

Itineraria Anatolica Antiqua. La red viaria de los sectores montañosos septentrionales de Anatolia: las rutas nororientales y el Imperio hitita

Juan Manuel GONZÁLEZ SALAZAR y Rodrigo LUCÍA CASTEJÓN
Universidad Autónoma de Madrid

RESUMEN

La investigación de una región particular también conlleva el estudio de su red de comunicaciones. Así, en las siguientes páginas, se revisarán brevemente las rutas e itinerarios que pudieron atravesar el complicado paisaje de gran parte de Anatolia septentrional durante la Antigüedad para poder abordar un completo análisis regional de estos sectores geográficos en época hitita durante gran parte del II milenio a.C.

Palabras clave: Anatolia septentrional, Hititas, Geografía Anatólica, Rutas, Gargas.

Itineraria Anatolica Antiqua. The road network of the Northern mountainous sectors of Anatolia: the Northeastern routes and the Hittite Empire

ABSTRACT

The investigation of a particular region also bears the study of its net of communications. So, in the following pages, it will be briefly checked the routes and itineraries that could cross the complicated landscape of great part of north Anatolia during the Antiquity with the intention of doing a study to approach firmly to a complete regional research of this area in the Hittite Period, during great part of the II millennium B.C.

Key words: Northern Anatolia, Hittites, Anatolian Geography, Routes, Gargas.

La existencia de cualquier modelo de red viaria dentro de una región permite su intercomunicación interna y hacia el exterior, y con ello su articulación territorial¹. En el caso que nos ocupa las dificultades de contacto entre las distintas partes del

¹ El presente artículo forma parte de un trabajo de investigación más amplio y complejo dedicado al estudio de las distintas regiones de Anatolia durante el período hitita. Las características principales del medio físico y el clima de esta extensa región centro-septentrional de Anatolia ya han sido publicadas bajo el título: “Aproximación al estudio regional de los sectores montañosos de Anatolia septentrional (*Geographia Anatolica Antiqua*)”, *Boletín de la Asociación Española de Orientalistas* (BAEO) 42, 2006, p.59 ss.

Para las abreviaturas y siglas empleadas a lo largo de nuestro texto, FRIEDRICH, J./KAMMENHUBER, A., 1975 ss.: *Hethitisches Wörterbuch*, Heidelberg; GÜTERBOCK, H.G./HOFFNER, Jr., H.A., 1980 ss., eds.: *The*

territorio derivan de la complejidad paisajística y climática del área montañosa pónica de Anatolia². A pesar de ello, durante distintas etapas de la Antigüedad esta región no permaneció completamente aislada y existió siempre algún tipo de vía que permitió, aunque de manera limitada, que tanto entre los lugares como entre las poblaciones que habitaban allí se mantuviese la conexión, aunque ésta no siempre fuese pacífica. Así ocurrió durante gran parte del II milenio a.C., cuando los hititas no llegaron a dominar plenamente este intrincado territorio desde el punto de vista geográfico, en el que además tuvieron que hacer frente a las poblaciones hostiles gasgas que se asentaron a lo largo de las montañas septentrionales³.

1. Las principales rutas anatólicas

Si se tiene en cuenta el medio físico de la región del N de Anatolia, se advierte, como característica fundamental, la dificultad de habitabilidad desde la perspectiva geoclimática. Todo ello ha repercutido igualmente en la posible comunicación entre los diversos sectores de la península, sobre todo en cuanto al contacto del área de la meseta central con los sectores costeros septentrionales. Una conexión interrumpida y separada por la gran barrera montañosa pónica (*Dogu Karadeniz Daglari*) con su disposición E-W, elevada e inaccesible en la mayoría de su recorrido.

Los itinerarios terrestres que se pueden señalar, hasta la construcción en las últimas décadas de una moderna red viaria en la zona, son escasos debido a las dificultades orográficas. Sin embargo, algunas rutas se ajustan a vías naturales recorridas desde tiempo inmemorial, como por ejemplo ya en el período del Bronce (aproximadamente durante el III y el II milenios a.C.), aunque muchas fueron mejor definidas y más conocidas en momentos posteriores de la Antigüedad grecorromana. En realidad, en nuestro caso, la geografía política hitita, en concreto la referida al área septentrional, y las consiguientes vías de comunicación que empleaban según conocemos a partir de la documentación cuneiforme de sus archivos (con la descripción de sus trayectos de celebración religiosa y de sus campañas militares al N de la capital de Hatti), está todavía sujeta a modificaciones en la mayoría de sus sectores.

Hittite Dictionary of the Oriental Institute of the University of Chicago, Chicago; así como las de la *Keilschriftbibliographie* de la revista *Orientalia*.

² Tras las exploraciones de Ernest Nowack por Anatolia (en 1926 y 1927), entre Ankara y el Mar Negro desde Ereğli (Heraclea Pónica) en el W y a Samsun (Amisus) en el E, éste llega a la afirmación inicial que puede sintetizar el problema en esta región: “*Northern Anatolia includes the most inaccessible part of the peninsula*” (1931: “*Journeys in Northern Anatolia*”, *Geographical Review*, 21/1, p.70).

³ Para el N de Anatolia y los gasgas en época hitita se destacan, entre otros, GONZÁLEZ SALAZAR, J.M., 1999: “Los hititas en Anatolia septentrional durante la primera mitad del s.XIII a.C. Panorámica geopolítica de un conflicto armado”, en *Homenaje al Prof. A.Garrido Herrero (=Isimu 2)*, Madrid, p.265 ss.; 2001, “Las relaciones entre el centro y la periferia en el reino hitita de Hatti. El caso de las tribus gasgas de las montañas del N de Anatolia”, en *Actas del I Congreso de Arqueología e Hª Antigua del Oriente Próximo: “De la estepa al Mediterráneo” (Barcelona 3-5 de Abril de 2000)*, Monografías Eridu 1, Barcelona, p.391 ss.; o 2001, “Los hititas en Anatolia septentrional durante la primera mitad del s.XIII a.C. (II). La organización político-administrativa de una región conflictiva del reino de Hatti”, *Gerión* 19, p.47 ss.

Realmente se convierte en algo bastante arduo conocer de manera exhaustiva dónde se situaban en el mapa muchos de los centros septentrionales de relevancia religiosa y/o estratégica reseñados en los textos, y por tanto los caminos que los unían. La tradición y continuidad en la comunicación en esta zona son factores que ayudan a identificar algunas de las posibles vías empleadas por los hititas ya desde el II milenio a.C.⁴

En general, podemos partir señalando varias rutas o ejes principales que atraviesan Anatolia, con un trayecto predominante bidireccional E-W más que siguiendo un trazado de N-S⁵, y así conocer la disposición general de las vías de comunicación por la península. La red viaria en Anatolia se puede presentar de forma esquematizada como sigue:

⁴ Sobre las rutas, y en particular las más septentrionales, para la Antigüedad, vid. MUNRO, J.A.R., 1901: "Roads in Pontus, Royal and Roman", *Journal of Hellenic Studies* 21, p.52 ss.; MAKSIMOVA, M.I., 1952: "Hittites in the Black Sea Region", *JNES* 10, p.79 ss.; BURNEY, C.A., 1956: "Northern Anatolia before Classical Times", *AnSt* 6, p.179 s.; CALDER, W./BEAN, G.E., 1958: *A Classical Map of Asia Minor* (=CMAM), British Institute of Archaeology at Ankara, London; MILLER, K., 1964: *Itineraria romana. Römische Reisewege an der Hand der Tabula Peutingeriana dargestellt von K.Miller* (=It.Rom.), Roma (*Ristampa anastatica invariata dell'edizione* Stuttgart 1916), p.628 ss.; y WINFIELD, D., 1977: "The Northern Routes Across Anatolia", *AnSt* 27, p.151 ss. El estudio de las rutas en tiempos hititas, sobre la base del análisis de sus textos en un intento de trasladarlas a un mapa, ha sido una tarea emprendida desde los primeros momentos de la Hititología por los especialistas. Como ejemplo se puede citar el trabajo de GARSTANG, J., 1943: "Hittite Military Roads in Asia Minor. A Study in Imperial Strategy", *AJA* 48, p.35 ss., que ha quedado obsoleto por las modificaciones y hallazgos posteriores que han ido alterando los esquemas iniciales planteados. Tampoco se pueden olvidar los siguientes intentos, que se han ido matizando con continuados descubrimientos e investigaciones, como los de GOETZE, A., 1957: "The Roads of Northern Cappadocia in Hittite Times", *RHA* 61, p.91, basado en los itinerarios de los monarcas durante las principales celebraciones religiosas que partían de la capital hitita (p.ej., las fiestas del AN.TAH.SUM, CTH 604 ss., o del *nuntarriyashas*, CTH 626); o la clásica obra de GARSTANG, J./GURNEY, O.R., 1959: *The Geography of the Hittite Empire*, London (concretamente para el N, p.32 ss.), que vio rápidamente corregida y desmontada muchas de sus teorías sobre la localización de lugares y rutas por las más correctas apreciaciones de GOETZE, 1960: *JCS* 14, p.43 ss.; y GÜTERBOCK, H.G., 1961: "The North-Central Area of Hittite Anatolia", *JNES* 20, p.85 ss. (cf. también MAKSIMOVA, M.I., 1952: *ibidem*). Lugares concretos septentrionales muy relevantes para la historia de los hititas (desde el punto de vista del culto religioso y/o militar) y citados en las tablillas hititas han revelado en las investigaciones hititológicas los problemas que plantea su localización (entre otros, FORLANINI, M., 1997: "La ricostruzione della geografia storica del Ponto nella Tarda Età del Bronzo e la continuità della toponomastica indigena fino all'Età Romana", *Istituto Lombardo di Scienze e Lettere (Rendiconti)* 131/2, p.397 ss.). Un ejemplo de los que estamos diciendo lo vemos para el importante sitio de Nerik, buscado entre otros lugares en el área aproximada que forman Bafra-Sansum-Amasya-Çorum (centrándose más recientemente sobre la región de Vezirköprü), entre otros, vid. YAKAR, J./DINÇOL, A.M., 1974: "The Theories on the Localization of Nerik Reconsidered", *Belleten* 152, p.573 ss.; HOUWINK TEN CATE, Ph.H.J., 1979: "Mursilis' Northwestern Campaigns-Additional Fragments of the Comprehensive Annals Concerning the Nerik Region", en *Florilegium Anatolicum. Mélanges offert à Emmanuel Laroche*, Paris, p.157 ss.; MACQUEEN, J.G., 1980: "Nerik and its «Weather-God»", *AnSt* 30, p.179 ss.; o FORLANINI, 1991: "Le spedizioni militari ittite verso Nerik. I percorsi orientali", *Istituto Lombardo di Scienze e Lettere (Rendiconti)* 125/2, p.277 ss.

⁵ Entre otros; WINFIELD, D., 1977: op.cit., p.151 s. (cf. NOWACK, E. 1931: op.cit., p.70).

- (a).- Una ruta meridional, que desde las costas occidentales, atravesando Konya, se dirige hacia los montes Tauro por las «Puertas de Cilicia», y de ahí, hacia Siria septentrional⁶.
- (b).- Una ruta central, que atraviesa la meseta interior sorteando el Lago Salado (Tuz Gölü), que se combina con la meridional, y puede llevar hacia el E, en camino hacia Persia o Mesopotamia⁷.
- (c).- Una ruta más diagonal desde el NW al SE, en ambas direcciones, que se convirtió en una de las principales en la época romana, aunque, previamente había tenido un papel destacado (sobre todo en época hitita⁸, sin perder de

⁶ Las Puertas de Cilicia han sido atravesadas desde variadas épocas por diversos ejércitos y viajeros en general -tanto en una dirección como en otra-, puesto que están situadas en un punto que abre el camino, por un lado, a través de Anatolia hacia Occidente y/o, por otro, en la dirección opuesta hacia Siria septentrional, y de ahí a otra serie de rutas que se distribuyen por el Oriente Próximo. Las Puertas de Cilicia eran, por tanto, un lugar obligado de paso tal como vemos, p.ej., en la narración del griego Jenofonte de su expedición militar contra el persa Artajerjes (*Anábasis*, Libro I 2, 21 s.; y 4, 4 s.). Para la época hitita, por otro lado, entre otros, vid. FORLANINI, M, 1988: “La regione del Tauro nei testi hittiti”, *VO* 7, p.129 ss.

⁷ Las rutas que comunicaban con Anatolia desde oriente se conocían en momentos anteriores al reino hitita, como se ve por ejemplo en el Período de las Colonias Paleosirias de principios del II milenio a.C., entre otros, vid. MELLAART, J., 1982: “Archaeological Evidence for Trade and Trade Routes between Syria and Mesopotamia and Anatolia during the Early and the Beginning of the Middle Bronze Age”, *Studi Eblaiti* 5, p.15 ss.

⁸ Las vías hacia el occidente de Anatolia (al W-NW) y más allá, fueron conocidas durante el período hitita, abriendo el tráfico de diversas materias primas, mercancías e influencias en una dirección y en otra. Los Estrechos, entre Asia y Europa, y la propia ciudad de Troya (la [*W*]ilios homérica, o la *Wilusa* hitita), ubicada en un emplazamiento estratégico, no quedarían al margen, siendo su control una fuente de problemas. Así, para los contactos durante el final del Bronce en la región, sin entrar en profundidad en el tema de las relaciones mundo micénico-mundo hitita, recientemente, GONZÁLEZ SALAZAR, 2004: “*Lazpa* (Lesbos) y *Millawanda/Milawata* (Mileto). En los lejanos confines del dominio hitita sobre el occidente minorasiático”, en *Homenaje al Profesor Paolo Matthiae (=Isimu 7)*, Madrid, p.77 ss.; y 2005: “*Chronica Asiae Minoris*: Anotaciones preliminares para el estudio de las relaciones entre los hititas y sus vecinos occidentales”, *BAEO* 41, p.319 ss., ambos con abundantes referencias bibliográficas. Una visión de conjunto, aunque con conclusiones distintas, en ÜNAL, A. 1991: “Two Peoples on both Sides of the Aegean Sea: Did the Achaeans and the Hittites Know Each Other?”, en Prince Takahito Mikasa, H.I.H., (ed.), *Essays on Ancient Anatolian and Syrian Studies in the 2nd and 1st Millennium B.C.*, Wiesbaden, p.16 ss. Sin olvidar los trabajos de MARAZZI, M., 1986: “Gli «Achei» in Anatolia: Un problema di metodologia”, en TUSA, M.-S. et al., *Traffici Micenei nel Mediterraneo. Problemi storici e documentazione archeologica*, Taranto, p.391 ss.; o RE, L., 1986: “Testimonianze micenee in Anatolia”, en MARAZZI, ed., *L’Anatolia Hittita. Repertori Archeologici ed Epigrafici*, Roma, p.139 ss., en el que se presentan los testimonios de hallazgos micénicos en los sitios de Anatolia (mapas 17-19), con un lugar tan hacia el interior como Masat Höyük (hacia el NE de Bogazköy/Bogazkale), de cuyos escasos vestigios cerámicos micénicos se piensa hipotéticamente que pudiesen haber llegado por el Mar Negro, con Troya como punto de partida (se plantearía la hipótesis de una navegación por la zona antes de la colonización griega posterior (?)), p.178 ss. En este caso, cf. KILIAN, K., 1990: “Mycenaean Colonization: Norm and Variety”, en DESCOEUDRES, J.-P., ed., *Greek Colonists and Native Populations. Proceeding of the First Australian Congress of Classical Archaeology. Held in honour of A.D.Trendall, July 1985*, Oxford, p.445 ss., que establece que en Anatolia sólo hay un modelo de intercambio limitado (o de limitada difusión), puesto que la colonización micénica, en general, no fue homogénea y sí una compleja variedad de expansión hacia los diversos ámbitos a los que se extendió (pp.458 s. y 465, mapa 3). El mismo ÜNAL, más crítico, tampoco cree en una colonización masiva como en el período posterior griego, y piensa más en intercambios limitados, a veces con intermediarios no micénicos (op.cit.,

vista a la Troya del Bronce⁹), y sirvió posteriormente, entre otras funciones, para que los peregrinos de Europa fuesen a Tierra Santa¹⁰.

