

ASPECTOS DEL VIAJE EN LA NOVELA GRIEGA ANTIGUA: LOS MEDIOS DE TRANSPORTE

Máximo Brioso Sánchez
Universidad de Sevilla

Dentro de un amplio estudio sobre el tema del viaje en la novela griega antigua ofrecemos aquí un breve análisis sobre los medios de transporte, tanto los marinos y fluviales como los terrestres, mencionados en el citado género. No se trata sin embargo de una típica catalogación de *realia*, puesto que nuestra finalidad es esencialmente literaria, en busca de posibles diferencias en el tratamiento de este tema entre los distintos autores.

As a part of a wider study of the theme of travel in the ancient Greek novels, this article offers a brief analysis of the means of transport, both by water (marine and fluvial) and by land, mentioned in the genre in question. Nevertheless this is not just a cataloguing of *realia*, since our perspective is essentially literary and tries to analyse the differences in the treatment of the subject in the various novelists.

El viaje parece ser un hecho connatural a la novela antigua, y esto tanto si nos referimos a la griega como a la romana. Y con la alta frecuencia con que los personajes de estas novelas viajan no es sorprendente que los medios de transporte, tanto marítimos o fluviales como terrestres, y algunos otros aspectos cercanos merezcan en los textos un cierto número de menciones, incluso a pesar de la fuerte tendencia al idealismo y la abstracción que caracteriza en concreto la novela griega. Otra cuestión, como se verá, es el mayor o menor interés o la precisión con que los autores se refieran a ellos. Por esas razones creemos que no está fuera de lugar aplicar un análisis a las ocasiones en que las novelas recogen detalles concretos referidos a este tema. Nuestra pretensión, sin embargo, no es hacer un estudio de *realia*, en el sentido sobre todo de comprobar el grado de rigor

de esas menciones y su posible relación con la realidad del tiempo, ya sea el de los novelistas, ya sea aquel en que éstos sitúan sus relatos. Para nosotros, es un modo posible de establecer una comparación más entre las conductas de los distintos narradores y de observar si existen, también en esta cuestión puntual, tendencias diferentes en el género. Lo que significa llanamente que nuestra intención es mucho más la de llevar a cabo un estudio literario que histórico o social. Pues es claro, en sentido amplio, que entre la densidad de datos referidos a un aspecto como éste y las tendencias literarias puede haber una vinculación. Pues, sin que deseemos plantear aquí el polémico asunto del realismo o la falta de realismo en la novela antigua, especialmente la griega, creemos que es indiscutible que nos aproximamos a alguna mínima posibilidad de que se dé algún grado de realismo si hay una cierta presencia de la realidad en un nivel tan corriente como es el de los simples medios de transporte¹.

Debemos advertir, por lo demás, que aquí nos limitaremos a la novela griega, y sobre todo porque, acusada y con razones pertinentes de un extremo idealismo, pero en la idea de que éste no es en ella una constante, sino que está sujeto a gradación, tenemos en un estudio como éste un medio particular e interesante de comprobar esta tesis. También debemos advertir que no pretendemos recoger catálogos exhaustivos en esta materia, ni menos citar todos y cada uno de los pasajes correspondientes. La reiteración y, como igualmente veremos, la tendencia al uso de términos genéricos y, por tanto, banales es un comportamiento bastante habitual en los novelistas. Y por consiguiente entretenernos en una catalogación exhaustiva pensamos que sería un esfuerzo bastante poco provechoso y un modo de aburrir al lector. Se han examinado sin embargo todos los textos, pero a la vez éstos han sido sometidos a un filtro selectivo, en función sobre todo de la citada reiteración. Los datos que manejaremos son simplemente suficientes y, desde el criterio con que operamos, capaces de ofrecernos los resultados que buscamos. En todo caso, salvo alguna excepción que pueda habérsenos escapado, aquí estarán todos los términos que importan y todas las citas significativas².

Es lógico que, al ser los viajes marítimos los más abundantes, ya que navegar es casi igualmente connatural al género, las naves representan a su vez el tipo de vehículo más citado. En autores como Aquiles Tacio y Heliodoro, que nos describen con cierto lujo de detalles algunas navegaciones marítimas, el primero la travesía entre Berito (actual Beirut) y Egipto, detenidamente estudiada

¹ Estas páginas forman parte de un conjunto de trabajos sobre el tema del viaje en la novela griega antigua y cuya orientación es precisamente ésta misma. Esta investigación está acogida a una financiación oficial de la Junta de Andalucía (Grupo "Filología Helenística", HUM 124).

² Además de una revisión detenida de los textos hemos utilizado por supuesto el *Lessico dei Romanzieri Greci* editado entre 1983 y 1997 y sucesivamente por Cisalpino-Goliardica y Olms-Weidmann. También los índices de términos de las ediciones de fragmentos de B. Lavagnini, F. Zimmermann y M. P. López Martínez, así como los de algunas ediciones particulares, como la de A. Henrichs de Loliano, y lamentando siempre que la de S. A. Stephens y J. J. Winkler carezca de este útil instrumento.

por J. Rougé³, el segundo una accidentada ruta entre Delfos y también Egipto, las posibilidades de empleo de una más nutrida terminología parecen por anticipado mayores. En cambio, en un Jenofonte de Éfeso, en el que los caracteres se mueven con la misma precipitación por tierra y por mar, también es previsible que nuestras oportunidades sean mucho más escasas. Lo mismo debe ocurrir cuando se describen navegaciones fluviales, sobre todo en Aquiles Tacio, en cuya novela el Nilo y su entorno ocupan un amplio espacio narrativo. Pero tampoco debemos por supuesto olvidar los viajes narrados en Antonio Diógenes, en los que el mar, incluso el llamado Océano o Mar Exterior (τὴν ἐκτὸς θάλασσαν: 109a21), es un ámbito casi siempre presente.

