



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
PROGRAMA DE MAESTRIA Y DOCTORADO EN HISTORIA

*“DEL TRIRREME AL DROMON: EL PODER NAVAL ROMANO EN LA TARDO
ANTIGÜEDAD”*

T E S I S

QUE PARA OPTAR POR EL GRADO DE
MAESTRO EN HISTORIA

PRESENTA:

MARCOS THOMAS PEÑALOZA GÓMEZ

TUTOR:

DR. IVÁN VALDEZ-BUBNOV

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS

MÉXICO D.F.

ENERO

2016.



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Agradecimientos

A la Universidad Nacional Autónoma de México, la Facultad de Filosofía y Letras, el Instituto de Investigaciones históricas y el Instituto de Investigaciones Filológicas, porque en sus salones he vivido la gran aventura de ser historiador. GOYA, GOYA!

Al programa de Maestría y Doctorado en Historia, porque me brindó la oportunidad de contribuir con mi trabajo al estudio de la historia antigua. Gracias.

Al programa de becas (CEP) por el apoyo económico que me proporcionó durante mis estudios de Maestría.

A mi mamá, porque gracias a su apoyo he logrado cumplir una meta más en mi vida. Gracias infinitas y vamos por más. Te amo.

A mi padre, que ha mostrado interés por mi vida académica y me ha proporcionado el apoyo moral que necesito. Gracias.

A mi hermano, por ser mi ejemplo a seguir en el aspecto académico. Ya son dos y me falta uno para alcanzarte. Ahí vamos!

A mi esposa, por ser la persona con quien he compartido mis sueños y logros día con día. Además, por ser la mujer que me ha apoyado para que este logro sea posible. Te amo.

A mi hijo, porque pese a tu edad, el hecho de verte crecer me hace luchar para que tengas una vida de calidad. Este logro también es para ti.

A mis suegros, porque con el apoyo que me han brindado he conseguido llegar hasta este punto en mi vida. Gracias.

A mis abuelos (in memoria) y abuelas, porque hasta el día de hoy aún tengo presente que ustedes han sido importantes para mí. Los quiero mucho.

Debo agradecer también a diversas personas que han contribuido estos años en mi vida académica. Al **Dr. Iván Valdez Bubnov** quien me apoya y cree plenamente en mí. Gracias por ser mi maestro, amigo y guía en este largo camino como historiador militar y naval. Al **Dr. Marco Antonio Cervera Obregón** con quien he tenido charlas muy productivas y de quien he aprendido mucho sobre la arqueología militar. Al **Dr. Fernando Quesada Sanz** de quien he obtenido mucha información pese a la distancia. A la **Dra. María del Carmen Ascobereta** porque me ha apoyado en la lectura y revisión de mi investigación. Al **Dr. Martín Ríos Saloma** y el **Dr. José Rubén Romero** porque en sus seminarios de tesis conseguí muchas observaciones. Gracias por contribuir con su sabiduría.

Igualmente, debo hacer mención a todos mis amigos que me han acompañado hasta el día de hoy. Gracias infinitas a mi colega y amigo **Nicolás Llantén**. Por esas mañanas de tortas en el metro que se convirtió en nuestro espacio de retroalimentación académica. A

mi gran amigo **Gerardo** porque me ha apoyado cuando lo necesito y sé que siempre nos escucharemos. A mis amigos **Omar, Lalo, Akira, Carlos Connover, Mario, Alice, Hugo, Javier, Jonathan, Juan Carlos, Pamela, Roberto, Pablo, Ricardo, Alejandra** y todos los que me han motivado de forma directa o indirecta con sus conocimientos, palabras de ánimo y su confianza.

Finalmente debo agradecer a todos mis alumnos que he tenido hasta el día de hoy. Porque el mejor lugar para demostrar los conocimientos de mi vida como historiador ha sido el salón de clases y, justo es ese espacio donde sigo luchando por defender los estudios clásicos en México.

“In classibus omnes remiges et nautae milites sunt”.

Ulpiano, *Digesto.*, XXXVII, 13.1

INDICE

	Págs.
Abreviaturas	5
Introducción	7
I. Capítulo 1: Historia del Poder Marítimo y Naval Romano (650 a.C – 350 d.C)	
1.1 Roma y el Control del Mar	24
II. Capítulo 2: Poder Marítimo Romano: administración, comercio y control del mar en la Tardo antigüedad	48
III. Capítulo 3. Poder Naval: la galera como instrumento de guerra en el Mediterráneo de la Tardo antigüedad	
3.1 La crisis de construcción naval romana y la fragmentación del <i>Mare Nostrum</i>	78
3.2 <i>Imperium et Technologia</i>: El Dromon como galera de guerra del Imperio Romano Oriental	93
IV. Conclusión	108
V. Fuentes y Bibliografía	111
VI. Glosario de términos náuticos	122
VII. Imágenes	125

Abreviaturas.

<i>Loeb.</i>	Loeb Classical Library
<i>Agat. Hist.</i>	Agatias, <i>Historias</i>
<i>Amm. Marc.</i>	Amiano Marcelino, <i>Historia</i>
<i>Anon. Reb. Bell.</i>	Anónimo, <i>Sobre algunas cuestiones militares</i>
<i>Anon. Val. Cron. Teod.</i>	Anónimo Valesiano, <i>Crónica de Teodorico</i>
<i>App., B Civ.</i>	Apiano, <i>Guerra Civil</i>
<i>Aristid., Dis.</i>	Elio Aristides, <i>Discursos</i>
<i>Caes. BGall.</i>	César, <i>Guerra de las Galias</i>
<i>Cassiod. Var.</i>	Casiodoro, <i>Variae</i>
<i>Cic. Inv. Rhet.</i>	Cicerón, <i>De la invención retórica</i>
<i>Clau. Cons. Stil.</i>	Claudiano, <i>Poemas, Consulado de Estilicon.</i>
<i>Cod. Iust.</i>	<i>Código Justiniano</i>
<i>Cod. Theod.</i>	<i>Código Teodosiano</i>
<i>Dig.</i>	<i>Digesto</i>
<i>Dio. Cass.</i>	Dion Casio, <i>Historia Romana</i>
<i>Dion. Hal. Ant. Rom.</i>	Dionisio de Halicarnaso, <i>Antigüedades romanas</i>
<i>Estrab. Geo.</i>	Estrabón, <i>Geografía</i>
<i>Eunap.</i>	Eunapio, <i>Historia (fragmentos)</i>
<i>Eunap. VS.</i>	Eunapio, <i>Vida de los sofistas</i>
<i>Flor.</i>	Floro, <i>Epítome a la historia de Tito Livio</i>
<i>Greg. T. Hist.</i>	Gregorio de Tours, <i>Historia de los francos</i>
<i>Hid. Crhon.</i>	Idacio, <i>Cronicón</i>
<i>Isid. Etym.</i>	Isidoro de Sevilla, <i>Etimologías</i>
<i>Jord. Get.</i>	Jordanes, <i>Gética</i>
<i>Juv.</i>	Juvenal, <i>Sátiras</i>
<i>Lucan. Phar.</i>	Lucano, <i>Farsalia</i>
<i>Liv. Ab urbe.</i>	Tito Livio, <i>Historia Romana</i>
<i>Lydus. Mag.</i>	Juan Lido, <i>Sobre los Magistrados</i>
<i>Not. Dig.</i>	<i>Notitia Dignitatum</i>
<i>Oros.</i>	Orosio, <i>Historia</i>
<i>Ov. Met.</i>	Ovidio, <i>Metamorfosis</i>
<i>Plin., HN</i>	Plinio el Viejo, <i>Historia Natural</i>
<i>Plut. Vit. Sull.</i>	Plutarco, <i>Vidas Paralelas, Sila</i>
<i>Polyb.</i>	Polibio, <i>Historias</i>
<i>Procop. Goth.</i>	Procopio de Cesarea, <i>Guerra Gótica</i>
<i>Procop. Pers</i>	Procopio de Cesarea, <i>Guerra Persa</i>
<i>Procop. Vand.</i>	Procopio de Cesarea, <i>Guerra Vándala</i>
<i>Rut. Namat.</i>	Rutilio Namaciano, <i>Sobre el Regreso</i>
<i>Sidonio, Pan.</i>	Sidonio, <i>Panegirico</i>
<i>Suet. Aug.</i>	Suetonio, <i>Vida de los Doce Césares,</i>

	<i>Augusto</i>
<i>Suet. Claud.</i>	Suetonio, <i>Vida de los Doce Césares, Claudio</i>
<i>Suet. Dom.</i>	Suetonio, <i>Vida de los Doce Césares, Domiciano</i>
<i>Symm. Ep.</i>	Simaco, <i>Epístolas</i>
<i>Val. Max.</i>	Valerio Máximo, <i>Hechos y dichos memorables</i>
<i>Veg. Mil.</i>	Vegecio, <i>Compendio de Técnica Militar</i>
<i>Viten. Per. Vand.</i>	Victor Vitensis, <i>Persecución Vándala</i>
<i>Zos.</i>	Zosimo, <i>Nueva Historia</i>

Introducción.

I

El objetivo de la presente investigación es comprender la interacción de la tecnología naval romana con el desarrollo de sociedades diversas del ámbito Mediterráneo, entre el siglo IV y VI d.C. Estas sociedades compitieron por el control del comercio marítimo y de la ruta comercial más importante en la Tardo antigüedad¹, establecida entre Constantinopla y Cartago.

A partir del siglo IV, las relaciones de compraventa entre el Imperio Romano Oriental y las fronteras de esta sección del Mediterráneo (Arabia, Persia), establecieron una ruta marítima comercial con Cartago. A través de esta ruta, las economías navieras del Mediterráneo oriental, encabezadas por todos aquellos miembros del sector marítimo romano que financiaban la construcción de embarcaciones para el comercio en esa zona (*navicularii*), generaron una estrecha relación con el Estado romano, especialmente con las administraciones provinciales. Esto dio como resultado la formación de un modelo tecnológico específico del Imperio Oriental, basado en criterios de eficiencia tanto mercantil como militar. Este modelo representó la espina dorsal de la estabilidad marítima y militar del Orbe Romano Oriental. Asimismo, impulsó el desarrollo del Estado a través de la protección portuaria en el Mediterráneo, el mar Rojo y los ejes fluviales del *limes* imperial, con ayuda de un artefacto naval denominado *Liburna*.

¹ En la presente tesis utilizaré el concepto de Tardo antigüedad para definir un periodo (siglo IV- VI d.C.) que estuvo caracterizado por el fortalecimiento del sistema imperial, gracias al desarrollo y centralización del comercio marítimo. Este aspecto permite generar una interpretación de la fragmentación del Imperio Romano, a partir de la historia naval; tema que ha sido cuestionado en la historiografía, al intentar explicar el cambio del mundo antiguo al medieval.

Este modelo tecnológico y administrativo, propio de la sección oriental, atravesó por dos ciclos importantes entre el siglo IV y VI. El primero, vigente durante la segunda mitad del siglo IV y los tres primeros cuartos del V (desde el final de la dinastía constantiniana hasta la fragmentación del Imperio Romano Occidental), estuvo definido por criterios esencialmente defensivos. Se trató de un sistema que buscó proteger las fronteras orientales y occidentales (el Río Rhin, el Danubio, el Bósforo) y las rutas de comercio en el Mediterráneo.

El segundo de estos ciclos estuvo caracterizado por una transformación radical de este modelo, a partir de la ruptura de la unidad del *Mare Nostrum*. Tras esa derrota traumática para el sistema imperial romano, el Estado Oriental desarrolló un paradigma ofensivo que apuntó a la destrucción de los reinos ostrogodo y Vándalo en el Mediterráneo Occidental, con ayuda de un instrumento de guerra denominado *dromon*.

Esta transformación en el sistema naval romano tuvo efectos administrativos y políticos importantes. En primer lugar, incrementó la capacidad de intervención del Estado sobre las economías navieras y redujo su capacidad operativa en el comercio portuario del Mediterráneo, aspecto que ha corroborado la arqueología subacuática con el estudio de ánforas y artículos de diversa procedencia, encontrados en puertos antiguos y pecios a lo largo del Mediterráneo.²

² La universidad de Southampton ha desarrollado un proyecto denominado "*Portus Project*". Dentro de sus investigaciones se han generado análisis de pecios, puertos, rutas marítimas y ánforas del mundo antiguo, con un especial énfasis en el comercio portuario romano. Sus descubrimientos han permitido contrastar la historia marítima con los descubrimientos arqueológicos, aspecto que ha fomentado nuevas interpretaciones de lo que fue la navegación en la antigüedad. Para saber más al respecto, véase en <http://www.portusproject.org/>

En segundo lugar, condujo a una reducción importante de la capacidad productiva de la industria naviera, paralelamente al desarrollo del sistema de *Thema*³ establecido a finales del siglo VI. Bajo éste, el gasto de mantener una armada recayó directamente sobre las economías navieras del Imperio que dejaron de recibir subsidio directo de la administración imperial. Esto desembocó en una crisis política-militar que fragmentó al sistema imperial oriental en organizaciones de poder unilaterales a los emperadores de Constantinopla. Ésta fue la causa inmediata de la desarticulación del Imperio Oriental, que comenzó a gestarse a partir de las incursiones árabes del siglo VII.

³ Divisiones administrativas del Imperio Romano Oriental creadas a partir de las reformas del emperador Mauricio (582- 602 d.C). Éstas fueron asignadas a militares (*strategos*) que se encargaron de mantener el orden de los territorios imperiales.

II

El estudio de la marina romana en la Antigüedad ha suscitado un gran interés a lo largo de la historia. Historiadores romanos como Polibio, Apiano, Dion Casio, Tito Livio, los escritores de la historia augusta, entre otros, abundaron en sus obras en la importancia de la armada en los conflictos bélicos que analizaron y sus consecuencias. Muchos de estos en relación directa con el desarrollo de la república y el imperio.

