

EL SISTEMA DE CAMINOS REALES EN EL ASIA MENOR AQUEMÉNIDA¹.

Joaquín Velázquez Muñoz

Universidad Complutense de Madrid

Resumen:

El vasto imperio gobernado por los monarcas aqueménidas estuvo unido por una enorme red viaria. Los caminos más importantes conectaron los centros del gobierno provincial en Asia Menor, Egipto y Fenicia en el oeste, la India, Aracosia y Bactria en el este, con las capitales del Imperio, Babilonia, Ecbatana, Susa y Persépolis. En Asia Menor el camino real aqueménida alcanzó los centros satrapales de Jonia, Lidia, Frigia, Frigia Helespónica, Capadocia y Cilicia, configurando así una compleja red viaria que ayudó de manera eficiente a los monarcas aqueménidas a la hora de controlar estos territorios, proclamar su presencia, recolectar y supervisar sus bienes y mantener la seguridad.

Palabras Clave: Camino real, estación, parasanga, itinerario, ciudad, aqueménida.

Abstract:

The vast empire ruled by the Achaemenid kings was joined by an immense road network. The major roads connected the provincial government centers in Asia Minor, Egypt and Phoenicia in the western, India, Arachosia and Bactria in the east, with the capital of the Empire, Babylon, Ecbatana, Susa and Persepolis. In Asia Minor the Achaemenid royal road reached satrapal centers of Ionia, Lydia, Phrygia, Hellespontine Phrygia, Cappadocia and Cilicia, configuring in this way a complex road network that efficiently helped to the Achaemenid kings to control these territories, proclaiming his presence, collecting and monitoring their assets and maintaining security.

Key Words: Royal Road, station, parasang, itinerary, city, Achaemenid.

INTRODUCCIÓN.

Durante mucho tiempo se ha pensado que la ruta real descrita por Heródoto, que unía la antigua capital lidia, Sardes, en Asia Menor, con la antigua capital elamita y uno de los centros de poder más importantes del Imperio Persa, Susa, en el Irán occidental, era el único camino real. Sin embargo, ésta no era la única vía del Imperio, sino un fragmento más del enorme puzle ideado por los monarcas aqueménidas. Asimismo,

¹ Artículo recibido el 26-3-13 y aceptado el 18-10-13

no fue el único camino real de Asia Menor. Esta región del imperio, como veremos, fue entrelazada por una compleja red viaria que unía sus centros provinciales con el corazón del Estado aqueménida. Dada la influencia entre la investigación de la ruta descrita por Heródoto, conviene en primer lugar analizarla, aunque recordando, que no era la única vía aqueménida en Asia Menor, sino un itinerario más del sistema de caminos proyectado por los persas.

EL CAMINO REAL ENTRE SARDES Y SUSÁ.

La descripción de Heródoto del camino real entre Sardes y Susa pudo tener como base directa el mapa que Aristágoras llevó a Esparta, es decir, el de Hecateo, aunque la señalización de las distancias en *parasangas* debe de proceder de algún documento oficial aqueménida. Según el relato Susa se unía con el Mediterráneo a través de una vía que, bordeando el Zagros, llegaba hasta Arbelas, situada en la orilla izquierda del río Tigris, en la Alta Mesopotamia, donde el camino se bifurcaba, uno en dirección hacia Sardes, la antigua capital lidia, y otro en dirección hacia la costa sirio-palestina. Así, desde Arbelas, lugar donde la crónica de Nabónido (547/6 a.C.) sitúa el cruce del río Tigris por parte de Ciro (ABC 7), la vía real descrita por Heródoto desembocaba en Sardes por el Alto-Tigris y el Alto Éufrates, Cisia y Armenia, Cilicia, Capadocia, el río Halys, la Gran Frigia y el valle del Hermo (actual Gediz).

Según Heródoto, esta vía entre Sardes y Susa estaba jalonada por 111 estaciones, situadas, aproximadamente, a intervalos de unos 24 kilómetros de distancia, que se extenderían sobre un recorrido de 450 *parasangas* o 13.500 estadios, lo que da una distancia aproximada de 2.500 kilómetros si uno admite, como Heródoto, que la *parasangá* equivalía a 30 estadios. El autor griego remarca al final del pasaje: “A razón de 150 estadios por día, se emplearían 90 días” (V, 52-53; cf. VIII, 98; Jenofonte, *Cyrop.*, VIII, 6.17-18). De añadir el trayecto Éfeso-Sardes (140 estadios), Heródoto determina que hacían falta 3 meses y 3 días para realizar el viaje de ida desde el mar a Susa. Los textos del Archivo de la Fortificación de Persépolis pertenecientes a la serie “Q”, textos de viaje, confirman la existencia de una ruta hasta Sardes (PF 1321, 1404, 1809; PF-NN 901)². Aunque la ruta es bien conocida gracias al relato de Heródoto, los detalles del itinerario son polémicos, y han generado multitud de debates.

El problema radica en que las cifras aportadas por Heródoto no coinciden. Éste indica que el trayecto de la vía real estaba provisto de 111 estaciones y que ésta medía

² Uno de estos textos, la PF 1809, fechada en el año 494 a.C., menciona el nombre de un tal Datis, probablemente Datis el Medo, el comandante persa de la expedición aqueménida en Maratón. Este partió de Sardes, por la ruta real, para encontrarse con el Gran Rey en Persépolis, quizás con un informe sobre la situación egea después de calmar la rebelión jonia. Para un estudio de la PF 1809 véase Lewis, D., “Datis the Mede”, *JHS* 100, 1980, 194-195.

450 *parasangas*, mientras que el estudio de los datos mencionados durante la descripción que el autor griego hace del camino real muestra la existencia de 81 estaciones y de 313 *parasangas*, es decir, se constata la falta de 30 estaciones y de 137 *parasangas*. Tal diferencia ha producido innumerables hipótesis sobre la dirección real que este camino real tomó entre Éfeso y Susa. Del mismo modo, Heródoto, nunca menciona ciudades (salvo el caso de Critalla en la descripción de la expedición de Jerjes en el 481-480 a.C.) o pasos de montaña, dejando un montón de sitios en la incertidumbre y en la discusión.

La trayectoria de la vía real se ha buscado en las líneas naturales y permanentes de tránsito, en los monumentos antiguos y en los emplazamientos de las más importantes ciudades antiguas, indicadores estos que nos pueden servir para señalar su dirección general, aunque siempre hay que ser cautos. No es de ninguna manera evidente que los aqueménidas adoptaran para su servicio postal una ruta que se creara a partir de las campañas hititas o que estuviera ligada en su curso a los túmulos frigios, del mismo modo que el camino real pudo haber evitado importantes ciudades antiguas, tales como Gordion o Ancyra. Por este motivo, la reconstrucción de la vía real descrita por Heródoto ha dado lugar a multitud de conjeturas e hipótesis.

El segmento más cuestionable de la descripción de Heródoto es el de Anatolia, donde el cruce del río Halys se combina con el paso a través de Cilicia. La posición geográfica de Cilicia, con barreras montañosas que protegen dicha región y dificultan su travesía, provocaban la existencia de dos caminos diferentes para aquellos que, desde occidente, querían franquearla. Uno cruzaba el Éufrates a la altura de Malatya, lo que permitía evitar la cordillera del Tauro y el Anti-Tauro, aunque el camino era mucho más largo que aquella otra ruta que cruzaba el Tauro y el Anti-Tauro a través de una serie de pasos estrechos que las fuentes antiguas denominaron como “puertas” (πύλαι), por ejemplo, las “Puertas Cilicias”, uno de los pasos existentes para atravesar el Tauro y desembarcar en Tarso (Gozlü Kule). Del mismo modo también se ha esgrimido que Heródoto no tenía un concepto claro de las regiones anatólicas situadas al este de Sardes, por lo que su mención de Critalla es accidental, así como Pteria, Mazaca, Gordion e Iconiun están ausentes en su historia³.

Otro problema derivado de la narración de Heródoto es la mención que hace de unas puertas en la frontera entre Capadocia y Cilicia; hay investigadores que han visto en ellas las famosas Puertas de Cilicia, que a través del Tauro comunicaban Capadocia con esta región anatólica; mientras que otros han visto en esta indicación la existencia de un nuevo puente sobre el Halys, pero esta vez en su curso alto, protegido por puertas en ambos extremos, y que han sido localizadas, una en Karahan Beli, junto a la actual

3 R. Syme, *Anatolica. Studies in Strabo*, Oxford, 1995, p. 11; D. Muller, “Von Kritalla nach nach Doriskos. Die persische Königstrasse und der Marschweg des Xerxesheeres in Kleinasien”, *IM* 44, 1994, pp. 17-18.

Mescitli Geçidi, al borde de las montañas de Aygörmez, y otra en el paso de Gavur Geçidi, junto a la actual Akçadag (antes Arga)⁴. De todas formas hay que tener en cuenta que los autores antiguos multiplicaron el concepto de puerta; en Cilicia, en particular, la expresión se aplica tanto a la entrada por el norte como a la del sur (Jenofonte, *Anab.*, I, 4). También se ha esgrimido el desconocimiento de Heródoto del curso exacto del Halys, ya que le atribuye una dirección Sur-Norte (I, 6.1). También hay que tener en cuenta que las rutas no podrían dirigirse por el centro de Anatolia debido a la existencia del Gran Lago Salado y del Desierto Salado, que impedían las comunicaciones por este punto. Por estos motivos existen dos importantes interpretaciones para explicar la ruta descrita por Heródoto. Es momento de detenerse en ellas.

La hipótesis septentrional.

Para los defensores de esta tesis, Heródoto indica que la ruta corría hacia el este desde Sardes a través del río Halys, dirigiéndose seguramente hasta Pteria (Boğazköy), la antigua capital hitita, desde donde, la vía, marcharía a través de Cilicia para cruzar el Éufrates. Se ha esgrimido que el paso por Cilicia se debería a la flexibilidad de sus fronteras⁵, es decir, que los límites de esta región, durante el periodo aqueménida, no se corresponderían con los límites de la región cilicia durante el periodo helenístico, situándose sus fronteras más al norte. Es decir, su territorio era mucho más extenso que en periodos posteriores⁶, alcanzando la zona suroriental de Asia Menor hasta el Éufrates, esto es, la posterior Comagene, por lo que el camino real descrito por Heródoto sólo atravesaba el estrecho saliente nororiental de Cilicia. De este modo, el Éufrates no separaba Armenia de Capadocia, sino de Cilicia. De todas formas ninguna fuente confirma la extensión de esta satrapía hacia el noreste, aunque su nombre es bastante elástico, puesto que aparece en periodos posteriores al norte del Tauro, aplicándolo a una satrapía de Capadocia con Cesarea como capital (Estrabón, XII, 1.4). Además, apoyando esta tesis, se ha hallado en Gordion un tramo pavimentado del camino que al parecer unía esta ciudad frigia con Ancyra. Los restos se han datado en el siglo VI a.C., lo que indicaría que este tramo sería parte de un camino real aqueménida⁷, aunque hay autores, que por su aspecto han defendido su origen romano, por lo que su datación sigue planteando problemas⁸.

4 D. H. French, "Pre- and early-Roman roads of Asia Minor: The Persian road", *Iran* 36, 1998, p. 18.

5 A. Erzen, *Kilikien bis zum Ende der Perserherrschaft*, Leipzig, 1940, p. 76; L. Mutafian, *La Cilicie au Carrefour des Empires I*, Paris, 1988, p. 114; D. Muller, *Topographischer Bildkommentar zu den Historien Herodots. Kleinasien und angrenzende Gebiete mit Südöstthrakien und Zypern*, Tübingen, 1997, pp. 124 y 150-151; R. Ruggiero, "Erodoto, V, 49-54: esercizi di critica verbale", *AC* 68, 1999, p. 30.

6 Para más información sobre el territorio geográfico y político de Cilicia ver A. Lemaire, & H. Lozachmeur, "La Cilicie à l'époque perse, recherches sur les pouvoirs locaux et l'organisation du territoire", *Transeuphratene* 3, 1993, pp. 143-145.

7 S. Young, "Gordion on the Royal Road", *Proceedings of the American Philosophical Society* 107, 1963, p. 348.

8 S. F. Starr, "The Persian Royal road in Turkey", *Yearbook of the American Philosophical Society*, 1963a, p. 629.

Por supuesto, los restos de un antiguo camino real aqueménida pueden ubicarse a lo largo de esta última ruta, pues parece claro que corrió al este de Sardes, a través del valle del Hermo hasta Gordion, hipótesis basada en el itinerario seguido por los enviados griegos, los ejércitos y los viajeros que cruzaron la meseta de Anatolia hasta Ancyra y más allá (Jenofonte, *Hell.*, [4.1; cf. Plutarco, *Them.*, 30 y *Alcibiades*, 37-39; *Hell. Oxy.*, 11 [16]; Diodoro XIV 11). Sin embargo hay autores que piensan que esta vía se dirigió en primera instancia hasta Ipsos vía Acmonia, antes de dirigirse hacia Pessinus y Gordion, es decir, siguiendo la antigua ruta utilizada tanto por Cresos como por Ciro II durante la conquista de Lidia por las tropas persas⁹.

También se ha discutido firmemente que el camino real aqueménida, desde Sardes, podía haber descendido hasta Kelainai¹⁰ (Mapa 1), dirigiéndose por una de las llanuras de la altiplanicie anatólica hasta el pequeño lago de Aulocrene (Karakuyu Gölü), desde donde, la ruta natural, en dirección noreste conduce hasta el emplazamiento de Afyon vía Synnada y Lysias¹¹, antes de dirigirse hasta Gordion. La roca de Afyon se levanta sobre unos 200 metros de altitud sobre la llanura frígida, estando su cumbre coronada por una ciudadela, inexpugnable pero muy pequeña, conocida en época bizantina como Acroeno (Kara Hissar). El desconocimiento de su nombre en época clásica ha provocado que se la identificara con Leonton Kephalaí, aunque tal hipótesis ha sido rechazada¹². De todas formas esta ciudad debía de situarse en la región próxima a Afyon y Acmonia, ciudad que fue atacada por Agesilao en el 395 a.C., quien siguió, probablemente, un camino real aqueménida para alcanzar Gordion.

