

DARIO NAPPO, *I porti romani nel Mar Rosso da Augusto al Tardoantico*, Federico II University Press (“Clio. Saggi di scienze storiche, archeologiche e storico-artistiche” 20), Napoli 2018, pp. 218, ISBN 978-88-6887-034-8.

El análisis de las relaciones comerciales entre el mundo romano y la región del Indo es tema de investigación con una larga tradición historiográfica<sup>1</sup>. En su estudio se entremezclan dos cuestiones apasionantes y polémicas a partes iguales. La primera de ellas se refiere al desarrollo de rutas de navegación entre el Mediterráneo clásico y las lejanas y exóticas tierras bañadas por el océano Índico. La segunda de estas cuestiones, quizá menos romántica pero objeto igualmente de encendidas polémicas académicas, es el conocimiento sobre la naturaleza de la economía del mundo romano.

A pesar de que la investigación sobre el mundo oriental antiguo es un área dominada por el mundo académico anglosajón, la relevancia de determinados investigadores de origen italiano<sup>2</sup> ha sido una constante. En esta misma tradición cosmopolita de orientalistas italianos podemos situar al autor de este libro, Dario Nappo (en adelante DN), un investigador especializado en el estudio de las relaciones entre Roma y la India desde una perspectiva económica. Su trayectoria académica se encuentra vinculada tanto al magisterio del Prof. E. Lo Cascio como al *Oxford Roman Economy Group*<sup>3</sup> (dirigido por los Profesores Alan Bowman y Andrew Wilson).

Aparentemente, la estructura del libro sigue un enfoque cronológico tradicional centrado en dos momentos fundamentales: el periodo altoimperial (siglos I-II d.C.) y la Antigüedad Tardía (siglos IV-VI d.C.). Al contrario que otras síntesis recientes<sup>4</sup>, el libro aborda la cuestión de la continuidad del comercio con la India hasta el periodo Bizantino, lo que permite obtener una visión histórica más profunda de las diferentes estrategias políticas y económicas desarrolladas por los sucesivos gobiernos imperiales romanos en esta región de la *Pars Orientalis*. Sin embargo, de forma sorprendente, el libro rompe esta secuencia diacrónica tradicional con un último capítulo centrado en el siglo III d.C. Esta original estructura cronológica es muy efectiva a la hora de aislar la cuestión de la -tradicionalmente denominada- crisis del siglo III como un proceso histórico independiente.

Si la cronología es uno de los pilares fundamentales en los que descansa la estructura del libro el otro es sin duda la geografía. El detallado conocimiento de la

---

<sup>1</sup> La temprana publicación de trabajos monográficos así lo certifica: E.H. WARMINGTON, *The Commerce between Roman Empire and India*, Cambridge 1928; M. WHEELER, *Rome Beyond the Imperial Frontiers*, London 1954.

<sup>2</sup> Entre la nómina de grandes orientalistas italianos podemos citar los nombres de Doro Levi, Michele Piccirillo o, más recientemente, Federico de Romanis, todos ellos autores con estrechas conexiones con los circuitos académicos anglosajones.

<sup>3</sup> Uno de los grupos de investigación más relevantes a escala global sobre el estudio de la economía romana.

<sup>4</sup> W. BALL, *Rome in the East. The Transformation of an Empire*, London-New York 2000; C.K. YOUNG, *Rome's Eastern Trade. International Commerce and Imperial Policy, 31 BC-AD 305*, London-New York 2001; R. TOMBER, *Indo-Roman Trade*, London 2008.

geografía histórica de esta región es una de las grandes virtudes del volumen. El mar Rojo, el principal protagonista del libro, es en realidad un gran estrecho alargado con dos vertientes la arábiga y la egipcia. De esta misma manera, DN articula la explicación de la evolución histórica de los puertos y enclaves comerciales de esta región: primero explica lo que ocurre en la vertiente egipcia y luego lo acontecido en la vertiente arábiga. Esta estructura permite conocer la evolución comercial de la región en función de lo que podríamos denominar como la geopolítica de ambas vertientes. Dada la importancia que lo geográfico tiene en el libro, creemos que el aparato cartográfico que lo acompaña debería ser más amplio y dotado de mayor calidad. Apenas cuatro mapas -uno de ellos totalmente mudo y sin escala- de reducido tamaño se reproducen en las páginas iniciales de la obra. Además, ni siquiera están numerados por lo que no es posible introducir referencias directas para ilustrar partes específicas del texto<sup>5</sup>.

