

¿Un Romano de la Antigüedad, en la Cocina?

Estimado público, el presente y corto relato se basa en hechos reales que, aunque muchas veces han sido cuestionados, quiero aprovechar para distorsionar un poco. Dicha distorsión responde a mi tendencia a imaginar posibilidades inverosímiles, únicamente a eso, y a ningún afán de reputar personajes, manipular emociones de quienes leen este texto, y mucho menos, favorecer facciones políticas, económicas, religiosas, étnicas o de ningún tipo de fanatismo. Y digo, ¿por qué no darme alguna que otra licencia fantástica, si esto es un relato dominguero, siendo que los periodistas se dan licencias sin escrúpulos, cuando el periodismo se supone la única disciplina que debería apegarse a los hechos?

Habiendo aclarado lo anterior me permito iniciar con esta narrativa que, más que un cuento o una historia, es un chisme de tintes longevos.

Nuestra historia se remonta a los albores de la civilización romana, alrededor del año 315 a. C., con un censor de la población de lo que 293 años después comenzaría a ser un imperio. Resulta que al hombre un día le hartó la incomodidad de los traslados indispensables para desempeñar su labor. Padecía de hemorroides y los carruajes, con sus atribulados movimientos gracias a lo poco parejo del piso, le causaban serios problemas y dolores. El hombre llamado Appio Claudio, usando su amplia red de influencias inició con el proyecto de la hoy famosa vía Appia, con una extensión de 196 km., que uniría la capital, Roma, con la ciudad de Capua.

Con ojo previsor los ingenieros romanos, afamados durante milenios por su enorme destreza, identificaron que la mejor manera de dar dimensión a esta vía era basándose en la distancia de 1.45 m que respondía al ancho de dos caballos, siendo que los carruajes militares debían ser priorizados y estos eran jalados por pares de jamelgos. De esta manera reducirían accidentes y dificultades de maniobra por llevar carruajes demasiado anchos al tiempo que simplificarían la construcción estandarizada de los transportes, apegándose a módulos que optimizaran el uso de los materiales y facilitarían la mano de obra por las condiciones físicas de los mismos, a las que debían adecuarse para trabajar los artesanos con sus rústicas herramientas.

A la par que la red de carreteras romanas y los carruajes de guerra se expandieron por el mundo conocido por ellos, dejaron surcos en los caminos de piedra que llevaron a fabricar todos los carruajes domésticos y comerciales con la misma medida de entre ejes, ya que hacerlo de otra forma aumentaría el porcentaje de fracaso en su operación. Un par de ruedas que no empataran perfectamente en los surcos tendrían un mayor desgaste, sus ejes sufrirían un esfuerzo de torsión poco favorable, y el carruaje completo viajaría ladeado, ya que uno de los pares de ruedas, el que recibiera mayor peso, tendería a encajar en un surco mientras el otro par quedaría fuera del correspondiente.

Como es sabido, la isla donde hoy se encuentra Inglaterra fue parte del imperio romano, por lo que los estándares de fabricación de los transportes fueron adoptados de igual manera en esas tierras. El imperio romano cayó pero los caminos permanecieron. En la edad media, cuentan las malas lenguas, Eduardo III quiso modificar las medidas estándar de los caminos, pues era muy supersticioso y le parecía que Bretaña tenía que responder, en especial por el desarrollo de la guerra de los cien años, a una numerología más favorable. La medida, traducida al sistema métrico decimal, debería corresponder a 1.919191 para atraer la fortuna requerida en la búsqueda de la victoria. Su labor fue infructuosa y su muerte llegó, como para todos, inevitablemente.

También inevitablemente el curso de la historia siguió adelante, hasta un momento en el que los transportes jalados por caballos vieron a un contrincante de peso: el ferrocarril. En el año 1804, Richard Trevithick hizo la primera adaptación de una máquina de vapor a lo que llamaría una "locomotora". Resulta que ese señor, por coincidencias del destino o por la mala voluntad de los dioses, sufría de tremendas almorranas, por lo que cuando sus artesanos le preguntaron por las características para hacer vías donde probar su nuevo invento, les pidió que fabricaran todo de la forma más sencilla, usando los patrones y herramientas que se utilizaban para la fabricación de carruajes de caballos.

En 1825 se construyó la primera línea férrea pública, que iría de Stockton a Darlington, y en 1830 se estrenó la primera línea de pasajeros, de Liverpool a Manchester. Dado el éxito de este nuevo medio de transporte, para el año de 1850 el prominente ingeniero Robert Stephenson, hijo de don Stephen, decidió que se utilizaría en el desarrollo de toda la vía planeada para la nación inglesa, la medida estándar de 1.45m. Muchos brincaron ante tal arbitrariedad: ¿cómo

utilizar un estándar basado en medidas que provenían de los romanos? Esa decisión tuvo a su principal detractor en el legendario ingeniero Isambard Kingdom Brunel, quien, con sus amplias conexiones políticas y sociales, logró establecer una segunda medida estándar de 2.14m de entrevía, que fue conocida como “vía ancha”. Al final ningún ferrocarril correría a lo largo de antiguas vías romanas o inglesas ¿no era así?