Ahora bien, si nos atenemos tanto al detalle de los relatos de viajes por vías acuáticas en general y a la densidad de éstas en novelas que leemos completas, es Aquiles Tacio sin duda el autor que se lleva la palma, lo que quizás pueda explicarse porque su relato tiene como centro dos regiones, Fenicia y Egipto, que apuntan al agua como el medio natural para cualquier desplazamiento. Por supuesto, no sólo se navega o se citan barcos desde el arranque mismo del relato, como luego en el episodio de los secuestros de Calígona en Tiro y de Leucipa en Faro, sino en el tránsito por Egipto, en el viaje por mar que emprenden Clitofonte y Mélite de Alejandría a Éfeso (5.15-17.1) y en los diversos desplazamientos que se citan brevemente en las páginas finales entre Éfeso, Tiro y Bizancio. Y todavía en otros momentos del relato se nos cuenta cómo el *amigo* Clinias fue salvado del naufragio por una nave que lo conduce hasta Sidón (5.9.3-10.1) y también cómo más tarde se embarca para Egipto en busca de Clitofonte (5.10.7), o cómo otro personaje secundario, Tersandro, es víctima de un naufragio (5.23.4), o incluso se relata una falsa historia sobre otro supuesto naufragio (6.9.2). En fin, protagonistas y personajes secundarios navegan con una alta frecuencia en esta novela y, de nuevo previsiblemente, estos muchos pasajes deberían aportarnos una nutrida información. Todos éstos son extremos que deben confirmarse y sólo los datos y su análisis nos pondrán en la posición justa.

No es éste, por otra parte, el lugar para referirnos a ciertos aspectos concomitantes con las navegaciones, que se aprecian en diferentes novelas y que de algún modo pueden en ciertos casos tener que ver con la terminología estudiada. Por ejemplo, las comodidades o incomodidades a bordo para los viajeros, el posible precio de un pasaje, determinadas cuestiones técnicas, como la propia terminología de los componentes del barco o de la navegación, etc. De algunos de ellos trataremos en otro lugar. Aquí sólo mencionaremos el hecho, que lógicamente tiene que ver con los términos navales, de que lo más usual en la realidad de aquellos tiempos debió ser la presencia de pasajeros eventuales en barcos mercantes, y esto es justamente lo que vemos que sucede, por ejemplo, con la nave de Licas en el *Satiricón* (101) y en diversos momentos en las propias novelas

³ "Romans grecs et navigation: Le voyage de Leucippé et Clitophon de Beyrouth en Egypte", *Archaeonautica* 2 (1978) 265-280.

griegas. Heliodoro nos ofrece incluso una breve escena en la que el sabio sacerdote Calasiris concierda con unos mercaderes fenicios el embarque correspondiente (4.16.9 s.). También recordaremos, por ejemplo, y como una excepción a las exclusiones anteriores, que existían a veces camarotes o algún tipo de construcción a bordo que servían de refugio a los pasajeros, a lo que alude un término como θαλαμηγός (sc. ναῦς)⁴, aunque casi siempre en naves particulares de lujo⁵, lo que apenas ocurre en el género que nos ocupa y puede explicar que tal término no se dé en nuestras novelas.

Entrando ya en nuestro tema, podemos comenzar por recordar que la piratería reflejada en el género apenas apunta a una ocupación en gran escala, siendo el caso de Apsirto en Jenofonte un tanto excepcional. Individuos como Terón, en Caritón, o Traquino, en Heliodoro, representan el tipo de pirata más usual, y con frecuencia se trata de una profesión disimulada o combinada con otros oficios, sobre todo con el de pescador o mercader. Aún se podría citar otro pasaje, en Jenofonte de Éfeso, donde, en este caso tratándose igualmente de una piratería de tono menor por cuanto solamente fluvial, unos bandidos llegan a utilizar una flotilla de barcazas en el Nilo (5.2.7). Para nuestro tema, sea como sea, la piratería tiene un interés particular desde el momento en que semejante actividad puede llevar a que se especifiquen clases de barcos utilizados en ella, precisamente porque este oficio requería navíos de tipos especiales y también diversos en función de la zona de actuación y de sus presas presumibles. En Heliodoro aparecen justamente los hombres del pirata Traquino tripulando una nave muy apropiada por su ligereza, un ἄκατος (ο ἀκάτιον), que, por contraste con una pesada ὀκάς cargada de mercancías pero con mayor velamen, logra tomar ventaja con el impulso de sus remos cuando el viento decae (5.23.3). En Jenofonte de Éfeso los piratas que asaltan la nave de los recién casados tripulan en cambio una gran trirreme (ἐν τριήρει μεγάλη: 1.13.1), pero el motivo alegado para la posterior sorpresa y la captura es simplemente la dejadez de los marinos, lo que encaja narrativamente con la inevitabilidad del oráculo, pero armoniza más escasamente con la verosimilitud. En Longo, unos piratas de Tiro tripulan una ἡμιολία (1.28.1), es decir, un navío peculiar por la distribución de sus remos y típico de los piratas, como atestigua expresivamente Teofrasto (*Char.* 25) y su no rara identificación como ληστρικὸν πλοῖον también en otros textos, pero que como tal término no reaparece en el género. Otro pasaje en el que, en circunstancias distintas y sin piratas, se ofrece una contraposición entre diferentes tipos de navíos y sus consecuencias para la navegación se lee en el fragmento del relato que llamamos más usualmente *Herpílida*. Ahí se plantea un vivo debate entre los pilotos de unas naves ante las

⁴ Los pasajes usualmente citados donde se emplea el término θαλαμηγός (ναῦς) –DS 1.85, Str. 17.1.16 y Ath. 5.204d– nos sitúan en un contexto egipcio y corresponden a la navegación por el Nilo. Las κατὰ τὴν πρῶμην οἰκήσεις que se citan en *El navío* de Luciano (5) se encuentran en cambio en un gran mercante que navega por el Mediterráneo.

⁵ Cf., por ejemplo, R. Chevallier, *Voyages et déplacements dans l'Empire Romain* (París 1988) 110-112.

sospechas del riesgo de una borrasca. A pesar de ello, se nos informa de que, mientras una μεγάλη ναῦς, más lenta en zarpar, y un ἄκατος no llegan a hacerse a la mar, una πορθμίς, más rápida en maniobrar, afronta ya en alta mar la tormenta.