Paralelamente, la afición por la literatura de viajes reflejada en autores romanos como Flavio Josefo, Estrabón, Plinio el Viejo o Namaciano, ya en la antigüedad, subrayó aún más el reconocimiento de la navegación como medio imprescindible para el fortalecimiento de los Estados. Con el paso de los siglos, las técnicas de navegación mejoraron considerablemente, el interés por conocer las condiciones en las que se desarrollaba la navegación o, en las que se gestaban las guerras navales en el mundo romano siguió suscitando interés en los historiadores siglos más tarde.

Fue hasta el periodo de la revolución científica en Europa, entre los siglos XVI y XVII cuando surgió el interés de los eruditos por estudiar la historia naval del Imperio Romano. Derivado de lo anterior, las primeras referencias sobre el uso y evolución de la tecnología naval romana aparecieron dentro de los compendios de arte militar y naval europeos.⁴

Posteriormente, en el siglo XVIII, las ideas ilustradas junto con el panorama bélico y político de la Europa moderna influyeron en los pensadores de la época. Bajo la figura de

⁴ Fray Alonso de Guevara, *Arte de marear y de los inventores della con muchos avisos para los que navegan en ellas*, Valladolid, 1539; Pantero Pantera, *La armata navale*, Roma, 1559; Guillaume du Choul, *Discorso sopra la castrametatione et disciplina militare de Romani*, Lione, Rovillio, Roma, 1559; Domenico Cillenio, *Dell'ordine militare de Romani, Greci e Latini, scritto in latino nel 1570*, Verona, 1594; Francesco Patrizi, *La militia romana di Polibio, di Tito Livio e di Dionigi Alicarnaseo*, Ferrara, 1583; Giovanni Antonio Valtrino, *De Re militari veterum Romanorum libri septem*, Coloniae Agrippinae, Roma, 1597; Giusto Lipsio, *De Militia Romana Libri Quinque. Commentarius ad Polybium*, Verona, 1598; Alberico Gentili, *De Armis Romanis libri duo*, Hanoviae, Amonius, Pizza, 1599.

Daniel Huet⁵, Pedro Campomanes⁶, Luigi Ferdinando⁷, André François⁸, Stanislao Beschi⁹, Charles Louis de Secunda, barón de Montesquieu¹⁰, Edward Gibbon¹¹, y Johann Albert Fabricius¹² la marina de guerra romana tomó un enfoque descriptivo. Ellos refirieron en sus obras la relevancia de las operaciones marinas y los aspectos técnicos de la marina de guerra romana, basándose en las fuentes clásicas como Polibio, Tito Livio, Suetonio, Tácito y Vegecio. Con ellas explicaban el surgimiento y decadencia del Estado Romano en la antigüedad.

A lo largo del siglo XIX, los estudiosos de la historia romana incorporaron dentro de sus escritos a los pensadores dieciochescos referidos líneas arriba. Estos textos demostraron el desarrollo del ejército y la marina desde las guerras púnicas hasta la batalla de Accio. Lo anterior fue porque la historiografía comenzó a afirmar que el poder imperial estuvo determinado por el dominio sobre los territorios que Roma había conquistado en todo el Mediterráneo y, cuando lo consiguió, la protección de rutas en el “*Mare Nostrum*” fue innecesaria.¹³

Los textos referentes a la marina romana que siguieron esta línea de análisis en la primera mitad del siglo XIX, se vincularon con la creación de identidades nacionales, a

⁵ Pierre Daniel Huet, *Historia de la navegación de los antiguos*, París, 1716

⁶ Pedro Rodríguez de Campomanes, *Antigüedad Marítima de la República de Cartago, con el Periplo de su General Hannon, traducido del Griego, e ilustrado por D. Pedro Rodríguez Campomanes, Abogado de los Consejos, Asesor General de los Correos y Postas de España etc.* Madrid, 1756

⁷ Luigi Ferdinando Marsigli *Histoire physique de la mer*, Ámsterdam, 1725

⁸ André François Deslandes, *Essai sur la marine et sur le commerce*, Ámsterdam, 1743

⁹ Stanislao Bechi, *Istoria dell'origine, e progressi, della nautica antica*, Florencia, 1785

¹⁰ Charles Louis de Secondat, barón de Montesquieu, *Consideraciones sobre las causas de la grandeza de los romanos y de su decadencia*, 1734

¹¹ Edward Gibbon, *The fall and decline of the roman empire*, 1776

¹² Johann Albert Fabricius, *Bibliotheca Latina*, 1713

¹³ El primer expositor y defensor de esta teoría fue el alemán Barthold Niebuhr en su texto *Römische Geschichte*, Londres, 1811

través de proyectos de carácter científico. Fue así como en 1840 surgió el interés por estudiar las rutas marítimas del mundo grecolatino, a través de los documentos que referían el comercio portuario del Mediterráneo en la Antigüedad. El precursor de estos estudios fue el francés Auguste Jal. En su obra titulada *Archéologie navale*¹⁴, Jal analizó las fuentes históricas grecolatinas y las contrastó con documentos etnográficos de las costas del norte de África para determinar la efectividad tecnológica de los barcos en el comercio del Mediterráneo.

Por su parte, el historiador Theodor Mommsen en su obra *Historia de Roma*¹⁵ y *El Mundo de los Césares*¹⁶ relacionó el poder naval y militar de Roma con el control del Mediterráneo, a través del uso de la marina y el ejército. Paralelamente a Mommsen, Francesco Corazzini¹⁷ y Rafael Garrucci¹⁸ analizaron las funciones de la marina romana y sus ventajas geográficas italianas para controlar el comercio del Mediterráneo Occidental. Igualmente, José Oliver y Hurtado¹⁹ comenzó a referir en sus estudios la importancia de la navegación antigua en la península ibérica y la comunicación directa entre el Mediterráneo oriental y el occidental. Por su parte, Jean Baptiste Rondelet²⁰, Ermmano Ferrero²¹ y Cecil

¹⁴ Auguste Jal, *Archéologie navale*, 2 vols., 1841

¹⁵ Theodor Mommsen, *Historia de Roma*, 1854

¹⁶ Theodor Mommsen, *El mundo de los Césares*, 1885

¹⁷ Francesco Corazzini, *Storia della marina militare italiana antica*, Livorno, 1882.

¹⁸ Garrucci, Raffaele, *Classis Praetoriae Misensis piae vindicis Gordianae Philippianae monumenta quae exstant studio collecta et commentariis illustrata*, 1852

¹⁹ José Oliver y Hurtado, *Munda pompeiana*, Madrid, 1861

²⁰ Jean Baptiste Rondelet, *Mémoire sur la marine des anciens et sur les navires à plu-sieurs rangs de rames*, Paris, 1823.

²¹ Ermmano Ferrero, *L'ordinamento delle armate romane*. Torino, 1878; *Nuove iscrizioni di osservazioni intorno all'ordinamento delle armate dell'Impero Romano*, Memorie della reale accademia delle scienze di Torino, 2e série, XXXIX, 1899, pp. 165-333

Torr²² fueron los primeros eruditos en describir los diferentes tipos de naves que lograron construir los imperios marítimos en la antigüedad, especialmente griegos y romanos.

Entre 1910 y 1940 destacó el trabajo de Frederick William Clark titulado *The Influence of Sea Power on the History of Roman Republic*, publicado en 1915. En este texto, el autor estadounidense tomó como ejemplo el escrito del capitán Alfred Thayer Mahan (*The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783*). A partir de los conceptos utilizados por Mahan (Poder Marítimo y Poder Naval), Clark centró su análisis en estudiar el influjo de estos dos elementos en el desarrollo del Estado Romano, desde las guerras púnicas hasta los conflictos civiles del siglo I a.C. Igualmente, señaló la importancia de la creación de una flota romana desde el inicio de las Guerras Púnicas, con el objetivo de controlar las rutas comerciales en el Mediterráneo Occidental.

Las ideas mahanianas también impactaron en Italia. En su texto, *Roma antica sul mare*²³, Benito Mussolini expresó sus deseos de recuperar la vieja gloria del Imperio Romano, mediante el uso del mar y el dominio de las principales rutas de comercio que Roma había controlado en el Mediterráneo antiguo, con la creación de una flota italiana en el Adriático.

Años más tarde, el inglés George Hope Stevenson (*The Imperial Administration: The Army and Navy.-The Year of the Four Emperors [Galba, Otho, Vitellius, Vespasian]*, 1934) señaló que durante el periodo que abarcó el *imperium* de Galba, Otón, Vitelio y el ascenso de Vespasiano, el Poder Naval y Militar del Imperio Romano pasó a manos de generales rebeldes que intentaron anular la unidad del *Mare Nostrum* en el siglo I.

²² Cecil Torr, *Ancient Ships*, Londres, 1894

²³ Benito Mussolini, *Roma antica sul mare*, Milán, 1926

No obstante, no fue hasta el estudio de William Ledyard (*Greek and Roman Naval Warfare: A Study of Strategy, Tactics, and Ship Design from Salamis (480 BC) to Actium (31 BC)*, 1937) que la historiografía de temas navales en la antigüedad cambió. En su texto, Ledyard explicó la intervención del Estado dentro de las organizaciones navieras de Grecia y Roma. A partir de este análisis, este autor señaló la relevancia que tuvo la creación de instituciones encargadas de construir embarcaciones para la guerra. Así, con ayuda del Poder Naval, los estados griegos y el romano se convirtieron en potencias navales con el uso de la violencia en el mar.²⁴

Las ideas de Clark y Ledyard (inspiradas directamente del mahanismo) trascendieron e influyeron directamente en la obra de Chester .G. Starr titulada *The Influence of Sea Power on Ancient History*. Tras la publicación de su escrito en 1989, la postura de Starr comenzó a cambiar los estudios navales alusivos al desarrollo del Poder Marítimo y Naval Romano en el mundo antiguo. De acuerdo con este autor, el control del mar no radicó en el empleo de una flota de guerra que dominó el comercio en la antigüedad. En su lugar, el Poder Marítimo en el mundo grecolatino se entiende a partir de la estrecha relación que existió entre el Estado y las organizaciones navieras de las civilizaciones antiguas. Estas, gracias al

²⁴ El influjo de Ledyard está reflejado en Panciera (*Liburna*, 1956), Chester. G. Starr, (*The Roman Imperial Navy, 31 B. C.-A. D. 324*, 1960), Howard Thiel (*Studies on the history of Roman sea- power in Republican times*, 1964), Henry, Hodges (*Technology in the ancient world*, 1970), Jonh Van Duyn Southworth (*War at sea: The ancient fleets*, 1970), Peter Thockmorton (*A History of seafaring*, 1972), Mario Attilio Levi (*L'impero romano : dalla battaglia di Azio alla morte di Teodosio*, 1973), Clark Reynolds (*Command of the sea, The history and strategy of Maritime Empires*, 1976), Christiane Saûlnier (*L' armee et la guerre dans le monde etrusco-romain: (8.-4. s.)*, 1980), Jonh Morrison (*Long ships and round ships: warfare and trade in the Mediterranean 3000 BC-500 AD*, 1980), Colin Thubron (*The ancient mariners*, 1981), Anton Du Picq (*Battle Studies*, 1987) y Fik Meijer (*A history of Seafaring in the Classical World*, 1986). Este tipo de estudios combinados a la perfección con otros proyectos que tratan de ofrecer un repertorio iconográfico de los barcos de la Antigüedad generan estudios importantes como la magna obra de L. Basch, *Le musée imaginaire de la marine Antique*, precioso libro en el que se catalogaron las representaciones de barcos aparecidas en todo tipo de soportes hasta 1987, año de su publicación.

desarrollo económico que generaron a lo largo de los siglos, permitieron que ciertas sociedades en torno al Mediterráneo crearan estados poderosos (Talasocracias). Así, con el surgimiento de las talasocracias, estas sociedades crearon modelos tecnológicos navales que permitieron la defensa de sus posesiones en tierra y mar.²⁵

A partir de Starr, los escritos posteriores centraron su atención en el análisis de los sistemas marítimos y navales en la Antigüedad y la Edad Media.²⁶ Destacan los trabajos de Lewis Archibald & J. Runyan Timothy (*European naval and maritime history 300- 1500*, 1990), James Morrison (*The age of the galley*) y Clark Reynolds (*History and the sea, essays on maritime strategies*). En estas obras, cada uno de los autores abordó las características específicas del sistema marítimo y naval. Además, resaltaron la importancia del surgimiento de los Estados en la antigüedad, gracias al comercio y el uso de la violencia en tierra y mar.

Paralelamente la arqueología subacuática, a partir de la última década del siglo XX ha contribuido con investigaciones significativas que contrastan la información de las fuentes clásicas con los indicadores arqueológicos (pecios, puertos, mosaicos, ánforas y relieves).²⁷

²⁵ Chester .G. Starr, *The Influence of Sea Power on Ancient History*, pp. 3-6

²⁶ Cfr. Lionel Casson (*Ships and seamanship in the ancient world; The ancient mariners, seafarers and seafighters of the Mediterranean in ancient times*), Jonh Prior (*Geography, Technology and war. Studies in the maritime history of the Mediterranean 649- 1571*, 1992), James Morrison (*Greek and Roman oared warships*, 1996), Jonh Orna-Ornestein (*Ships on Roman Coins*, 1995), Marck Zahariade (*Les forces navales du Bas Danube et la Mer Noire*, 1996) Clark Reynolds (*Navies in History*, 1998) y James Partington (*A History of Greek fire and gunpowder*, 1999).

²⁷ Vide. Julio Martínez y Emma Arnaiz, *El Ánfora, envase comercial por excelencia en el Mundo Romano*, pp. 26- 35; J. Rouge, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Mediterranée sous l'empire romain*, 1996; Beatriz Domingo, *La construcción naval en el Mediterráneo greco-romano*, pp. 199- 218; Arthur de Graauw, *Ancient Ports and harbours*, 4 vols.

Es así como se ha enriquecido el estudio de la navegación en el mundo antiguo y tardo-antiguo.

Durante la primera década del siglo XXI surgieron diversos estudios monográficos que estudiaron la idea de la decadencia del Imperio Romano Occidental establecida por Edward Gibbon. En estos escritos se ha asegurado firmemente que el Imperio Occidental no se colapsó repentinamente en el año 476 con las incursiones de los pueblos germánicos. En su lugar, dichos grupos humanos utilizaron las estructuras militares, políticas, económicas y navales del mundo romano, que continuaron vigentes en el Mediterráneo y se fueron fragmentando lentamente hacia el siglo VII.