- (d).- Y la rama septentrional, que centrará nuestro trabajo, la cual desde Europa, cruzando el Bósforo, se dirigiría hacia el E o Asia central. Ésta presenta diversas vías principales y secundarias complementarias, pero siempre dentro de los límites impuestos por el medio físico de la cordillera pónica¹¹.

p.23 ss.). Por otro lado, a favor de una posible navegación micénica a través de los Dardanelos (sin descartar a los minoicos) alcanzando el Mar Negro, apoyada por los vestigios materiales hallados y confirmando el mito de «Jasón y los Argonautas» (Apolodoro, *Biblioteca* Libro I 9, 23; y Apolonio de Rodas, *Argonáuticas* Canto II, 930 ss.) como reflejo de este tipo de actividades precoloniales, GAMER, G., 1992: “Troya a la luz de las últimas investigaciones”, en Aubet, M.E./Molist, M., eds., *Arqueología prehistórica del Próximo Oriente. Actas del Primer, Segundo y Tercer Seminario de Arqueología en el Próximo Oriente, celebrados en la Universitat Autònoma de Barcelona*, Treballs d’Arqueologia 2, Bellaterra, p.209; además, HAAS, V., 1975: “Jasons Raub des Goldenen Vlieses im Lichte hethitischen Quellen”, *UF* 7, p.227 ss.; idem, 1978: “Medea und Jason im Lichte hethitischer Quellen”, *Acta Antiqua Academiae Scientiarum Hungaricae* 26, p.241 ss., en relación con algunos mitos de origen anatólico (p.ej., los de los dioses que desaparecen, CTH 325 ó 325) herederos de una cultura, en los que parecen mencionar elementos simbólicos como el «vellocino» (en hitita (KUS)kurs-), conocido entre griegos e hititas (WATKINS, C., 2002: “Homer and hittite revisited II”, en Yener, K.A./Hoffner, H.A., eds., *Recent Developments in Hittite Archaeology and History. Papers in Memory of Hans G.Güterbock*, Winona Lake, p.169 ss.); también, STEINER, G., 1971: “Die Unterweltschwörung des Odysseus im Lichte hethitischer Texte”. *UF* 3, p.265 ss.; HAAS, 1994: *Geschichte der hethitischen Religion*, Leiden-New York-Köln, pp.181 ss. y 510 (cf. GARCÍA TRABAZO, J.V., 1998: *Ilu* 3, p.353). Además, sobre estos posibles contactos, GARCÍA TRABAZO, 2003: “Anatolia y Grecia: puntos de contacto en el mito y en el pensamiento”, *AuOr* 21, p.19 ss.

⁹ Sobre la importancia de Troya durante el BR, entre otros, vid. SIBLER, M., 2002: *La guerra de Troya. Mito y realidad*, Barcelona (versión alemana de 2001); LATACZ, J., 2003: *Troya y Homero. Hacia la resolución de un enigma*, Madrid (vers. alem., 2001); o HERTEL, D., 2003: *Troya. Arqueología, Historia, Mito*, Madrid (vers. alem., 2001), muy crítico con las teorías sobre los nuevos hallazgos (también, cf. KULLMANN, W., 2001: *Gnomon* 73, p.657 ss., en su reseña de la vers. alem. de Latacz, 2001); JABLONKA, P., 2002: “Troia Geschichte, Archäologie, Mythos und Polemik: Zu einem Buch von Dieter Herter”, en Blum, S. et al., Hrsg., *Mauerschau-Festschrift für Manfred Korfmann*, Remshalden-Grunbach, p.259 ss.; EASTON, D.F./HAWKINS, J.D. et al., 2002: “Troy in recent perspective”, *AnSt* 52, p.75 ss.; HAJNAL, I., 2003: *Troia aus sprachwissenschaftlicher Sicht: die Struktur einer Argumentation*, Innsbruck, p.19 s.; HERTEL, D./KOLB, F., 2003: “Troy in clear perspective”, *AnSt* 53, p.71 ss.; KOLB, 2004: “Troy VI: A trading center and commercial city?”, y JABLONKA, P./ROSE, B., 2004: “Late Bronze Age Troy: a Response to Fran Kolb”, ambos en *AJA* 108/4, pp.577 ss. y 615 ss., respectivamente. Sobre los datos del que ha sido (hasta el verano de 2006) el excavador de Troya, M.KORFMANN, entre otros, vid. 1992: “Die Prähistorische Besiedlung südlich der Burg Troia VI/VII”, *Studia Troica* 2, 123 ss.; 2001: “Wilusa/(W)ilios ca. 1200 v.Chr.-Ilios ca.700 v. Chr. Befundberichte aus Archäologie”, en *Troia. Traum und Wirklichkeit. Wissenschaftlicher Begleitband zur Troia-Ausstellung*, Stuttgart, p.64 ss.; 2002: “Ilios, ca. 1200 BC-Ilios, ca. 700 B.C. Report on finding from Archaeology”, en Montanari, F., ed., *Omero tremila anni dopo*, Roma, p.209 ss.; o 2004: “Die Arbeiten in Troia/Wilusa 2003”, *Studia Troica* 14, p.3 ss. (generalmente, los avances en las excavaciones se han publicado en *Studia Troica* desde 1991 hasta la actualidad).

¹⁰ En general, sobre el sistema de caminos de época romana, entre otros, vid. FRENCH, D., 1981: *Roman Roads and Milestones of Asia Minor, I: The Pilgrim’s Road*, Oxford (cf. MILLER, K., 1964 [1916]: *It.Rom.*, p.628 ss.).

¹¹ Para una descripción de los principales itinerarios que se extendieron por estos complicados sectores vid. *infra*.

Este conjunto de rutas que atravesaron todo el paisaje de Anatolia en diversos momentos de la Antigüedad¹² presenta importantes variantes y alternativas, mostrando a veces gran interrelación entre ellas, dependiendo del momento histórico que se tenga en consideración y/o del trayecto final que se pretendía realizar y del lugar de origen desde el que se partía. Como se ha señalado, muestran por lo común una disposición E-W, evitando los posibles accidentes geográficos que presenta la orografía de Anatolia¹³.

2. Las comunicaciones en el sector septentrional: rutas marítimas y terrestres

En la zona N de Anatolia, que incluiría el último punto citado, es donde existen los mayores problemas de comunicación¹⁴. A pesar de ello, algunas vías que se pueden identificar se destacan con un uso que se ha extendido en el tiempo. No obstante, es difícil que haya podido existir una buena red viaria no únicamente hacia el interior sino a lo largo de la costa meridional del Mar Negro, donde la vertiente N de la cadena pónica cae directamente sobre el mar y hay profundos valles que la cortan. Valles con torrentes que presentan una corriente que fluye con rapidez y forman gargantas y desfiladeros entre las montañas, a través de pasos angostos y paredes escarpadas, que desembocan en el mar.

2.1. Navegación y puertos de la costa meridional de Mar Negro

Hay que señalar que estas regiones septentrionales de la cadena pónica son casi imposibles de atravesar para un viajero en una ruta E-W, salvo que dé importantes rodeos¹⁵, o que use como medio un barco que bordeé la costa meridional del Mar Negro¹⁶.

¹² En su gran mayoría se ha conservado su trazado en la actualidad bajo la forma de carreteras o vías ferroviarias que surcan el territorio de Turquía.

¹³ Sobre la complejidad del medio físico anatólico, GONZÁLEZ SALAZAR, 2006: op.cit., p.60 ss. En boca de E.Nowack en relación con muchas de las rutas anatólicas: “*The entire culture and trade of the interior is concentrated in an east-to-west system of basins. They contain all the larger settlement of northern Anatolia, and along them in general run the trade routes. Before the building of the Anatolian railroad these caravan routes were of the great importance, for at that time they carried the greater part of the transit trade from Constantinople to Armenia and Persia*” (1931, p.70).