La variedad de términos no es, pues, tan limitada en el género en este terreno como posiblemente cabría esperar de sus inclinaciones idealistas. Por supuesto, ναῦς es el más usual con gran diferencia, como nombre muy genérico y bastante neutro, y está seguido en frecuencia por σκάφος, τριήρης y πλοῖον, el primero y el tercero por idéntico motivo sin duda. Todos los autores cuyas novelas leemos completas utilizan ναῦς de modo abundante, lo que no ocurre en la misma proporción con los otros términos citados. El ejemplo más señalado en esta convencionalidad es el de Longo, que sólo emplea una vez un nombre más concreto, como es el de la mencionada ἡμιολία, y a ésta misma las otras veces y a todos sus demás barcos los llama simplemente ναῦς. A veces se precisa un tanto más el sentido con un adjetivo como μέγας: por ejemplo, en la citada *Herpílida*, en un lugar de Jenofonte de Éfeso⁶ o en Caritón 8.6.1, donde se trata de la flota de guerra cuyo jefe es el triunfante Quéreas; o, por el contrario, con μικρά, como en Longo, para referirse a la navecilla con que viajan placenteramente por las costas de Lesbos los jovencitos adinerados de Metimna (2.12.1) y que es de tipo tan ligero que se puede varar con facilidad cada noche por temor a una posible borrasca (2.12.5). Igualmente se añaden φορτίς o μακρός, con una distinción que se establece en el mismo Caritón: cuando su flota bélica está a punto de entrar en el puerto de Siracusa, Quéreas simula que él y sus hombres son mercaderes y que, por tanto, lo que se divisa desde tierra debe interpretarse sólo como un grupo de naves de carga (ἔμποροι, φορτία φέροντες), en tanto que los recelosos siracusanos sospechan, con razón, que no se trata de mercantes (φορτίδας...ναῦς), sino de buques de guerra y trirremes destinadas a ese uso (ἀλλὰ μακρὰς καὶ ὡς ἐκ πολέμου τριήρεις: 8.6.4). Y en Longo, de nuevo, basta una mínima precisión como la de ναῦς ἀλιέων (3.21.1).

Τριήρης se lee en otros muchos lugares de Caritón, todos desde luego para diversas naves de guerra, incluido un pasaje en el que, desde la perspectiva del personaje del sirviente Focas, esta calidad de navío guerrero (τριήρη ναύμαχον: 3.7.1) se subraya. En Jenofonte, el otro único autor en emplear el término, se utiliza, como vimos, para la nave pirata que aborda la de los protagonistas (1.13.1, 14.2 y 4). El que τριήρης se encuentre con tanta frecuencia en Caritón y en cambio no se lea ya después de Jenofonte puede deberse perfectamente al menor interés en el ennoblecimiento de los textos sobre la base de la emulación historiográfica. Y debemos recordar también de paso que Longo no recoge el término y sólo emplea el asociado τριηραρχία (4.35.3), y esto a pesar de narrar una campaña naval.

⁶ Nos referimos desde luego al navío en el que parten los recién casados Antía y Habrócomes y su comitiva hacia Egipto y que parece fletado sólo al efecto de transportarles (1.10.4-6), lo que se correspondería con el lujo que el autor atribuye a esta expedición y supone una nota bastante excepcional en el género.

Por lo que se refiere a un término tan banal, pero más preciso, como ὀλκάς, se utiliza en alguna rara ocasión en algunos novelistas (nunca en Jenofonte de Éfeso), como cuando en Caritón se usa de pasada para referirse a unos mercaderes fondeados en las cercanías del Ática (1.11.8) y, en Aquiles Tacio, en la descripción del puerto de Sidón (1.1.1). Heliodoro lo emplea veintidós veces en cambio, pero siempre para nombrar la misma nave de carga que lleva a los protagonistas desde Delfos a Egipto. Heliodoro nos presenta esta ὀλκάς ya en el arranque de su relato, anclada en las costas egipcias y luego su travesía se nos describe retrospectivamente en sus diversas etapas, con la inclusión de su desdichado y decisivo encuentro con una nave pirata. En cambio, Heliodoro no ofrece detalles sobre los medios navales empleados en otros viajes, que evidentemente son secundarios, como es el caso de los de Calasiris en su destierro de Menfis hasta arribar a Delfos, con sólo la indicación de haber atravesado el Golfo de Crisa y desembarcado en Cirra (2.26.1), o el del sacerdote Caricles desde Delfos hasta muy al interior de Egipto (2.29.5).

Ya hemos dicho que πλοῖον es un término empleado con cierta abundancia y casi siempre con un sentido francamente neutro. Heliodoro lo excluye sin embargo. Lo leemos, en Caritón, aplicado a la nave del pirata Terón en 1.13.4, 2.4.8, 3.4.6, 8.7.7 (donde convive, como veremos, con el más especializado κέλης) y en el mismo autor vale, tal como ναῦς en 3.5.6, para las trirremes (3.5.8, 8.4.7), en tanto que en 8.6.3 se especifica que estamos ante una barcaza de remos (κωπήρες πλοῖον) para uso en el interior de un puerto. En Jenofonte πλοῖον está o parece estar referido a naves mercantes (2.9.2, 11.10, 5.3.3, 5.10.2), mientras que en 3.8.5 se aplica a una en que huyen unos ladrones de tumbas. En Aquiles Tacio se emplea en sentido lato para un simple bote (λέμβος: 2.18.5), como en 4.12.5 para los μικρὰ καὶ κοῦφα de las marismas del Nilo, que incluso pueden cargarse a las espaldas de los bateleros, mientras que en 5.7.3 se trata de barcos que suponemos relativamente ligeros y anclados en Faro, algunos de los cuales persiguen a un σκάφος tripulado por piratas locales, en tanto que en otros lugares designa mercantes (2.31.1 –donde convive con σκάφος–, 3.5.1, 5.9.3 y 5.10.1).