Desde un punto de vista metodológico, el libro es claramente la obra de un historiador centrado en el manejo exhaustivo de las fuentes textuales. Entre estas fuentes, como no podía ser de otra forma, DN hace un uso exhaustivo del *Periplus Maris Erythraei*<sup>6</sup>. Este texto griego anónimo, una especie de guía de viaje para comerciantes romanos del periodo altoimperial, es una auténtica rareza dentro de la tradición literaria clásica. Este carácter pedagógico de la obra la convierte en la principal fuente literaria para el conocimiento de la geografía histórica y la historia náutica de la región durante los periodos helenístico y romano. La lectura detallada de este texto, junto con otros fragmentos de textos más conocidos, como la *Geographia* estraboniana<sup>7</sup> o la *Historia Natural* de Plinio<sup>8</sup>, sirve para atestiguar cómo los romanos heredaron un entramado de infraestructuras portuarias que ya estaban plenamente activas en época ptolemaica (19-36).

El segundo capítulo del libro, centrado en la etapa altoimperial, centra su atención en la explicación de dos puntos principales. Uno de ellos se refiere a la articulación de las principales rutas comerciales que conectaban el mar Rojo. Estas rutas comerciales tenían como punto principal el puerto de *Berenike*. La importancia de este antiguo emporio ptolemaico se acrecienta durante el mundo romano por su estratégica latitud, lo suficientemente meridional como para salvar los problemáticos vientos y la escasa profundidad que dificultaban cualquier travesía náutica emprendida en el norte del mar Rojo. Desde *Berenike* se podían fletar grandes naves que conectaban con mayor facilidad la costa este de Egipto con los centros comerciales del norte del Índico. La importancia de *Berenike* como puerta de entrada de las mercancías

---

<sup>5</sup> La comparación con respecto a otras síntesis, incluso con algunas publicadas en épocas en las que no era posible la elaboración de materiales cartográficos con medios digitales, resalta más si cabe las carencias cartográficas del libro: S.E. SIDEBOTHAM, M. HENSE, H.M. NOUWENS, *The Red Land. The Illustrated Archaeology of Egypt's Eastern Desert*, Cairo 2008, 35-57.

<sup>6</sup> La mejor edición de este texto, como sugiere DN en la introducción del volumen, sigue siendo la de L. CASSON, *The Periplus Maris Erythraei: Text, Translation and Commentary*, Princeton 1989.

<sup>7</sup> Str. II 5, 12; XVII 1, 45.

<sup>8</sup> Plin. *HN*VI 101-104; 168.

exóticas procedentes de este comercio de larga distancia ha sido extensamente documentada por los trabajos arqueológicos dirigidos por S. E. Sidebotham en este puerto y su territorio adyacente<sup>9</sup>. Sus trabajos, registrados y citados de forma exhaustiva por DN con una página completa de referencias bibliográficas, nos han proporcionado un amplio conocimiento sobre la arquitectura de este enclave<sup>10</sup>, las condiciones materiales de vida de sus habitantes<sup>11</sup> y las mercancías que se transportaban (en ambos sentidos) a través de esta ruta comercial<sup>12</sup>.