¹⁴ La importancia de la comunicación con los sectores septentrionales anatólicos desde otros puntos de la península anatólica, fue planteada desde hace tiempo por los investigadores, entre otros, vid. MUNRO, J.A.R., 1901: op.cit., p.52 ss., en concreto para la interrelación de las distintas zonas del territorio que una vez ocupó el reino de Mitrídates en el Ponto, el cual «*lies between the Euxine and the northern edge of the high Anatolian plateau*» (p.52), y entre esta amplia y complicada región y el resto de Anatolia.

¹⁵ Incluso entre las regiones costeras de Sinop y Çarsamba el trayecto se hace a veces difícil. En palabras de C.A.BURNEY: «*Indeed, travel along much of Black Sea coast cannot have been at all easy*» (1956: op.cit., p.180). Entre estas llanuras de la costa también se halla, a veces, una más fácil comunicación, como ocurre en Bafra, vid. DINÇOL, A.M./YAKAR, J., 1974: op.cit., p.88 (cf. NOWACK, E., 1931: op.cit., p.80 ss.).

¹⁶ Sobre la navegación en la ruta marítima que parte desde el Bósforo hacia el E y el problema del estancamiento de puertos sobre las costas del Mar Negro, que ya tuvieron que experimentar los antiguos colo

Así, tomando las experiencias descritas por el cónsul español Rivadeneyra (siglo XIX) en su viaje a Oriente, se lee:

«En la buena estación, durante Junio y Julio, cuando el estado atmosférico permite divisar las tierras llanas de la costa... sin contar las paradas a que obliga la espesa niebla, como sucedió en nuestro viaje, y la cual explica el nombre de Mar Negro con que lo apellidaron los turcos. El calificativo euxeinos (sic), hospitalario, era sin duda una antífrasis empleada por los griegos, con objeto de dar a entender la hospitalidad que hallaban en aquellas costas... El mar tan temido en los tiempos bíblicos es surcado hoy por vapores franceses, austriacos, turcos, que tocan en días fijos en los puertos de la costa S hasta Trebisonda [Trabzon]; sin embargo, sólo los vapores rusos llegan a Poti...»¹⁷.

Previamente, a inicios del siglo XV, Ruy González de Clavijo, otro viajero de nuestra península, embajador castellano de la corte de Enrique III, cuenta los avatares de la navegación hacia las costas meridionales del Mar Negro desde Constantinopla, y los peligros de este mar interior:

«Y los dichos Señores Embajadores¹⁸... no pudieron hallar navío que osase entrar a navegar en el mar mayor; por cuanto era entrado el invierno; por lo cual los navios que estaban fletados para ir en Trapisonda (sic), y cargados, no osaron partir, antes algunos que eran partidos, se tornaron a hibernar allí, y esperar el mes de marzo... y es [el Mar Negro] todo cercado de muy altas y grandes sierras en derredor; y no tiene playas, donde se extiendan, y entran en él muy muchos ríos y grandes, y el mar no hace si no bullir y andar en derredor; y el agua no acierta a salir por aquella boca¹⁹, va a salir fuera, y la otra anda en

nos griegos, entre los que se destacaron como pioneros en el *mar hospitalario* (Ponto Euxino) los milesios, procedentes de la destacada polis de Mileto, vid. DREWS, R., 1976: "The Earliest Greek settlements on the Black Sea", *Journal of Hellenic Studies* 96, p.18 ss., para la colonización del Ponto desde el s.VIII a.C.; especialmente, la síntesis de DOMÍNGUEZ MONEDERO, A., 1993: *La Polis y la expansión colonial griega (siglos VIII-VI)*, Madrid, pp.124 ss., 136 y 257 ss.; o KOZLÓVSKAIA, V., 1998: "Borístenes y la colonización milesia arcaica del Ponto noroccidental a la luz de la arqueología reciente", *Gerión* 16, p.101 ss. No obstante, la navegación de cabotaje por la costa meridional también fue una alternativa a la ausencia de rutas terrestres desde tempranos momentos (vid. WINFIELD, D., 1977: op.cit., p.153 ss.; cf. LARAREE, B.W., 1957: "How the Greek Sailed into the Black Sea", *AJA* 61/1, p.23 ss., para los inconvenientes en la navegación por el Mar Negro en la Antigüedad). Algunos de los puertos de la costa meridional que se pueden señalar, y que tienen una tradición en la Antigüedad, son de W a E: Sinop, Samsun, Ünye, Fatsa, Giresun, Trabzon, Arakli Burunu o Rize. Entre los viajeros que provenían de Occidente y que navegaron por el Mar Negro se pueden recordar a Ibn Battuta (siglo XIV), que una vez que hubo recorrido Asia Menor, se dirigió al puerto de Sanub (Sinop) para realizar posteriormente el trayecto hacia Crimea (*A través del Islam*, Madrid 1987, p.409 ss.). También el de Ruy González de Clavijo (siglo XV) en su viaje a Samarcanda (recogido en la *Historia del Gran Tamorlan, e itinerario y narración del viaje, y relación de la embajada que Ruy González de Clavijo le hizo por mandato del muy poderoso señor rey don Enrique el tercero de Castilla*, que aparece abreviado como *Embajada a Tamorlan*, Madrid 1984). Sin olvidar, en el siglo XIX, el del cónsul D.A.Rivadeneyra (*Viaje al interior de Persia*. Madrid, 1880, Vol. I, p.33 ss.).

¹⁷ En el periplo narrado por el cónsul español se encuentra una descripción breve de los problemas (jornadas, corrientes, vientos, clima, recursos de las costas, su historia,...) que se planteaban aún a finales del siglo XIX en los trayectos marítimos hacia el E por las costas meridionales del Mar Negro (1880: op.cit., Vol. I, p.29 ss.; para los navegantes antiguos, vid. nota previa).

¹⁸ En referencia a los genoveses y venecianos.

¹⁹ Aludiendo a los Estrechos.

derredor; y cuando se levanta algún viento furioso luego bulle y se alza el mar, y es tormenta...»²⁰.

Así, las rutas por mar bordeando las costas del Mar Negro, con todos sus peligros, son una alternativa a la complicada orografía anatólica. Sin embargo los inconvenientes en la navegación narrados por estos viajeros ya los debieron experimentar navegantes más antiguos como los griegos al penetrar y navegar por este mar siguiendo sus costas²¹. Sirva de ejemplo, por una parte, el mítico viaje del griego Jasón y sus argonautas hacia la Cólquide (al E del Mar Negro y al S del Cáucaso, en la actual Georgia), buscando el Vellochino de Oro²²; y, por otra, el periplo de regreso a Grecia de Jenofonte (s.V y IV a.C.) y sus mercenarios griegos tras el fracaso de su expedición contra Artajerjes²³.

En cuanto al itinerario de Jasón con su barco el Argos por las costas meridionales del Mar Negro, en su trayecto por las regiones de Paflagonia, de la desembocadura del Kizil Irmak y más allá, se pueden considerar los siguientes pasajes de Apolonio de Rodas (s.III a.C.)²⁴:

En seguida ellos, como el viento arreciaba, embarcaron en la nave e, izando el velamen, lo tendieron hasta ambas escotas. Ésta era llevada mar adentro impetuosamente, como un gavián que por el aire allá en lo alto desplegando su ala al viento es llevado veloz y, sin impulsar su movimiento, planea en el cielo con las alas quietas. Y ya sobrepasaban las corrientes del Partenio, río que a la mar fluye mansamente, en el cual la doncella Letoide, cuando de la caza asciende al cielo, refresca su cuerpo a las plácidas aguas. Luego por la noche, navegando adelante sin cesar; pasaban de largo Sésamo, los escarpados Eritinos, Crobialo, Cromna y la boscosa Citoro²⁵. Desde allí a su vez, con los rayos del sol, doblaban el Carambis y luego avanzaban con los remos a lo largo de la Gran Costa durante todo el día y, tras el día, igualmente por la noche.

En seguida pisaron la tierra de Asiria²⁶, donde Zeus, engañado por sus propias promesas, estableció a Sinope, la hija de Asopo, y le concedió la virginidad... (II 930-949).