Poco tiempo después Inglaterra contaba con 274,000 vías anchas, y 1,901,000 vías angostas aproximadamente. Se tornó imperioso encontrar la manera de homologar estos estándares, ya que no era posible seguir creciendo comercialmente con tal incompatibilidad. Una comisión asignada por el mismísimo Rey, para la toma de decisiones en este problema, decidió que la manera más sencilla de llevar todo adelante era aprovechando la infraestructura de fabricación existente a lo largo y ancho del reino, así como la mayor red de vías disponibles. La vía angosta prevalecería.

El ferrocarril cruzó “el charco” y se estableció en Estados Unidos con los mismos estándares ingleses. Para el año 1985 había en todo el mundo aproximadamente 8 principales estándares, sin embargo, el criterio para homologar un sistema que permitiera el comercio global fue el mismo: se utilizó la medida más extendida, por lo que los caballos romanos seguían triunfando en la carrera tecnológica.

En algún momento de la vanidad característica de una institución como la NASA, decidieron hacer un transbordador espacial... si bien este medio de transporte no usaría vías férreas de ningún estándar determinado, o sin determinar, se encargaron a la Corporación Morton-Thiokol, con planta de producción en Utah, los cohetes aceleradores sólidos esenciales para lanzar al espacio al transbordador Challenger, siendo que todo este desarrollo tecnológico debería ser transportado por ferrocarriles a través de las Montañas Rocallosas. Pasarían por varios túneles que correspondían al ancho de la “vía angosta”, y que impedían que las piezas que serían ensambladas en el Centro Espacial John F. Kennedy fueran más grandes del espacio dado.

En el diseño del ensamblaje de los cohetes propulsores se consideraron tornillos tóricos de una medida especial. Como los componentes a ensamblar llegaron en el tren de una medida más pequeña que lo deseable en proyecto, y debido a que el ingeniero encargado de solucionar este problema (a quien

aquí llamaremos Nino Nato) tenía serios problemas de, adivinen qué... de hemorroides, en una crisis que lo tenía distraído decidió que simplemente se utilizaran tornillos tóricos dobles que dieran la fuerza de sujeción requerida.

¡Llegó el día del lanzamiento del Challenger! Y afortunadamente ese día George Hardy, director del proyecto, no tenía hemorroide alguna que le impidiera llevar a cabo la puesta del transbordador en el espacio. Diez, nueve, ocho... tres, dos, uno: El impresionante lanzamiento era visto por toda la humanidad. Ahí íbamos ¡a conquistar el Universo!, cuando, llegando a 16 km de altura sobre el nivel del mar, la fricción de tanto tornillo tórico duplicado elevó la temperatura por la fricción con la atmósfera, a un grado que ocasionó la explosión de los sueños de la humanidad, dejando un saldo de 7 muertos, todos pertenecientes a la tripulación. Cinco hombres y dos mujeres que fallecieron de seguro con grandes sueños en la punta de la lengua, cosa deseable para cualquiera y, no se diga, mucho más deseable y con más estilo que morir por las hemorroides.

Ahora, a todos aquellos que buscan siempre ir más allá de lo evidente, y de lo aceptado por la ciencia y el estatus quo, les diré que, más allá de la historia oficial, se cuenta que Lucius Bruto siendo la mano derecha de Appio Claudio, mantuvo relaciones sexuales con una esclava japonesa llamada Tori Onizuka. Bruto cargaba a las espaldas el chisme de que podía ver el futuro, y además un oráculo le había dicho que los chamaquitos que habían nacido, frutos de la relación con la esclava, tendrían una larga descendencia y serían la causa de la destrucción de la humanidad alrededor de 2370 años más tarde (aprox. El 2077 d. C.). Sí, había una larga línea de tiempo hasta ese futuro, no obstante, el cargaría con la culpa desde ahora y hasta la eternidad.

Dicen los que estuvieron ahí que Bruto, gracias a sus conocimientos en materia de futuro, pudo sembrar la semilla en ese entonces, que ocasionara hemorroides en todos los participantes de la historia, habiendo visto como su jefe Appio, por ese padecimiento, había sido capaz de hacer muchas tonterías. Con esta acción, quien en 1985 era el único eslabón de su linaje que conectaría con los destructores de la humanidad en 2077, y que era uno de los integrantes de la tripulación del Challenger, sería destruido. No cabe duda, si uno se descuida, a estos romanos de la antigüedad se los encuentra hasta en la cocina.

Fernando Helguera, 2024.