La importancia comercial de este emporio se torna explícita al observar los esfuerzos realizados por los gobernantes romanos para mantener el abastecimiento y las vías de comunicación con *Berenike*. Especialmente relevante es la construcción y mantenimiento de las numerosas infraestructuras hidráulicas<sup>13</sup> destinadas a suministrar agua no solo a la propia ciudad sino también a la extensa red de postas o *hydreumata*<sup>14</sup> que jalonaban las principales vías de comunicación terrestre que los romanos establecieron entre *Berenike* -asi como otros puertos comerciales situados más al norte como *Myos Hormos*- y el Nilo. En relación a este punto tenemos que mencionar la principal crítica que podemos hacer de este libro: la ausencia total de imágenes, planos o fotografías relacionadas con los extensos hallazgos y datos atesorados durante décadas de excavaciones y prospecciones arqueológicas, tanto en tierra firme como en el mar<sup>15</sup>.

El segundo punto fundamental de este capítulo sobre el periodo altoimperial se refiere a la rearticulación de las rutas caravaneras de transporte terrestre que conectaban los puertos comerciales con la vía fluvial del Nilo, la principal conexión de Egipto con el Mediterráneo. En relación a esta reorganización romana de estas rutas terrestres, la ciudad de *Koptos* cobra un protagonismo esencial en detrimento del asentamiento de *Apollonopolis Magna*, cuya importancia comercial como centro redistribuidor durante el periodo helenístico había sido crucial. Las nuevas infraestructuras creadas por los ingenieros romanos en la región permitieron establecer una doble conexión efectiva entre *Berenike* y *Koptos*. Esta última ya actuaba como núcleo conector de los flujos comerciales procedentes de los puertos septentrionales del mar Rojo, fundamentalmente *Myos Hormos*, especializados en los flujos comerciales de menor alcance efectuados con otros puertos de la región

---

<sup>9</sup> Trabajos sintetizados en el que puede considerarse como el libro más completo que se ha escrito sobre este emporio, S.E. SIDEBOTHAM, *Berenike and the Ancient Maritime Spice Route*, Los Angeles 2011.

<sup>10</sup> SIDEBOTHAM 2011, 55-67.

<sup>11</sup> SIDEBOTHAM 2011, 68-87.

<sup>12</sup> SIDEBOTHAM 2011, 221-282.

<sup>13</sup> SIDEBOTHAM 2011, 87-125.

<sup>14</sup> Con una distancia media de separación de tan solo 16 Km.

<sup>15</sup> L. BLUE, «Red Sea: Maritime Archaeology», en C. Smith (ed.), *Encyclopedia of Global Archaeology*, New York 2014 (online); L. BLUE, J.D. HILL, R. THOMAS, «New light on the nature of Indo-Roman trade: Roman period shipwrecks in the northern Red Sea», en D.A. AGIUS *et alii* (eds.), *Navigated spaces, connected places. Proceedings of Red Sea Project V held at the University of Exeter September 2010*, Oxford 2012, 91-100.

septentrional de la península Arábiga, controladas hasta el siglo II d.C. por los nabateos.

La importancia comercial de *Koptos* como nudo de redistribución comercial de todas las mercancías marítimas del mar Rojo queda atestiguada por otro tipo de fuente escrita de la que DN demuestra ser un experto conocedor. Se trata del llamado archivo de Nikanor<sup>16</sup>, un conjunto epigráfico formado por 88 textos inscritos en *ostraka* cerámicos que pueden considerarse como una de las mejores fuentes para el conocimiento de la realidad administrativa de los intermediarios y transportistas relacionados con estos flujos comerciales. El libro hace un amplio uso de estos textos por medio de ediciones impecables que incluyen transcripciones (algo relativamente fácil de obtener a partir de los *corpora* existentes) y traducciones al italiano (lo que denota un conocimiento más cercano de estos textos).

El siglo II d.C. es caracterizado por DN como un periodo de consolidación del control romano sobre todos los flujos comerciales del mar Rojo (65-77). Tres factores fundamentales son analizados por el autor como elementos fundamentales que demostrarían dicha consolidación. El primero sería el proyecto construcción del llamado Canal de Trajano, que permitiría una navegación cuasi-directa entre el mar Rojo y el Mediterráneo a través del bajo Nilo. El segundo de estos elementos es la dominación política directa del Imperio romano de los territorios nabateos situados al otro margen del mar Rojo. El último y más controvertido de estos elementos se refiere al establecimiento de una flota militar romana en el mar Rojo. Esta cuestión surge en torno a la polémica lectura de la célebre inscripción de las islas Farasân (en el litoral sur de Arabia Saudí)<sup>17</sup>. Sobre esta cuestión DN recoge con detalle todas las posibles transcripciones y posturas en la investigación precedente (76-83) y sus diversas implicaciones sin tomar postura explícita por ninguna de ellas.