Del mismo modo, una expedición de la universidad de Yale desveló la existencia de tres nuevas evidencias que vienen a apoyar esta teoría septentrional¹³. En primer lugar, tumbas en túmulo de civilizaciones pre y post-aqueménidas se han encontrado a lo largo de esta ruta, siendo dispuestas sobre esta vía para que fueran contempladas fácilmente por los viajeros. Por otra parte, los cuatro pavimentos sucesivos y las profundas marcas de ruedas expuestas sobre la superficie de la tierra sugieren que esta ruta septentrional fue siempre una arteria imprescindible para la comunicación y el comercio este-oeste. En segundo lugar, dos pequeños relieves realizados sobre la roca fueron encontrados justo al oeste del río Halys, cerca de la aldea de Hasanoglan. Ambos se sitúan entre un enorme montón de cantos rodados, cerca de un manantial que fluye en paralelo con la ruta antigua. El más pequeño de los dos representa a un grupo de once figuras en visión frontal, relieve que recuerda a los hallados en Palmira; el otro, proba-

9 W. M. Calder, "The Royal Road in Herodotus", *CR* 39/112, 1925, p. 8.

10 Este emplazamiento se identifica con la posterior Apamea, localizada en la actual Dinar. D. H. French, *op. cit.*, 1998, p. 17.

11 Cf. W. M. Ramsay, *The cities and Bishoprics of Phrygia*, Vol. I, Oxford, 1895-1897, p. 397 y siguientes.

12 R. Syme, *op. cit.*, 1995, p. 17.

13 S. F. Starr, "Mapping Ancient Roads in Anatolia", *Archaeology* 16, 1963b, pp. 162-169.

blemente romano, muestra una reunión de dioses, donde se incluye a Dionisos en forma de pantera, un Hércules y un Esculapio. Estos hallazgos atestiguan la importancia de esta ruta septentrional antes y después de la ocupación aqueménida de la región. La tercera evidencia es descrita por Heródoto. En su historia de las guerras médicas, al subrayar:

“... después de Frigia se halla el río Halys, a orillas del cual se alzan unas puertas que deben ser franqueadas forzosamente para poder cruzar el río”
(V, 52).

Estudios sobre mapas topográficos y exámenes sobre el terreno desvelaron el único punto que se asemeja con la descripción de Heródoto. Este se encuentra al norte de la ciudad de Elmadag, donde se sitúa una profunda y estrecha garganta por la que el antiguo camino se deslizaba antes de cruzar el río Halys. No existen “puertas” similares en cualquier otro lado de la orilla occidental del Halys ni en la ruta meridional. Si este camino real aqueménida cruzó el río por otra parte o si siguió el camino meridional, las “puertas” mencionadas por Heródoto deberían de ser encontradas para poder afirmar que la vía se dirigía por esas regiones.

Se puede sugerir que, en primer lugar, la vía, desde Éfeso, se dirigiría hacia el norte por el interior del valle bajo del Caístro (Küçük Menderes), cerca de la posterior Metrópolis, y por la región de Sipyle en dirección a Sardes (Mapa 1). Ya en el periodo hitita existía un camino que unía la meseta anatólica con Éfeso a través del valle del Hermo, y que evitaba el Tmolus al seguir un paso a menor altura y más transitable, el de Karabel, que se levantaba a unos 450 metros de altitud, marcando el borde occidental de la montaña. Sobre el paso, la figura tallada de un guerrero, el “Sesostris” de Heródoto (II, 106), atestigua el trabajo de los hititas. Después de la conquista aqueménida de Asia Menor, la sección de este camino, entre Sardes y Éfeso formó parte de un camino real.

Puesto que esta vía ofrecía pocas pendientes escarpadas, había sido siempre la ruta principal entre Sardes y Éfeso, de hecho fue el camino seguido por el rey espartano Agesilao en su campaña contra Sardes en el año 395 a.C. (Papiro de Oxyrhynco, V, 4-59; Diodoro, XIV, 80.1-2; Jenofonte, *Helénicas*, III, 4.20-21; Jenofonte, *Agesilao*, I, 28-29; Plutarco, *Vida de Agesilao*, X, 1; Pausanias, III, 9.5; Polieno, *Estratagemas*, II, 1.9; Cornelio Nepote, *Vida de Agesilao*, III, 4-5; Frontino, *Estratagemas*, I, 8.12). Además, sobre el paso de Karabel se han hallado cortes en la roca que señalan el curso de una ruta perteneciente al periodo hitita¹⁴. De este modo, el camino real aqueménida, tras salir de Éfeso y cruzar el río Caístro se dirigiría hacia el norte, donde a la altura de la posterior Metrópolis se dirigiría hacia el noreste cruzando el paso de Karabel, incorporándose en

14 S. F. Starr, *op. cit.*, 1963a, p. 630.

Ninfeo (Kemalpaşa) a la carretera que une Sardes con Esmirna; se encuentra entonces al pie del Sipyle y el camino solo tiene que remontar el valle del Hermo para alcanzar la capital de la satrapía de Lidia (Mapa 1).

El tramo del camino real entre Sardes y Ancyra, con sus correspondientes estaciones es descrito por D. Muller de la siguiente manera¹⁵: Desde Sardes el camino real partiría hacia el este, a través del valle del río Hermo hasta Satala (actual Kula Sandal); tras recorrer 28 kilómetros se llegaría a Maonia, la actual Menye; siguiendo hacia el este se alcanzaría la estación de Tabala, en la orilla septentrional del río Hermo, junto a la actual aldea de Davala; el camino avanzaría hasta una cuarta estación, que podría haberse localizado en la actual Güre, aún sobre el río Hermo; la siguiente parada sería Temenothyrai, al este de la moderna Uşak, en la frontera entre Lidia y Frigia. La vía, desde este último punto, se dirigiría hasta la estación de Keramon Agora, ya en territorio frigio, en las proximidades de las actuales Susuzköy y Ahat Köyü (Acmonia), a 30 kilómetros al este de Usak. Desde aquí la ruta se dirigiría hasta la Ciudad de Midas (Yazilikaya), pasando, necesariamente, por tres estaciones, una en la alta meseta de Dumlu Pinar, otra en la zona de Appia (Altintas), y otra al norte de Ihsaniye, entre Arsantas y Kapikaya (Mapa 2).

También se ha propuesto que el camino real, en vez de dirigirse hacia la ciudad de Midas, siguiera desde Afyon (Akroinon/Nikopolis) hacia el noreste para alcanzar Pessinus (Billihisar), donde habría que localizar otras dos estaciones, o bien, desde la primera ciudad, dirigirse hacia el sureste para alcanzar Ipsos, desde donde la ruta ascendería hacia el norte, vía Amorium (Hisarköy), para alcanzar Pessinus. Desde este último emplazamiento el camino conducía hasta Gordion, en el curso alto del río Sangario, pasando con anterioridad por la estación situada en Dindymos, moderna Günyüzü (Mapa 2). A partir de Gordion dos estaciones se encontraban en el camino real que la unía con Ancyra (Ankara), posiblemente en Temelli y Sehitali (Mapa 3).

De todas formas se diverge en la zona por la que se alcanzaba Gordion, ciudad emplazada en un territorio bastante quebrado, en la proximidad de la confluencia del río Sangario con el río Tembris (moderno Porsuk); unos defienden que había que pasar, inevitablemente, por el emplazamiento de Pessinus, a pesar de que había que cruzar el río Sangario, que, a pesar de no ser un gran río, constituía un gran obstáculo a la hora de franquearlo ya que era una zona muy pantanosa en la antigüedad. Por el contrario, otros investigadores defienden que Gordion se alcanzaba sin cruzar el río Sangario, puesto que Heródoto nunca menciona el paso de este río¹⁶. Por este motivo también se ha defendido que este camino real pudo incluso haber omitido el paso por Gordion y Ancyra, yendo

15 D. Muller, *op. cit.*, 1994, pp. 25-26.

16 R. Syme, *op. cit.*, 1995, p. 8.

directamente a través de la ondulada región de Haymana hasta el río Halys (Mapa 3)¹⁷. Sin embargo los restos de un camino próximo a Gordion, fechados como vimos, aunque con reticencias, en el siglo VI a.C. invitan a pensar que la vía aqueménida se dirigía por esta ciudad.

Después de Ancyra, sin embargo, el trayecto de la vía presenta problemas numerosos, pues desde esta ciudad se podían seguir tres direcciones para alcanzar el Éufrates: primero, siguiendo directamente hacia el este, a través de Sivas y Erzincan¹⁸; en segundo lugar, en dirección sureste, por Mazaca (Kayseri), Melitene (Malatya) y Tomisa (Izoglü) o Samosata (Samsat)¹⁹; y por último, en dirección sur, a través de las Puertas Cilicias, cruzando el Éufrates a la altura de Zeugma (Mapa 10)²⁰.

La primera de las rutas constituye una parte importante de la antigua ruta comercial pre-persa que, por vía terrestre, unía Urartu con el Mar Egeo, vía Altintepe, Boğazköy y Gordion²¹. Antes de esto, los hititas habían establecido estaciones fijas en el segmento entre Yozgat y Sivas, que se convirtió, más adelante, en una zona ocupada por los campamentos militares romanos²². Además, una cañada estrecha cerca de Elmadag, justo al oeste de la travesía del Halys, se ha identificado con las “puertas” mencionadas por Heródoto (Mapa 3)²³.

Otros investigadores se decantan por la segunda ruta, de Mazaca a Melitene, pues parece corresponderse mejor con las distancias dadas por Heródoto entre los ríos Halys y Éufrates (119 $\frac{1}{2}$ *parasangas*) (Mapa 4). Además, al este de Ancyra, existirían otras cinco etapas en el medio Halys, en el camino que llevaba hasta Pteria (Kerkanes) (Mapa 3)²⁴. Pero también podía existir un camino directo entre Gordion y Tavium (Büyüknefes), sin necesidad de alcanzar Ancyra (Mapa 3). La determinación más exacta del proceso

17 Opiniones sobre el curso del camino real a través de Frigia exhiben extensas divergencias: G. Radet, *La Lydie et le monde grec au temps des Mermnades*, Paris, 1893, p. 38, renuncia a la “Ciudad de Midas” por la dificultad del terreno, por lo que la vía se dirigiría a Pessinus y Gordion por Docimium; J. Garstang, *The Hittite Empire*, Londres, 1929, p. 147, 173 y siguientes, evita a las tres ciudades en cuestión: su opción de la ruta está señalada por un relieve hitita hallado en Yarre, en las proximidades de Kavuncu Köprü, y por el gran castillo hitita de Gävür Kalesi, al este de Peledi y al norte de Haymana; W. M. Ramsay, *The Historical Geography of Asia Minor*, Londres, 1890, p. 31, sin embargo, llevó el camino desde Pessinus a Gordion, de allí baja hasta Gävür Kalesi y sube otra vez hasta Ancyra. Esta ruta la determina en parte al localizar prematuramente Gordion en Yürme, a medio camino hacia el este entre Pessinus y el río Sangario.

18 D. Winfield, “The northern Routes across Anatolia”, *AnSt* 27, p. 152.

19 J. G. C. Anderson, “The Road system of Eastern Asia Minor with the evidence of Byzantine campaigns”, *JHS*, 17, 1897, pp. 22-44; cf. D. Magie, *Roman Rule in Asia Minor*, Vol. I-II, Princeton, 1950, pp. 788-789; y A. Goetze, “The Roads of Northern Cappadocia”, *RHA* 61, 1957, pp. 91-103; B. J. Beitzel, “Roads and highways (Pre-Roman)”, en D. N. Freedman (ed.), *Anchor Bible Dictionary*, Vol. 5, New York, 1992, p. 781.

20 W. M. Ramsay, *op. cit.*, 1890, pp. 27-43; D. Muller, *op. cit.*, 1994, pp. 17-38.

21 Para más información sobre las rutas anatólicas anteriores a los aqueménidas, ver J. M. Birmingham, “The overland Route across Anatolia in the eight and seven centuries, B. C.”, *AnSt* 11, 1961, pp. 185-195.

22 J. Garstang, “Hittite military roads in Asia Minor”, *AJA* 47/1, 1943, p. 55.

23 S. F. Starr, *op. cit.*, 1963b, pp. 163-166.

24 D. Muller, *op. cit.*, 1994, p. 26.

de esta sección del camino real depende de donde estaba situado el cruce sobre el río Halys. Si el camino real principal seguía entonces el itinerario descrito por Heródoto, iría desde Kroisos hasta Pteria. Solo dos lugares ofrecen las condiciones necesarias para que se diera el cruce del Halys, uno junto a Ecobriga, junto a la actual Yaksihan, a aproximadamente 70 kilómetros al este de Ancyra y a 3 kilómetros al oeste de Kirikkale, y otro en la carretera que une Ankara con Yozgat, esto es, junto a Saniana, hoy KöprükÖy (Mapa 3).

Entre estos dos puntos el Halys atraviesa un valle con barrancos escarpados, por lo que el cruce es imposible. Tanto desde el punto situado al norte como desde el punto situado al sur habría tres y cuatro estaciones respectivamente antes de alcanzar Tavium y proseguir el camino hasta Mazaca. Si se acepta el camino septentrional, entre Ancyra y Kirikkale habría que situar entre ambas la estación de Elmadag²⁵, que como se mencionó, es el lugar más probable para situar las puertas mencionadas por Heródoto y por ello la ruta más probable. Si uno seguía el camino meridional, esto es, el que no pasaba por Ancyra, debía pasar obligatoriamente por Gavur Kalesi, no lejos de Dereköy, a 60 kilómetros al suroeste de Ankara. Antes, entre Gordion y Gavur Kalesi, habría podido existir otra estación, en las proximidades de la aldea de Kösel, a 35 kilómetros al suroeste de Ancyra, donde el Itinerario de Antonino fija la estación de Orsologia²⁶; y antes de alcanzar el cruce del río Halys en Saniana, habría otra estación en las proximidades de la actual Bala, sobre la moderna carretera que une Ankara y Kirsehir (Mapa 3)²⁷.