Guiado por la última corriente interpretativa sobre el final del mundo romano, los descubrimientos generados por la arqueología subacuática y las ideas de Starr, el francés Michel Reddé²⁸ estableció una escuela de estudios navales romanos. En ella Reddé ha asegurado que el sistema marítimo del Imperio Romano no se perdió entre el siglo III y el V pues éste tuvo un gran desarrollo gracias a la red comercial que los romanos lograron en Oriente.²⁹ Asimismo, Reddé y sus colaboradores³⁰ en temas navales han referido que, para

²⁸ Redde M., *Mare Nostrum, les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'Empire Romain*, Rome, 1990

²⁹ Algunos estudios que siguen la línea de investigación de Reddé son: Penny MacGeorge (*Late Roman Warlords*, 2002), J. Spaul (*Classes Imperii Romani*, 2002), Masson, D.J.P (*Roman Britain and the Roman Navy*, 2003), Robert Gardner (*The age of the gallery; Mediterranean oared vessels since pre-classical times*, 2004), Tilley, A.F (*Seafaring on the ancient Mediterranean: new thoughts on triremes and other ancient ships*, 2004), David Potter (*The Roman Army and Navy*, 2004), Martín C. (*Roman Britain and the Roman Navy*, 2006), Luigi Loreto (*Per la storia militare del Mondo antico*, 2006), Bradley Workman-Davies (*Corvus A Review of the Design and Use of*, 2006), Jonh Pryor (*The age of Dromon*, 2006); Christa Steinby (*The Roman Republican Navy : from the sixth century to 167 B.C.*, 2007), Matthew Joseph Bearzotti (*The First Punic War and the Development of the Roman Navy*, 2008) Raffaele D'Amato (*Imperial Roman naval forces 31 BC-AD 500*, 2009), Ken Torin (*The Roman Navy and Its History: Discovering the Details of the Empire's Naval Armada*, 2012) y Michael Pitassi (*The Navies of Rome*, 2010; *Roman warships*, 2011; *The Roman Navy, Ships, Men & Warfare 350 BC-AD 475*, 2012).

comprender el desarrollo de las flotas de guerra en el Mundo Antiguo y la Tardo-antigüedad, primero se debe entender el surgimiento de organizaciones dedicadas al monopolio de la violencia y su vinculación con el desarrollo administrativo de los principales Estados en la antigüedad.

³⁰ Estos especialistas son Lionel Casson, P. Pomey, P.A. Gianfrotta, L. Basch, J.S. Morrison, J.E. Coates y J. Rougé, entre otros. Uno de los aspectos que más interés ha suscitado a lo largo del tiempo es el de las técnicas de construcción naval, al que se han dedicado abundantes páginas, como el tema estrella del trirreme que ha estudiado con detenimiento Morrison, Coates y Rankov. Al margen de publicaciones sobre temas puntuales, las cuestiones técnicas también han sido abordadas en estudios de conjunto que tratan de mostrar la evolución de la ingeniería náutica en la antigüedad. Un ejemplo reseñable es la obra dirigida por P. Pomey, *La navigation dans l'Antiquité*, en la que especialistas de renombre, como P.A. Gianfrotta, X. Nieto y A. Tcherna, abordan cuestiones de gran importancia como la construcción naval, los intercambios comerciales, los pecios, etc. Tampoco debemos olvidar *La marine dans l'antiquité* de J. Rougé, y las monografías de Lionel Casson, *Ships and Seamanhip in the Ancient World* o *The ancient mariners*. La primera de ellas, especialmente, continúa siendo imprescindible a la hora de realizar un acercamiento pormenorizado a cuestiones relacionadas con la construcción naval, las rutas, la tipología náutica o los puertos del Mediterráneo antiguo.

III

Desde que Alfred Thayer Mahan publicó su obra *The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783*, los conceptos de Poder Marítimo y Naval se han convertido en sustantivos empleados dentro de la historiografía naval. Pese a que este autor no definió estrictamente los conceptos en sus escritos, Mahan demostró la naturaleza del Poder Marítimo y Naval con ejemplos históricos que fueron válidos a finales del siglo XIX.

Según Mahan, el Poder Marítimo era un factor que contribuía a la construcción nacional, pues al actuar como política exterior fomentaba las relaciones diplomáticas entre Estados. Igualmente era todo elemento (ubicación, configuración física, habitantes, gobierno) que hacía grande a un pueblo sobre o al lado del mar. Por otro parte, el Poder naval era la concentración de fuerzas navales para lograr una superioridad decisiva, en el lugar deseado y así dar pie a una batalla naval determinante. De acuerdo con este autor, la misión principal del Poder Naval era mantener libres las líneas de comunicaciones marítimas y comerciales a la navegación propia, e impedir su utilización por parte del adversario.

Recién iniciado siglo XX algunos historiadores en temas navales pretendieron precisar los conceptos de Mahan en sus respectivas obras. Destacaron, por un lado, durante la primera mitad del siglo XX los trabajos de Percy Arthur Silburn (*The evolution of sea power*, 1912); Allen Fiske Bradley (*Sea Power and freedom, a historical study*, 1918); Alan Westcott (*Mahan on Naval Warfare*, 1918); Oliver Stevens William (*A history of sea-power*, 1920) y Herbert Richmond (*Sea power in the modern World*, 1934). El tema central de estos textos radicó en la descripción de procesos históricos –desde la antigüedad hasta el siglo XX- que explicaron el desarrollo del Poder Marítimo (rutas de comunicación y

comercio marítimo) de diversos estados en la historia, con ayuda de una importante fuerza naval (Poder Naval). En dichos estudios, estos autores intentaron entender el desarrollo de los Estados a lo largo de la Historia y, particularmente, el por qué ciertas naciones que se localizaban en las cercanías de los mares eran más poderosas.

Por otro lado, durante la segunda mitad del siglo XX, los estudios que abordaron el término Poder Marítimo y Poder Naval generaron otro enfoque. Sobresalieron los escritos de Elmer Belmont Potter (*Sea power, a naval history*, 1960); Sergej Gorskov (*The sea power of the state*, 1979); Eric Grove (*The future of Sea Power*, 1990); Geoffrey Till (*Seapower, theory and practice*, 1994) y Brian Crisher (*Power at sea: A naval power*, 2000). En cada uno de esos textos, el análisis de los conceptos mahanianos dejó de ser un simple estudio de fuerzas navales en el mar a lo largo de la historia y pasó a convertirse en un conjunto de obras que explicaron el desarrollo de las naciones, a través de todos aquellos elementos que permitieron una posición marítima favorable en el contexto geopolítico. Estos elementos –referidos previamente por Mahan– fueron la posición geográfica, la conformación física del territorio, la extensión territorial, el total de población que se localizaba en la costa, el carácter nacional y la política de los gobernantes.

Pese a que los eruditos que abordaron los términos Poder Marítimo y Poder Naval a lo largo del siglo XX partieron de diferentes explicaciones en sus obras, ha estado presente en estos escritos un cierto enfoque de suposición de lo que significaron esos conceptos para Mahan y sus discípulos. Aunque yo pueda estar o no de acuerdo con este análisis que es básicamente correcto para su respectiva época de los autores, no sería prudente, en esta tesis seguir el mismo sentido y aplicarlo en la etapa histórica que he decidido analizar.

Por esta razón, la presente investigación toma sentido a partir de los trabajos de Jonh Prior (*La era del Dromon*), Alejandro Martínez (*La galera en el horizonte del Mediterráneo*) y Michelle Redde (*Mare Nostrum, les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'Empire Romain*). En sus textos, ellos explicaron el sistema de construcción naval en el imperio romano, entre el siglo IV – VI d.C. No obstante, sus escritos no dejan claro cómo el Imperio Romano logró generar un modelo tecnológico que heredó la parte oriental. Así, es necesario realizar una relectura de las fuentes clásicas y contrastar esta información con los datos de la arqueología subacuática para generar una idea de lo que fue el Poder Marítimo y Naval romano en la Tardo antigüedad.

De acuerdo con lo anterior, en la presente tesis utilizaré operativamente el concepto Poder Marítimo para entender la competencia comercial entre las sociedades diversas en torno al Mediterráneo entre el siglo IV y VI d.C. Paralelamente haré uso del concepto Poder Naval para comprender cómo el Imperio Romano Oriental creó un modelo tecnológico naval que apuntó a defender y controlar el Mediterráneo en el periodo referido. Dentro de este trabajo también se prestará un mayor énfasis en la relevancia de la administración imperial, el comercio portuario entre las distintas regiones del Imperio Romano y las operaciones necesarias para conservar intacta la unidad del “*Mare Nostrum*” en la Tardo antigüedad.

De lo anterior se desprende la división de los apartados en la presente tesis. En un primer capítulo se explicará cómo Roma se volvió una potencia marítima en el mundo

antiguo, gracias al influjo del Poder Marítimo y con el uso del Poder Naval.³¹ El espacio temporal que ha sido seleccionado para explicar el proceso anterior está delimitado desde el 650 a.C, específicamente con el reinado de Anco Marcio; hasta el 350 d.C, con el *imperium* de Constancio II. Así se apreciará cómo el Poder Marítimo, en primer lugar logró establecer una unidad de comercio marítimo romano “*Mare Nostrum*”, que sirvió para satisfacer las necesidades del Estado Romano, en cada momento de la historia romana³².

No obstante, para entender cómo el Estado Romano consolidó un Poder Marítimo, se explicará el desarrollo del Poder Naval en función de los intereses de Roma en el Mediterráneo. A diferencia del Poder Marítimo, el Naval no estuvo presente en toda la Historia de Roma ya que éste sólo fue patrocinado por el Estado cuando otras civilizaciones o sujetos pretendieron mermar los intereses comerciales de Roma. De esta manera, el Estado enfocó sus recursos en la construcción o perfeccionamiento de naves para la guerra en ciertos momentos específicos.³³

³¹ Para saber más de este tema se recomiendan las obras de C.G. Starr, *The Influence of Sea Power on Ancient History*, Oxford University Press, London, 1989; Conliffe, Barry, *Europe between the Oceans, Themes and Variations: 900 BC- AD 1000*, Yale University Press, New Haven and London, 2008; Meijer Fik, *A history of Seafaring in the Classical World*, London and Sydney: Croom Helm, 1986 y Thockmorton, P., *Romans on the sea*, en G.F. Bass (ed) *A History of seafaring based on underwater Archaeology*, London, 1972, pp. 65- 86; Frederick William, Clark, *The influence of sea-power on the history of roman republic*, George Banta Publishing, Michigan, 1915; Meijer Fik, *Op. Cit.*; Reynolds, Clark G., *Command of the sea, The history and strategy of Maritime Empires*, Robert Hale and Company, Clerkenwell House, Londres, 1976. Domenico Caro, *Nascita ed affermazione del Potere Marittimo di Roma*, Venezia, 1996 (pp. 55- 88); Thiel, H.H., *Studies on the history of roman sea- power in Republican times*, Amsterdam, 1964

³³ Vide. Redde M., *Mare Nostrum, les infrastructures, le dispositif et l’histoire de la marine militaire sous l’Empire Romain*, Rome, 2000; Potter, E.B. *Sea Power: A Naval History*, Annapolis, United States Naval Institute, 1981; Steinby Christa, *The Roman Republican Navy : from the sixth century to 167 B.C.*, Christa Steinby, Societas Scientiarum Fennica, 2007; Ledyard, William, *Greek and Roman Naval Warfare: A Study of Strategy, Tactics, and Ship Design from Salamis (480 BC) to Actium (31 BC)*, Naval Institute Press, Annapolis, 1937; Tilley, A.F., *Seafaring on the ancient Mediterranean: new thoughts on triremes and other ancient ships*, Michigan University Press, John and Erica Hedges Ltd., 2004; Southworth, John Van Duyn, *War at sea: The ancient fleets*, Twayne Publishers, 1970; Michael Pitassi, *Roman warships*, Woodbridge: Boydell, 2011;

En el segundo capítulo se explicará el desarrollo del Poder Marítimo romano en la Tardo Antigüedad. Se expondrá el fortalecimiento de la administración imperial desde Diocleciano hasta Justiniano I y su relación con el fortalecimiento de las economías navieras. Paralelamente, se examinará el sistema portuario de la Tardo antigüedad y su vinculación con el surgimiento de la ruta comercial entre Constantinopla y Cartago.

Finalmente, en el tercer capítulo se incluirá lo relativo al tratamiento del Poder Naval entre los siglos IV y VI d.C. En esta sección se reflexionará sobre el desarrollo de un modelo tecnológico naval que respondió, en primer lugar a los intereses marítimos del estado Oriental inmerso en un contexto político-económico que lo exigía. Paralelamente, se referirá cómo el reino vándalo y, posteriormente el ostrogodo fragmentó la unidad del *Mare Nostrum*. Este proceso dio como resultado el uso de un nuevo modelo tecnológico que fue utilizado en las campañas de reconquista de Justiniano I.

Morrison, J.M, *Long ships and round ships: warfare and trade in the Mediterranean 3000 BC-500 AD*, H.M.S.O., 1980; Saddington, D.B, *Classes. The evolution of the roman imperial fleets en A companion to the roman army*, Edited by Paul Erdkamp, Blackwell, Oxford, 2007, pp. 201- 216; Rankou, B., *Fleets of the early Roman Empire*, en J. Morrison, *The age of the Gallery*, London, 1995, pp.78-85; Hope Stevenson, George, *The Imperial Administration: The Army and Navy.-The Year of the Four Emperors [Galba, Otho, Vitellius, Vespasian]*, Cambridge, 1934; Ledyard, William, *Naval Warfare under oars 4th to 16th centuries, a study of strategy, tactics and ship desing*, Naval Institute Press, Annapolis, Mariland, 1967; C.G. Starr, *The Roman Imperial Navy, 31 B. C.-A. D. 324*, Cambridge, 1960 y D'Amato, Raffaele, *Imperial Roman naval forces 31 BC-AD 500*, illustrated by Graham Sumner, Oxford : Osprey Publishing, 2009.