El siguiente capítulo se refiere al periodo tardoantiguo. Es este un periodo normalmente caracterizado por la historiografía precedente como de declive del comercio de larga distancia con el Indo<sup>18</sup>. En este punto DN introduce una serie de matices en relación a las interpretaciones tradicionales relacionadas con el periodo. A pesar de que concuerda con la idea de que la Tardoantigüedad supone un descenso notable del comercio de larga distancia con las regiones alejadas del norte del Índico (y por lo tanto de *Berenike*), la discusión de diversas fuentes legales<sup>19</sup> referidas al mantenimiento de elevadas cargas fiscales sobre las transacciones comerciales acontecidas en la zona (145-162) permite a DN plantear una lectura alternativa de este periodo histórico.

---

<sup>16</sup> O. Bodl. 2 1968-1971; O. Brux. 7; O. Petrie Mus. 112-206.

<sup>17</sup> F. VILLENEVE, «Une inscription latine sur l'archipel Farasân, Arabie Séoudite, Sud de la mer Rouge», *CRAI* 148, 1, 419-429.

<sup>18</sup> SIDEBOTHAM 2011, 277-282.

<sup>19</sup> Fundamentalmente de documentos referidos a los reinados de los emperadores orientales Anastasio y Justiniano, objeto de un trabajo previo del propio autor: D. NAPPO, «Roman Policy in the Red Sea between Anastasius and Justinian», en L. BLUE *et alii* (eds.), *Connected Hinterlands. Proceedings of the Red Sea Project IV*, Oxford 2009, 71-77.

Para el autor del libro, el declive del comercio de larga distancia se relaciona con el auge de otros nuevos circuitos comerciales a escala regional. La reorganización de *Pars Orientalis* que trajo consigo el periodo tardoantiguo generó nuevos nodos de atracción comercial como Bizancio o Antioquía. La inflacionaria política fiscal desarrollada por las autoridades durante el siglo III d.C., unida a la incapacidad de los gobernantes bajoimperiales para mantener las costosísimas infraestructuras con la que abastecer los puestos comerciales meridionales que conectaban con *Berenike*, causaron el fin de la época dorada del comercio de larga distancia. Por el contrario, los comerciantes del periodo tardoantiguo reorientaron sus intereses<sup>20</sup> hacia las rutas regionales establecidas con la vertiente norte de la costa arábiga. Era este un comercio con productos menos exóticos, pero más rentables en función de la ratio costes de transporte/impuestos.

Para concluir nuestro comentario hemos de señalar que el libro de DN debe considerarse como una introducción al estudio histórico de las redes comerciales desarrolladas por el Imperio romano en el mar Rojo. A pesar del carácter sintético de la obra, DN maneja una extensa documentación certificada por las casi veinte páginas de referencias bibliográfica. Con toda justicia el libro de DN merece ser tenido en cuenta como una magnífica síntesis que permitirá a los lectores italianos adentrarse en este apasionante ámbito de horizonte de investigación habitualmente copado por autores de origen anglosajón. Es de alabar el esfuerzo realizado por este autor por tratar de explicar de forma precisa las últimas tendencias y novedades en torno al comercio de larga distancia entre el mundo romano con las remotas regiones del océano Índico.

Jesús Bermejo Tirado  
(Universidad Carlos III de Madrid)

---

<sup>20</sup> Especialmente en el Bajo Imperio cuando acontece el abandono o destrucción de enclaves de gran importancia durante el periodo altoimperial como *Koptos* o *Myos Hormos* (188-193).