La reconstrucción del posible itinerario seguido desde Tavium hasta Mazaca, no puede ser tan concreto como el descrito en las regiones de Lidia y Frigia, ya que las homogéneas condiciones geográficas de Capadocia no sugieren ninguna ruta fija (Mapa 4). De este modo, existirían cuatro estaciones desde Tavium hasta Capadocia, y entre unas once o doce estaciones hasta Mazaca²⁸, antes de poner rumbo hasta Melitene. Además, se sabe de la importancia del camino existente entre Mazaca y Melitene en la historia de las relaciones entre Anatolia y Mesopotamia. Evidencia de la temprana penetración por esta ruta es la presencia de una colonia de comerciantes asirios establecida en las inmediaciones de Mazaca, en Kaneš (Kültepe), a comienzos del II milenio a.C. En dicha ciudad se ha hallado una tablilla que menciona una ruta vía Urshu (identificada generalmente con Gaziantep), donde la hipótesis más aceptada es que la ciudad mencionada en la tablilla era un punto en el camino que unía Khakkum (Hahhum) y Melitene²⁹.

25 D. Muller, *op. cit.*, 1994, p. 28.

26 D. Muller, *op. cit.*, 1994, p. 27.

27 D. Muller, *op. cit.*, 1994, p. 27.

28 D. Muller, *op. cit.*, 1994, p. 28.

29 M. C. Astour, "Overland trade routes in ancient western Asia", en J. M. Sasson (ed.), *Civilizations of the Ancient Near East*, Vol. 3, New York, 1995, p. 1418. El autor, además, intenta explicar la existencia de un camino que fuera desde Urfa hasta Meras, vía Zeugma y Urshu (Gaziantep), aunque la falta de datos que certifiquen la existencia de una ruta a través del Éufrates en este punto le invitan a aceptar la hipótesis más extendida sobre la dirección del camino asirio en este punto.

Además, monumentos hititas se han encontrado a lo largo de este itinerario, del mismo modo que se atestigua una ruta comercial durante el periodo helenístico, que es enumerada en la Tabla de Peutinger, y fue, además, la tradicional ruta militar Bizantina³⁰. El geógrafo Estrabón (XIV, 2.29), siguiendo a Artemidoro de Éfeso, reproduce el “camino común atravesado regularmente por todas aquellas personas que viajaban desde Éfeso a las tierras del este”, con los detalles de su curso hasta el Éufrates. Se puede observar que una sección del camino iba desde Mazaca hacia el este por Herpha (Kizilhan)³¹.

Desde Mazaca, este camino real, tras atravesar la llanura de Arasaxa (Zerezek) y el río Karmalas (Zamanti Su) alcanzaba los emplazamientos de Larissa y Herpha, siguiendo, con posterioridad, hasta Tzamandos (Kuşkalesi). Desde este último punto el camino real iba hasta Gürün, y de ahí, la vía descendería pasando por el Tokhma Su (río Melas), Taranta (Darende) y Melitene (Malatya), para marchar, desde este último lugar hasta el Éufrates, que se cruzaría a la altura de Tomisa³² (Mapa 4). A partir de este último punto el camino se dirigiría, a través de la brecha de Maden-Ergani, hasta Amida, actual Diyarbakir³³, aunque también se ha propuesto que esta vía, desde Melitene, se dirigiera hasta Samosata, actual Samsat, donde cruzaría el Éufrates (Mapa 4)³⁴, aunque como veremos con posterioridad, la primera ruta parece más probable de acuerdo a las evidencias a nuestra disposición.

En cuanto a la tercera ruta propuesta en esta hipótesis septentrional, que sigue el camino tomado por Alejandro en el 333 a.C., la vía, desde Ancyra, descendería hacia el sur, pasando por Tavium, Mazaca, Tyana y las Puertas de Cilicia hasta alcanzar Tarso³⁵. Desde este último punto la vía se encaminaría hasta Zeugma, donde esta vía cruzaría el

30 J. G. C. Anderson, *op. cit.*, 1897, p. 26; W. C. Brice, “The Roman Roads through the Anti-Taurus and the Tigris Bridge at Hasan Keyf”, en J. Tischler (ed.), *Serta Indogermanica: Festschrift für G. Neumann*, Innsbruck, 1982, p. 21; R. Syme, *op. cit.*, 1995, pp. 10-11.

31 R. Syme, *op. cit.*, 1995, p. 11.

32 J. G. C. Anderson, *op. cit.*, 1897, pp. 23-25; D. H. French, *op. cit.*, 1998, p. 18. Este afirma que el posterior camino romano pavimentado que unía Melitene con Tomisa seguía un camino anterior sin pavimentar de época helenística, el cual podría remontarse al periodo aqueménida.

33 A. T. Olmstead, *History of the Persian Empire*, Chicago, 1948, p. 300; L. Dillemann, *Haute Mésopotamie orientale e pays adjacent*, Paris, 1962, p. 147 y 150; E. Herzfeld, *The Persian Empire. Studies in Geography and Ethnography of the Ancient Near East, Edited from the posthumous papers by Gerold Walser*, Wiesbaden, 1968, p. 100; M. L. Chaumont, “L’Arménie et la route royale des Perses”, *REArm* 20, 1986-1987, pp. 295-296; D. Muller, *op. cit.*, 1994, Fig. 4.

34 T. C. Young, “Part 1. The Persian Empire 1-3”, *CAH* IV, 1988, p. 232.

35 El periodo aqueménida está mal representado en Gozlü Kule; el último de los niveles arquitectónicos de la Edad del Hierro, fechado entre el 600 y el 520/430 a.C., habría estado en vigencia a comienzos del gobierno aqueménida. Este establecimiento sigue un plano establecido por el nivel anterior, con una calle principal de este a oeste y, fuera de ella, calles más pequeñas en ángulo recto, con edificios de ladrillo. Después de eso, hay una brecha en la ocupación de unos doscientos años, aunque se han hallado restos cerámicos áticos fechados entre el 550 y el 330 a.C., aunque sigue sin comprenderse la falta de restos dada la importancia del establecimiento durante el periodo aqueménida. Para más información sobre este establecimiento ver H. Goldman, *Excavations at Gözlü Kule, Tarsus. III (Text and Plates): The Iron Age*, Princeton, 1963.

Éufrates (Mapa 10). Müller describe del siguiente modo el itinerario seguido por la vía³⁶: desde Mazaca, el camino se dirigiría hacia el sur, hacia Tyana, actual Kemerhisar, donde seis estaciones estarían dispuestas a lo largo del recorrido del camino; desde este punto, cinco estaciones eran necesarias para alcanzar las Puertas de Cilicia, para, con posterioridad encaminarse hasta Tarso, quizás pasando por una estación en Mopsukrene (actual Siraköy) antes de marchar hasta esta ciudad; de ahí, hacia el este, la vía podía hacer escala en Saros (actual Adana), antes de alcanzar Mopsuestia, en las inmediaciones del río Pyramos (moderno Ceyhan).

Siguiendo hacia el este, se llegaría hasta Toprakkale, al norte de las Puertas Amanides, aunque, entre ambos puntos, habría que pasar necesariamente por la llanura de Ceyhan. Entre Toprakkale y Zeugma, donde se cruzaría el Éufrates, existirían otras siete estaciones, pudiendo ser una de ellas Doliche (Dülük), en la región de Gaziantep. A partir de Zeugma, el camino seguiría hacia el este (Mapa 7). Esta zona se correspondería con la región situada más al sur de Armenia, aceptando, estos autores, las quince estaciones citadas por Heródoto para este territorio. De este modo, la vía alcanzaría lugares como Edesa (Urfa), Kiziltepe (situada al suroeste de la moderna ciudad de Mardin), Nisibis (Nusaybin) y finalmente Cizre, a orillas del Tigris, para encaminarse desde este último punto hasta Arbelas (Arbil).

Para explicar este último trayecto, que no concuerda con las cifras dadas por Heródoto, Lendle³⁷, propuso que el camino real no sólo cruzó el río Halys, sino que también pasó por Pteria, a través de Mazaca, de las Puertas Cilicias y del paso de Beilan, a lo largo del trayecto de la antigua ruta comercial pre-persa. El itinerario iría hasta Kalat en Nidjm, donde localiza Thapsaco, a través del itinerario de los oasis, vía Alepo y Bambyke (moderno Mennbidj y la Hierápolis de época helenística). Una vez cruzado el Éufrates en Thapsaco, el camino se dirigiría hacia el noreste hasta Edesa (Urfa), vía Batnai (Seroudj, Sürüc), para encaminarse después hasta Nisibis y Arbelas (Mapa 7). Esta ruta indirecta requiere que las distancias de Heródoto en Cilicia estén aumentadas de las 3 estaciones y de las 15,5 *parasangas* a 13 y 50,5 respectivamente, para alcanzar los 1.205 kilómetros necesarios existentes entre Sardes y el Éufrates. Algún ajuste en las cifras es necesario, puesto que el total detallado por Heródoto de 81 etapas y de 313 *parasangas* es menos que su total resumido de 111 etapas y de 450 *parasangas*. Aumentando las figuras de Matiene a 24 estaciones y a 102 *parasangas*, el total más alto es aproximado y los elementos importantes de la narración de Heródoto son mantenidos, no obstante, por

36 D. Muller, *op. cit.*, 1994, pp. 28-29.

37 O. Lendle, "Herodot 5.52/53 über die Persische Königsstrasse", *WJA* 13, 1987, pp. 25-36; *idem*, "Wo lag Thapsakos? (Xenophon, Anabasis I. 4. 10ff)", en H. Büsing & F. Hiller (eds.), *Bathron, Beiträge zur Architektur and Verwandten Künsten = Festschr.* H. Drupp (Saarbrücker Beit. Z. Arch. V. Alte Geschichte, Bd. 3), Saarbrücken, 1988, pp. 301-305.

algunas enmiendas molestamente arbitrarias. Pero esta hipótesis septentrional ha encontrado poco favor entre los investigadores, sobre todo entre aquellos más decantados por la hipótesis que llevaba por el sur la ruta descrita por Heródoto.

La hipótesis meridional.

Ramsay rechazó completamente la “hipótesis septentrional”³⁸, teoría que previamente había aceptado, indicando que el cruce del río Halys no era más que un simple toque ornamental por parte de Heródoto, que obscureció el hecho de que la dirección de este camino real se dirigía realmente hacia el sur de Sardes, vía Laodicea y Pisidia, pasando a través de las Puertas Cilicias y cruzando el Éufrates a la altura de Zeugma. Se argumentó posteriormente que la distancia de esta ruta se conforma mejor con los datos dados por Heródoto para la distancia comprendida entre Sardes y el Éufrates que la ruta septentrional a través del Halys, indicando, que la vía, desde Sardes, se dirigiría por la meseta de Acmonia hasta Ipsos, donde el camino real descendería hacia Laodicea Combusta (Ladik), Savatra y Cybistra (Ereğli), desde donde, vía las Puertas de Cilicia, se dirigiría hasta Tarso y desde ahí al Éufrates (Mapa 10)³⁹.

Pero no es el único trayecto propuesto, pues basándose en el trayecto seguido por Ciro el joven en el año 401 a.C. (Jenofonte, *Anab.*, I, 2.20), se ha indicado que la vía corría más al sur, por Kolossai⁴⁰, Kelainai (Dinar) e Iconium (Konya), antes de encaminarse hacia Tarso vía las Puertas de Cilicia (Mapa 5). Quizás, este itinerario, fuera, anteriormente, utilizado por el rey neo-babilónico Neriglissar, en su campaña anatólica a través de las Puertas Cilicias hasta la frontera de Lidia en el 557/6 a.C.⁴¹ Además, con posterioridad, se convirtió en un camino romano importante, mientras que representó la más directa ruta este-oeste a través de Anatolia, aunque las dificultades que presentaba este recorrido son acentuadas por las narraciones antiguas (Jenofonte, *Anab.*, I 2.21-22; I, 5.7-8; IV, 1.10; V, 1.13-15 y 2.6).

En la *Anábasis*, Jenofonte relata el trayecto seguido por Ciro el Joven describiendo las distancias en *parasangas* y las estaciones (σταθμοί) existentes a lo largo del camino. El itinerario desde Cilicia se unía con Sardes a través del paso de las Puertas de Cilicia, Capadocia, la Gran Frigia y el valle del Meandro. De todas formas hay que tener en cuenta que el relato de Jenofonte trata sobre una marcha militar en campaña, que, por supuesto, pudo dirigirse a través de los caminos reales, pero que, ciertamente, el relato

38 W. M. Ramsay, “Military operations on the north front of Mount Taurus, III: the imprisonment and escape of Dokimos (Diod. XIX.16)”, *JHS* 40, 1920, p. 89-112.

39 Ver W. M. Calder, *op. cit.*, 1925, pp. 10-11.

40 El emplazamiento de esta ciudad se sitúa a 2,5 kilómetros al norte de la actual Honaz. D. H. French, *op. cit.*, 1998, p. 17.

41 Para un estudio del itinerario seguido por este monarca neo-babilónico ver E. Cavaignac, “A propos du document nouveau B.M. 25124: Les deux routes d’Asie Mineure”, *JA* 244, 1956, pp. 341-348.

no se corresponde con el curso completo de una vía real, ya que el itinerario seguido por Ciro estuvo vinculado a dificultades coyunturales, por lo que el relato nos aproxima a lo que pudo ser el recorrido del camino real que se dirigía por esta zona. Del mismo modo, la reina cilicia Epxaya pudo haber seguido el itinerario real que iba hasta Tarso cuando se separó del ejército de Ciro, complicando todavía más este segmento de la red de caminos aqueménida.