Luego, en compañía de éstos, llevados por una ligera brisa, dejaban el río Halis, dejaban la cercana corriente del Iris y también el aluvión de la tierra de Asiria. En el mismo día doblaron desde lejos el promontorio de las amazonas que tiene su puerto... (II, 963-966).

²⁰ Peligros narrados por Clavijo (1984: op.cit., p.87).

²¹ Sobre los problemas de navegación de los griegos en el Mar Negro, LARAREE, B.W., 1957: op.cit., p.23 ss.

²² Sobre los posibles contactos marítimos en época pre-colonizadora griega, p.ej., se puede señalar el relato mítico de Jasón y los argonautas en su viaje por el Mar Negro hacia la Cólquide (Apolodoro, *Biblioteca* Libro I 9, 23; y más ampliamente Apolonio de Rodas, *Argonáuticas* Canto II, 930 ss.). Sobre el vellochino en las fuentes griegas e hititas, entre otros, HAAS, V., 1975: op.cit., p.227 ss.; idem, 1978: op.cit., p.241 ss.; o WATKINS, C., 2002: en *Papers in Memory of Hans G.Güterbock*, p.169 ss.

²³ Se puede aludir, por tanto, a este periplo histórico de Jenofonte narrado en la *Anábasis*, durante parte de su retorno a Grecia (en particular, Libros IV-VI), en donde alternaron en su trayecto por el N de Anatolia las rutas terrestres y marítimas según las dificultades que iban encontrando (*vid. infra*).

²⁴ Para estos pasajes de las *Argonáuticas* (Canto II 930 ss.) se sigue la versión de M.Valverde Sánchez (ed. Gredos, Madrid 2000, p.100 ss.).

²⁵ Situados en la costa de Paflagonia.

²⁶ Región de la desembocadura del Halys.

En el golfo de éste, junto a la desembocadura del Termodonte²⁷, abordaron ellos, puesto que el mar justamente se encrespaba a su paso. Ningún río hay semejante a éste ni que eche sobre la tierra tantos caudales arrojándolos por separado lejos de sí (II, 970-974). Mas aquel de modo visible, en unión de unos pocos, desemboca con estrépito en el Ponto Axino bajo el curvado promontorio (II, 983-985).

Más adelante en la narración de Apolonio de Rodas, Jasón y los argonautas, ya en las costas orientales del Mar Negro, alcanzaban la Cólquide²⁸:

Y ya en su navegarse divisaba la ensenada del Ponto, y ya apuntaban las elevadas cumbres de las montañas del Cáucaso, donde Prometeo, con sus miembros sujetos en torno a ásperas rocas por intangibles ataduras de bronce, alimentaba con su hígado un águila que una y otra vez se lanzaba contra él. En el crepúsculo la vieron sobrevolar con agudo silbido por encima de lo más alto del navio cerca de las nubes (II, 1246-1254).

De noche con la experiencia de Argos llegaron al Fasis²⁹ de ancho curso y a los últimos confines del Ponto (II, 1260-1261).

Rápidamente con los remos penetraron en la gran corriente del río; y ésta cedía ante ellos borbotando por todas partes. Tenían a mano izquierda el Cáucaso escarpado y la ciudad Citea de Ea, y del otro lado a su vez la llanura de Ares y los bosques sagrados del dios... (II, 1264-1269).

...En seguida Anceo les dirigió tal discurso: «Ya llegamos a la tierra Cólquide y a las corrientes del Fasis. Tiempo es de meditar entre nosotros si probaremos a Eetes con amabilidad, o si algún otro intento será eficaz» (II, 1276-1280).

Al margen del relato mítico de Jasón, en otro viaje, en este caso de regreso a Grecia, se narran las vicisitudes de Jenofonte y los mercenarios griegos. Así, tras pasar por los territorios de los altos Trigis y Éufrates, los griegos llegaban al mar en el lugar de Trapezunte (Trabzon) [Libro IV 8, 22]:

...llegaron al mar en Trapezunte, ciudad griega, habitada, en el Ponto Euxino, colonia de Sinope (Sinop) en el país de los colcos. Aquí permanecieron unos treinta días en las aldeas de los colcos³⁰.

Sin que llegasen a partir por mar desde este puerto, y tras recorrer un trayecto por tierra, llegaron a Cotiora (Ordu) sobre la costa (V 5, 3 ss.):

...marchando dos días como a través de un país amigo llegaron a Cotiora, ciudad griega, colonia de los sinopenses, que se hallaba en el territorio de los tibarenos... Aquí permanecieron cuarenta y cinco días³¹.

Había que aclarar cómo debía desarrollarse el camino de regreso a casa desde este lugar (V 6, 1-2):

²⁷ Río que desemboca al E del Yeşil Irmak.

²⁸ Valverde Sánchez, 2000, p.100 ss. (Canto II 1246 ss.).

²⁹ Río de la Cólquide hacia el extremo oriental del Mar Negro.

³⁰ Versión de R. Bach Pellicer (ed. Gredos, Madrid 1982, p.177).

³¹ Bach Pellicer, 1982, p.195.

...los estrategos reunieron a los soldados. Consideraban oportuno convocar a los sinopenses y deliberar acerca del trayecto que les quedaba. Si era preciso marchar a pie, pensaban que los sinopenses³² les serían útiles, pues conocían la Paflagonia; y si por mar, creían necesitar también a los sinopenses, pues eran los únicos que daban la impresión de ser capaces de proporcionar naves suficientes al ejército. Por consiguientes, convocaron a los embajadores y deliberaron conjuntamente. Pensaban que era justo, siendo griegos, en primer lugar, acoger bien a unos griegos, demostrando buena disposición, y darles los mejores consejos³³.

Los consejos de Hecatónimo, embajador de Sínope (Sinop), a los mercenarios griegos eran muy claros sobre los problemas que se iban a encontrar por tierra y por mar. No obstante, ponía sobre la mesa su preferencia (V 6, 10-11):

«Por consiguiente, yo creo que la marcha no es difícil para vosotros, sino absolutamente imposible. Sin embargo, si os hacéis a la mar podéis desde aquí navegar hasta Sínope siguiendo la costa, y desde Sínope hasta Heraclea (Eregli); y desde Heraclea ni por tierra ni por mar hay dificultades, pues hay muchas naves en Heraclea»³⁴.

Los mercenarios, siguiendo estos consejos, actuaron (VI 1, 14 s.):

Los griegos, puesto que les parecía que tenían naves suficientes, se embarcaron y navegaron durante un día y una noche con viento favorable, teniendo a su izquierda la Paflagonia. Al día siguiente, llegan a Sínope y atracaron en Harmena³⁵ de Sínope. Los sinopenses habitaban en la Paflagonia y son colonos de los milesios³⁶.

De este modo, el Mar Negro, a pesar de su relativa impopularidad en momentos de mal clima con la peligrosidad de sus aguas, sus puertos o fondeaderos escasos pero aptos para una navegación de cabotaje, también por la geografía compleja de sus costas meridionales, plagadas de poblaciones hostiles que habitaban alrededor de las colonias griegas y hacia el interior³⁷ haciendo difícil el trayecto por tierra, fue surcado desde el período griego por naves de todo tipo: comerciales, militares o piratas³⁸.

De cualquier forma, durante el período de dominación hitita sobre la mayor parte de Anatolia estas rutas no fueron usadas por los hititas, puesto que Hatti no controló totalmente estas regiones tan septentrionales y sólo fue un poder continental, sin

³² Sínope (Sinop) era una colonia de los griegos milesios.

³³ Bach Pellicer, 1982, p.198 s.

³⁴ Bach Pellicer, 1982, p.200.

³⁵ El puerto de Sínope (Sinop).

³⁶ Bach Pellicer, 1982, p.219.

³⁷ Sobre todo en las regiones clásicas del *Pontus* y *Paphlagonia*.