Capítulo 1: Historia del Poder Marítimo y Naval Romano (650 a.C – 350 d.C)

1.1. Roma y el control del mar

Antes de ser una potencia naval, Roma fue una potencia marítima. Desde la fundación de la urbe, la política expansionista de los siete reyes romanos y las victorias sobre los pueblos adyacentes durante la Monarquía y el inicio de la República, permitió que Roma controlara las rutas comerciales circundantes a la ciudad.³⁴

Se sabe que desde el siglo VI y hasta finales del IV a.C, Roma había fundado vías de comercio marítimo, donde obtenía una gran cantidad de productos de ultramar. Estos sectores no sólo le permitieron a la ciudad intercambiar alimentos, mano de obra u artesanías con ayuda de barcos mercantiles.³⁵ Dichas ciudades se localizaban en las costas del mar Tirreno³⁶ y fueron las primeras anexiones de las conquistas militares de los romanos.

Entre el siglo VI y V, los romanos y sus aliados (*Socii*) establecieron rutas marítimas, donde el *garum*, el aceite de Oliva o el vino procedente de Roma no sólo se conocía en las costas de la Península Italiana, también comenzaron a identificarse en el Sur y el Oriente

³⁴ Este proceso le permitió a los romanos edificar el primer puerto en Ostia. Tito Livio, *Ab urbe condita*, I, p. 33; Dionisio de Halicarnaso describió el objetivo. “Como es navegable (el Tiber) con barcos fluviales y de gran tamaño, y hasta la misma Roma incluso en grandes embarcaciones de transporte marítimo, Anco Marcio decidió construir un fondeadero sobre su desembocadura utilizando como puerto la propia boca del río, pues éste se ensancha mucho al unirse con el mar y forma grandes bahías como los mejores puertos marinos. Y así, las naves remeras que sean suficientemente grandes y las de mercancías de hasta tres mil ánforas entran por la misma boca del río y son llevadas hasta Roma arrastradas por remos y remolques; las grandes para la boca del río anclan y descargan en barcos fluviales o cargan desde ellos. En el recodo entre el río y el mar el rey construyó una ciudad que llamó Ostia por su situación, como nosotros la llamaríamos *puerta* y consiguió que Roma fuese no sólo una ciudad continental sino también marítima y que disfrutase de los bienes de ultramar”. *Ant. Rom*, III, p. 320.

³⁵ Christa Steinby, *Op. Cit.* pp. 50- 146.; Thiel, H., *Op. Cit.* pp. 37- 110

³⁶ Este mar se extiende al sureste de la península italiana. Roma había generado comercio con las islas de Córcega, Cerdeña y Sicilia y las costas continentales de Toscana, Lacio, Campania y Calabria. Forni Giardina, *Esercito e Marina di Roma Antica*, pp. 35-53

del Mediterráneo. La lenta desarticulación de la civilización etrusca y el contacto con las colonias griegas en el sur de Italia, le permitió a los romanos apoderarse de puertos en el norte y sur del territorio. En dichas zonas, los romanos se enteraron del sistema comercial marítimo que imperaba a través de la *lex Rhodia*³⁷ y la adoptaron como suya.

A partir del siglo V, el comercio marítimo del Mediterráneo se vio afectado con el inicio de las guerras médicas. Durante los primeros años de este proceso bélico, la ciudad comercial más importante del Mediterráneo Oriental (Rodas) impidió el paso de productos procedentes de Egipto a Grecia y sus principales aliados. Entre estos destacaban los etruscos, los siracusanos, los cartagineses y los samnitas. Este evento también motivó a que dichas civilizaciones optaran por conseguir el dominio del comercio en el Mediterráneo Occidental, utilizando la guerra en el mar para obtener sus objetivos comerciales.³⁸

Las contiendas navales en el Mediterráneo Occidental, durante la primera mitad del siglo IV a.C y, específicamente en el mar Tirreno fomentaron las alianzas entre los distintos

³⁷ La *Lex Rhodia* se encuentra mencionada en algunas fuentes clásicas de la antigüedad. En el libro XIV, título II del *Digesto* de Justiniano y en el *Código*, título II, libro XI. Se le conoce como *lege Rhodia de lactu* o de avería. En ella se mencionan todas las reglas de avituallamiento y avería, ligadas a los marineros y las naves mercantes estacionadas y en actividad. Cicerón en *De la invención retórica* también establece que la ley Rodia permitía la apropiación de naves de guerra encontradas en puertos conquistados u abandonados (Cic. Inv. rhet. II, 98). También encontramos mención de dicha ley en la *Colección de leyes y ordenanzas antiguas de España*, publicadas en 1266 para los puertos de Castilla y León, donde se reconoce que emperadores romanos del siglo I y II d.C aprobaron la *lex Rhodia* como el cuerpo del derecho naval y mercantil del Imperio Romano, pero independiente al Derecho Romano. La *Lex Rhodia* es el derecho naval y marítimo más arcaico procedente del Mundo Antiguo.

³⁸ La tradición historiográfica clásica apunta que este periodo es donde la tecnología naval logra un desarrollo significativo. Durante los conflictos greco-persas, la batalla de Cumas (474 a.C), las incursiones griegas al sur de Italia y las guerras entre la liga latina y Roma, el uso del birreme y el trirreme tuvo un valor significativo. Estas naves de guerra fueron empleadas para derrotar las flotas enemigas utilizando el famoso espolón para embestir a los enemigos. Asimismo, fueron las primeras naves que se adentraron a combatir en el mar Mediterráneo y a incursionar para buscar nuevos territorios. Además de que eran las más accesibles de costear. Para saber más al respecto, aún es pertinente el texto de William Ledyard *Greek and Roman Naval Warfare: A Study of Strategy...*, Naval Institute Press, Annapolis, 1937.

sectores marítimos. Dentro de este panorama, Roma utilizó a los *Socii* italianos para fomentar la diplomacia a través del mar.³⁹

Pese a las constantes guerras que rodeaban a la ciudad de Roma, en el año 338 a.C., el ejército romano se apoderó de la flota naval de Anzio, localizada al sur de la urbe. Este evento no sólo terminó con la Liga Latina y la guerra; también definió el dominio absoluto de uno de los puertos más importantes de la península itálica.⁴⁰ Tras esta conquista, los romanos optaron por dominar la mayor cantidad de puertos y astilleros (Ponza y la costa de Campania). Tras conseguir esas posesiones, el Estado Romano mandó construir (en el año 335) su principal astillero, donde llegaban sus aliados con naves de guerra (*Ostium Tiberis*).

Mientras en Roma se gestaba el conflicto entre patricios y plebeyos, los romanos, a través de las leyes Licinias- Sextias⁴¹ estipularon que los aliados itálicos, además de recibir beneficios del Estado Romano debían proteger los intereses de éste, en cada uno de sus territorios conquistados. Así a partir del 311 a. C. Roma creó la función de los *duoviri navales classis ornandae et reficiendae* (los dos encargados de pertrechar y reparar las naves).⁴² Su labor consistía en dirigir la flota que los pueblos costeros aliados de Roma

³⁹ Tito Livio describe que en el año 394 a.C. los romanos apoyados por los etruscos de Caere enviaron una embajada a Delfos para negociar una alianza con los griegos. El objetivo consistía en finalizar con la amenaza de Siracusa en el Sur de la península. Tito Livio, *Ab urbe.*, V, 28, p. 265; Por otra parte, durante el saqueo de 390 a.C., Roma envió sacerdotes a Caere, una ciudad etrusca y ellos fueron escoltados en naves etruscas como un acto de amistad y lealtad. Val. Max. , I, 1, 10. P. 54

⁴⁰ Tito Livio señala que “Anzio recibió también una colonia nueva, concediéndose permiso a los anziatos para inscribirse, si querían, en el número de los colonos; retirándoles sus naves, prohibiose el acceso al mar al pueblo de Anzio (...). Llevóse a Roma una parte de las naves de Anzio y se quemaron las demás; con sus espolones se adornó la tribuna de las arengas, levantada en el Foro, llevando desde entonces este templo el nombre de los rostros”. *Ab urbe.*, VIII, 14, p. 390.

⁴¹ Llamadas así por los tribunos de la plebe *Gaius Licinius Stolo* y *Lucius Sextius Lateranus*. Mediante estas leyes se mejoró considerablemente la situación económica de los plebeyos y se logró también la equiparación política de la plebe mediante el acceso de los dirigentes populares a las más altas magistraturas.

⁴² José Remesal Rodríguez, *La marina romana*, p. 132

ponían a su servicio. Un total de diez naves *trirremes* por cada ciudad costera. Su propósito era eliminar la amenaza pirata tirrena que se gestaban, en ese periodo.⁴³

Las distintas alianzas generadas entre los piratas y los pueblos de Italia obligaron a los romanos a proteger sus redes marítimas comerciales en el Sur. No obstante, el panorama que desembocó en las guerras pírricas definió la participación oficial de la marina de guerra romana.⁴⁴ Aunque durante el conflicto, la armada conformada por barcos de tres líneas de remeros no fue de gran ayuda para Roma y sus aliados, la derrota oficial de Pirro (279) obligó a los vencidos a proveer flotas en tiempo de guerra.⁴⁵

Antes del estallido de la primera guerra púnica, Roma ya utilizaba las marinas de guerra de los *socii navales* de Campania, Tarento, Locres, Velia, Caere y Nápoles para proteger sus rutas costeras de comercio.⁴⁶ Las guerras pírricas le demostraron a Roma que los cónsules no se podían hacer cargo de la protección de cada uno de los sectores marítimos. En consecuencia, en el año 267 a.C, el Estado Romano oficializó la creación de cuatro puestos de jefatura de la armada, los llamados *quaestores classici* (cuestores de la

⁴³ Cuando Alejandro Magno sometió Persia, la isla de Rodas se volvió una posesión de los macedonios (332 a.C). Empero, a la muerte de Alejandro, Rodas abandonó toda relación diplomática con otras regiones del Mediterráneo y se volvió un aliado fiel de Egipto Ptolemaico. Con ayuda de éste y sus flotas, Rodas comenzó a contratar piratas para apoderarse de astilleros y puertos circundantes a la isla y en torno al Mediterráneo. Algunas de estas incursiones fueron enviadas al sur de Italia. Así, las flotas comerciales que se encontraban en los puertos dominados por los romanos comenzaron a sufrir ataques de piratas que anclaban en el mar Tirreno y lo amenazaban. DeSouza, Philip. *Piracy in the Graeco-Roman World*. pp. 120-123

⁴⁴ En 282 a. C., la ciudad de Turios, situada al sur de Italia solicitó intervención militar a Roma para terminar con la amenaza de los Lucanos (pueblo latino aliado de los piratas). En respuesta, Roma envió una flota al Golfo de Tarento, con el objetivo de eliminar la amenaza marítima. Este acto fue considerado por los tarentinos como la violación de un antiguo tratado que prohibía la presencia de la flota romana en aguas de Tarento. Enfurecidos por lo que consideraban un acto hostil, Tarento atacó la flota, hundiendo cuatro barcos y capturando uno más. Los tarentinos, conscientes de su inferioridad militar ante el inminente ataque romano, solicitaron la ayuda de Pirro de Epiro, quien envió ayuda a los tarentinos.

⁴⁵ Michael Pittasi *Op. Cit.*, p. 66-68

⁴⁶ Polibio da muestra de estas flotas cuando refiere el inicio de la primera guerra púnica. Los romanos “se sirvieron de quinquerremes y de trirremes de los tarentinos y de los locrios, e incluso de los veléatas y de los napolitanos y, en tales navios, trasportaron sus tropas”. Polyb., I, XX, 14, p. 88

armada).⁴⁷ Ellos no se encargaban de comandar la flota, más bien, controlaban la movilización de las escuadras procedentes de las ciudades aliadas de Roma, los *socii navales* y los ingresos marítimos para el Estado Romano. Por ello, su distribución contaba con las bases de Ostia, Cales (Campania), *Ariminium* (Rímini) y Cerdeña. A partir de este momento, Roma comenzó a establecer sus intereses expansivos hacia el mar Tirreno y, ulteriormente hacia el Mediterráneo.

El control marítimo llevó a los romanos hasta Sicilia. En este lugar los cartagineses había extendido su comercio hasta las islas del Sur de la Península Italiana y habían mantenido relaciones económicas con las principales ciudades portuarias del mar Tirreno, inclusive con la misma Roma. Cuando los romanos llegaron hasta Mesina, la competencia económica y política desató el conflicto armado entre estos y los cartagineses.

Según Polibio, la primera Guerra Púnica fue el momento decisivo cuando Roma optó por crear una flota, sin antes haber tenido una⁴⁸. Lo cierto es que hasta ese momento, Roma tuvo bajo su autoridad naves de guerra que no habían sido construidas por sus propios ingenieros; contaba con marineros (de origen etrusco) que no entrenaban los mismos romanos. Finalmente, no había tenido la necesidad de entablar batallas navales y costearlas directamente con los ingresos del Estado. Fue así como durante la primera Guerra Púnica, Roma centralizó el poder naval en su propia administración (un cónsul o un pretor), sin acudir a sus aliados.⁴⁹

⁴⁷ Christa Steinby, *Op. Cit.*, p. 176

⁴⁸ El pasaje que ha sido utilizado para referir este proceso es cuando Polibio señaló que los romanos “vieron que la guerra se alargaba; entonces, y no antes, emprendieron la construcción de naves, de cien quinquerremes y de veinte trirremes”. Polyb., *l, XX, 9, p. 86*

⁴⁹ “Por ellas principalmente se puede echar de ver el coraje y la audacia de la decisión tomada por los romanos, ya que sin tener, no ya unos recursos razonables, sino desprovistos en absoluto de ellos, sin haber

La construcción naval del año 260 representó el primer evento en el que los cónsules se hicieron del Poder Naval para conseguir frenar el avance de los cartagineses en la mar, durante la batalla de Milas. La iniciativa de los cónsules en la industria naval permitió que los romanos entrenaran a sus propios ciudadanos para el combate naval y, asimismo les permitió modificar sus naves con dos tipos de armas.⁵⁰ Estas innovaciones fueron el *corvus* que era una rampa con un gran clavo en el extremo. Éste se incrustaba en el barco enemigo y permitía el desembarco romano libremente.⁵¹ Por otro lado, se utilizaron los cuernos de Duilio. Estos eran unos ganchos que se lanzaban para jalar al barco enemigo y librar batalla.⁵²

La centralización de la industria naval bajo la autoridad de los cónsules, al igual que las modificaciones técnicas de los barcos y las victorias romanas en el Mediterráneo Oriental y Occidental aseguraron las conquistas de más territorios bordeando el Mar Tirreno, llegando incluso a las costas de Hispania.⁵³ El sometimiento de dichas zonas le proporcionó a Roma una gran cantidad de recursos para sus campañas navales y militares.