Σκάφος es igualmente ambiguo y de amplio espectro en su aplicación. No lo utilizan ni Caritón ni Longo, pero en cambio sí Jenofonte y, sobre todo, Aquiles Tacio y Heliodoro. Ya el primero lo emplea tanto para un barco pirata de cierto porte, puesto que lleva a Antía desde Tarso hasta Alejandría (3.8.5), y para una nave que suponemos un mercante (4.4.2), como para simples barcas que navegan por el Nilo (5.2.7). En Aquiles Tacio se utiliza el término para la ναῦς particular de Calístenes (2.17.1) y para otros navíos que, como en 2.27.3, 2.31.6, etc., circulan por el mar, como es el caso también de la nave que conduce a los protagonistas de Berito hasta Alejandría, para todos los cuales se emplean indistintamente ναῦς y πλοῖον, y para aquella en la que viajan como recién casados Mélite y Clitofonte desde Alejandría hasta Éfeso (5.15.3 y 8.10.9). Asimismo, vale para las barcas de los Vaqueros en el Delta (3.20.5) y la también pirata que

secuestra a Leucipa en Faro y que suponemos de uso sólo local (5.7.2 y 16.1 s.), así como para una barcaza que hace la breve travesía de Alejandría a la muy cercana Faro (5.6.1). Incluso se aplica el término a un humilde λέμβος que sirve de mero apoyo en el secuestro de Calígona y para el cual, como vimos, aparece también usado πλοῖον (2.18.4 s.; cf. de nuevo 8.17.2). La situación es muy semejante en Heliodoro, que emplea el término igualmente para los botes de los Vaqueros, pero de un modo que es un tanto complejo, por no decir equívoco. Así, en 1.5.3 s. y 1.7.1 se trata de barcazas que valen ya sea para trasladarse por los ramales del Nilo, ya sea como viviendas, lo que no le impide referirse a las καλύβαι o chozas en que aquéllos habitan (por ejemplo, en 1.30.2), mientras que en otros lugares el mismo término sirve para designar unos botes hechos de un tronco y tan livianos que sólo admiten a bordo a tres personas a la vez (1.31 s.). En 2.22.1 designa un tipo no descrito de barca, también en el Delta, y que sirve de medio para trasladarse por el río los particulares mediante pago (εἰς χρεῖαν τοῦ διαπορθμεύειν ἐπὶ μισθῶ), al igual que los botes que emplean los Persas para combatir a los Vaqueros (5.5.4). Y otras veces son naves que navegan por el mar, exactamente como en Jenofonte y en Aquiles Tacio, como ocurre con el mercante fenicio (ὄλκας) que hace tan prolongada ruta como la descrita en 4.16.6 y que transporta a Calasiris y sus protegidos de Delfos hasta Egipto poco después. Pero todavía σκάφος se emplea en esta novela, bien que con la precisión ὑπηρετικόν, para un simple bote auxiliar (5.24.2 y 25.3), es decir, el tipo de chalupa usualmente remolcada que, por ejemplo, Aquiles Tacio llama ἐφορκίς en el pasaje de la tormenta y el naufragio (3.3.1, etc.) y Heliodoro ἐφόλκιον en 5.24.5. Σκάφη son igualmente las barcas empleadas, en el mismo Heliodoro, en el asedio de Siene (9.5.6 y 7.1).

Πορθμεῖον, que volveremos a mencionar luego acerca de unos pasajes especialmente interesantes de Caritón (2.3.3 y 3.2.11), responde ya a un sentido más particularizado, al estar indudablemente aplicado ahí a barcas de uso costero y por tanto de escaso volumen, y se reencuentra, de los cinco novelistas que leemos con un texto completo, sólo en Heliodoro y, en efecto, siempre utilizado para barcos igualmente ligeros y costeros o fluviales. En 1.5.3, 31.2 y 2.12.1 se emplea para una navicilla del Delta del Nilo llamada también σκάφος, mientras que en otros lugares (9.5.4 y 5, 6.1 y 8.5) se trata de barcazas que intervienen en el asedio de Siene (que hemos visto denominadas igualmente σκάφη) y en 10.4.6 de almadías o canoas muy livianas hechas con cañas y que se utilizan en las aguas interiores que bordean Méroe. De éstas incluso se nos describe concisamente el modo de su construcción y para subrayar su pequeñez y ligereza Heliodoro emplea el diminutivo σκάφιον, la única vez en todo el género.

Existe, además del ya citado πορθμεῖον, un pequeño repertorio de nombres con valores también más especializados. Ya hemos mencionado ἐφορκίς y ἐφόλκιον, cuya existencia denota la importancia de la nave a la que sirven de bote de salvamento. En Caritón se emplea πορθμῖς para una simple barca con la que se atraviesa el río Éufrates (5.1.7), del mismo modo que Heliodoro usa el

mismo término en 1.30.1 y también σκάφος para botes con los que se navega por el Delta del Nilo (cf. 1.30.2, 5.5.4...). Ya hemos visto el empleo de λέμβος como barca de escaso porte en Aquiles Tacio, pero que, añadamos, admite hasta una veintena de personas a bordo, y lo mismo sucede en Heliodoro (1.14.3), donde se nos proporciona el dato de que los pasajeros pueden utilizar incluso una escala (ἀποβάθρα) para descender de ella. Κέλης, un nombre sólo usado por Caritón, se utiliza con frecuencia para la nave del pirata Terón (1.7.6, etc.), respecto a cuya tripulación se nos informa de que la forman dieciséis individuos (1.9.2), lo que le permite a la afligida cautiva Calíroo contrastar su pequeñez (μικρός: 1.11.2) con las poderosas trirremes de Siracusa, y en el curso del relato nos enteramos también de que navega tanto a vela (1.11.1) como a remo (1.12.1). Igualmente este término se aplica a un navío en el que llega un correo egipcio al campamento de Quéreas (8.2.1). Estamos ante un nombre que, una vez más en la lectura de Caritón, muestra su fuerte afinidad con la historiografía clásica, puesto que es un término utilizado en ésta con cierta frecuencia y justamente para un navío de escasas dimensiones, rápido y a veces auxiliar de otros mayores.

Por lo que atañe a los fragmentos, conviene insistir en que son muy parcos en este terreno, lo que debe tomarse naturalmente con las debidas reservas. Hemos mencionado, no obstante, un pasaje entre los restos de *Herpílida* que merece una atención especial. En los fragmentos no aparece un término tan preciso como ὀκάς, mientras que προθμείον sólo en *Tefnut*⁷, hace ya tiempo descartado de entre los textos de novela, y πλοῖον exclusivamente en *Antía* y en el llamado *Sueño de Nectanebo*, en este último caso como referencia a una barcaza del Nilo hecha de papiro (παπύρινον) y de la cual se nos ofrece incluso la equivalente denominación egipcia (transcrita como ῥάϕ)⁸. Pero sobre todo debería sorprender, si la escasez de estos textos y su azarosa conservación no nos impusieran la máxima reserva, el que ναῦς tenga tan rara presencia en ellos: sólo cinco menciones, de ellas tres en *Herpílida*, otra en *Nino* y la última en una descripción de poderes mágicos en el *P. Mich.* inv. 5, en un contexto además abstracto. ¿Y qué podría comentarse de la total ausencia de τριήρης y los términos emparentados si no tropezáramos con el mismo problema? Por su parte, otro de los de uso general, σκάφος, solamente se lee en *Nino*, en el episodio del naufragio y, según todas las apariencias, para referirse al mismo navío que el ναῦς posterior, y en el *P. Harris* 23, en un contexto muy oscuro. En cuanto a los nombres que hemos recogido en las novelas para embarcaciones de tipo menor, no aparecen atestigüados κέλης, λέμβος, ἐφοκίς, ἐφόκιον y ἡμιολία, mientras que ἄκατος, ἀκάτιον