³⁸ Posteriormente ha visto el paso de los romanos (que dieron a esas rutas un carácter militar), los bizantinos, las gentes del Imperio de Trabzon (siglos XIII-XVI), o los comerciantes y viajeros europeos como genoveses o venecianos (sobre la Ruta de la Seda que en el puerto de Trabzon marca el fin de la ruta terrestre hacia Europa, vid. DRÈGE, J.-P., 1989: *La ruta de la seda. Pueblos, paisajes y leyendas*, Madrid, p.210 ss.). Salvo en períodos en los que la ruta al E por sus aguas pudo caer en desuso (p.ej., la apertura de nuevas vías como la de El Cabo hacia Indias), ha sido recorrido hasta la actualidad en la que, como ocurre en otros mares, sufre un grave proceso de deterioro en sus aguas con el mal contemporáneo de la contaminación.

flota propia, a pesar de que la península anatólica estuvo rodeada por el mar en tres de sus lados: el Mar Negro (*Kara Deniz*); el Mar Egeo (*Ege Denizi*); y el Mediterráneo (*Ak Deniz*)³⁹.

2.2 Las principales rutas terrestres y sus variantes

En cuanto a la existencia de rutas interiores septentrionales alejadas de las costas, se podrían señalar algunos trayectos naturales, con frecuencia siguiendo la orografía de las propias montañas con una dirección E-W, que a su vez se dividen por las hondonadas de los valles de algunos ríos⁴⁰. Gran parte de esta red de caminos que se ha ido implantando desde la Antigüedad, con su importancia comercial y militar, ha mantenido hasta nosotros su función de comunicación y articulación del territorio bajo la forma de carreteras y vías de ferrocarril modernas.

Una ruta que se puede tomar en esta región septentrional, y que ha dejado su impronta en las carreteras que la recorren en la actualidad, va desde la moderna región de Kastamonu (al N-NE de Ankara), siguiendo el valle del Gök Su (río Gökirmak) que desemboca en el curso del Kizil Irmak (el clásico *Halys*, y el hitita *Marasanta/Marasantiya*), hacia Vezirköprü. Desde ahí por la llanura de Merzifon, y más allá (por Taşova y Amasya) se llega al valle del Kelkit, continuando al E hacia Erzurum. Esta señalada ruta debió de ser usada desde épocas tempranas⁴¹.

39 No existió una flota propiamente hitita, a pesar de los puertos anatólicos del Mediterráneo como el de Ura, posiblemente sobre la actual Gilindere (cerca de Aydıncık), la clásica *Kelenderis*. En cuanto al acontecimiento de la posible conquista hitita de la isla de Chipre (*Alasiya*) y los barcos utilizados por Hatti (acaso incluyendo los del puerto de Ura y de los centros sirios vasallos de Ugarit y Amurru), entre otros, vid. GÜTERBOCK, H.G., 1967: "The Hittite Conquest of Cyprus Reconsidered", *JNES* 26, p.73 ss. (cf. KÜMMEL, H.M., 1985: "Zwei Berichte von der Unterwerfung Zyperns durch Suppiluliuma II", *TUAT* I/5, p.492 ss.); BEAL, R.H., 1992: *The Organisation of Hittite Military*, Heidelberg, p.103 ss.; idem, 1992: "The Location of Cilician Ura", *AnSt* 42, p.65 ss.; MELLINK, M.J., 1993: "Archaeology in Anatolia", *AJA* 97, p.133; y BRYCE, T.R., 1998: *The Kingdom of the Hittites*, Oxford University Press, p.364 ss.

40 No hay vías naturales -salvo excepciones- que atraviesen este relieve en dirección N-S debido a la estructura física de las montañas y colinas de la mayoría de los sectores septentrionales pónicos. Asimismo, algunos de los valles de los ríos fluyen a través de rocas abruptas y no permiten el paso, vid. GONZÁLEZ SALAZAR, 2006: art.cit., p.64 ss. En boca de J.A.R.Munro al describir el territorio que ocupó el importante reino del Ponto bajo Mitridates Eupátor (120-63 a.C.): «*It consists of a long strip of seaboard and a broader central tract of alternate river valleys and mountain ranges. The mountains and valleys run more or less parallel to the coast, and rise one behind another up the slope, like lines of gigantic entrenchments scored along a hillside. The channels whereby the Iris and the Halys pierce their way northwards are mere rifts cleft across through the ridges. The main trend of hill and dale is from east to west. The northernmost chain of mountains steeply overhangs the Euxine and cuts off the seaboard from the country behind. Roads across this barrier are few and difficult*» (1901: op.cit., p.52).

41 Esta vía debió de ser usada, no sólo por los cruzados, sino incluso previamente en época romana (o mucho antes) puesto que recorría el reino de Mitridates Eupátor en el Ponto. Para ésta y otras rutas, vid. MUNRO, J.A.R., 1901: op.cit., p.52 ss.; MAKSIMOVA, M.I., 1952: op.cit., p.78 ss.; CALDER, W./BEAN, G.E., 1958: *CMAM*; MILLER, K., 1964 [1916]: *It.Rom.*, p.628 ss.; WINFIELD, D., 1977: op.cit., p.159; BILLER, J./OLSHAUSEN, E., 1978: "Notizien zur historischen Geographie von Pontos", en *Studien zur religion und Kultur Kleinasiens. Festschrift für Friedrich Karl Dörner zum 65. Geburtstag am 28. Februar 1976*, Leiden, p.167 ss. (además, idem 1984: *Historisch-Geographische Aspekte der Geschichte des pontis*

Concretamente el área de Vezirköprü, Havza y Lâdik, a pesar de las dificultades montañosas, presenta otra ramificación importante hacia el NE (en la actualidad una de las principales carreteras) que se vincula con la llanura de Bafra y su zona, entre la desembocadura del Kizil Irmak y la del Yeşil Irmak (*Iris*) en el Mar Negro. Esta vía natural, aprovechada para la comunicación actual, es la de Çorum-Merzifon-Havza-Kavak-Samsun (ya en la costa). Una variante final la encontraríamos desde Havza hacia Vezirköprü-Oymağaç-Alaçam (al W de Bafra). Otra alternativa desde la costa va desde la zona de Sansum (antigua Amisus) pasando por Amasya y Zile (Zela) y de ahí al S hacia Capadocia (una ruta más moderna atravesaría Amasya-Tokat-Sivas).

Éstos se convierten en los pocos ejes de comunicación que mantienen una disposición aproximada N-S, con trayectos en ambas direcciones incluyendo escalas: por un lado, hacia el interior de la península, atravesando la cordillera pónica; y, por otro, en sentido inverso hacia las regiones más septentrionales y accesibles de la costa (en particular entre las desembocaduras del Kizil Irmak y del Yeşil Irmak)⁴². Todavía, más hacia el W, desde Ineboli, en la costa, hasta Ankara, hacia el interior

chen und armenischen Reiches. Teil I. Untersuchungen zur historischen Geographie von Pontos unter den Mithridatiden. Beihefte zum Tübinger Atlas des Vorderer Orients (TAVO), Reihe B 29/1, Wiesbaden; BALLESTEROS PASTOR, L., 1996: *Mitridates Eupátor. Rey del Ponto*, Granada, pp. 19 ss. y 334 ss.; para el período imperial romano, SARTRE, M., 1994: *El Oriente romano. Provincias y sociedades provinciales del Mediterráneo oriental, de Augusto a los Severos (31 a. de C.-235 d. de C.)*, Madrid, p.275 ss., *et passim*). En general, las rutas que se han conservado en las regiones entre Sinop, Alaçam, Bafra y Samsun, aparte de algunas vías que se han convertido en carreteras modernas, han sido simples sendas de mulas (NOWACK, E., 1931: *op.cit.*, p.80 ss.).

