quizá no ha podido incluir en su estudio el descubrimiento, en

enero de 2021, en una zona conocida como Civita Giuliana fuera de las murallas de la ciudad de Pompeya, y del que sabemos por la prensa, de un vehículo ceremonial que los arqueólogos italianos identifican con un *pilentum*. De confirmarse, se trataría de un valioso testimonio, pues hasta la fecha no se ha documentado ninguno.

Entre los indiscutibles méritos de la obra –que en el futuro no debe pasar inadvertida– figura el hecho de no centrar el estudio de estos tres peculiares vehículos en una descripción de sus características técnicas, como en el pasado se ha hecho, sino el de vincularlos a la intervención de las mujeres en la vida pública romana y la construcción de la identidad colectiva que descansaba en los rituales religiosos de la Roma republicana y altoimperial, con lo cual estamos ante una monografía de extraordinaria utilidad para profundizar en la historia social y política de la época republicana así como también en el debate historiográfico. Queda fuera de los límites cronológicos del trabajo, dada sus peculiares características, la época tardoantigua. Sin duda nadie más indicado que el autor, por su solvencia científica y los aciertos de esta obra, para cubrir estos siglos finales.

Santiago Montero
Universidad Complutense de Madrid
smontero@ucm.es