Según el relato de Jenofonte, Ciro el Joven partió de Sardes y tras recorrer 22 *parasangas* y cubrir tres etapas, alcanzó el río Meandro. Tras cruzarlo, se adentró en Frigia para alcanzar Kolossai tras recorrer 8 *parasangas* y atravesar una estación. Avanzó desde este último punto para alcanzar Kelainai, que se encontraba a 20 *parasangas* y cuyo recorrido estaba salpicado por tres estaciones. Desde Kelainai el trayecto se dirigía hasta Peltas (identificada con la actual Karayahşiler, aunque tal localización es muy discutida); este emplazamiento se encontraba a 10 *parasangas* de Kelainai, donde el itinerario estaba salpicado por dos estaciones.

El recorrido que separaba Peltai de Keramon Agora⁴² estaba separado por 12 *parasangas* y comprendía dos estaciones. Desde esta última ciudad, la ruta seguida por Ciro se dirigía hacia el este, pasando al sur del monte Dindymos hasta alcanzar Thymbrion (identificada con la actual Akşehir)⁴³, pasando antes por una ciudad situada en el valle del Caistro⁴⁴; el recorrido medía 40 *parasangas* y contaba con siete estaciones. La siguiente parada en el camino era Tyraion (identificada con Lageina, en las proximidades de la actual Ilgin)⁴⁵, aún en el territorio de la Gran Frigia; estaba separada de Thymbrion por 10 *parasangas*, donde además existían dos estaciones (Mapa 5).

Se ha propuesto que Ciro, desde Kelainai, siguiera una ruta hacia el noreste, a Eumeneia (moderno Isikh) y Sebaste (moderna Selcikler) antes de descender a Tyraion⁴⁶. De este modo, las cifras, relativamente elevadas aportadas por Jenofonte, para la distancia entre Kelainai y Tyraion, concordarían, ya que la ruta directa entre estas dos ciudades es de 192 kilómetros, es decir, 34,5 *parasangas*, frente a las 72 (unos 400 kilómetros aproximadamente), indicadas por el autor griego, confirmando un desvío en la ruta tomada por Ciro el Joven, quien abandonaría el camino real por cuestiones de tipo estratégico y logístico. Aunque hay que tener en cuenta también, como se ha argumentado, que la *parasanga* en el relato de Jenofonte pudo haber hecho referencia a la distancia de un día de marcha⁴⁷.

42 D. Muller, *op. cit.*, 1994, p. 26, sitúa esta ciudad en el norte del territorio frigio, en las proximidades de la actual Susuzköy y de Afyon, a 30 kilómetros al este de Usak, por lo que choca con la descripción hecha por Jenofonte, que sitúa esta ciudad en la zona meridional de Frigia.

43 C. L. Mutafian, *op. cit.*, 1988, p. 122.

44 R. Syme, *op. cit.*, 1995, p. 21. Es muy probable que este emplazamiento se encuentre cerca de la moderna Ebergözü, a unos 150 kilómetros al este de Keramon Agora.

45 C. L. Mutafian, *op. cit.*, 1988, p. 122.

46 D. H. French, *op. cit.*, 1998, p. 20.

47 D. Muller, *op. cit.*, 1994, p. 25; 28.

Desde Tyraion, el camino seguido por Ciro se dirigía hasta la frontera frigia, donde se encontraba la ciudad de Iconiun (actual Konya), separada por 20 *parasangas* de Tyraion; la ruta estaba jalonada por tres etapas (Mapa 5). El camino, que se adentraba ahora en la región de Licaonia, tras recorrer 25 *parasangas* y atravesar la región de Capadocia, llegaba hasta Dana, recorrido en el que se encontraban cuatro estaciones. Esta ciudad, tradicionalmente se asoció con Adama y posteriormente con Tyana, la actual Kemerhisar, ciudad que encabeza la entrada septentrional de las Puertas Cilicias⁴⁸, aunque hay investigadores que divergen en este punto como veremos con posterioridad, indicando que la asociación entre Dana y Tyana es errónea, del mismo modo que el ejército de Ciro no atravesó el Tauro por las Puertas Cilicias⁴⁹.

De este modo, la vía, desde el valle del Caistro, se habría dirigido hasta Iconiun, y a partir de ésta, la vía marcharía hacia el sur, bordeando las estribaciones del Tauro, vía Laranda (Karaman), hasta alcanzar Cybistra (Ereğli) y Tyana, en las proximidades de las Puertas Cilicias, en el valle de Çakit Suyu (también conocido como valle de Pozanti) (Mapa 6)⁵⁰. Así, y desde el punto de vista topográfico y arqueológico, parece haber sido siempre un paso obligado para todo viajero que se proponía alcanzar Cilicia tanto a partir de la llanura de Konya, al oeste, como de la región de Kemerhisar-Tyana, al norte, aunque como veremos existían otras posibilidades.

A la mitad del trayecto, la reina Epxaya se separa del ejército de Ciro el Joven, para dirigirse a Tarso, quizás pudiendo tomar el itinerario de la vía real que atravesaba Cilicia. Reconstituir el itinerario que iba hasta Tarso no es fácil, puesto que depende de dos factores, el punto de separación de la reina y los pasos posibles del Tauro. El punto de separación está situado en alguna parte sobre el camino utilizado por Ciro entre Iconiun y Tyana, a 30 *parasangas* de Iconiun y a 25 de Tyana: aproximadamente a unos 165 kilómetros y 140 kilómetros respectivamente.

El camino directo entre Iconion y Tyana, pasando por Karapinar y Heraclea (actual Ereğli), suma menos de 250 kilómetros: es poco. Un rodeo por el sur, o por Laranda (actual Karaman), o por Barata (actual Madensehir) suma unos 300 kilómetros aproximadamente. Por consiguiente, la estricta aplicación de las distancias mencionadas por Jenofonte da un punto de separación entre Laranda (Karaman) y Heraclea (Ereğli), un poco más lejano que el existente a medio trayecto, cerca de la actual ciudad de Ayranci (Mapa 6). El camino “más corto” utilizaba uno de los cuellos centrales del Tauro cilicio, el cuello de Dumbelek, situado a 2.400 metros de altitud. La reina Epyaxa, acompañada de Memnón y su tropa, habría subido el Tauro desde Ayranci al cuello de Dumbelek, desde

48 C. L. Mutafian, *op. cit.*, 1988, p. 122.

49 Para un estudio sobre la posible localización de Dana ver F. Williams, “Xenophon’s Dana and the passage of Cyrus army over the Taurus mountains”, *Historia* 45/3, 1996, pp. 284-314.

50 R. Syme, *op. cit.*, 1995, pp. 17-18.

donde pudo alcanzar Tarso o torcer al sur hacia Soloi o Mersin (Yumuk Tepe) para seguir a continuación por la costa (Mapa 6).

Al mantener el punto de separación en Ayranci, se puede prever un segundo itinerario, más occidental y más largo. En vez de dirigirse hacia Tarso, va de Ayranci hacia el suroeste, pasando por Divle y Koras, franqueando sucesivamente la cima del Perçin, a 1.900 metros de altitud, y posteriormente la cima del Yedi, a 2.000 metros de altitud. Se incorporaba en ese punto a un camino que venía directamente de Laranda a través del valle de Göksu (antiguo Kalykadnos), llegando a Seleucia (actual Silifke) vía Alanbuzuk, Magra (Icel) y Olba (moderna Uzuncaburç). A partir de Seleucia se seguía la costa hasta Tarso (Mapa 6). La guía de Murray indica, para esta ruta, 17 horas desde Divle a Magra, 10 horas y media desde Magra a Seleucia, 19 horas desde Seleucia a Mersin, es decir, un poco más de 50 horas para el trayecto desde Ayranci a Tarso⁵¹. Si se evalúa este trayecto en 7 días, y si se le añaden los 5 días que pasaron entre las llegadas de Epyaxa y Ciro a Tarso (Jenofonte, *Anab.*, I, 2.25), esto concordaría con los 12 días que tardó Ciro, según Jenofonte, para alcanzar la capital tras haber dejado a la reina⁵².

De todas formas cabe otro itinerario mucho más occidental, puesto que la ruta más probable es la que sigue aproximadamente la carretera actual entre Silifke y Karaman vía Mut (Mapa 6), donde se ha hallado el establecimiento de Meydancikkale (Gülнар), una fortaleza situada sobre una colina, que fue utilizada también en el periodo aqueménida⁵³, como así lo atestiguan los bloques con relieves escultóricos (donde se representa una procesión de hombres en una forma y estilo similares a los representados en Persépolis), una entrada fortificada y una tumba en la ladera occidental del sitio fechada gracias a una inscripción en arameo, que además señala el antiguo nombre del sitio, “KRSBYRT”, Birta Kirsi/Kirsu, esto es, la fortaleza de Kirshu⁵⁴. Este lugar es mencionado en las crónicas neo-babilonias, indicando que esta ciudad fortificada pertenecía a Appuasú, rey de Pirindu; se dice que contenía un palacio que fue quemado por Neriglissar en el 557 a.C.⁵⁵ Aunque se ha especulado con la posibilidad de que esta fortaleza fuera un puesto avanzado entre la costa y el Tauro, rico en madera, establecido para vigilar las montañas⁵⁶, cabe la posibilidad de que también vigilara el camino que se dirigía por

51 O. Casabonne, “Notes ciliciennes 1-2”, *Anatolia Antiqua* 4, 1996, p. 114.

52 C. L. Mutafian, *op. cit.*, 1988, p. 123.

53 Para más información sobre este emplazamiento durante el periodo aqueménida véase A. Davesne, A. Lemaire, & H. Lozachmeur, “Le site archéologique de Meydancikkale (Turquie) du royaume de Pirindu a la garnison ptolémaïque”, *CRAI*, 1987, pp. 372-377; F. Laroche-Traunecker, “Les édifices d’époque archaïque et gréco-perse de Medancikkale (Gülнар)”, en J. des Courtills & J. C. Moretti (eds.), *Les grands ateliers d’architecture dans le monde égéen du VI^e siècle av. J.-C. Actes du colloque d’Istanbul, 23-25 mai 1991*, Estambul, 1993, pp. 13-28; O. Casabonne, *La Cilicie à l’époque achéménide* (Persika 3), Paris, 2004, pp. 200-208.

54 A. Davesne, A. Lemaire, & H. Lozachmeur, *op. cit.*, 1987, pp. 377.

55 A. Davesne, A. Lemaire, & H. Lozachmeur, *op. cit.*, 1987, pp. 379.

56 A. Davesne, A. Lemaire, & H. Lozachmeur, *op. cit.*, 1987, pp. 379-381.

la costa cilicia rumbo a Tarso. Además, se ha especulado que durante el periodo aqueménida, esta fortaleza podría haber sido la sede de un gobernador, y por ello un centro provincial⁵⁷.

Del mismo modo, el punto de separación pudo situarse tanto a partir de Laranda como de Heraclea. A partir de Laranda existían varias rutas directas que la conectaban con Tarso. La más oriental se dirigía directamente por la cima de Dumbelek, por donde pasaba el itinerario que venía desde Ayranci como hemos visto (Mapa 6). También se podía alcanzar la costa, a la altura de Soli o Mersin, si uno se dirigía por el paso más occidental, el de Yedi (Mapa 6).

La alternativa más occidental, aunque es el trayecto más largo, está representada por la actual carretera que une Laranda con Seleucia vía Claudiópolis (actual Mut) y el valle del Göksu (Kalykadnos). Desde Heraclea uno podía incorporarse a la costa a la altura de Soli a través del paso de Yedi (Mapa 6).

También existía otro itinerario que se dirigía hasta el paso de Dumbelek, vía Dereköy y Berendi (Mapa 6). Pero también había otro camino más directo que utilizaba un paso más elevado, el paso de Aydos, a 3.500 metros de altitud, que se dirigía hasta Tarso vía Lampron, actual Namrun (Mapa 6).

Por lo que respecta al ejército de Ciro el Joven, desde Dana, se dirigió por el territorio cilicio hasta Issos vía Tarso, tras atravesar las Puertas Cilicias y el río Psaros, a la altura de Adana, Pyramos y Mopsueste⁵⁸; la distancia existente entre estas dos ciudades era de 55 *parasangas*, estando el recorrido salpicado por 8 estaciones. Hay que tener en cuenta que en la *Anábasis* se menciona como Ciro “*sube a las montañas*”, en ningún momento se cita un paso a través de una garganta estrecha; además, las cuatro estaciones y los 140 kilómetros que separaban a las Puertas de Cilicia de Tarso son excesivos, pues la distancia real es de apenas 50 kilómetros. Asimismo, Jenofonte nunca menciona la existencia de un obstáculo espectacular y formidable, algo que sí hace cuando describe el paso por las Puertas de Cilicia y de Siria (I, 4.4). Se puede suponer que por prudencia, Ciro pasó junto a las Puertas, no por ellas⁵⁹.

W. M. Ramsay propone otro itinerario a partir de Podandos (Pozanti); en vez de torcer hacia el sur y hacia las Puertas, el ejército de Ciro habría seguido hacia el sureste por el valle del Çakit Suyu y por un afluente del río Psaros, el Kirkgeçit Deresi⁶⁰. Por su-

57 A. Davesne, & F. Laroche-Traunecker, *Gülner 1. Le site de Meydancikkale*, Paris, 1998, pp. 323-324.

58 C. Mutafian, *op. cit.*, 1988, pp. 127-128.

59 C. Mutafian, *op. cit.*, 1988, pp. 125-126.

60 W. M. Ramsay, “Cilicia, Tarsus and the Great Taurus pass”, *The geographical Journal* 22/4, 1903, p. 386 ; M. Coindoz, “Cappadoce méridionale: le site de Porsuk et les voies de communication entre la Tyanitide et les Portes Ciliciennes”, en Le Guen-Pollet & O. Pelon (eds.), *La Cappadoce méridionale jusqu'à la fin de l'époque romaine. État des recherches. Actes du colloque d'Istanbul (IFEA), 13-14 avril 1987*, Paris, 1991, p. 85.

puesto, siguiendo el río hacia el sur, el ejército habría torcido al suroeste para incorporarse a Tarso (Mapa 6). La tesis de Ramsay no debe excluirse, a pesar de que es más fácil imaginar que el ejército pasó por las Puertas, pensando por ello en un error de Jenofonte a la hora de definir la distancia existente entre Tarso y Dana, y no desde las Puertas. Aunque existe otra explicación. El ejército de Ciro habría pasado por las Puertas, pero es necesario ver en las “alturas” mencionadas por Jenofonte el alto de Çaykavak (1.580 metros), situado al norte de las Puertas Cilicias, y que se cruza después de pasar por Tyana. De este modo, Syennesis habría ocupado las cumbres en aquel lugar donde el camino hacía un giro al este. El “campo de Ciro” debería entonces colocarse a esta altura, en la llanura a la que da acceso Çaykavak, y que estaba situada a 120 kilómetros de Tarso, esto es, una distancia que es más próxima a las 25 *parasangas* mencionadas por Jenofonte.