⁴² Se puede destacar a DINÇOL, A.M./YAKAR, J., 1974: *op.cit.*, p.89 (cf. nota anterior para estas rutas usadas en gran medida durante la Antigüedad grecorromana). Habría que señalar que gran parte de este eje N-S septentrional fue para los hititas de considerable importancia, puesto que su pérdida o falta de control supondría cortar la comunicación entre las regiones centrales y las del N pónico (DINÇOL/YAKAR, p.96, nota 3). Estas rutas que unían el centro de Anatolia con el Mar Negro debieron ser recorridas no sólo en el período hitita sino también durante el III, II y I milenios a.C. como lo confirman los datos arqueológicos sobre la situación de los lugares de ocupación a lo largo de su recorrido. Sin embargo, se piensa que como alternativa, cuando hubiese algún corte por distintos motivos, existirían vías secundarias como la de Havza-Ilica-Demiryurt-Çakıralan-Kapıkaya (hacia la región de Bafra), vid. BAHADIR ALKIM, U., 1974: "Samsun Region, 1973", *AnSt* 24, p.53. En relación con el lugar de İkiztepe (el yacimiento más destacado de la región de Bafra-Samsun), su posible identificación con el sitio citado en los textos hititas como Zalpa y los posible contactos desde las regiones hititas del interior y la región de Zalpa/Zalpuwa acaso siguiendo el eje fluvial que traza el curso del Kizil Irmak (el *Marasanta/Marasantiya* hitita), vid. BAHADIR ALKIM, U./ALKIM, H./BILGI, Ö., 1988: *İkiztepe I. The First and Second Seasons' Excavations (1974-1975)*. Ankara, pp.XXIX, 145 ss., 195 ss. y 225 s.; además, OTTEN, H., 1973: *Eine althethitische Erzählung um die Stadt Zalpa*, Wiesbaden, p.58 ss.; DEL MONTE, G./TISCHLER, J., 1978: *Die Orts- und Gewässernamen der hethitischen Texte*, RGTC VI, Wiesbaden, p.490 s.; HAAS, V., 1977: "Zalpa, die Stadt am Schwarzen Meer und das althethitische Königtum", *MDOG* 109, p.15 ss.; FORLANI, M., 1984: "Die «Götter von Zalpa» Hethitische Götter und Städte am Schwarzen Meer", *ZA* 74, p.251 s.; DEL MONTE, 1992: *Die Orts- und Gewässernamen der Hethitischen Texte. Supplement*. RGTC VI/2, Wiesbaden, p.191; HAAS, 1994: *op.cit.*, p.608 s.; FORLANINI, 2004: "La nascita di un impero. Considerazioni sulla prima fase della storia hitita: da Kanis a Hattusa", *Orientalia* 73/4, p.366 ss. En último término, sobre los primeros contactos hititas con los sectores septentrionales, GONZÁLEZ SALAZAR, 2001: "Res Gestae Ponticae Hethaeorum: Observaciones sobre los orígenes de la expansión hitita hacia el área septentrional de Anatolia y su organización territorial (siglos XVII-XV a.C.)", *BAEO* 37, p.207 ss.

de la península, pasando por Kastamonu y Changri se podría situar otro eje N-S más moderno⁴³.

Si se retoma la ruta W-E, desde Kastamonu a Erzurum, hay que reseñar que se le añaden variantes que también pueden arrancar desde el W, o incluso el SW, en dirección a los confines septentrionales. Como ejemplo, la que parte desde Tosya (al S de Kastamonu) hacia Osmancik para alcanzar de nuevo Amasya y de ahí descender al SE a Tokat para después girar hacia el E.

Si concretamos más sobre las rutas entre el área central del Imperio hitita en la meseta anatólica y su periferia montañosa del N, se descubre que la propia ubicación de la antigua capital de los hititas, Hattusa (situada en las inmediaciones de Bogazköy/Bogazkale, al NE de Ankara) la incluyó en una compleja red de comunicaciones que la permitió ponerse en contacto con sectores como su estratégica frontera septentrional. Así, descubrimos vías que partían de la capital Hattusa (centro floreciente político, económico y religioso de Hatti durante parte del II milenio a.C.) y que atravesaban territorios donde se encontraban ubicados puntos neurálgicos hititas como el sitio de Masat Höyük (antigua *Tapika* hitita), a más de un centenar de km al NE, en las fronteras del territorio con los gasgas⁴⁴; o bien el sitio de Örtaköy (*Sapinuwa*), a más de 50 km al SE de Çorum y al NE-E de Bogazköy/Bogazkale⁴⁵. La comunicación con estos lugares y su control durante distintos momentos de la historia del reino hitita de Hatti se convirtió en prioritaria para mantener protegido su flanco septentrional antes las amenazas que pudiesen provenir de las montañas del N⁴⁶.

En definitiva, este conjunto de rutas y otros itinerarios alternativos más conocidos por haber sido recorridos por diversos viajeros, comerciantes y ejércitos tanto

⁴³ NOWACK, E., 1931: op.cit., pp.70 y 79 s.

⁴⁴ Entre otros, vid. GONZÁLEZ SALAZAR, 1994: "La ciudad fronteriza de Masat Höyük. Algunas consideraciones sobre el NE de Anatolia durante el período hitita", *BAEO* 30, 135 ss.; más recientemente ÖZGÜÇ, T., 2002: "Masathöyük", en *Die Hethiter und ihr Reich. Das Volk der 1000 Götter*, Bonn/Stuttgart, p.168 ss.; y GONZÁLEZ SALAZAR: "Teoría y práctica de la guerra en el reino hitita de Hatti. Observaciones sobre los mecanismos político-militares desplegados desde un puesto avanzado (*para asatar*) hitita en el confin septentrional de Anatolia", en *Actas del II Seminario Monográfico: "La Guerra en Oriente Próximo y Egipto Antiguos. Evidencias, historia y tendencias en la Investigación"* (Madrid 8-9 de Mayo de 2000), Centro Superior de Estudios de Asiriología y Egiptología (Área Hª Antigua, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Autónoma de Madrid), en prensa.

⁴⁵ En general, SÜEL, A., 2002: "Örtaköy-Şapinuwa", en *Papers in Memory of Hans G.Güterbock*, Winona Lake, p.157 ss.

⁴⁶ Sobre algunas de las rutas que unieron estos centros, las cuales fueron recorridas durante diversos siglos, vid. BITTEL, K., 1942: *Kleinasiathe Studien*, IsMitt Heft 5, Amsterdam, p.11 ss. Se pueden señalar dos, como la de Bogazköy-Alaça-Çekerek-Masat, que permitía la comunicación con otros centros hititas de la zona, y aquella de Bogazköy-Köhne (Sorgun)-Çekerek-Masat (para la posible identificación de algunos trayectos hititas al N, desde Hattusa, cf. GOETZE, 1957: op.cit., p.94 ss., con reconstrucciones esquemáticas sobre el mapa de las trayectorias y los lugares; y MELLINK, M.J., 1992: "Archaeology in Anatolia", *AJA* 96, p.131). Por lo común, el desarrollo de la propia civilización hitita y su expansión dice mucho de la existencia desde estos períodos (e incluso previamente, con los itinerarios que pudieron establecer los asirios en el período de sus Colonias Comerciales desde Asiria hacia Anatolia) de algún tipo de rutas y vías de comunicación hacia el N, previas a la llegada del período grecorromano. Para las vías naturales y otros caminos o rutas hacia/en la región septentrional de Samsun y sus inmediaciones, vid. DINÇOL, A.M./YAKAR, J., 1974: op.cit., p.88 s. (además, sobre la Nerik hitita y su localización en el N, vid. *supra*)

romanos como bizantinos⁴⁷ tuvieron su precedente en las tropas hititas del II milenio a.C. durante sus múltiples expediciones hacia el N contra los hostiles gasgas⁴⁸. Gran parte del interés por las rutas septentrionales en la periferia del Imperio hitita tuvo una motivación estratégica. Era necesario no sólo una expansión hacia unos territorios de difícil ocupación permanente sino también casi con prioridad llevar a cabo labores de vigilancia y control de los principales itinerarios de comunicación regional. De este modo, no se perdía la influencia sobre una región compleja desde la perspectiva geoclimática y habitada de poblaciones hostiles que amenazaban con frecuencia las fronteras al N de la capital hitita Hattusa (Bogazköy/Bogazkale)⁴⁹.