⁷ Fr. F, col. II, ll. 67 y 70 en la edición de S. West ("The Greek Version of the Legend of Tefnut", *The Journal of Egyptian Archaeology* 55 [1969] 161-183), con la grafía προθμείον, muy corriente en papiros.

⁸ Apenas hace falta advertir que hoy por hoy también este texto tiende a ser excluido de las colecciones de fragmentos tenidos por novelescos. López Martínez, sin embargo, sí lo incluye en su edición (con el número 1), mientras que no hace lo mismo con *Tefnut*.

y πορθμίς sólo y según vimos en *Herpílida*, un texto que se revela una vez más como muy excepcional.

Pero todavía antes de entrar en la segunda parte de nuestro estudio conviene que tengamos en cuenta que esa especie de neutralización semántica que consiste en emplear indistintamente diversos nombres para cualquier tipo de navío, en especial si éste es al menos de tamaño mediano y no posee una función o disposición particular, no es rara en griego en absoluto, por lo que sería insensato sacar de ahí alguna conclusión general respecto a la novela. Si tomamos otro texto imperial, también de prosa de ficción, como *El navío* de Luciano (Πλοῖον ἢ εὐχαί), vemos que para una misma nave mercante, ésta de extraordinarias dimensiones, se utilizan ναῦς, πλοῖον y σκάφος, en tanto que para otras embarcaciones, menores o más especializadas, leemos σκαφίδιον (15.6), τριήρης (32.8) y ἱππαγωγοί (sc. νῆες: *ibid.*). El reparto, aunque en unas pocas páginas, es muy parecido al que se da en las novelas, con la salvedad sobre todo de la ausencia del esperado ὀκάς, y responde a un uso bastante normal. Luciano, sin embargo, muestra en su texto cierto conocimiento de la terminología náutica, como sucede también con algunos de nuestros novelistas. Pero de la neutralización citada nadie debe sorprenderse. Si hay lenguas, como el español, que son ricas en términos náuticos, también se da, por aducir el ejemplo de nuestros clásicos, una equivalencia evidente de palabras como nave o navío, barco o embarcación, bajel, incluso el más raro buco, etc.

Respecto al viaje terrestre, los novelistas tampoco son siempre precisos en cuanto a los medios utilizados. No es raro, por el contrario, que ese dato quede ignorado. Y, ya en este segundo apartado, comenzaremos por señalar que en Caritón leemos un notable pasaje que intencionadamente sólo hemos mencionado de pasada porque nos permite introducir ya ahora esta variante del transporte. Para desplazarse desde Mileto a la villa rural de Dionisio se hace el camino tanto por mar como por tierra, al estar la finca situada oportunamente en la costa, y se recurre a vehículos y caballos o a barcas: παρεσκευάζον ἠνίοχοι μὲν ὄχηματα, ἱπποκόμοι δὲ ἵππους, ναῦται δὲ πορθμεῖα (2.3.3), una doble posibilidad que se repite pero con especial intención en 3.2.11, ya que, mientras el amo viaja de regreso en un carruaje (ἐπὶ ὀχήματος), hace que Calíroo sea llevada más discretamente de atardecida por mar (διὰ πορθμείου) hasta su mansión, que también de modo muy oportuno se levanta junto al puerto. Por lo que se refiere a los medios terrestres, tenemos ya aquí compendiados los dos más usuales, el caballo y el carruaje, según vamos a ver reiteradamente en los demás textos.

El caballo es un animal de alta frecuencia en los relatos, lo que sorprende por cuanto, sobre todo para viajes largos, fue en general poco usado en el mundo grecorromano. De modo que términos como ἵππος y ἱππεύς aparecen de modo nutrido, complementados por otros emparentados. Las pretensiones pseudohistóricas de diversas novelas llevan, por ejemplo, a la narración de grandes campañas militares, en las que usualmente hay un gran despliegue de caballería. El momento más espectacular es, sin duda alguna, la intervención y descripción de los

famosos *catafractos* o jinetes acorazados en Heliodoro 9.15. Estas acciones guerreras dan lugar desde luego a la presencia de otro animal que podía dar realce a los textos en el mismo sentido, como son los elefantes, que aparecen en las campañas de *Nino*, en Caritón, en un catálogo de los medios bélicos del Gran Rey (6.8.7), y en Heliodoro, esta vez como parte del ejército etíope en la gran batalla contra las fuerzas del sátrapa Oroóndates, con el dato añadido de que el rey Hidaspes los sitúa justamente en el centro de su ejército y haciendo frente a los citados *catafractos* persas (9.16.3). Y también encontramos un despliegue de gran número de jinetes en un pasaje como es el de la lucida cacería de la Corte persa en Caritón 6.4.1-9.