Sin embargo Williams rechaza completamente que Ciro el Joven atravesara las Puertas de Cilicia, ya que existen contradicciones entre la geografía física de esa ruta y el texto de Jenofonte; también discute, para afirmar su hipótesis, que Dana y Tyana no eran el mismo emplazamiento, ya que la marcha hasta Tyana tiene poco sentido desde el punto de vista de la localización de esta ciudad, de la disponibilidad de agua y de la estrategia militar⁶¹. Para este investigador la localización de Dana habría que buscarla en Zeive, emplazamiento que fue ocupado desde el periodo hitita, pues estos conocían esta región como Tuwianna o Tuwanuwa, y que comprendía el valle de Çakit Suyu y las llanuras que desde Ereğli se extendían hacia el norte, hasta Nigde. El sitio hitita de Zeive estaba en el centro de este principado, donde las fuentes antiguas nos indican que esta región estaba gobernada por un vasallo del rey hitita Warpalawa llamado Ushitti de Tuna.

Existe una cierta discusión de si Tuna, Atuna, Tunna y Dunna se refieren al mismo lugar, pero hay acuerdo en que más de uno de estos nombres se refiere a la ciudad hitita de Zeive. Por otra parte, el valle de Kilan Dere es fértil, y su localización estratégica a la entrada de las puertas y a horcajadas de la ruta comercial principal, facilitan que se hubiera desarrollado una “grande y próspera” ciudad, aunque la tierra de su alrededor no fuera exactamente una “llanura”; no obstante el uso dado por Jenofonte a esta palabra parece adecuarse, puesto que los valles de Zeive y de Çakit Suyu están tan cerca de, y se combinan con, la rica llanura de Ulukisla. Además no existe una escasez de “alturas” en esta área, con posibles caminos que trepan hacia el Tauro. Por ello, concluye, que este lugar parece el mejor sitio para la Dana de Jenofonte, para la Dunne hitita, la Tyana griega y la Faustinopolis romana⁶².

Si Dana estaba en Zeive existían dos posibles itinerarios para cruzar el Tauro. El primero se habría dirigido desde Dana hasta las ruinas de Podandos, al norte de la

61 F. Williams, *op. cit.*, 1996, p. 292.

62 F. Williams, *op. cit.*, 1996, pp. 298-300.

moderna Pozanti, tras una marcha de unos 35 kilómetros, lugar en el que Ciro, según la *Anábasis* habría acampado antes de dirigirse a las Puertas Cilicias (Mapa 6). Si uno camina por este valle se encuentra con una serie de colinas que marcan el extremo del valle de Lulon. Al no ser unas colinas colosales en esta región de montañas enormes y desfiladeros perpendiculares, es fácil pasar por alto una subida tan insignificante del suelo. Pero estas tienen una clara significación estratégica, ya que los arqueros y los honderos podían gozar de un campo de tiro certero contra un enemigo que se acercara a través del valle, por lo que éstas podían ser las alturas ocupadas por Syennesis⁶³. Sin embargo, el terreno existente tras cruzar estas colinas no concuerda bien con la descripción del texto, ya que Jenofonte indica que el ejército descendió *“a una llanura grande y hermosa, bien regada, y llena de toda clase de árboles y de vides... Una cadena montañosa fuerte y elevada lo rodea por todas partes de mar a mar”* (I, 2.22).

El segundo itinerario podría haberse dirigido directamente por las cuestas del Bulgar Daglari; en ese caso, las alturas que las fuerzas de Syennesis ocuparon habrían sido las situadas sobre Darbogaz, lugar donde Ciro el Joven se habría detenido antes que seguir por la ruta de Çakit. Pero del mismo modo, esta ruta también plantea dificultades con el texto de Jenofonte, por lo que el problema y la discusión sigue estando pendiente en lo referente al paso del Tauro por parte de Ciro el Joven.

El recorrido, una vez alcanzado Issos desde Tarso, atravesaba las Puertas Sirias para llegar hasta Myriandros, ya en Siria, ciudad que estaba habitada por fenicios según Jenofonte; la distancia existente, de acuerdo con el autor griego era de 10 *parasangas*, con dos estaciones situadas a lo largo del recorrido (Mapa 7). Con anterioridad, para llegar al golfo de Issos, era necesario atravesar la estrecha garganta de Karakapi, no mencionada por Jenofonte. Desde ese lugar uno se dirigía hasta el punto donde la sección oriental del Amanus llega prácticamente hasta el mar, a la altura del río Merkes Su, antiguo Karsos, es decir, al desfiladero de Portelle (Pilar de Jonah) o Puertas de Siria y Cilicia, un paso angosto y abrupto. Existían 25 kilómetros entre el desfiladero de Portelle y Myriandros, al suroeste de la moderna Alejandreta. En este punto se plantea un nuevo problema, el paso del Amanus por Ciro. El paso clásico, el alto de Beilan, conectaba Antioquía con Alejandreta en el periodo helenístico-romano, por lo que debía de hallarse un camino, del que parece que existen evidencias, que conectara este desfiladero con Myriandros⁶⁴.

Desde este último punto la ruta llegaba hasta Thapsaco tras atravesar los ríos Chalos (moderno Afrin) y Dardas (actual Nahr-ed-Dahab), un recorrido de 65 *parasangas* que contaba con 10 estaciones. De todas formas, está claro que este itinerario fue usado

63 F. Williams, *op. cit.*, 1996, p. 301.

64 W. J. Farrell, “A Revised Itinerary of the Route Followed by Cyrus the Younger through Syria, 401 B.C.”, *JHS* 81, 1961, p. 153.

con regularidad, mucho antes de la expedición de Ciro el Joven, de acuerdo a la importancia estratégica de Cilicia.

De todas formas, con respecto a esta hipótesis meridional, hay que tener en cuenta, antes de nada, que plantea muchos problemas con respecto a la narración de Heródoto. Esta teoría, más bien, trastorna el texto de Heródoto, sobre todo, en relación a la indicación del historiador griego de las satrapías. Si se acepta un recorrido al sur del lago Salado, es decir, el itinerario seguido por Ciro el Joven, para la narración de Heródoto, el cruce del río Halys no es el único problema, sino que sería necesario sustituir Capadocia por Licaonia; habría que suponer que se omitió la mención de Siria, obligatoriamente sobre el curso al oeste de Zeugma, puesto que no hay pruebas de que la satrapía de Armenia se extendiera hasta esta ciudad, y si se adopta esta posibilidad, se estaría haciendo lo mismo que la hipótesis septentrional con respecto a la teoría de las fronteras de Cilicia.

Del mismo modo, la identificación de las “puertas” mencionadas por Heródoto con las Puertas de Cilicia no es absolutamente segura, puesto que las características físicas no figuran en el relato del autor griego, y el único detalle que menciona es la existencia de una doble puerta y de una doble guardia, por lo tanto, una referencia bastante vaga. Igualmente, los otros argumentos de Calder no son más convincentes. Su distinción entre camino postal y vía militar es contradicha por los textos. En efecto, si Heródoto describió el camino real era para mostrar la exactitud de la información proporcionada por Aristágoras al rey Cleómenes para la realización de una expedición militar. El otro argumento, esto es, la utilización obligatoria “del itinerario más corto” para un camino real, apenas tiene valor, ya que es siempre peligroso imaginar lo que hicieron los antiguos según nuestras propias opiniones.

Tercera vía de análisis

Por otra parte, cualquiera de estas hipótesis debe rechazar un elemento narrado por Heródoto de este camino real. Para la hipótesis del norte, las fronteras de Cilicia son un problema; para la hipótesis meridional, el río Halys debería ser ignorado, aunque este es crucial en la campaña de Ciro contra Creso (I, 28.72) y es cruzado por el ejército de Jerjes en la expedición que el monarca aqueménida realizó contra las ciudades griegas (VII, 26.1), aunque hay autores que, basándose en el verbo utilizado por Heródoto, para hacer mención del paso del Éufrates, *διεκπερειν*, indican que el río Halys no fue cruzado, sino que la vía real corría junto al río⁶⁵.

Otro problema para ambas hipótesis es la mención que hace Heródoto de Critalla, emplazamiento que sitúa en Capadocia (VII, 26). En esta ciudad estacionó el Gran Rey

⁶⁵ Ver D. H. French, *op. cit.*, 1998, p. 16.

Jerjes antes de cruzar el río Halys con su ejército (VII, 26.3), donde en ningún momento menciona que estuviera situada sobre el camino real aqueménida o que Jerjes utilizara esta vía, aunque probablemente lo hiciera. Además es la única mención a una ciudad que el autor griego realiza sobre el trayecto que llevó a Jerjes hasta Kelainai; a la vez, la ciudad de Critalla no es mencionada por ninguna otra fuente, aunque hay autores que piensan que pudo situarse en las proximidades de Tyana, al norte del Tauro y entre los lagos Karalis y Limnai⁶⁶, aunque la aceptación más general es que estuviera emplazada en las inmediaciones de Mazaca⁶⁷.

Además, la propuesta de Lendle, que vimos con anterioridad, ignora el impresionante argumento de Louis Dillemann⁶⁸ para la tradicional hipótesis del norte. En base a la Tabla de Peutinger, Dillemann discute el camino real desde Sardes, llevándolo hasta Malatya vía Gordion⁶⁹, situando el cruce del Éufrates en Tomisa, siguiendo la vía hacia al este en dirección a Nisibis, cruzando el Tigris para alcanzar Arbela desde donde pondría rumbo en dirección a Susa (Mapa 4). La estación inicial de Ad Aras, identificada con Tomisa (Izoglu) en el cruce del Éufrates, justo al este de Malatya, es donde Lúculo ofreció sacrificio en el altar de Artemis de Persia (Plutarco *Luc.*, 24; cf. Tácito, *Anales*, XV, 26-27), es decir, Anaitis o Anahit (Anahita), divinidad que tenía cerca de estos lugares un santuario con un territorio consagrado. La fundación de un templo a esta divinidad en Tomisa podría ser fruto de una de las medidas adoptadas por Artajerjes Memnon en favor de la propagación del culto de Anahita en el imperio aqueménida⁷⁰.

Luego, seis de las quince estaciones enumeradas en la Tabla de Peutinger para la Mesopotamia superior tienen nombres persas: Bara, Arcaiapis, Sardeba, Apadna, Dausarôn y Sarbane. De éstos, la estación de Aracamo, cerca del Tigris, se identifica con el *castellum* romano de Apadna, topónimo derivado de la palabra persa *apadāna*. Dicho topónimo podría estar escondiendo la presencia de la residencia de un sátrapa emplazada sobre el camino real. En suma, la ruta norteña de Dillemann proporciona el itinerario y las localizaciones enigmáticas de Heródoto de 15 estaciones armenias (Mapa 4)⁷¹. Esta ruta de la Alta Mesopotamia terminaba en Arbela, indiscutiblemente como una estación principal en el camino real, donde se localizaron almacenes persas y un tesoro de la época de Darío III (Diodoro, XVII, 64.3; Quinto-Curcio, V, 1.10).

Del mismo modo, el testimonio transmitido por Jenofonte no ha sido valorado por todos los investigadores, puesto que el autor griego recorrió los caminos de Asia

66 W. M. Ramsay, *op. cit.*, 1920, pp. 89-92.

67 R. Syme, *op. cit.*, 1995, p. 19.

68 L. Dillemann, *op. cit.*, 1962, pp. 147-162.

69 W. C. Brice, *op. cit.*, 1982, p. 22.

70 M. L. Chaumont, *op. cit.*, 1986-1987, p. 297.

71 Cf. R. H. Hewsen, "Introduction to Armenian Historical Geography II: The Boundaries of Achaemenid Armina", *REArm* 17, 1983, pp. 138-139.

Menor alrededor de un siglo después de Heródoto. Llegados al pie de los montes de los carducos (la región del Kurdistán), los griegos habían solicitado a informadores locales que les explicaran la red de caminos del Estado aqueménida. Se enteraron así de que si se dirigían hacia el este, alcanzarían Susa y Ecbatana, y si iban hacia el oeste, cruzando el Tigris, alcanzarían Lidia y Jonia (*Anab.*, III, 5.15). Es exactamente la definición del camino real. Hay, incluso, un detalle en la narración de Heródoto (V, 54): el final del trayecto era Sardes en Lidia y, si se quería llegar hasta el mar, era necesario añadir tres etapas más hasta Éfeso en Jonia. Para que los habitantes de esta región, próxima a los montes de los carducos, hayan conocido dónde se dirigía un camino que cruzaba su territorio hasta lugares situados a cientos de kilómetros de distancia, era necesario que ésta fuera una vía de comunicación a gran escala. El resto del relato confirma la información. Los griegos se dirigieron hacia los montes de los carducos por un camino bastante difícil, tal y como indica insistentemente Jenofonte (*Anab.*, IV, 1.10, στενήν εἶναι τὴν ὁδὸν; IV, 1.16, στενῶν ὄντων τῶν χωρίων; IV, 1.20, ἄβατα πάντα... ὁδὸς ἦν ὀρᾶς ὀρθία), donde no se reconocía la autoridad del Gran Rey, lo que supone que el camino real aqueménida se habría abandonado.