El sometimiento de las ciudades italianas bajo el poder de la República Romana también le permitió al Estado Romano crear un sistema defensivo que la favorecía navalmente. Los diferentes puertos les proporcionaban a los romanos hombres, flotas y recursos para la guerra. A cambio, Roma comenzó a reconocer la participación de dichas

tenido ante un programa marítimo, emprendieron la cosa con tal arrojo que aún antes de adquirir experiencia en la materia, atacaron sin dilación a los cartagineses". Polyb., I, XX, 12, p. 87

⁵⁰ Matthew Joseph, Bearzotti, *The First Punic War and the Development of the Roman Navy*, pp. 88-107

⁵¹ Workman-Davies, Bradley, *Corvus A Review of the Design and Use of*, p. 54-60

⁵² Polyb., I, 22, 3 y s., 52, 2; Flor., II, 18, 8

⁵³ La armada romana logró su primera victoria en Milai (260), posteriormente en Ecnomo (256) y finalmente en Palermo (251). Asimismo, a lo largo de todo el proceso de la primera guerra púnica, Roma también sufrió derrotas significativas como la batalla naval de Drépana (249) y desastres en el mar que hundieron gran cantidad de naves de guerra. Polyb., I, 26; 36; 49 y 56

ciudades que serían llamadas Aliadas, sin embargo, eran denominadas con no romanas, pues carecían de ciudadanía.

Así, en el año 243, el cónsul Cayo Lutacio Catulo pudo proveerse de 200 barcos y una gran cantidad de vivieres y hombres entrenados para el combate naval. Con este avituallamiento, Catulo derrotó a los cartagineses (quienes se encontraban desprovistos de recursos hacia el año 241), en las islas Egadas.⁵⁴ Como consecuencia de la victoria, Roma expandió sus intereses marítimos a toda la Península Italiana, Sicilia y el Mediterráneo Occidental, protegiéndolos con el Poder Naval ligado al Estado Romano.

Por otra parte, aunque la conquista del Ródano, el Arno y las montañas al sur del Po entre el 235 y el 219 a.C. fueron patrocinadas por el ejército romano, estas victorias incorporaron ciudades fundadas por tribus de navegantes provenientes de Iberia.⁵⁵ En estas regiones, el Estado Romano pudo reclutar marineros e ingenieros expertos en la construcción de trirremes⁵⁶ y quinquerremes.⁵⁷ Asimismo, la derrota de los ilirios (229

⁵⁴ Polyb., I, 60; Flor., I, 18, 33

⁵⁵ Estrabón refiere la importancia de estas tribus que durante las guerras púnicas y el Imperio fueron esenciales para el comercio marítimo. “Los gaditanos, procedentes de Iberia, han sido los que navegan más o en mayores navios, tanto por nuestro mar como por el exterior; y puesto que no habitan una isla grande ni dominan extensas tierras, la mayoría de sus habitantes viven en la mar... Estos, además de armar los grandes navios para los comerciantes, usaban otros pequeños, propios de las gentes pobres, a los que llamaban *hippoi*; por el mascarón de sus naves. Asimismo, fabricaban los *pentekóntoros* y *estrongýlos*. Los primeros para navegar por alta mar, y los otros para reconocer la costa”. *Geo.*, III, 5, 3

⁵⁶ Cfr. Robert Gardner, *The Age of the Galley*, pp. 236-240

⁵⁷ De acuerdo con Thiel, desde el siglo IV, especialmente durante las campañas de Alejandro Magno a Asia, los trirremes fueron sustituidos progresivamente por los quinquerremes, pues estos resultaban ser más veloces y eficientes en los combates navales. Ya en el siglo III, la tecnología de los quinquerremes había pasado a los romanos a través de la conquista de Sicilia durante la primera guerra púnica. Algunas de estas naves estaban blindadas en las secciones de los remeros (*catafractoi*) y protegidas por un mayor número de soldados. *Op. Cit.*, p. 67

a.C)⁵⁸ fue un ejemplo contundente de la existencia de una flota y un poder naval romano que tenía como objetivo apoderarse de las costas italianas orientales.

La Segunda Guerra Púnica fue un conflicto más terrestre que naval. Sin embargo, el incremento de recursos, mano de obra y *ager publicus* que beneficiaba a los altos funcionarios del Estado Romano⁵⁹ impulsó la invasión a África bajo las órdenes del cónsul Atilio Régulo.⁶⁰ El segundo conflicto con Cartago demostró que en Roma ya existía una capa de empresarios capaces de impulsar las campañas militares y navales.⁶¹ Como consecuencia, la armada romana tuvo una gran participación al final del conflicto, gracias al aporte de estos inversionistas.⁶²

⁵⁸ Floro describe que el general Gneo Fulvio Centimalo derrotó a los liburnos en las costas del litoral del mar Adriático y destruyó su astillero en una batalla naval. I, 21

⁵⁹ Ya desde la segunda guerra púnica, la aristocracia senatorial romana fue dirigida por una clase privilegiada en el sector socioeconómico de la civilización romana, ésta fue sin duda la *Nobilitas*. Este sector de senadores de élite habían alcanzado la riqueza a través de sus victorias en la guerra contra Aníbal. Durante la segunda guerra púnica, los *nobilitas* que se habían enriquecido con los territorios conquistados en la primera guerra púnica que financiaron la segunda campaña contra Cartago, con la intención de obtener más recursos y prestigio para sus familias. Los *nobilitas* habían alcanzado tanto poder en la segunda guerra púnica que ellos eran los encargados de hacer la guerra o la paz; en sus manos estaba también el erario público, la administración de las provincias, de las magistraturas, los honres y los triunfos. Este grupo de senadores adquirió inmensas propiedades de los agricultores y una gran cantidad de esclavos que le permitió a cada senador generar mano de obra barata y extraer demasiados recursos para su posición social.

⁶⁰ Dion Casio señala que “todo empezó con la guerra de Sicilia cuando los romanos enviaron a África trescientas cincuenta naves, apresaron algunas ciudades y dejaron como jefe al mando de las fuerzas a Atilio Régulo”, *Dio Cass., I, VII, 3*

⁶¹ *Polyb., 14, 7, 2.*

⁶² El evento más sobresaliente de esta armada romana fue cuando Aníbal se encontraba en Italia. Escipión se embarcó hacia Cartago y la intentó tomar por sorpresa. Pese a que su esfuerzo militar fue en vano, la marina logró una victoria importante en las proximidades de la ciudad africana. Las naves de guerra cartaginesas fueron destruidas y la vía principal de abastecimiento a la ciudad fue bloqueada por la flota romana. Estas acciones obligaron a Aníbal a regresar a África y abandonar su campaña militar. *Dio Cass., VII, 25, p. 258*

Con la derrota de los cartagineses (201 a.C), Roma heredó un comercio marítimo más amplio. Esto obligó a los romanos a recuperar el sistema de *quaestores classici*.⁶³ Con esta medida el Estado Romano controló sus nuevas posesiones territoriales y le permitió a otras ciudades de Oriente conocer la artesanía romana, a través de mar. Así, a partir del 200 a.C, el poder naval romano recayó sobre los *socii navales* de sus posesiones en el Mediterráneo.⁶⁴

A lo largo de las guerras macedónicas, los romanos apuntaron sus intereses comerciales hacia el Mediterráneo Oriental⁶⁵. Roma y los *socii navales* estuvieron involucrados en los conflictos del Rey Filipo V en contra de Antíoco III. Los romanos pudieron avanzar en contra de Filipo y las colonias griegas del Peloponeso, debido a que la fuerza naval de éste había sido abatida y destruida en la batalla de Quíos⁶⁶.

La alianza de Roma y Rodas jugó un papel importante en la contienda. Rodas apoyó al rey Atalo de Pergamo y, tras la victoria de Atalo, Rodas le concedió a Roma el permiso de establecer atarazanas en el sur de Magna Grecia. Así nació la base naval romana en la isla de Córceira⁶⁷. Ulteriormente, el legado Lucio Apustio reconoció y bordeó las islas griegas y la península de Casandra⁶⁸ que estaban cercanas a ésta. La estrategia le dio a Roma la

⁶³ Estos funcionarios de la república romana eran los encargados de administrar el erario público y pagarle a los dueños de barcos en las provincias y ciudades aliadas de Roma. Además, se encargaban de manejar el tráfico marítimo hacia Roma y, al mismo tiempo, controlaban al producción de embarcaciones navales.

⁶⁴ Howard Thiel, *Op. Cit.*, pp. 112-116

⁶⁵ Liv., *Ab urbe.*, XXXI; *Polyb.*, XVI y *Flor.*, I, 23

⁶⁶ *Polyb.*, XVI, 2

⁶⁷ La actual Corfú, situada en el mar jónico, al noreste del Épiro griego y el Épiro Albanés.

⁶⁸ Situada entre el Golfo de Salónica, al oeste y el Golfo de Torone, al este.

oportunidad de adueñarse de más ciudades portuarias;⁶⁹ mientras Atalo destruía las flotas enemigas.

La caída de Antíoco le permitió a Roma establecer una red comercial entre su ciudad y el continente asiático, a través de Magna Grecia, con el uso del mar. Tras la obtención de vías de comercio marítimo en el Mediterráneo Oriental, los productos de Roma llegaron incluso hasta la península de Anatolia. Igualmente, estas rutas le brindaron a los romanos un número mayor de mano de obra y *ager publicus*. Así, los romanos comenzaron a acumular riquezas en proporciones desmesuradas.⁷⁰

El contacto con la cultura helenística tuvo como consecuencia dos procesos. El primero fue que Roma utilizó la filosofía griega dentro de sus discursos políticos y, al mismo tiempo validó su posición social de las familias más importantes, en contacto directo con las escuelas filosóficas del periodo y con la inclusión de productos griegos de moda (esculturas, vasijas, vestimentas, ornamentos) en la vida cotidiana.⁷¹

Por otro lado, la sumisión de Rodas bajo el poderío de Roma (167 a.C.) permitió a esta última dominar navalmente el Mediterráneo Oriental y controlar la ruta de comercio con

⁶⁹ De acuerdo con Tito Livio, Roma unió tres fuerzas navales para sus operaciones en el mar. La de Lucio Quincio proveniente de Cócira; la de Gayo Livio que había tomado las naves asentadas en Atenas y la de Atalo que estaba en el Pireo. Su objetivo era apoderarse de los astilleros y puertos comerciales de Eubea y el Ática para bloquear el avituallamiento a Macedonia, *Ab urbe.*, XXXII, 16. Asimismo, Polibio refiere que en este proceso, los romanos desarrollaron una innovación tecnológica en la proa de sus quinquerremes. Esta arma “tenía forma de embudo. Por la parte de la proa y a ambos lados había dos áncoras en la superficie interior de las paredes de las naves. El embudo, que contenía mucho fuego en brasas, pendía, mediante una cadena de hierro, del extremo de las anclas. Casi siempre que se embestía al enemigo de frente o de costado, se lanzaba el fuego contra la nave adversaria, que quedaba muy lejos de la propia por la inclinación de la borda”, *Polyb.*, XXI, 7

⁷⁰ El sector de los *nobilitas* y el nuevo orden ecuestre en Roma se vio favorecido por este proceso. Mientras las conquistas les daban prestigio y, al mismo tiempo posesiones territoriales; Roma comenzaba a controlar más y más territorios en el Mediterráneo para repartirlos entre sus ciudadanos mejor posicionados. Catón el Censor da ejemplos de este proceso en su *Tratado De Agricultura*.

⁷¹ De este proceso tan importante nacería la oligarquía romana del siglo I y, por lo tanto, se gestaron las guerras civiles.

Egipto. Ésta le ofreció el abastecimiento de grano directamente a la ciudad de Roma. Así, el Estado pudo avituallar tanto a sus ciudadanos como al ejército romano.

Tras convertirse en dueña del sector marítimo más importante de esta sección del Mediterráneo, los romanos comenzaron a utilizar monedas de plata para el comercio en ultramar. Fue bajo este proceso que el Estado Romano acumuló mayor cantidad de riquezas con la implementación del sestercio y el denario. La primera fue utilizada para el comercio y para valorizar la acumulación de riquezas por individuo; las segunda se empleaba para pagarle al ejército romano, la marina y para reunir el fisco del Estado.

Durante poco más de medio siglo, Roma controló el mar Mediterráneo sin encontrar una oposición naval significativa. Sin embargo, las guerras civiles del año 89 a.C. marcaron un panorama desfavorable para el poder marítimo y naval romano en Oriente.

Al no recibir los mismos beneficios del Estado Romano, los *socii* de la Península Italiana encabezaron un movimiento en contra de Roma a principios del siglo I. Mientras los cónsules el Estado Romano se encargaban de aplacar la revuelta de los aliados, los romanos descuidaron sus territorios en Oriente. Asimismo, las rivalidades entre Sila y Cayo Mario ignoraron las necesidades de las ciudades ligadas a la República en el mar Egeo.