Pero hay varios aspectos que nos interesan en especial en relación con el caballo. En primer lugar, las diversas ocasiones en que sobre todo los protagonistas masculinos y, en general, ciertos personajes jóvenes pero siempre varones exhiben sus excelentes condiciones como jinetes y se alude a la práctica de la equitación, lo que significa un *status* social alto y seguramente un hecho usual en la realidad. Ya en Jenofonte de Éfeso se alude al hábito de la equitación y de Habrócomes sabemos desde el comienzo del relato que es un excelente jinete (1.1.2), lo que es coherente con sus largos viajes a caballo. En este autor, en el que las indicaciones sobre los medios terrestres de locomoción no son tan escasas como quizás cabría esperar en un texto con tan fuerte tendencia a la concisión, leemos efectivamente que su héroe sale de Tiro a caballo en busca de Antía (2.12.3) y luego se dirige con Hipótoo, también éste a caballo, hacia Cilicia (2.14.5), continuando todavía un largo camino hasta Mázaco, en Capadocia (3.1.1). Del mismo modo, en Aquiles Tacio, la equitación puede ser una gran afición juvenil, según comprobamos en la historia referida al παιδικά de Clinias (1.7,1 y 1.12-14) o cuando Clitofonte se gana el aprecio de un jefe militar en Egipto al practicar en su presencia unos hábiles ejercicios propios de la hípica de combate (τὰ τῶν πολεμούντων σχήματα: 3.14.2) y todavía en la referencia a las aficiones y excelencias demostradas por Calístenes para ganarse la confianza de su futuro suegro (8.17.8 s.). Y por su parte Teágenes, en Heliodoro, demuestra ser un perfecto jinete en un espectacular episodio en las cercanías de Méroe (10.28.4-30.5). En segundo lugar, esa misma asociación de la equitación con los varones es coherente con el hecho de que el viaje a caballo es especialmente típico de los hombres (cf. luego sobre Heliodoro 4.18.1), de suerte que, cuando leemos que una mujer cabalga, esto es indicativo de una situación siempre especial, incluyendo por supuesto los casos en que existe una notable urgencia. Por ejemplo, en *Babiloniacas* ambos protagonistas han de huir a caballo, dado el feroz acoso que padecen por parte de los esbirros del rey Garmo (cf. también fr. 21), así como, en Antonio Diógenes, Dercílida también huye a caballo de la persecución de los Celtas (109b23 s.). Y Cariclea cabalga en Heliodoro en dos ocasiones en que se encuentra cautiva y por tanto no decide su voluntad: cuando acompaña forzosamente al eunuco Bagoas desde Menfis (cf. 8.14 y 8.17.5) y cuando, tras ser capturada previamente por las gentes de Tíamis, se convierte al igual que el herido Teágenes, en un paradójico

relato, en jinete, mientras que el propio jefe de los bandidos camina a pie a su lado (1.4.2 s.). Pero aun hay unos significativos pasajes del mismo Heliodoro que pueden aducirse aquí a este respecto: cuando se produce en Delfos el falso rapto de Cariclea por parte de los jóvenes tesalios, se nos indica que las muchachas que forman parte de la expedición parten de vuelta antes, “ya que caminaban más despacio” (τοῦ σχολαίτερον βαδίσειν ἔνεκα: 4.16.1), en tanto que los varones lo hacen más tarde a caballo (4.18.1).

Cuando se trata de mensajeros y se especifica este detalle, se da a veces el empleo del caballo, dependiendo lógicamente de la distancia o también de la urgencia. Por ejemplo, en Aquiles Tacio, Tersandro envía al campo, ante Sóstenes, un recadero a caballo, a pesar de la escasa distancia que media entre la finca y la ciudad, pero es la extremada premura la que lo impone (7.10.3); en Heliodoro 8.15.1 aparece un mensajero a caballo bañado en sudor y, más tarde, unos correos se adelantan a caballo con relevos de sus monturas en dirección a Méroe para anunciar el triunfo de Hidaspes (10.1.3). Pero otras veces el mensajero se desplaza modestamente a pie, según vemos en el ejemplo del Éudromo de nombre bien significativo (ὅτι ἦν αὐτῷ ἔργον τρέχειν: 4.5.2) de Longo, en tanto que el señorito Ástilo y su parásito accederán luego al campo a caballo (4.10.1) y sus amos mayores harán luego el mismo recorrido en vehículos. En otros pasajes, en cambio, no se hace referencia alguna al medio con el que viaja un mensajero, por ejemplo, en Jenofonte de Éfeso, cuando un esclavo porta una carta desde Siria hasta Tiro (2.12.1), pero éste no es sino un caso más de tantos en los que se menciona un viaje terrestre sin una mínima alusión a cómo se realiza.

El caballo puede significar naturalmente la máxima velocidad imaginable en tierra. Un ejemplo dramático se nos ofrece en Heliodoro: el sátrapa Oroóndates, derrotado, abandona su carro y huye del campo de batalla a lomos de un caballo (9.19.1). Pero tampoco falta algún texto en el que ese principio general resulta anulado por un hecho asombroso. Nos estamos refiriendo naturalmente a una página de Heliodoro, en la que se narra una escaramuza entre Persas y Etiopes: ahí se nos cuenta cómo los nómadas etiopes llamados Trogloditas pueden sobrepasar en velocidad a pie a los jinetes persas (8.16.5).

Los caballos reciben en diversas ocasiones su denominación de origen, lo que creemos que merece ser destacado: así, en Caritón 6.4.2, en el fragmento 7 de *Babiloníacas* y en Heliodoro 9.19.1 se habla de un caballo “de Nisa”, lo que, como sabemos por Estrabón (11.13.7 y 14.9), era garantía de regia calidad y es coherente con las figuras que montan estos animales en las novelas: reyes o un sátrapa en el último pasaje citado de *Etiópicas*. Noticias como la que se lee igualmente en Heródoto 7.40 deben haber influido en este tipo de menciones dignificadoras. También se mencionan caballos “tesalios” en Heliodoro 3.3.3, lo que es lógico por tratarse de las monturas de los Eníanes, y todavía en el mismo autor, cuando un personaje muy secundario como es Aquémenes, el hijo de la sirvienta Cíbele, parte de Menfis para Tebas, se especifica que monta un caballo “armenio” (7.29.2).

Aparte del caballo y del elefante, se mencionan con carácter minoritario otros animales en relación con los viajes terrestres. Ya hemos recordado cómo los héroes de Jámblico huyen a caballo, pero igualmente lo hacen en otro momento sobre asnos. Este humilde animal sólo vuelve a mencionarse en Jenofonte de Éfeso, pero como bestia de carga, con la importante salvedad de *El asno*, en que tiene un papel excepcional. Y no sabemos desde luego si los asnos se incluían entre las acémilas que acompañaban la expedición de Dionisófanos al campo en Longo (4.13.1). Pero cuando Calasiris y Cariclea rehúsan llevar algún tipo de animal de carga (ὑποζύγιον) al partir disfrazados de mendigos de casa de Nausicles (6.11.2), y es que en realidad sólo transportan consigo un morral y un hatillo donde ocultan ciertos objetos preciosos, suponemos que el autor, dadas las circunstancias, está pensando sobre todo en un pollino. Y otro animal minoritario es el camello, en general en el transporte de mercancías. Como montura de un individuo se le encuentra en Jámblico, en el episodio del médico delator (76a7-20), con el que tienen estrecha relación sin la menor duda algunos fragmentos (49-52).