Todas estas razones me llevan a pensar que la “hipótesis septentrional” está más acorde con los datos transmitidos por Heródoto que la “hipótesis meridional” o la oferta de “síntesis” propuesta por Lendle. El autor griego menciona un breve paso por Cilicia (un recorrido de 15,5 *parasangas* salpicado por tres estaciones), lo que encajaría perfectamente con la tesis de una extensión de la región Cilicia más allá del Tauro. Del mismo modo, cuando se observa el trayecto, este rodeo por el Halys no tiene nada de natural, de modo que es tentador considerar a los hititas como los creadores de este camino, al menos en su porción occidental⁷². Los imperios sucesores, como el asirio, el babilonio o el persa, habrían utilizado entonces esta porción existente, aunque esta ruta hiciera un rodeo, antes que crear una conexión más directa que pasara al sur del Halys, y eventualmente incluso por Cilicia y Siria.

De este modo, tendríamos el camino real descrito por Heródoto, cuyo trazado se remontaría al periodo hitita, de ahí que el camino se dirigiera hasta Pteria (Boğazköy)⁷³, y que se mantendría en uso hasta la llegada de los persas a la región. Esta vía, como se ha descrito, iría desde Éfeso hasta Sardes, y tras abandonar la antigua capital lidia se dirigiría hasta Gordion⁷⁴ y Ancyra, o bien vía la Ciudad de Midas o bien vía Pessinus, para desde allí ir hasta Tavium y Pteria, cruzando el río Halys por las puertas descritas por Heródoto, que con toda seguridad se localizaban en las inmediaciones de Elmadag.

72 L. Mutafian, *op. cit.*, 1988, p. 114.

73 J. Garstang, *op. cit.*, 1943, p. 35-62, en particular p. 39-42, donde se cita el itinerario seguido por el rey hitita Mursil en su expedición contra Arzawa; cf. W. M. Ramsay, *op. cit.*, 1890, p. 27.

74 R. S. Young, *op. cit.*, 1963, p. 139.

La vía descendería desde Tavium, adentrándose en Capadocia y cruzando un pequeño fragmento de Cilicia, hasta Melitene vía Mazaca. Desde Melitene la vía real cruzaría el Éufrates a la altura de Tomisa para encaminarse hasta Susa vía Arbela (Mapa 10). Esta sería, por ejemplo, la ruta utilizada por Jerjes en su campaña contra Grecia (Heródoto, VII, 26.1).

Pero no era el único camino real. Dados los datos expuestos se puede sugerir la existencia de otra vía real alternativa⁷⁵. Partiendo de Sardes la ruta se bifurcaba a la altura de Thymbrara, en las inmediaciones de la moderna Hissarlik, el lugar donde aconteció la batalla decisiva entre Ciro II y Creso. Esta rama iría en dirección a Kelainai⁷⁶, capital de la satrapía de la Gran Frigia. Desde este último punto la vía llegaría hasta Siria a través de Licaonia, el Tauro y Tarso. De este modo, a partir de Thapsaco, sobre el Éufrates, uno podía alcanzar Cilicia a través de Alepo (Mapa 10)⁷⁷. Este sería el itinerario frecuentemente utilizado por individuos que desembarcaban sobre las costas de Cilicia o que embarcaban para el Asia Menor o para Grecia, puesto que, además, era un itinerario más corto y atravesaba regiones más ricas, aunque presentaba mayores dificultades⁷⁸. Por este motivo, Kalainai constituía uno de los ejes centrales en las comunicaciones de Asia Menor, donde Jenofonte nos informa que Jerjes había construido un palacio real después de su campaña contra las ciudades griegas y había fortificado su acrópolis (Jenofonte, *Anab.*, I, 2.7). Los motivos de la fundación de la ciudad en el centro de una llanura solamente pueden explicarse por las facilidades ofrecidas para las comunicaciones, y en consecuencia, para el desarrollo comercial.

Sin embargo existe una alternativa para la etapa final de este camino en Asia Menor; la vía pudo haber seguido, desde Tarso, un itinerario que se dirigía hacia el este en dirección a Karkemish o Tishrin, donde el camino cruzaría el Éufrates para dirigirse hasta Harrân (Mapa 7)⁷⁹. Desde Tarso, la vía podía hacer escala en Saros (actual Adana), antes de alcanzar Mopsuestia, en las inmediaciones del río Pyramos. Siguiendo hacia el este, se llegaría hasta Toprakkale, al norte de las Puertas Amanides (Arslanh Bel, Arslan Bogazi, Bahce Beli), aunque, entre ambos puntos, habría que pasar necesariamente por

75 J. G. C. Anderson, *op. cit.*, 1897, p. 42; D. Oates, *Studies in the Ancient history of Northern Iraq*, Londres, 1968, p. 7; P. Briant, *Antigone le Borgne*, Paris, 1973, pp. 49-53; *idem*, "De Sardes à Suse", *AchHist* 6, 1991, pp. 68-69; J. Seibert, *Die Eroberung des Perserreiches durch Alexander den Grossen auf Kartographischer Grundlage* (TAVO 68), Wiesbaden, 1985, pp. 18-19; R. Syme, *op. cit.*, 1995, p. 11.

76 W. M. Ramsay, *op. cit.*, 1890, p. 42; 87-107.

77 Ver, P. Briant, *op. cit.*, 1973, pp. 49-53; *idem*, *Histoire de l'empire perse de Cyrus à Alexandre*, Paris, 1996, p. 69; J. Wiesehöfer, "Beobachtungen zum Handel des Achämenidenreiches", *MBAH* I, 1982, pp. 7-9; V. Manfredi, *La strada dei Diecimila. Topografia e geografia dell'Oriente di Senofonte*, Milán, 1986; J. Seibert, *op. cit.*, 1985, pp. 18-19.

78 W. M. Ramsay, *op. cit.*, 1920, p. 91.

79 B. Lyonnet, "La présence achéménide en Syrie du Nord-Est", en P. Briant, & R. Bourchalat (eds.), *L'archéologie de l'empire achéménide. Nouvelles recherches*, Paris, 2005, p. 143.

el río Ceyhan. Entre Toprakkale y Karkemish, se cruzaría la región de Gaziantep, quizás pasando por establecimientos como Zinçirli o Tilmen Höyük. Una vez cruzado el Éufrates en Karkemish, el camino alcanzaría Harrān para posteriormente dirigirse hacia el este hasta cruzarse con el otro camino real que venía desde Malatya vía Tomisa y Nisibis (Mapa 7).

Entre Harrān y el Tigris, existen una serie de enclaves que pudieron haber servido de estaciones. Uno de estos puntos pudo ser Tell Halaf, emplazamiento situado sobre las fuentes del Khābur, donde se hallaron figurillas que representan a la diosa Astarté y las características figurillas con el tema del “jinete persa”. Además se observa la continuidad del emplazamiento desde el periodo neo-asirio a la época helenística⁸⁰. Otro punto en este posible itinerario podría encontrarse en Tell Barri, donde se ha observado un nivel de ocupación que va desde el periodo neo-asirio al periodo helenístico. Situado en el Djagh-Djagh, aguas arriba de Tell Brak, el sitio ha desvelado la presencia de un fragmento de cerámica ática de figuras rojas que data del siglo V a.C., siendo el certificado más oriental conocido hasta la fecha de dicha cerámica. Dado el carácter muy rural de Tell Barri en el periodo aqueménida, se ha considerado como una importación debido a la situación de este emplazamiento sobre una ruta que unía el mundo mediterráneo con el corazón del Imperio aqueménida⁸¹.

Otros posibles puntos en este itinerario pudieron encontrarse en lugares como Tell Badan, Tell Ain el-Qerd o Tell Chil Virane, puesto que todos presentan un nivel de ocupación durante el periodo aqueménida. Quizás el punto en el que este camino se cruzaba con la vía que venía desde Nisibis se encontrara en Tell Hamukar, con un nivel de ocupación que va desde el periodo post-asirio al helenístico⁸². De todas formas una conexión entre ambos caminos podía efectuarse en Tell Harzem o en Tell Halaf, en un camino que viniera desde Nisibis vía Tell Badan y Tell Ain el-Qerd⁸³, o en la propia Nisibis (Mapa 7)⁸⁴.

De todas formas tampoco es descabellado pensar en una evolución del camino real descrito por Heródoto. Es decir, en un principio, en los primeros momentos de la conquista persa de Asia Menor, se emplearon los antiguos caminos preexistentes. Posteriormente, los persas trazarían su propia vía de comunicación de acuerdo a las necesidades que surgieron dentro del Estado aqueménida. Sin embargo, si acudimos a otras regiones del imperio podemos observar que en numerosas ocasiones el camino real no

80 Para más información sobre el establecimiento ver B. Hrouda, *Tell Halaf IV. Die Kleinfunde aus historischer zeit*, Berlin, 1962.

81 Ver S. Bruni, “Un frammento di ceramica attica a figure rosse”, en P. E. Pecorella (ed.), *Tell Barri/Kahat, La campagne del 1997, Relazione Preliminare*, Florencia, 1997, pp. 14-15.

82 J. Ur, “Surface collection and offsite studies at Tell Hamoukar”, *Iraq* 64, 2002, pp. 15-43.

83 B. Lyonnet, *op. cit.*, 2005, p. 143.

84 W. M. Calder, *op. cit.*, 1925, p. 8.

se ceñía a un único itinerario, sino que existían diferentes trayectos en una misma región⁸⁵. Es decir, era una red de caminos mucho más compleja de lo que habitualmente se piensa.

Aunque Heródoto sólo describe una pequeña porción del sistema viario aqueménida, no por ello era la única vía del imperio. En su narración obvia otros muchos caminos de los que se tiene constancia, como por ejemplo, la vía entre Susa y Persépolis o los caminos que se dirigían a las provincias orientales del imperio persa⁸⁶. Él describe una ruta de la que se informó al rey Cleómenes para la realización una expedición militar. Es decir, un camino directo a Susa, que aunque más largo que el que se dirigía por el sur, no presentaba grandes dificultades. Por eso, se puede asegurar que existían dos vías reales alternativas que conectaban las costas del Mar Egeo con el corazón del imperio persa y que fueron utilizadas dependiendo de las necesidades de los viajeros y los ejércitos. Además, como veremos a continuación, la existencia de otros caminos certifica la complejidad del sistema viario implantado por los persas en Asia Menor, evidenciando que el camino real no se ceñía a un único itinerario.

OTROS CAMINOS REALES EN ASIA MENOR.

Hay que tener en cuenta también que los persas no fueron, probablemente, los “inventores” del sistema de caminos existente en Anatolia, sino que, seguramente, lo volvieron más homogéneo, desarrollando aún más la red preexistente establecida en función de los centros previos de poder que surgieron en Asia Menor (Hattušaš, Gordion, Sardes). Por este motivo, otras rutas debían de dirigirse al resto de centros satrapales existentes en Asia Menor. La evidencia de la presencia de otras rutas aqueménidas en Anatolia occidental está contenida en la correspondencia referente a la “venta” de la tierra de la corona por parte de Antíoco II a su esposa divorciada Laodice en el 252 a.C. Esta venta real confinó los territorios adyacentes de Zeleia y de Cizico, dos aldeas situadas al noroeste de Anatolia, en la región de Misia, y el “antiguo camino” (τῆι ὁδῶι τῆι ἀρχαίαι) que pasaba cerca de la villa de Pannucome⁸⁷. Los granjeros locales habían arado encima de la antigua ruta, por lo que se requirió al hiparco local la tarea de hacer una investigación de los residentes locales para establecer su trayectoria. El informe oficial del hiparco indicaba que el “antiguo camino real” (ὁδὸς βασιλικὴ ἢ ἀρχαία) se dirigía hasta Pannucome “a través de Eupannese hasta el río Aisepos”⁸⁸.

85 Por ejemplo, sabemos que el camino real que unía Susa con Persépolis se dividía en dos y probablemente en hasta tres rutas diferentes. Véase J. Velázquez, *El sistema de caminos reales en el Imperio Persa Aqueménida*, Tesis Doctoral inédita. Universidad Complutense de Madrid, 2010, pp. 236-346.

86 J. Velázquez, *op. cit.*, 2010, pp. 45-415.

87 C. B. Welles, *Royal Correspondence in the Hellenistic Period*, New Haven, 1934, nº 18, pp. 89-100.

88 C. B. Welles, *op. cit.*, 1934, nº 20, pp. 102-104.

Esta ruta debió de haber partido hacia el oeste desde el Gordion, es decir, desde la ruta descrita por Heródoto, dirigiéndose hacia el Helesponto con toda probabilidad; la vía llegaría hasta Lampsaco, y a lo largo de las costas meridionales de la Propontide, atravesaría Zeleia y Cizico, hasta el centro provincial situado en Daskyleion (Hisar Kalesi), localizado en las proximidades de la actual Ergili, donde alrededor de 500 *bullae* inscritas fueron descubiertas (400 de ellas completas)⁸⁹, es decir, probablemente los restos de un archivo real aqueménida (Mapa 8). Se observa que un cierto número de estas *bullae* llevan estampados sellos con imágenes de tipo aqueménida⁹⁰, además de que algunos de estos documentos, en su dorso, presentan huellas de papiro y cuero, restos que vienen a señalar que una vez estuvieron unidos a estas *bullae* y, por tanto, pertenecientes a un archivo satrapal.

Además de esta documentación también se han hallado restos de edificios aqueménidas, lo que parece ser un παράδεισος, conocido en esta ciudad, por otra parte, por los relatos de las fuentes antiguas (Jenofonte, *Hell.*, IV, 1.15; IV, 1.20; IV, 1.29; IV, 1.33; IV, 3.10), estelas funerarias que parecen confirmar la existencia de una guarnición aqueménida similar a la de Syene-Elefantina, restos cerámicos fechados en el periodo aqueménida procedentes de Grecia, Irán y de la propia Anatolia, restos escultóricos con evidentes motivos persas, y sellos oficiales⁹¹.