El sometimiento repentino de Rodas le permitió a los piratas⁷² y las alianzas que se encontraban bajo la autoridad de Mitridates,⁷³ rey del Ponto, apoderarse de las ciudades del

⁷² Dion Casio describe que “navegaban no en pequeños grupos, sino a bordo de grandes flotas y tenían generales. Primero y antes pillaban y capturaban a los navegantes, después a los que se hallaban en los puertos(...) arrasaban e incendiaban no ya aldeas y campos, sino ciudades enteras, cuarteles de invierno y bases de operaciones”, XXXVI, 21, 3; por su parte, Floro señala que “los piratas no podían mantenerse en tierra, como ciertos animales cuya doble naturaleza les permite vivir en el agua, así que se lanzaron de nuevo al mar, que era su medio habitual y pretendieron aterrorizar con su súbita irrupción incluso las costas de Sicilia y Campania”, I, 41, 6

⁷³ Flor., I, 40

Peloponeso que permanecía bajo el poder de Roma. Mitridates consolidó rápidamente su poderío naval en dicha zona y retó a Roma por su hegemonía.

Al carecer de recursos y una estabilidad económica, Roma legó la labor de protección a los ciudadanos más poderosos económicamente y ellos patrocinaron las campañas militares y navales. Bajo este panorama, los romanos enviaron a Lúculo para atacar las flotas de Mitridates. Lúculo logró una gran victoria con la flota romana.⁷⁴ No obstante, la amenaza creció cuando los piratas de Cilicia se aliaron con Mitridates y cesaron la campaña de Lúculo.

Sila, otro acaudalado del sector más importante de la ciudad, marchó desde Roma y se enfrentó al rey del Ponto en la batalla de Queronea (86 a.C). Después de derrotarlo, Sila reconquistó las bases navales que Mitridates le había quitado a Roma.⁷⁵ Ante una nueva amenaza, Sila creó un plan defensivo en el año 85 a.C. Este establecía que en las costas del Asia Menor, las ciudades marítimas debían construir flotas, conservarlas y mantenerlas para una utilización a futuro de Roma.⁷⁶

Por otro lado, la amenaza pirata de las rutas comerciales fue encargada personalmente a Pompeyo Magno⁷⁷, cuando ésta atentó contra el suministro de grano de la propia Roma, procedente de Egipto. Pompeyo comenzó a reclutar tropas de todas las provincias. Bajo su

⁷⁴ *Flor.*, I, 40, 21

⁷⁵ *Plut. Vit., Sull.*, pp. 154- 158. Asimismo, Mitridates “le entrego a Sila setenta naves con espolones de bronce y todo su aparejo, además de los dominios y pueblos aliados de Roma en las costas de Asia”. P. 158

⁷⁶ *Plut. Vit., Sull.*, p. 162

⁷⁷ Dion Casio señaló que Pompeyo fue elegido para esta campaña gracias a la *lex Gabina*. Ésta mencionaba que la amenaza pirata debía ser exterminada por un *Imperator*, con apoyo de un gran número de subalternos y comandando una fuerza de 500 naves de guerra. XXXVI, 23-24

autoridad nombró a 13 mandos⁷⁸ para que patrullaran por tierra y por mar, a lo largo y ancho de Mediterráneo, en busca de la amenaza pirata.

Pompeyo, nombrado *Imperator* comandó una fuerza de 500 barcos y expulsó a los piratas de Sicilia.⁷⁹ Barrió a los piratas del Norte de África y consolidó un poder naval frente a las costas de Cerdeña, donde expulsó a los piratas ahí establecidos. Finalmente, comenzó a perseguir y exterminar piratas desde Hispania hasta el Egeo. De esta manera, este general utilizó a la marina de guerra para devolverle el poder marítimo, a través del naval a Roma y, asimismo, definir la permanencia de una armada para proteger los intereses marítimos del Estado Romano.⁸⁰

Después de la amenaza pirata, el Estado Romano se estabilizó económicamente y fomentó dos campañas para recuperar lo perdido durante los conflictos previos. A Pompeyo se le asignó la tarea final de someter a los piratas en Asia Menor y, por el otro lado a Cayo Julio César la conquista de las Galias.

Esta empresa que duro del 58 – 51 a.C le dio a César el poder suficiente y la popularidad para enfrentar a Pompeyo en el ámbito político-militar. En el aspecto naval, César y su ejército establecieron una primera armada en el canal de la mancha.⁸¹ Asimismo, en el

⁷⁸ “Gelio fue puesto al frente del mar Tirreno; Plocio, del Sículo; Acilio bloqueó el golfo de Liguria; Pomponio, el de la Galia; Torcuato el de Baleares; Tiberio Nerón, el estrecho Gaditano; Léntulo Marcelo, el de Libia; Pompeyo y sus hijos, el de Egipto; Terencio Varrón, el Adriático; Metelo, el Egeo, el Pónico y el Panfilio; Cepión el Asiático y Porcio Catón obstruyó con sus naves alineadas, las desembocaduras mismas de la Propóntide”. *Flor.*, I, 41, 10

⁷⁹ *Flor.*, I, 41, 8

⁸⁰ José Remesal Rodríguez, *Op. Cit.*, p. 133

⁸¹ Floro describe que “una vez recorridos todos los lugares por tierra y por mar, César giro sus ojos hacia el océano y, como si no fuera suficiente para los romanos este orbe, pensó en otro. Tras aparejar una escuadra y una base en Icio (la actual Boulogne), cruzó Britania con rapidez extraordinaria, ya que, después de haber llevado anclas del puerto de los morinos en la tercera vigilia, abordó la isla antes del medio día”. I, 45, 16. El mismo Julio César también relató este proceso. “dadas las gracias a los soldados por la construcción de veintiocho galeras, les mando juntarlas todas en el puerto de Icio, de donde se navega con la mayor

panorama de la guerra de las Galias, César ya refería la unión del futuro *Imperium* y la marina.⁸² Finalmente, cuando este general regresó a Roma, utilizó los recursos de la República para costearse una armada (30 trirremes en cada puerto) y hacer uso de ella al iniciar su guerra civil.⁸³

La muerte de Pompeyo y César generó un ambiente conflictivo entre los republicanos Casio, Bruto y Sexto Pompeyo contra la alianza de Marco Antonio y Octavio.⁸⁴ Igualmente, estableció una nueva división del poder naval romano. Cada coalición controló una marina de guerra específica. Los republicanos se apoderaron de las bases navales de Asia y Grecia; antiguas posesiones de Pompeyo Magno.⁸⁵ Por su parte, Octavio y Marco Antonio se quedaron con las bases navales de la Península Italiana, Hispania y Egipto.

Tras la muerte de Bruto, el poder naval republicano (la antigua marina de César en Mesina y algunos astilleros en Grecia) quedó a las órdenes de Sexto Pompeyo. Por su parte, cuando Antonio rompió relaciones diplomáticas con Octavio, dividió las flotas y las

comodidad a Bretaña, por un estrecho de treinta millas”. *B Gall, I, 2*. Este es el primer ejemplo donde los soldados romanos construyeron barcos y los tripularon sin requerir de los fabricados por los aliados o sus propios ingenieros.

⁸² Pese a la escena romántica, Apiano refirió que, cuando navegaba en el río Semeni (Albania), en Iliria César le gritó a un piloto de su nave “Pon proa a las olas, con confianza, llevas a César, a sus hombres y al destino de César”, *App., B Civ, II, 57*. Esta frase fomentó la idea que un líder deseaba la victoria en conjunto de sus tropas y su armada.

⁸³ César “ordenó la inmediata construcción de dos flotas, una en el Adriático y otra en el Tirreo, y designó como almirantes a Hortensio y Dolabela mientras se hallaban aún en fase de construcción”, *App., B Civ., II, 41*. Michael Pittasi asegura que esos dos astilleros fueron los que posteriormente utilizaría Octavio para establecer su armada (Misena y Ravena) *Op. Cit.*, p. 143

⁸⁴ Hubo una gran cantidad de conflictos navales en este periodo. Podemos citar la batalla del Peloponeso, entre Marco Antonio y Murco; la batalla naval en Midno, entre la flota de Casio y los rodios; el combate naval entre Sexto Pompeyo y Salvidieno; la batalla naval entre Ahenobardo y Murco contra Domicio Calvino y la batalla de Cumas. *App., B Civ, III- V*.

⁸⁵ Además de utilizar las naves de guerra de César en el Adriático, Pompeyo contaba con naves y astilleros de “los griegos y casi todos los pueblos circunnavegantes al Mediterráneo Oriental: tracios, helespontios, bitinios, frigios, jonios, lidios, panfilios, pisidios, paflagones, cilicios, sirios, fenicios, hebreos y sus vecinos los árabes, chipriotas, rodios, cretenses y todos los isleños (...) además, se presentaron ante él sesenta naves procedentes de Egipto, enviadas por los reyes de este país”, *App., B Civ., II, 71*

acomodó en dos polos: Ravena (Octavio) y Alejandría (Antonio).⁸⁶ Estas fueron las dos bases navales más importantes al final de la república.

El mutuo interés por derrotar a Sexto Pompeyo y la recuperación del grano procedente de Egipto a Roma alió a Octavio y Antonio. Ante tal situación, Octavio preparó su armada y ordenó construir trirremes en Roma y Ravena para atacar a Pompeyo⁸⁷, bajo la figura del almirante Agripa.⁸⁸ Cuando aquellos estuvieron listos, los purificó⁸⁹ como un símbolo de poderío entre la flota y el mando *Imperium*.

Las hostilidades entre Antonio y Octavio se incrementaron cuando el primero derrotó a Pompeyo con su infantería en Asia y lo mandó asesinar en Mileto. A finales del año 32, Antonio había reunido un ejército y una flota en Grecia, un total de 100000 infantes y 500 barcos de guerra (200 de los cuales provenían del astillero de Alejandría)⁹⁰, para atacar a Octavio que contaba con 80000 hombres y 400 navios⁹¹.

⁸⁶ Howard Thiel, *Op. Cit.*, p. 144

⁸⁷ *App., B Civ., V*, 80

⁸⁸ Agripa logró una gran victoria en la batalla naval de Nauloco en el año 36 a.C. Ésta fue decisiva para consolidar el poder naval de Octavio. En ese encuentro, Agripa desarrolló un arma muy efectiva para los romanos: el *harpax*. Apiano la describió como un astil de madera de cinco codos de largo, recubierto de hierro y con aros en cada uno de los extremos; a uno de estos aros estaba sujeto el arpón, un garfio de hierro, y al otro muchos cables que tiraban de este, lanzado por una catapulta (...) era arrojado desde mucha distancia contra los barcos y se quedaba clavado, sobre todo, cuando tiraban hacia atrás de él por medio de cables". *App., B Civ.*, 118-119

⁸⁹ Apiano refirió que "se levantan altares al borde del mar y la multitud se coloca en torno a ellos, a bordo de naves, en el más profundo silencio. Los sacerdotes realizan los sacrificios de pie junto al mar y por tres veces llevan las víctimas sacrificiales a bordo de lanchas en torno a la flota, acompañados en su navegación por los generales e imprecando a los dioses que se tornen malos augurios contra estas víctimas expiatorias en vez de contra la flota. Y troceándolas a continuación, arrojan una parte al mar y otra la colocan sobre los altares y la queman, mientras el pueblo acompaña con su canto. De este modo purifican los romanos a las flotas", *V*, 96

⁹⁰ William, Ledyard, *Op. Cit.*, p. 295

⁹¹ La mayoría de estos navios eran Liburnas. Éstas eran pequeñas embarcaciones que provenían de la zona de Dalmacia y, en un principio fueron utilizadas por la piratería. Se caracterizaban por ser naves monorremes (de un orden de remeros en la eslora del barco), aunque también podían tener dos y hasta seis ordenes de remeros y, según Vegecio contaban con espolón. *Veg. Mil.*, IV, XXXVII. Posteriormente, el Imperio Romano las adoptó y las utilizó para sorprender las naves enemigas, interceptar sus convoyes y

Si bien la batalla de *Actium* (31 a.C) ha sido considerada en la historiografía como el mayor conflicto naval de la república romana, actualmente algunos estudiosos del tema han afirmado que este combate debe ser analizado, no por su narrativa operacional, sino más bien a partir de lo que significó la hegemonía del poder naval romano, al inicio del principado.⁹² La relevancia ha radicado en la relación entre el desarrollo de una armada y el dominio absoluto de las principales vías marítimas comerciales. Asimismo, del control de los puertos y astilleros a lo largo y ancho del Mediterráneo.⁹³ Estos fueron los intereses marítimos de lo que, a lo largo del Imperio, Roma llamó *Mare Nostrum*.⁹⁴

Tras la derrota de Marco Antonio en *Actium*, Octavio Augusto reforzó y estabilizó al Imperio Romano. Creó provincias y tras convertir a Egipto en una de ellas, Augusto “perpetuó en la memoria de los siglos la gloria del triunfo de *Actium*, fundó cerca de Nicópolis los juegos quinquenales. Adornó con un trofeo naval el sitio donde estuvo su campamento y lo consagró solemnemente a Neptuno y a Marte”.⁹⁵ Este ejemplo aseguró firmemente que el *Imperium* no solamente debía reconocerse en los logros del ejército romano; también la marina tenía que ser valorada en cada campaña militar que los emperadores emprendieran para proteger el poder naval.

Para consolidar su poder económico, militar y político Augusto dividió las provincias en dos grupos, las inermes, que carecían de ejército, y las armadas.⁹⁶ Las primeras

escortar naves comerciales de un punto a otro por la costa. Para saber más al respecto, revisar el texto de Michael Pitassi, *Roman warships*, Woodbridge: Boydell, 2011.

⁹² Cfr. Carsten Hjort Lange, *The battle of Actium, a reconsideration*, en *Classical Quarterly*, 2011, pp. 608-623; Michelle Reddé, pp. 486-488

⁹³ Para saber más al respecto consultar el sitio web <http://www.cealex.org/> y el texto de Arthur de Graauw, *Ancient Ports and harbours*, v. III

⁹⁴ Mario Attilio Levi, *L'impero romano: dalla battaglia di Azio alla morte di Teodosio*, pp. 60-77

⁹⁵ *Suet. Aug.*, XVIII, p. 47

⁹⁶ Adrian Goldsworthy, *Roman Warfare.*, pp. 124- 125

ocupaban las orillas del Mediterráneo, estaban vinculadas a Roma comercialmente y tenían una gran cantidad de hombres y recursos. Augusto dejó el gobierno de estas provincias en manos del Senado, cuyos miembros las habían gobernado hasta la instauración de su *Imperium*. El emperador se reservó para sí la administración y el control directo de las provincias recién conquistadas. En ellas instaló al ejército, de ahí el nombre de provincias armadas. No obstante, esta tropa desarticulada en las fronteras imperiales necesitaba de un elemento de conexión, y esta fue, sin duda, la marina.