Encontramos también a veces referencias a recuas de animales de carga, cuando se trata de expediciones en gran escala, y ahí tienen de nuevo su papel tantos los asnos como los camellos. Así, el príncipe hindú Psamis, que practica en Jenofonte de Éfeso el comercio y un cierto turismo, vuelve desde Egipto a su país con una caravana en la que se citan camellos, asnos y caballos para transportar sus valiosas mercancías (4.3.2). Igualmente la banda de Hipótoo, que precisa medios para transportar su botín, se desplaza con “numerosas bestias de carga (ὑποζύγια) y no pocos camellos” (5.2.2)⁹.

Por lo que se refiere a los vehículos, hay un cierto número de términos y de episodios en los que se utilizan. Se ha de señalar, lo primero y en sentido contrario a lo que sucedía con el uso del caballo, que, salvo casos excepcionales, se emplean sobre todo cuando los viajeros son mujeres y por lo general de alto rango. Y también naturalmente cuando se trata de carros de guerra, por ejemplo, los “falcados” persas (δρεπανηφόρον aplicado a ἄρμα) que se citan, junto a otros de tipo ligero (ψιλά), en el ya mencionado catálogo de tropas del Gran Rey en Caritón (6.8.7), y en Heliodoro, tanto con referencia al carro particular del sátrapa (9.14.3), como, en plural, igualmente los carros persas ya vencidos (9.20.4). En cambio, en la campaña narrada en *Nino* contra los Armenios, a pesar de los extraordinarios medios de que está provisto el ejército del protagonista (una nutrida caballería y elefantes y desde luego animales de carga -ὑποζύγια), no se mencionan carros, pero la razón debe estar en que el episodio se sitúa en una zona escarpada. Hemos mencionado ya por otra parte que, en Caritón, se utiliza un tipo de carro (ὄχημα) en ciertos momentos y se ha de añadir que Calíroo camino de Babilonia con Dionisio viaja, como era de esperar, en un carruaje

⁹ Además de en Jenofonte de Éfeso, al que nos referiremos de inmediato, se menciona el camello también en Heliodoro (10.27.1), pero en una comparación.

que suponemos muy cómodo y provisto de una cubierta desplazable (ἐπὶ τῆς ἄρμαμάξης καὶ συνεκάλυψε τὴν σκηνήν: 5.2.9)¹⁰, mientras que él lo hace parte en el mismo vehículo, parte a caballo. En un pasaje cercano se lee el único empleo de δίφρος en una novela completa (5.3.10)¹¹, como equivalente a la ἀρμάμαξα citada o al menos a la parte correspondiente a su caja. En el fr. 84 de *Babiloniácas*, en un contexto oscuro para nosotros, se describe el lujoso cortejo de una joven que se desplaza también en una ἀρμάμαξα con un “nutrido servicio de eunucos y criadas”, un término que se reitera en el extracto de Focio (75a29 s.), y asimismo en el desfile regio del extenso fr. 1 se nos presenta al monarca de Babilonia en un suntuoso ἄρμα de marfil “muy semejanza a una ἀπήνη griega” (este último término no vuelve a encontrarse en las novelas). En Aquiles Tacio se citan diversos carruajes, a pesar de la escasez de viajes terrestres en este autor. En uno de cierta capacidad (ὄχημα: 2.31.3 s.) viajan los protagonistas fugitivos desde Tiro a Sidón y Berito; también se trasladan en un vehículo con la misma denominación Mélite y Clitofonte para hacer el corto trayecto desde Éfeso hasta la finca que aquélla posee en las afueras (5.23.2) y a la falsa Lacena, es decir, a la protagonista Leucipa, se le promete un carro, nuevamente ὄχημα, para ir a buscar al campo las hierbas para sus supuestos bebedizos (5.23.2). Y en Longo el movimiento en torno al rico Dionisófanos y entre su finca y Mitilene incluye caballos y vehículos (ἵπποις καὶ ζεύγεσι: 4.33.2). Y todo hace suponer que en un pasaje precedente, cuando se narra la llegada del hacendado y los suyos a su finca, tiene ese mismo sentido el ambiguo término κτήνος en la expresión ἦν θόρυβος πολὺς κτηνῶν (4.13.1). En esta novela tenemos también el único empleo de ἄμαξα en el género, en una expresión comparativa (ὥσπερ ἐλαύνων ἄμαξαν: 1.30.5)¹².

En relación con este último pasaje citado debemos añadir que algún término para carro se emplea en contextos ajenos al viaje o incluso a cualquier clase de desplazamiento, en concreto con sentido metafórico, como el ἄρμα βασιλικόν que se lee en Caritón (6.4.10) por el poder regio en Persia. En Heliodoro hallamos otro uso relativamente cercano cuando, en 9.22.2, el vencedor rey Hidaspes cabalga su elefante comparado a un carro de triunfo (ὥσπερ ἐφ’ ἄρματος τοῦ ἐλέφαντος). Y otras menciones de carros, como ocurre con el muy suntuoso que gobierna Cariclea en el festival de Delfos (3.4.2), son también extrañas propiamente a nuestro tema.

Pero aun queremos hacer observar una cuestión particular y que se refiere en concreto a los viajes por Egipto. Respecto al tema del transporte y del viaje en general en ese país es notable la diferencia entre Jenofonte de Éfeso y He-

¹⁰ Cf. ἀρμάμαξα... συγκεκαλυμμένη en 5.3.10.

¹¹ Otro se encuentra en *Antía*, en un contexto que parece corresponder a un festival, y todavía un tercero, quizás en un cortejo nupcial, en el fragmento del *P. Berol.* 10535, ajeno también al tema del viaje y con un sentido diferente.