Del mismo modo, parece ser el camino seguido por el monarca lacedemonio Agesilao en el 395 a.C., cuando buscaba el mar desde Paflagonia, dirigiéndose por el valle del río Sangario hasta que alcanzó Quíos, marchando con posterioridad hacia el oeste para llegar a Daskyleion. En las listas de tributo ateniense se menciona un establecimiento, Δαρῆιον παρα τήν Μισίαν, una fundación real del rey Darío⁹². Parece ser que Dareion era un asentamiento en el que estaba instalado un grupo de mercenarios, que pudo haber sido emplazado en una posición estratégica en algún

89 K. Balkan, "Inscribed Bullae from Daskyleion-Ergili", *Anatolia* 4, 1959, pp. 123-128; A. Lemaire, "Les inscriptions arameens de Daskyleion", en *Papers read at the First International Symposium on Anatolia in the Achaemenid period* (Bandirma, August 15-18, 1997), Bandirma, 1997, pp. 21-35.

90 Una serie de estas *bullae* presentan inscripciones en las que se observa la imagen de un sello con una inscripción en persa antiguo ("*Soy Jerjes, el rey*"), y una segunda con una inscripción bilingüe en babilonio y en persa antiguo. También se proporcionaron algunos dibujos con inscripciones en arameo y una única inscripción en griego, aunque ésta sólo preservaba tres letras. En segundo lugar se dio a conocer dos nuevos sellos reales, donde ambos portaban el nombre del rey Jerjes (486-465 a.C.). Para más información sobre la glíptica de estas *bullae* ver K. Balkan, *op. cit.*, 1959, pp. 123-128; E. Akurgal, "Griechisch-Persische Reliefs aus Daskyleion", *IA* 6, 1966, pp. 147-156; y D. Kaptan, "On the satrapal center in northwestern Asia Minor: Some evidence from the seal impressions of Ergili/Daskyleion", en *Papers read at the First International Symposium on Anatolia in the Achaemenid period* (Bandirma, August 15-18, 1997), Bandirma, 1997, pp. 57-63.

91 Sobre los hallazgos efectuados sobre esta antigua ciudad correspondientes al periodo aqueménida ver, T. Bakir, "Die Satrapie in Daskyleion", en *Papers read at the First International Symposium on Anatolia in the Achaemenid period* (Bandirma, August 15-18, 1997), Bandirma, 1997, pp. 169-177.

92 B. D. Meritt, *Athenian Tribute Lists I*, Cambridge, 1939, p. 479.

momento a lo largo del antiguo camino real que atravesaba Pannucome o tal vez en un cruce con otro camino, el que se dirigía hacia el sur hasta la capital de la satrapía, Daskyleion (Mapa 8)⁹³.

Esta ordenación pudo haber sido realizada durante el reinado de Darío I (522-486), es decir, cuando se estaban haciendo planes para extender el imperio aqueménida hacia Europa. Esto habría incluido la ampliación del “camino real” que se dirigía desde Susa hasta Tracia a través de Gordion, la Frigia Helespónica y el Puente del Helesponto. Estos planes se derrumbarían, seguramente, en el siglo V a.C., tras el fracaso de la expedición de Jerjes, y tal vez, aunque el nombre de Dareion sobrevivió, éste había perdido el carácter militar antes de su aparición en la lista de tributarios del 425/424 a.C., puesto que no figura en las campañas de Agesilao contra Farnabazo en la región. Desde este último punto el camino real se dirigiría hasta Abydos, vía Pannucome, donde no se puede descartar que esta vía pudiera, además, haberse prolongado hacia Tracia⁹⁴, tal y como se desprende en el relato de Heródoto sobre la expedición de Jerjes (Mapa 8).

Otra rama podía haber conducido hacia el sur desde Daskyleion (*Hell. Oxy.*, 11-12 [16-17]) hasta Sardes, uniendo los centros satrapales de Lidia y de Frigia Helespónica. El camino, desde Daskyleion, se habría dirigido hacia el sur vía Apollonia y Thyateira (Akhisar); desde este último punto el camino pudo marchar directamente hacia Sardes, aunque es sumamente probable que se dirigiera por la llanura Hircania, alcanzando los centros de Hierakome, Hyrcanis y Dareiokome (Dereköy), para desembocar en la vía que venía desde Éfeso para alcanzar Sardes (Mapa 8). Sabemos que Agesilao, desde Éfeso, y antes de dirigirse hacia Frigia, realizó una incursión en las proximidades de Daskyleion (Jenofonte, *Hell.*, III, 4.12-13), antes de volver a la costa. Si se combina esta descripción con el mensaje que Espitrídates envía desde Daskyleion a Sardes (Jenofonte, *Hell.*, IV, 1.27), se podría señalar que un camino de tal naturaleza podía haberse dispuesto entre ambos emplazamientos. Además, esta ruta pudo haber sido seguida por Parmenión cuando regresaba de Daskyleion para unirse al ejército principal, quizás establecido en Sardes⁹⁵.

Otra rama, desde Sardes, debió haber conducido al centro satrapal de Caria, Halicarnaso (Mapa 1), quizás como extensión del camino real que unía Sardes con Éfeso (Heródoto, V, 52), puesto que una referencia a la carretera del rey aparece en relación con el hiparco Condalo, cuando este servía bajo Mausolo, el sátrapa de Caria (Pseudo-Aristóteles, *Oec.*, II, 2.14 [1348a 25])⁹⁶. Del mismo modo pudo existir un camino que conectara directamente Éfeso con Kelainai a través del valle del Meandro. El camino re-

93 M. Sekunda, “Persian settlement in Hellespontine Phrygia”, *AchHis* 3, 1988, p. 195.

94 P. Debord, “Les routes royales en Asie Mineure occidentale”, *Pallas* 43, 1995, p. 94.

95 J. Seibert, *op. cit.*, 1985, p. 20.

96 J. Seibert, *op. cit.*, 1985, pp. 16-17.

montaría el curso de este río hasta la frontera entre Lidia y Frigia, aproximadamente en torno a Carura, a un kilómetro al este de la actual Sarayköy⁹⁷, donde se uniría al camino que venía desde Sardes (Mapa 1).

También se ha propuesto la existencia de un camino real que se dirigiera por las ciudades costeras situadas al norte de Anatolia, aunque la vía marítima parece haber tenido más importancia en este periodo. Esta supuesta vía partiría desde Daskyleion, yendo por la costa del Mar Negro hasta Sinope, atravesando Bitinia y Paflagonia; desde este último punto, y siguiendo la costa, el camino alcanzaría Trapezunte (Mapa 10)⁹⁸.

Del mismo modo y debido a la interpretación de una serie de referencias transmitidas por las fuentes escritas se ha mencionado la posibilidad de la existencia de un camino real que uniera Sinope y Tarso, esto es, que atravesara Asia Menor en un eje norte-sur (Mapa 10)⁹⁹. Heródoto (I, 72; II, 34) indica que este camino podía ser cubierto en un periodo de cinco días, aunque con toda seguridad se necesitarían más jornadas para cubrir la distancia que separaba Cilicia de las costas del Mar Negro. Así la vía real partiría desde Sinope hasta Mazaca, pasando previamente por Gaziura; desde Mazaca el camino se dirigiría hasta Tarso vía Tyana y las Puertas de Cilicia. Este último tramo, Mazaca-Tarso, parece ser el camino seguido por Alejandro, quien viniendo desde Gordion se dirigía hasta la costa mediterránea.

Igualmente sabemos que, en época romana, un camino conectaba Mileto con la costa de Licia, en el suroeste de Anatolia. Las investigaciones arqueológicas han sacado a la luz una importante área de ocupación en esta región durante el periodo aqueménida, con numerosos emplazamientos¹⁰⁰, donde destaca fundamentalmente Xanthos. La tabla de Peutinger describe una ruta que desde Mileto se dirigía hacia el sureste hasta Cano/Dorf Kaignes (Gaunon, Cauno), en la costa mediterránea, desde donde pondría rumbo, siguiendo la línea de la costa licia, hasta Atalia, vía Kalynda (Doloman Tschai), Patamo, Telmessos, Patara, Antifillon (Andifallo), Aperla, Myra (Dembre), Limyra (Bunarbaschi), Coridallo (Tschukurba), Phaselis (Tekrova) y Oliva (Tchariklar).

La gran mayoría de las estaciones romanas coinciden con antiguos centros urbanos del periodo aqueménida. Por este motivo se puede sugerir la presencia de un camino real aqueménida que siguiera un itinerario similar al seguido por la calzada romana. Además, Alejandro, tras someter Jonia y Caria, penetró en Licia y después en Panfilia. Una vez sometidas se dirigió a través de Pisidia hasta Gordion. Es muy probable que

97 D. H. French, *op. cit.*, 1998, p. 17.

98 J. Seibert, *op. cit.*, 1985, p. 20.

99 J. Seibert, *op. cit.*, 1985, p. 21.

100 Los emplazamientos son: Kalynda, Daidala, Kadyanda, Telmessos/Fethiye, Telmessos/Hizirlik, Araxa, Sidyma, Tlos, Pinara, Patara, Xanthos y Letoon, Köybaschi, Seyret, Hacıoğlan, Phellos, Antiphellos, Bayindir Limani, Isinda, Tüse, Korba, Avsar Tepesi, Büyük Avsar, Kaş, Apolonia, Teimiusa, Hoyran, Tyberissos, Trysa, Dere Agze, Arneas, Gürses, Myra, Muskar, Arykanda, Limyra y Rodiapolis.

durante su penetración en estas regiones siguiera en algún momento un camino real aqueménida, aunque es una simple suposición. Además, la situación de estos establecimientos en lugares próximos a la costa, invita a creer que la comunicación por mar era mucho más conveniente que por tierra.

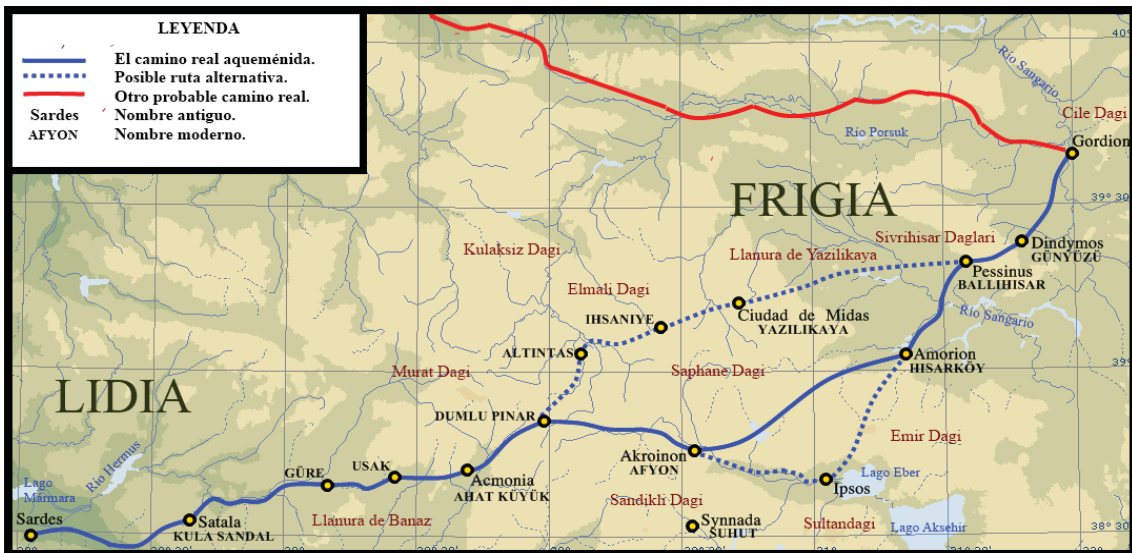
CONCLUSIÓN.

Estas alusiones fortuitas a los vecinos “caminos reales” que interconectaban las satrapías de Asia occidental atestiguan la complejidad del sistema de comunicación imperial aqueménida en Asia Menor. No existía un único camino real, sino que existían diferentes itinerarios. Heródoto describe uno de estos caminos, obviando muchos de ellos en su descripción, puesto que sólo se ciñe a un determinado trayecto entre Sardes y Susa. Como hemos visto la red viaria aqueménida alcanzó los centros de gobierno provinciales, dando forma a una compleja red viaria. Con ella, el transporte de las órdenes reales y la recolección de los tributos se agilizaron enormemente, facilitando la administración imperial, así como permitieron la rápida movilización de los ejércitos persas cuando la situación lo requirió. Del mismo modo, constituyeron auténticas arterias de penetración para los ejércitos invasores pues a lo largo de los caminos reales se instalaron estaciones que a su vez contaban con importantes almacenes que permitían un fácil suministro. A pesar de que los persas no fueron los creadores de este sistema de comunicación en Asia Menor, la red de caminos fue planificada y ampliada por ellos de tal forma que Estados posteriores, como los reinos helenísticos y el imperio romano, se inspirarían en este modelo a la hora de trazar sus calzadas.

joaquin_velazquez@hotmail.es



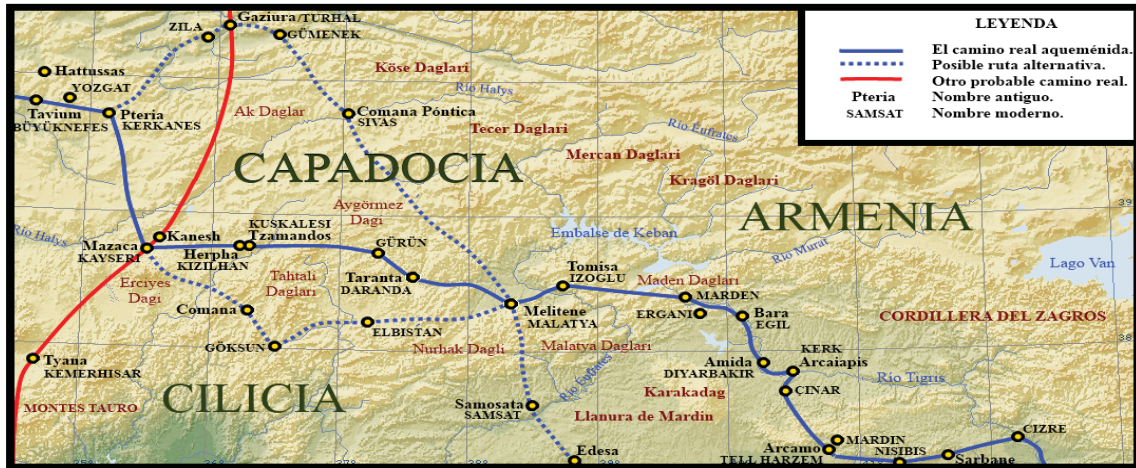
Mapa 1. El camino real aqueménida entre Éfeso y Sardes