Augusto creó tanto un ejército permanente, como una flota. Tras centralizar sus poderes, la marina romana debía responder a los intereses del *Imperator*. Los *quaestores classis* de la República fueron sustituidos por una nueva magistratura. Ésta colocaba a los ciudadanos romanos en la carrera política y militar. Igualmente les proporcionaba un apoyo económico (durante los 25 años de servicio) y les permitía el control de los puertos y los barcos de guerra en cada una de las bases navales. Así, Augusto distribuyó al mando de cada astillero y flota al *Praefectus Classis*.⁹⁷

La marina romana, a partir del principado de Augusto tenía dos bases principales, una en el mar Tirreno, con base en *Misenum*, en la bahía de Nápoles; la otra en el Adriático, con base en un lugar llamado *Classe*, cerca de la ciudad de Rávena.⁹⁸ Tanto una como otra

⁹⁷ Literalmente significa Prefecto de la Armada. Bajo su cargo estaba el control de las naves de guerra. Cada nave era un trirreme. Ésta galera fue el barco por antonomasia en el Mediterráneo desde el siglo III a.C., por lo que su producción durante el Imperio Romano fue patrocinada por la administración central. Adolf Berger, *Encyclopedic Dictionary of Roman Law*, p. 643

⁹⁸ *Suet. Aug.*, Octavio Augusto, LXIX, p. 63; Michael Pittasi, *The Navies of Rome*, p.78

tenían varios destacamentos. La del *Misenum* poseía destacamentos en Ostia, en Roma, en Córcega; por su parte, la de Rávena tenía destacamentos en Roma y en Porto.⁹⁹

Además de estas flotas, Augusto fundó nuevas unidades navales por todo el Imperio. La *Classis Syriaca* era la armada de Siria, con base en Seleucia Pieira, en la desembocadura del Orontes, en el Pireo. Era el astillero principal de la península de Antioquía. La *Classis Pontica* era la armada del mar Negro. Sus bases estaban en Bizancio y en Trebisonda. Contaba con cuarenta navíos y tres mil hombres. Finalmente La *Classis Alejandrina*, la armada de Egipto. Su base estaba en Alejandría.¹⁰⁰ Disponía de una flotilla en el Nilo, que cumplía funciones de policía y control administrativo de cuanto se exportaba río abajo, sobre todo ánforas con grano para Roma. Esta flota estaba bajo el control del *Praefectus Aegypti*, el representante supremo del poder de Roma en Egipto.¹⁰¹ Con estas bases navales, el Mediterráneo pasó a ser la posesión oficial de los romanos.

Durante la dinastía Julio- Claudia y la Flavia, el desarrollo del Poder Marítimo estuvo vinculado más allá de las fronteras establecidas en el Principado de Octavio. Al no tener enemigos en el Mediterráneo, los romanos se adentraron a la mar en tres sectores marítimos que no habían sido explorados.¹⁰²

El primero de ellos fue el mar del Norte. En el año 43 d.C el emperador Claudio fundó la *Classis Britannica*, con base en *Gerosiacum*, en Dubrae (Douvre). Y el *Portus Lemaciae*

⁹⁹ D.B. Saddington, *Classes. The evolution of the roman imperial fleets* en *A companion to the roman army*, p. 208

¹⁰⁰ Jonh Spaul, *Classes Imperii Romani*, p. 44-60

¹⁰¹ D.B. Saddington, *Op. Cit.*, p. 215

¹⁰² Para saber más revisar el sitio web <http://www.portusproject.org/phases/claudian-phase/>

(Lymne) al norte de la isla, en Amboglanna y Netherby.¹⁰³ El interés de los romanos en esta región era encontrar rutas navegables que pudieran favorecer el transporte de mercancías romanas (*garum* y vino) hacia Britania y las islas del Norte,¹⁰⁴ con la intención de obtener ámbar y pinturas para los frescos de las ciudades y tintes para las mujeres de las clases altas.

El segundo de ellos fue el Medio Oriente. Tras la conquista de Egipto, el Imperio Romano abrió sus puertas al comercio con las Indias Orientales. Entre el gobierno de Nerón y Domiciano, los barcos de esta ruta salían del puerto de Alejandría en pleno verano y seguía el Nilo arriba hasta Coptos. De allí se dirigían al Noroeste (Míos Hormos) y al Sudoeste (Berenice), ambos puertos situados en las orillas del Mar Rojo. En estos enclaves, los romanos tenían contacto comercial con India, Arabia, Etiopía y China.¹⁰⁵ El objetivo de estos lugares fue comerciar el tráfico de especies, perfumes, piedras preciosas y perlas. Asimismo, el algodón, la porcelana y la seda. Todos estos productos eran comercializados en las grandes ciudades del Imperio y, gracias a este comercio, el orbe romano pudo prosperar.¹⁰⁶

¹⁰³ *Suet. Claud.*, XVII, p. 160; Rafael Garrucci, *Classis Praetoriae Misensis piae vindicis Gordianae Philippianae monumenta quae exstant studio collecta et commentariis illustrata*, p. 11

¹⁰⁴ De acuerdo con Juvenal, “los puertos y los mares hendidos por las grandes quillas; ya casi anda por ellos más gente que por tierra; hacia donde quiera que llame la esperanza de ganancia navegan escuadras enteras; las embarcaciones no surcan solamente el archipiélago y las aguas africanas, sino que dejan muy atrás a Calpe (Gibraltar) y oyen silbar al sol tras hundirse en el mar”. *Juv.*, X. Asimismo, Elio Arístides refiere que “navegan los buques de carga y los comerciantes por ambos mares y hacia Britania están saliendo continuamente, no sólo funcionarios y tropas, sino también innumerables particulares”. *Aristid., Dis.*, III, 32

¹⁰⁵ Ludwig Friedlaender, *La sociedad romana*, p. 378. Según Plinio el Viejo, las naves estaban escoltadas que se adentraban a estos mares contaban con ballesteros para defenderse de los piratas, entre los cuales estaban algunos como los ascitas del sur de Arabia. *Plin., HN.*, I, IV, 4

¹⁰⁶ Ludwig Friedlaender, *Op. Cit.*, p. 377. Asimismo, este autor señala que en algunas crónicas chinas están los productos que “El Gran Tsin” o el Imperio Romano comerciaba con este territorio. Aparecen referidos los tapices, los trabajos de vidrio, las sustancias colorantes, las joyas, las gemas, el ámbar y plantas como el Jazmín y la *lawsonia inermis*.

El tercer sector fue el Bósforo. En el año 75 d.C, Vespasiano organizó la flota *Classis Flavia Moesica*.¹⁰⁷ El objetivo de este puerto era tener un lugar situado cerca del bajo Danubio y, así poder transportar una gran cantidad de ánforas por el Bósforo, haciendo uso de embarcaciones pequeñas llamadas corbita.¹⁰⁸ Los productos que Roma deseaba obtener de esta sección del orbe eran, principalmente metales como la plata, el cobre, el oro y productos como la madera (roble y cedro) y el ámbar.

El Poder Marítimo del siglo I permitió la integración de la armada con el Estado Romano y su extensión por el Mediterráneo constituyó un punto de apoyo para la estabilidad del Imperio. Un ejemplo de ello fue que durante la dinastía Flavia, las armadas de Miseno y Rávena fueron condecoradas con el título de pretorias.¹⁰⁹ También el jefe de la armada, el *Praefectus Classis* se posicionó como un individuo de rango ecuestre. Asimismo, en este periodo aparecieron los juegos de la naumaquia o batallas navales celebradas como espectáculos en el recién inaugurado Coliseo.¹¹⁰

A lo largo del siglo II, emperadores como Trajano, Adriano y Marco Aurelio continuaron favoreciendo la idea del *Mare Nostrum* del siglo anterior.¹¹¹ No obstante, en el siglo III, el Poder Marítimo y Naval también se vio afectado por la crisis económica, política y la anarquía militar.¹¹² La producción de naves en los principales astilleros del

¹⁰⁷ George Hope Stevenson, *Op. Cit.* pp. 101- 106

¹⁰⁸ Genaro Chic García, *Roma y el mar: del Mediterráneo al Atlántico*, pp. 32-33

¹⁰⁹ Rafael Garrucci, *Classis Op. Cit.*, p. 12

¹¹⁰ *Suet. Dom.*, IV, p. 255

¹¹¹ C.G. Starr, *Op. Cit.*, p. 220; <http://www.portusproject.org/phases/late-second-century-phase/>

¹¹² En este periodo, la población libre empezó a desplazarse a las zonas rurales en búsqueda de protección debido al aumento de impuestos y la difícil situación de obtener alimentos en las urbes principales. Por otra parte, en estos años, las legiones romanas se descentralizaron del poder imperial y cada campamento romano comenzó a proclamar emperadores en las regiones del Imperio, situación que desembocó en una profunda guerra civil y militar por el *imperium* absoluto. En el sector económico, se derrumbó el sistema

mundo romano tuvo un estancamiento masivo, al carecer de recursos necesarios proporcionados por la administración central¹¹³. Asimismo, el escaso periodo del *Imperium* de cada emperador evitó que las marinas crearan una conexión política, militar u económica con el dirigente en turno. No obstante, la marina aún continuaba operando con el objetivo de transportar ejércitos de un puerto a otro o, en dado caso, de patrullaje en los límites imperiales.¹¹⁴

La situación no cambió hasta el *Imperium* de Diocleciano y Constantino. El sistema imperial que fundó Diocleciano dividió el mundo romano bajo la figura de los tetrarcas. La competencia entre ellos llevó a Diocleciano a volver instaurar un poder centralizado, donde el comercio y el ejército se subordinaron a su autoridad. Pese a que el Imperio Romano fue separado en unidades político-jurídicas llamadas Diócesis, el Poder Marítimo y Naval volvió a estabilizarse gracias a dos cargos importantes en el sector marítimo. Estos fueron los *Navicularii* y *Nauleri*.¹¹⁵

monetario y el comercio de exportación e importación de productos se desplomó. La depresión del comercio perjudicó al sector industrial que careció de mercados para vender sus productos. El desasosiego difundido por la inflación y el empobrecimiento generalizado hizo que los viajes de los comerciantes no fueran tan seguros como en el pasado al aumentar el número de salteadores y reducirse la seguridad dada por las legiones en muchas provincias, en tanto las tropas estaban más ocupadas en servir como soportes políticos de los diversos candidatos al trono.

¹¹³ C.G. Starr, *Op. Cit.*, p. 235

¹¹⁴ *Ibidem.*, p. 241

¹¹⁵ Los *Navicularii* era una organización de navegantes que, a partir del siglo II d.C se encargaban del transporte de productos en el Mediterráneo. Durante el Bajo Imperio, dicha organización se fusionó con el Estado para que éste último pudiera obtener naves para el comercio o, en dado caso la guerra sin costearlas. Los *Navicularii* a partir de Dioclesiano se volvieron parte de la administración de cada diócesis. Por otro lado, los *Nauleri* eran los navegantes que el Estado Romano contrataba para llevarle personalmente los recursos y bienes a Roma y Constantinopla. Desde el *Imperium* de Dioclesiano, cada *Nauleri* estaba obligado a dirigir los barcos de cada sección del Imperio y proteger los recursos de éste a través del mar. *Cod. Iust.*, XI, III, 2

Entre el año 308 y el 324 d.C, Licinio y Constantino hicieron uso del Poder Marítimo y Naval para conseguir su victoria política.¹¹⁶ Licinio utilizó el sistema de fabricación de trirremes que había sido establecido desde tiempos republicanos. Esto significó que utilizó los principales astilleros de Oriente para la fabricación de sus naves y bloqueó los sectores comerciales que beneficiaban a Roma. Específicamente Egipto.

Constantino, por su parte, empleó los recursos administrativos para entrenar marinos y pagarle a los comandantes de las flotas, en lugar de construir grandes navios. Con ayuda de los *Navicularii*, Constantino pudo hacerse de embarcaciones pequeñas, baratas pero seguras, pues los *Naucleri* conocían el sistema naval de la época y sabían cómo utilizarlo para beneficio del Estado y de Constantino.¹¹⁷

Derivado de lo anterior, las batallas navales de Helesponto y Crisópolis en 324, donde Constantino derrotó a Licinio y se proclamó emperador único no marcan, como tradicionalmente se ha afirmado, el final de la armada romana. Estos combates y el contexto donde se ven inmersos demuestran que el poder naval romano resurgía en el siglo IV como un sistema ligado a los recursos de la administración y el aparato burocrático imperial, igual que en tiempos de Augusto.

La construcción de trirremes fue abandonada lentamente porque los sucesores de Constantino continuaron las reformas establecidas en el sector marítimo y naval. Los emperadores que instauraron su *imperium* en Oriente, después de Constantino I iniciaron en esta región de mundo romano un periodo benéfico para del Poder Marítimo y Naval. En

¹¹⁶ C.G. Starr, *Op. Cit.*, p. 250

¹¹⁷ Jasper Oorthuijs, *Marines and Mariners in the Roman Imperial Fleets, The Impact of the Roman Army (200 BC-AD 476): Economic, Social, Political, Religious, and Cultural Aspects*, p. 173

éste, la administración imperial intensificó su poder a través de los sectores provinciales (militares y marítimos) orientales y de la ruta comercial entre Cartago y Constantinopla.

Desde que Constantino trasladó la capital a Constantinopla, los emperadores orientales no solamente veían las ventajas políticas y militares que tenía esta sede a diferencia de Roma. También comprendieron que la posición de esta urbe les permitía conectar las rutas de comercio directamente con Asia. Fue así como estas secciones económicas constituyeron las posiciones más valiosas del Imperio Oriental, por lo que su protección fue vital.