¹² En el muy dudoso en cuanto a su adscripción al género *P. Harris* 23 se lee ἀμαξη, pero el muy precario contexto no nos permite tener certeza alguna.

liodoro, por un lado, y Aquiles Tacio, por otro. Es un hecho señalado por Heródoto que desde los tiempos de Sesostris Egipto dejó de ser un país cómodo para vehículos terrestres y caballos, al haberse trazado toda una compleja red de canales (2.108). En este punto, como en tantos otros, posiblemente haya que atribuir una mayor proximidad a la realidad al tercero de estos novelistas, cuyos desplazamientos por Egipto son predominantemente acuáticos y fluviales. Cuando en su novela se hace el primer intento de dirigirse desde Pelusio a Alejandría se nos dice que la navegación era por el Nilo (3.9.1), lo que sin duda quiere decir por los canales correspondientes, y más tarde se describe prolijamente el laberinto de ramales por el que transitan fácilmente los bandidos con sus ligeras embarcaciones¹³. No obstante, también los Vaqueros del Nilo utilizan en Aquiles Tacio caballos para sus marchas por el Delta (cf. 3.12.1), con el detalle añadido de que montan a pelo, todo acorde con su grado de salvajismo. Un dato que recuerda las cabalgaduras empleadas por los hombres de Tíamis en parajes semejantes en el relato de Heliodoro. Sin embargo, se ha de reconocer en honor de la exactitud que Jenofonte nunca menciona carros, sino, tal como ya se vio, recuas para el transporte por este país.

¿Cabe extraer de todos estos datos algunas conclusiones que sean útiles para nuestra comprensión del género novela en Grecia? En primer lugar, recordaremos un dato que ya hemos señalado: el caso especial de Longo, que a la vez que utiliza un término muy particular para una nave pirata (ἡμιολία), y que es sospechoso de ser una herencia literaria, en el resto de sus menciones de naves se comporta con la máxima convencionalidad, al reducirlas todas al banal ναῦς. Una vez más Longo confirma su inclinación hacia una curiosa mezcla de minimalismo, que le lleva a observar detalles cotidianos y simples, y de irónico idealismo bucólico, que lo sitúa en un refinado nivel de abstracción. En cuanto a los medios terrestres, Longo, igualmente parco en desplazamientos de cierta entidad por tierra, se revela también muy pobre en la presentación de circunstancias idóneas y por consiguiente de términos.

La abundancia de nombres equivalentes y poco expresivos es notable en todo el género y muy poco significativa, como hemos comprobado con la comparación con algún otro texto ajeno a aquél, aunque también de ficción. Hemos señalado a la vez que la ausencia de τριήρης de los textos tardíos puede tener una justificación propia. Pero al mismo tiempo conviene hacer notar aquí que esa ausencia es más subrayable en Longo, puesto que ni en Aquiles Tacio ni en Heliodoro hay batallas navales en el mar en las que fuera esperable que apareciesen trirremes, en tanto que en *Dafnis y Cloe* sí hay una acción de una flota de guerra. La cuestión, pues, parece más interesante si nos aplicamos sobre todo al análisis del uso de los términos más especializados. Pero en este punto una conclusión debe tener en cuenta la variedad de situaciones, en particular en aquellas novelas en las que se nos relatan episodios de navegación costera o por ríos,

¹³ A uno de esos canales alude Jenofonte de Éfeso precisamente (4.1.3).

así como una diversidad superior de viajes terrestres, que dan lugar a más posibilidades terminológicas. Pero al mismo tiempo la mayor variedad de situaciones respecto a un modelo como el representado por Caritón es un paso típico de las novelas tardías, proclives a un abanico más variopinto de sucesos. Es lo que ocurre justamente con Aquiles Tacio y con Heliodoro, que emplean términos navales como, el primero, λέμβος, ἐφοκίς y ὀλκάς, y, el segundo, λέμβος, ἐφόκιον, σκάφιον, πορθμίς, ἄκατος y ἀκάτιον y ὀλκάς. El autor de *Etiópicas*, entre los novelistas de los que nos es dado leer una novela completa, tiene la exclusiva en el empleo de ἄκατος y ἀκάτιον, así como del diminutivo σκάφιον. En cambio, un novelista como Caritón, que no es precisamente escaso en términos, aporta su propia exclusiva, κέλης, pero cuya herencia historiográfica puede rastrearse fácilmente. En el nivel de los términos del transporte terrestre, tenemos un animal que desde nuestro punto de vista ahora no es especialmente significativo, como es el caballo, por su presencia en tantos textos. Los elefantes están vinculados sin la menor duda a las altas pretensiones pseudohistoriográficas de ciertas novelas (*Nino* y las de Caritón y en cierto modo Heliodoro)¹⁴. El asno, en cambio, así como las referencias a las bestias de carga, pueden denotar un grado menor en las pretensiones de los textos, una mayor preocupación por aspectos más modestos de la realidad: que el asno sea exclusivo de Jenofonte de Éfeso y de *Babilónicas*, que tantas afinidades parecen guardar, es muy sintomático. En cuanto a la presencia del camello, creemos que puede hacerse la misma afirmación¹⁵. Un término de guerra como ἄρμα (por supuesto con una calificación como δρεπανηφόρον) y naturalmente δίφρος (exclusivo, entre las novelas completas, de Caritón) nos sitúan en un terreno semejante al que correspondía a algunos de los términos navales. Vehículos como ὄχημα, por más abundante en Aquiles Tacio, o ἀρμάμαξα parecen llevarnos en dirección contraria: el primero a un uso modesto y práctico, el segundo a la pomposidad pseudohistoriográfica de un Caritón y, en este caso, también (como ocurre igualmente con ἄρμα y tal vez con ἀπήνη) de algunos pasajes de Jámblico.

Los fragmentos han puesto de relieve una vez más su precariedad, lo que a nadie puede sorprender, salvo esa preciosa excepción que, para los términos navales, es el texto conservado de *Herpílida*.

En fin, aunque sea sin un rigor y una discriminación que no se puede reclamar de datos terminológicos de esta especie, nuestro análisis nos ha deparado algunos resultados de cierto interés y que, como tantos otros, corroboran no sólo las diferencias entre las distintas novelas, sino sobre todo la existencia de corrientes divergentes en el género.

¹⁴ Las varias menciones del elefante también en Aquiles Tacio (2.21.3-5, 4.3.5, 4.1, 4.4-8 y 5.3) no son pertinentes para el tema del viaje o los desplazamientos bélicos. Corresponden a una fábula y a digresiones paradoxográficas.

¹⁵ La mención en Heliodoro 10.27.1 es puramente coyuntural, en una comparación.