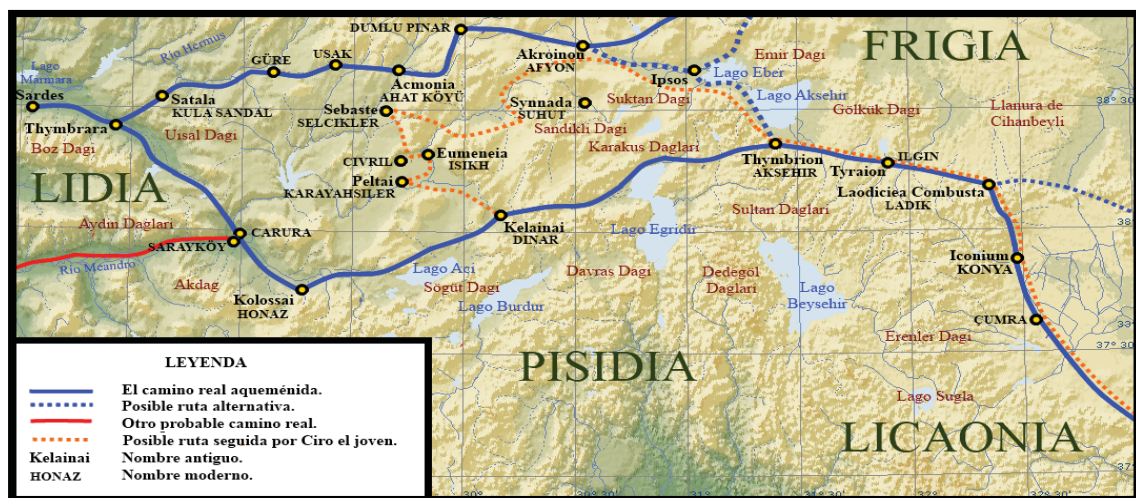
Mapa 2. El camino real aqueménida entre Sardes y Gordion



Mapa 3. El camino real aqueménida entre Gordion y Pteria



Mapa 4. El camino real aqueménida entre Pteria y Cirze



Mapa 5. El camino real aqueménida entre Sardes e Iconium



Mapa 6. El camino real aqueménida entre Iconium y Tarso



Mapa 7. El camino real aqueménida entre Tarso y Nisibis



Mapa 8. El camino real aqueménida en la frigia helespónica



Mapa 9. El posible camino real aqueménida en Licia



Mapa 11. La red viaria aqueménida en Asia Menor

BIBLIOGRAFÍA

- AKURGAL, E. (1966): "Griechisch-Persische Reliefs aus Daskyleion", *Iranica Antiqua* 6, 147-156.
- ANDERSON, J. G. C. (1897): "The Road system of Eastern Asia Minor with the evidence of Byzantine campaigns", *Journal of Hellenic Studies* 17, 22-44.
- ASTOUR, M. C. (1995): "Overland trade routes in ancient western Asia", en SASSON, J. M. (ed.), *Civilizations of the Ancient Near East*, Vol. 3, New York, 1401-1430.
- BAKIR, T. (1997): "Die Satrapie in Daskyleion", en *Papers read at the First International Symposium on Anatolia in the Achaemenid period* (Bandirma, August 15-18, 1997), Bandirma, 169-177.
- BALKAN, K. (1959): "Inscribed Bullae from Daskyleion-Ergili", *Anatolia* 4, 123-128.
- BEITZEL, B. J. (1992): "Roads and highways (Pre-Roman)", en FREEDMAN, D. N. (ed.), *Anchor Bible Dictionary*, Vol. 5, New York, 776-782.
- BIRMINGHAM, J. M. (1961): "The overland Route across Anatolia in the fifth and seven centuries, B. C.", *Anatolian Studies* 11, 185-195.
- BRIANT, P. (1973): *Antigone le Borgne*, Paris.
- (1991): "De Sardes à Suse", en SANCISI-WEERDENBURG, H. & KURTH, A. (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.
- BRICE, W. C. (1982): "The Roman Roads through the Anti-Taurus and the Tigris Bridge at Hasan Keyf", en TISCHLER, J. (ed.), *Serta Indogermanica: Festschrift für G. Neumann*, Innsbruck, 19-32.
- BRUNI, S. (1997): "Un frammento di ceramica attica a figure rosse", en PECORELLA, P. E. (ed.), *Tell Barri/Kahat, La campagne del 1997, Relazione Preliminare*, Florencia, 14-15.
- CALDER, W. M. (1925): "The Royal Road in Herodotus", *The Classical Review* 39/112, 7-11.
- CASABONNE, O. (1996): "Notes ciliciennes 1-2", *Anatolia Antiqua* 4, 111-119.
- (2004): *La Cilicie à l'époque achéménide* (Persika 3), Paris.
- CAVAIGNAC, E. (1956): "A propos du document nouveau B. M. 25124: Les deux routes d'Asie Mineure", *Journal Asiatique* 244, 341-348.
- CHAUMONT, M. L. (1986-1987): "L'Arménie et la route royale des Perses", *Revue des Études Arméniennes* 20, 287-307.
- COINDOZ, M. (1991): "Cappadoce méridionale: le site de Porsuk et les voies de communication entre la Tyanitide et les Portes Ciliciennes", en LE GUEN-POLLET & PELON, O. (eds.), *La Cappadoce méridionale jusqu'à la fin de l'époque romaine. État des recherches. Actes du colloque d'Istanbul (IFEA), 13-14 avril 1987*, Paris, 77-90.

- DAVESNE, A. & LAROCHE-TRAUNECKER, F. (1998): *Gülнар 1. Le site de Meydancikkale*, Paris.
- DAVESNE, A. LEMAIRE, A. & LOZACHMEUR, H. (1987): "Le site archéologique de Meydancikkale (Turquie) du royaume de Pirindu a la garnison ptolémaïque", *Comptes Rendus de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, 372-377.
- DEBORD, P. (1995): "Les routes royales en Asie Mineure occidentale", *Pallas* 43, 87-97.
- DILLEMANN, L. (1962): *Haute Mésopotamie orientale e pays adjacent*, Paris.
- ERZEN, A. (1940): *Kilikien bis zum Ende der Perserherrschaft*, Leipzig.
- FARREL, W. J. (1961): "A revised itinerary of the route followed by Cyrus the Younger through Syria, 401 B. C.", *Journal of Hellenic Studies* 81, 153-155.
- FRENCH, D. H. (1998): "Pre- and early-Roman roads of Asia Minor: The Persian road", *Iran* 36, 15-43.
- GARSTANG, J. (1929): *The Hittite Empire*, Londres.
 - (1943): "Hittite military roads in Asia Minor", *American Journal of Archaeology* 47/1, 35-62.
- GOETZE, A. (1957): "The Roads of Northern Cappadocia", *Revue Hittite et Asiatique* 61, 91-103.
- GOLDMAN, H. (1963): *Excavations at Gözlü Kule, Tarsus. III (Text and Plates): The Iron Age*, Princeton.
- GRAF, D. F. (1994): "The Persian Royal Road System", en SANCISI-WEERDENBURG, H.; KUHRT, A. & ROOT, M. C. (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.
- HERZFELD, E. (1968): *The Persian Empire. Studies in Geography and Ethnography of the Ancient Near East, Edited from the posthumous papers by Gerold Walser*, Wiesbaden.
- HEWSEN, R. H. (1983): "Introduction to Armenian Historical Geography II: The Boundaries of Achaemenid Armina", *Revue des Études Arméniennes* 17, 123-143.
- HROUDA, B. (1962): *Tell Halaf IV. Die Kleinfunde aus historischer zeit*, Berlin.
- KAPTAN, D. (1997): "On the satrapal center in northwestern Asia Minor: Some evidence from the seal impressions of Ergili/Daskyleion", en *Papers read at the First International Symposium on Anatolia in the Achaemenid period* (Bandirma, August 15-18, 1997), Bandirma, 57-63.
- LAROCHE-TRAUNECKER, F. (1993): "Les édifices d'époque archaïque et gréco-perses de Medancikkale (Gülнар)", en DES COURTILS, J. & MORETTI, J. C. (eds.), *Les grands ateliers d'architecture dans le monde égéen du VI^e siècle av. J.-C. Actes du colloque d'Istanbul, 23-25 mai 1991*, Estambul, 13-28.
- LEMAIRE, A. (1997): "Les inscriptions arameens de Daskyleion", en *Papers read at the First International Symposium on Anatolia in the Achaemenid period* (Bandirma, August 15-18, 1997), Bandirma, 21-35.

- LEMAIRE, A. & LOZACHMEUR, H. (1993): “La Cilicie à l’époque perse, recherches sur les pouvoirs locaux et l’organisation du territoire”, *Transeuphratene* 3, 143-155.
- LENDLE, O. (1987): “Herodot 5.52/53 über die Persische Königsstrasse”, *Würzburger Jahrbücher für die Altertum Wissenschaft* 13, 25-36.
- (1988): “Wo lag Thapsakos? (Xenophon, Anabasis I. 4. 10FF)”, en BÜSING, H. & HILLER, F. (eds.), *Bathron, Beiträge zur Architektur and Verwandten Künsten = Festschr. H Drupp (Saarbrücker Beit. Z. Arch. V. Alte Geschichte, Bd. 3)*, Saarbrücken, 301-305.
- LEWIS, D. M. (1980): “Datis the Mede”, *The Journal of Hellenic Studies* 100, 194-195.
- LYONNET, B. (1996): “Settlement pattern in the Upper Khabur (N.E. Syria) from the Achae-menids to the Abbasid Period: Methods and preliminary results from a survey”, en BARTL, K. & HAUSER, S. R. (eds), *Continuity and Change in Northern Mesopotamia from the Hellenistic to the Early Islamic Period*, Berlín, 349-354.
- MANFREDI, V. (1986): *La strada dei Diecimila. Topografia e geografia dell’Oriente di Senofonte*, Milán.
- MERITT, B. D. (1939): *Athenian Tribute Lists I*, Cambridge.
- MÜLLER, D. (1994): “Von Kritalla nach nach Doriskos. Die persische Königstrasse und der Marschweg des Xerxesheeres in Kleinasien”, *Istanbuler Mitteilungen* 44, 1994, 17-38.
- (1997): *Topographischer Bildkommentar zu den Historien Herodots. Kleinasien und angrenzende Gebiete mit Südöstthrakien und Zypern*, Tübingen.
- MUTAFIAN, L. (1988): *La Cilicie au Carrefour des Empires I*, Paris.
- OATES, D. (1968): *Studies in the Ancient history of Northern Iraq*, Londres.
- OLMSTEAD, A. T. (1978): *History of the Persian Empire*, Chicago.
- RADET, G. (1893): *La Lydie et le monde grec au temps des Mermnades*, Paris.
- RAMSAY, W.M. (1890): *The Historical Geography of Asia Minor*, Londres.
- (1895-1897): *The cities and Bishoprics of Phrygia*, Vol. I, Oxford.
- (1903): “Cilicia, Tarsus and the Great Taurus Pass”, *Geographical Journal* 22/4, 357-413.
- (1920): “Military operations on the North Front of Mount Taurus, III: the imprisonment and escape of Dokimos (Diod. XIX.16)”, *Journal of Hellenic Studies* 40, 107-112.
- RUGGIERO, R. (1999): “Erodoto, V, 49-54: esercizi di critica verbale”, *L’Antiquité Classique* 68, 23-33.
- SEIBERT, J. (1985): *Die Eroberung des Perserreiches durch Alexander den Grossen auf Kartographischer Grundlage (TAVO 68)*, Wiesbaden.
- SEKUNDA, M. (1988): “Persian settlement in Hellespontine Phrygia”, en SANCISI-WEERDENBURG, H. & KUHRT, A. (eds.), *Achaemenid History III: Method and Theory*, Leiden, 175-196.
- STARR, S. F. (1963a): “The Persian Royal road in Turkey”, *Yearbook of the American Philological Society*, 629-632.

- (1963b): “*Mapping Ancient Roads in Anatolia*”, *Archaeology* 16, 162-169.
- SYME, R. (1995): *Anatolica. Studies in Strabo*, Oxford, 3-23.
- UR, J. (2002): “Surface collection and offsite studies at Tell Hamoukar”, *Iraq* 64, 15-43.
- VELÁZQUEZ, J. (2010). *El sistema de caminos reales en el Imperio Persa Aqueménida*, Tesis Doctoral inédita. Universidad Complutense de Madrid.
- WELLES, C. B. (1934): *Royal Correspondence in the Hellenistic Period*, New Haven.
- WIESEHÖFER, J. (1982): “Beobachtungen zum Handel des Achämenidenreiches”, *Münstersche Beiträge zur antiken Handelsgeschichte* I, 5-16.
- WILLIAMS, F. (1996): “Xenophon’s Dana and the passage of Cyrus army over the Taurus mountains”, *Historia* 45/3, 284-314.
- WINFIELD, D. (1977): “The northern Routes across Anatolia”, *Anatolian Studies* 27, 151-166.
- YOUNG, R. S. (1963): “Gordion on the Royal Road”, *Proceedings of the American Philosophical Society* 107, 348-364.