Por otro lado, el sistema de drenaje fluvial con la disposición del curso de los ríos dentro Anatolia tampoco ayuda demasiado a la hora de establecer una clara red de comunicaciones por su falta de navegabilidad⁵⁰. Y esto se agudiza en el sector montañoso septentrional, donde muchos de los ríos y/o arroyos que trazan su curso por las laderas de la cordillera pónica corren en rápidos torrentes por gargantas y desfiladeros estrechos antes de desembocar en el Mar Negro desde el interior. De cualquier forma, entre los cursos fluviales más relevantes, enumerados de W a E, encontramos: el Gök Su (antiguo *Amnias*), el Kizil Irmak (*Halys*), el Yeşil Irmak (*Iris*), el Kelkit Çay (*Lycus*), el Harêit Dere, o el Çoruh Nehri (*Acampsis*).

⁴⁷ Las rutas que recorrían los sectores septentrionales se convirtieron, más allá de su uso comercial (los mercaderes durante el siglo XVI, e incluso previamente, conducían sus caravanas entre Istanbul y Erzurum en unas siete semanas, vid. WINFIELD, D., 1977: op.cit., p.164), en verdaderas vías militares con la llegada de los conquistadores romanos, y así se ve como ejemplo con Pompeyo en sus campañas contra Mitridates, o el establecimiento de ciudades militares romanas como la de Satala (actual Sadak), que permitía la realización de incursiones al E-NE (sobre las campañas entre Roma y Mitridates, BALLESTEROS PASTOR, L., 1996: op.cit., pp.81 ss. y 442 ss.). Estas rutas terrestres septentrionales, abastecidas a veces desde el Mar Negro (desde ciudades como Trabzon o Rize), mantuvieron su importancia militar y comercial en los siglos siguientes, construyéndose ciudades y fortificaciones (no sólo romanas sino también bizantinas y otomanas) a lo largo de ellas que dan muestra de su continuidad secular (WINFIELD, p.160 ss.; cf. MUNRO, J.A.R., 1901: op.cit., p.55 ss.; CALDER, W./BEAN, G.E., 1958: *CMAM*; MILLER, K., 1964 [1916]: *It.Rom.*, p.628 ss.).

⁴⁸ Los estudios particulares sobre esta frontera hitita, en GONZÁLEZ SALAZAR, *BAEO* 30, 1994, p.135 ss.; 34, 1998, p.379 ss.; 35, 1999, p.277 ss.; 36, 2000, p.219 ss.; y 37, 2001, p.207 ss. Así como, 1994: "Tiliura, un ejemplo de la política fronteriza durante el imperio hitita (CTH 89)", *AuOr* 12, p.159 ss.; 1999: en *Homenaje al Profesor D. Angel Garrido Herrero*, p.265 ss.; 2001: op.cit., p.47 ss.; y, en particular el art.cit., "Teoría y práctica de la guerra en el reino hitita de Hatti...", en prensa.

⁴⁹ Los mayores problemas para Hatti provenían de tres zonas septentrionales que nunca fueron dominadas completamente: (a) desde el territorio de Paflagonia, donde se situaron las antiguas comarcas hititas de *Pala* (la clásica Blaene) y de *Tumanna* (Domanitis), continuamente amenazadas por los gasgas occidentales; (b) desde gran parte del territorio del Pontus, entre los cursos bajos de los ríos Kizil Irmak, por un lado, y Yesil Irmak y Çekerek, por el otro, donde los gasgas trajeron en jaque a los asentamientos principales de Hatti, al N-NE de la propia capital hitita (en los actuales territorios del S de la llanura del Bafra, en Vezirköprü, Havza o Ladik); y (c) la región más oriental, hacia el valle del río Kelkit Çayı, la franja entre Samsun, Ordu y Giresun, por la costa, y al N de Tokat y Sivas, desde donde los gasgas orientales actuaron sobre los territorios hititas del *Pais Superior*, contactando frecuentemente con el reino hostil de *Azzi/Hayasa* (sobre las regiones más orientales del Pontus y Armenia Minor), el cual también ocasionó problemas a Hatti (sobre las actividades de las poblaciones gasgas, vid. referencias previas).

⁵⁰ Tal vez se podría mencionar el río más importante de Anatolia, el Kizil Irmak, que pudo ser recorrido en parte de su trayecto en dirección a su desembocadura en el Mar Negro en la región de Bafra (región hitita de *Zalpa/Zalpuwa*, vid. *supra*)

La intrincada geografía de la península afecta también a las cuencas de estos cursos fluviales, que presentan en gran medida un marcado desnivel, algo que se suma a las agudas fluctuaciones estacionales que modifican el caudal de sus aguas y limita en la mayoría de los casos su uso para la navegación, transporte y, por supuesto, la comunicación fluvial⁵¹.

* * *

En resumidas cuentas, no se puede considerar la zona septentrional de Anatolia como un lugar que desde la Antigüedad (en particular con anterioridad a la época grecorromana) haya presentado una fácil red de comunicaciones tanto en la dirección E-W como en aquella N-S (la cual ha mostrado incluso mayores dificultades orográficas). La geografía y el clima de estas regiones pónicas anatólicas, junto a la gente que las ha llegado a habitar⁵² ha influido en el relativo aislamiento que ha sufrido esta zona con respecto al área central de Anatolia. Por lo común, se ha convertido durante gran parte de su historia antigua en una región inhóspita y hostil, salvo durante épocas concretas del año o en determinados lugares más benignos para su habitabilidad, en su mayoría situados en los piedemontes y valles entre las grandes elevaciones montañosas pónicas.

Las impracticables cadenas montañosas del N, con pocos valles importantes (en ocasiones cerrados), un clima habitualmente extremo y una ocupación humana escasa, que pudo adoptar la forma de aldeas o caseríos diseminados y aislados⁵³, en un territorio con pocos recursos, pueden llegar a influir en los rasgos del carácter de sus habitantes. No es extraño, por tanto, que la suma de estas variables hiciese que los hititas, durante gran parte del II milenio a.C., se enfrentasen en estas regiones a poblaciones inhospitalarias y esquivas que mostraban una mayor hostilidad ante cualquier intento de dominación externo. Gentes indómitas que al mismo tiempo se sentían, por necesidad, atraídas hacia los territorios más ricos que dominaban las hititas. Así, las rutas, muy limitadas en estas regiones elevadas,

⁵¹ Los sistemas de drenaje que afectan a la Península de Anatolia son los de los mares Negro, Mármara, Egeo, Mediterráneo y Caspio, así como los de los ríos Éufrates-Tigris y los interiores anatólicos, vid. DE JESUS, P.S., 1980: *The Development of Prehistoric Mining and Metallurgy in Anatolia*, Oxford, pp.13 y 375. En gran medida, muchos de los ríos anatólicos más que facilitar la comunicación la limitan al convertirse en barreras naturales (BURNEY, C.A., 1956: op.cit., p.179); otros, como los occidentales, pueden presentar valles que sirven de importantes pasajes desde el litoral egeo hacia el interior y viceversa (vid. YAKAR, J., 1985: *The Later Prehistory of Anatolia. The Late Chalcolithic and Early Bronze Age*, Oxford, p.13).

⁵² En diversos períodos ha estado habitada por poblaciones que se han debido adaptar a dicha situación geoclimática, como fueron los eternos enemigos de Hatti: los gasgas de las montañas pónicas (vid. *supra*). En la misma Antigüedad clásica también encontramos poblaciones hostiles como, p.ej., las descritas por el propio Jenofonte cuando debe atravesar en su viaje de vuelta las regiones del Ponto y Paflagonia (*Anábasis*, Libros IV-VI; sobre la rudeza de la poblaciones de estas regiones del Mar Negro, p.ej., también Heródoto, Libro IV, 46).

⁵³ Las formas de asentamiento y ocupación humana de estos sectores septentrionales serán materia de otra profunda investigación que forma parte del estudio completo sobre estas complejas regiones durante el Bronce Reciente.

se convirtieron en un objetivo de control para Hatti por medio de guarniciones militares y puestos fronterizos que garantizaran por todos los medios el dominio de las regiones limítrofes septentrionales de su imperio.



Esquema de las principales rutas citadas
(Foto satélite modificada de la base de datos de la NASA)