No cabe duda de que a lo largo de la historia de Roma, el Estado Romano intervino en el sector marítimo y naval para expandir sus intereses culturales, económicos políticos y sociales. Asimismo, no se puede ignorar que el surgimiento de una burocracia y un sistema estatal estuvo directamente relacionado con el desarrollo del Poder Marítimo de la República o el Imperio, desarrollado gracias la estrecha relación comercial que tuvo Roma con los diferentes pueblos circundantes al Mediterráneo. Igualmente, los conflictos navales y militares constituyeron la parte central de la historia romana, pero también establecieron la relación directa con el empleo de la tecnología y el uso de la violencia en tierra o mar.

En los últimos años del siglo III y principios del IV, el poder imperial estaba volviéndose a estructurar bajo el *imperium* de Diocleciano. Sus acciones inmediatas se enfocaron en reorganizar el sector administrativo del imperio para recuperar la estabilidad en todo el territorio romano. La intervención de la burocracia imperial bajo Diocleciano y posterior a él favoreció la creación de una ruta estratégica en el Mediterráneo desde el siglo

IV hasta el VI, para el tráfico marítimo. Contexto que será abordado en el siguiente capítulo.

Capítulo 2: Poder Marítimo Romano: administración, comercio y control del mar en la Tardo antigüedad.

Durante los primeros años del siglo IV, el Imperio Romano fortaleció su hegemonía gracias a las reformas administrativas del emperador Diocleciano (284-305 d.C.). Pese a la crisis económica, política, militar y social que se había gestado en el transcurso del siglo III, Diocleciano acometió la tarea de reconstruir todo el mecanismo estatal.

Su primera acción de eficiencia administrativa consistió en organizar el Imperio Romano en cuatro prefecturas. Éstas fueron divididas en circunscripciones llamadas diócesis, cuya autoridad estaba determinada por dos augustos y dos césares. Cada una se fraccionaba en varias provincias.

La organización del Imperio en diócesis se constituía por seis en Occidente: Britania (cuatro provincias), Galias (ocho provincias), Vienense (siete), Hispania (seis), África (seis) y la Península Italiana, que de hecho consistía en dos diócesis, la de Italia al norte de los Apeninos y la diócesis suburbicaria, Roma incluida. En Iliria hubo tres diócesis: Panonia (con siete provincias) Mesia (con diez) y Tracia (con seis), Las otras tres estaban en la parte Oriental del Imperio: Asiana (con nueve provincias), Póntica (siete) y Oriente (dieciséis). (Véase Imagen 1)

El poder imperial fue distribuido entre los augustos, uno de los cuales debía habitar en la parte occidental y otro en la oriental del Imperio. Los dos augustos debían gobernar un Imperio Romano paralelamente. Cuando un augusto moría o abdicaba, el César ocupaba su lugar y seleccionaba un nuevo César. Así se creó un sistema dinástico artificial que libraba al Imperio de empresas de los ambiciosos y a la vez quitaba a las legiones el poder decisivo

que se habían arrogado en la elección de nuevos emperadores. Además, cada emperador se rodeaba de un consejo imperial, del que formaban parte los funcionarios del palacio; el cuestor sagrado del palacio, dos ministros de finanzas, otro de fisco, otro de patrimonio imperial.¹¹⁸

Los primeros augustos fueron Diocleciano y Maximiano, y los césares Galerio y Constancio Cloro, padre de Constantino. Diocleciano se reservó Egipto y las provincias asiáticas, con centro en Nicomedia. Maximiano tomó la Península Italiana, Hispania y África, con centro en *Mediolanum* (Milán). Galerio recibió el Peloponeso y las provincias danubianas vecinas, con centro en *Sirmium*, sobre el Save (cerca de la actual Mitrovitz). A Constancio Cloro se le adjudicaron la Galia y la Bretaña, con centros en *Augusta Trevirorum* (Tréveris) y *Eboracum* (York).

A partir del *imperium* de Diocleciano, el emperador situaba la capital administrativa donde él estuviese en ese instante, de ahí surgió el *comitatus*. “Éste fue un órgano de gobierno en movimiento que viajaba con el emperador; le seguía a sus campañas militares y en sus visitas de inspección”.¹¹⁹ La variabilidad de la sede imperial se mantuvo hasta el *imperium* de Teodosio I (378-395 d.C.), cuando Constantinopla se convirtió en la capital titular del imperio y emplazamiento de la administración palatina.

Los funcionarios *comitatus* estaban multiplicados al menos por el número de augustos, los que hubiese en cada momento de la vida del Imperio, a los que habrá que añadir el puñado de funcionarios de los césares. Situación que fue modificada con Constantino cuando estableció la organización administrativa en Constantinopla y ésta controló las

¹¹⁸ Gonzalo Bravo, *Dioclesiano y las reformas administrativas del Imperio*, pp. 35- 44

¹¹⁹ Roland Delmaire, *Les institutions du bas-empire romain, de Constantin à Justinian*, p. 147

provincias del imperio, especialmente las orientales, repartida en un sistema burocrático que requería una estricta jerarquización. Así, los rasgos más característicos de las épocas de Diocleciano y, ulteriormente de Constantino I (326-337 d.C.) fueron “el establecimiento del poder absoluto del emperador y la rígida separación de los poderes militar y civil, lo que produjo la creación de una administración provincial ligada a los habitantes más ricos y acaudalados del Imperio Oriental.”¹²⁰

Todavía en el siglo IV, el más alto honor era y seguía siendo el consulado. Le seguía en la jerarquía la condición de patricio, título atribuido por Constantino I.¹²¹ Venía a continuación la prefectura del pretorio, la urbana, el supremo generalato (*magister militum*); seguían los principales puestos palatinos (cuestores, *magistri officiorum*, condes de las sagradas liberalidades y del patrimonio imperial). Le continuaba en importancia y jerarquía el grupo de los *spectabiles* integrado por los gobernadores proconsulares y los vicarios, además de algunos puestos palatinos como los *magistri scriniorum* y las funciones militares desempeñadas por los *duces* y los *comites rei militaris*. El último puesto jerárquico, lo integraban los gobernadores consulares y presídiales y la baja oficialidad del ejército, los tribunos.¹²²

Sin embargo, tras el incremento de dignidades y de cargos, el sistema imperial tuvo que generar una mayor eficiencia administrativa del imperio. “Se crearon así tres departamentos de finanzas (el pretorio, el de patrimonio imperial y el de sagradas liberales) que estaban en

¹²⁰ Géza Alföldy, *Nueva historia social romana*, p.293

¹²¹ Zos., II, 40

¹²² *Cod. Theod.*, VI, 7,1; IX, 1; XI, 1; XIV, 1; XII, 4; Géza Alföldy, *Op. Cit*, pp.293- 314

relación directa con el emperador, y cuando el imperio estuvo dividido *de facto* o *de iure* entre dos o más augustos, cada uno de estos tuvo su propio departamento de finanzas”.¹²³

La prefectura del pretorio, además de sus funciones como prefecto de la guardia y judiciales se les añadió, a partir de Diocleciano la responsabilidad en el reclutamiento de soldados, la disciplina militar y el abastecimiento de las tropas. Además se encargaba del abastecimiento de las raciones (*annonae*) al ejército y a los funcionarios todos de la administración civil, y el forraje (*capitus*) para los diversos animales de unos y otros. También debía abastecer de trigo sobre todo a las dos principales ciudades del Imperio, Roma y Constantinopla; efectuar los pagos a los *Navicularii* que los trasportaban por cuenta del Estado y les incumbía una general supervisión sobre gobernadores y vicarios.¹²⁴

Cada uno de los hijos de Constantino I contó con su propio prefecto del Pretorio y aunque finalmente Constancio II quedó como único emperador (337 d.C.), siguió respetando las prefecturas tripartitas resultantes del gobierno virtualmente de los tres hermanos para continuar así hasta la división del Imperio entre los hijos de Teodosio I (395 d.C.).

El prefecto del pretorio comunicaba a las diócesis el monto a ingresar en función de las unidades fiscales atribuidas a cada una de ellas. Éstas, una vez recibida la indicación diocesana correspondiente, “la atribuían a las respectivas provincias, y el gobernador a su vez distribuía la carga tributaria a las distintas ciudades de la provincia en las que los curiales, sabedores de las unidades fiscales que grababan a cada uno de los ciudadanos, la

¹²³ Antonio Aparicio López, *Las grandes reformas fiscales del Imperio Romano*, p. 92

¹²⁴ Antonio Aparicio López, *Op. Cit.*, p. 102

distribuían entre estos.”¹²⁵ De esta forma toda hacienda, extensa o pequeña, estaba gravada por alguna fracción o múltiplo de la unidad fiscal imperial.

Recaudado el tributo, comenzaba una difícil y compleja tarea para la administración, la cual era la de colocar los tributos satisfechos allí donde se encontraban las necesidades a cubrir. Quienes más tributos consumieron fueron los ejércitos, pues estos no se hallaban distribuidos uniformemente por el imperio, sino o bien concentrados en las fronteras (*Limitanei*), o como tropas Comitatuses.¹²⁶ “La mecánica de la distribución de bienes empezó a simplificarse desde el gobierno de Valentiniano I (364- 375d.C.), cuando comenzó la recaudación de los tributos en oro y no finalizaría hasta el siglo V con Mayoriano (457-461 d.C.).”¹²⁷

La unidad fiscal era un sistema mixto compuesto del *iugum* y la *capitatio* y se tributaba en especies y en moneda. En virtud del nuevo sistema fiscal de Diocleciano, “cada contribuyente tributaba de acuerdo a las unidades fiscales que tenía atribuida en función de la productividad de sus cosechas, de las bestias de trabajo, de la mano de obra y de la región del imperio en que estuviese”.¹²⁸ En algunos lugares tributaba la población rural, mientras que en otras lo hacía también la urbana.

Para lograr una mejor efectividad en el aspecto tributario y organizar la *res privata*, se creó el cargo del *comes rei privatae* (conde del patrimonio imperial). Su labor consistía en gestionar las rentas de las tierras imperiales, reclamar para el Estado bienes de origen privado que por alguna circunstancia ya no pertenecían legalmente a los particulares y la de

¹²⁵ Roland Delmaire, *Op. Cit.*, p. 102

¹²⁶ Cfr. Marcos Thomas Peñalosa Gómez, *El ejército y el sistema militar del bajo imperio romano a través de la Res Gestae de Amiano Marcellino y el compendio De Rei Militari de Vegetio (350-400 D.C)*, pp. 49-52

¹²⁷ Alberto González García, *La inflación en el imperio romano, de Dioclesiano a Teodosio I*, p. 125

¹²⁸ Alberto González García, *Op. Cit.*, p. 132

administrar las ventas y concesiones del imperio a particulares. Contaba con cinco oficinas a nivel central. La primera de ellas, *exceptores*, despachaba los asuntos de carácter general; la oficina *beneficiorum* trataba los asuntos de las donaciones de tierra; las de *canones* de las rentas de tierras arrendadas y del arrendamiento de las mismas; las de *securitates* de los recibos expedidos por las rentas percibidas, y la de *privatae largitiones* de las donaciones efectuadas en monedas.¹²⁹

Los ingresos de la *res privata* procedían del patrimonio de los emperadores que lo heredaron a sus sucesores. Fue práctica normal del Imperio Romano que cuando fallecía un personaje de sustancia dejase parte del patrimonio al emperador por muy diversas razones, porque su condición de noble se lo exigía, o para bienquistarse con el emperador y evitar de esta forma que pudiese maltratar el testamento y los bienes dejados en herencia a su familia y amigos. Así, el flujo de donaciones al emperador fue constante y creciente a lo largo de la vida del Bajo Imperio.

A esta importante fuente de ingresos había que añadir los *bonna damnatorum*. Estos fueron sistemáticamente atribuidos al emperador y, cuando la confiscación alcanzaba a una persona particularmente rica el resultado era un espectacular crecimiento del patrimonio imperial. Contaba también con los *bona vacantia*, patrimonio apropiado por el emperador cuando el fallecido moría sin herederos, sin embargo, existían excepciones.¹³⁰ A partir de Constantino I se decretó que los bienes de un *navicularius* fallecido sin herederos pasaran a su gremio,¹³¹ los de un curial a la curia,¹³² los de los soldados a sus respectivos cuerpos por

¹²⁹ Michael Whitby, *The Cambridge Ancient History, Late Antiquity, Empire and Successors, A.D. 425- 600*, pp. 192- 202

¹³⁰ Antonio Aparicio López, *Op. Cit.*, p. 77

¹³¹ *Cod. Iust.*, VI, 62,1

¹³² *Cod. Theod.*, V,2,1

decreto de Constancio II.¹³³ Por su parte, Teodosio II promulgó, en el siglo V que los operarios de las fábricas estatales podían reclamar los bienes de sus compañeros fallecidos en idénticas condiciones.¹³⁴

Una constitución de Arcadio y Honorio legislaba que todas las tierras de las ciudades; *loca omnia fundive rei publicae*, habían de ser arrendadas a perpetuidad, a quienes rentas más altas estuviesen dispuestas a pagar, con el resultado previsible de que la mayor parte de las tierras de la *res privata* de dicha procedencia dejaron de estar en manos del Estado Romano.¹³⁵

El *comes sacrarum largitionum* (conde de las sagradas liberalidades) fue el sucesor del *rationalis rei summae*¹³⁶ de épocas anteriores. Tenía bajo su control las casas de moneda, las minas de oro y las factorías estatales de armas además de las textiles, a excepción de las de Tréveris y Vivarium en la Galia que las controlaba la *res privata*. Bajo su autoridad, estuvieron oficiales en las diócesis y a nivel provincial denominados *rationales summarum* en Occidente y, *comites largitionum* en Oriente. También, inspeccionaba las labores de funcionarios muy precisos como: trasportistas, controladores del comercio exterior; encargados de las fábricas de barcos, textiles y tintes; el propietario de la ropa de la milicia, los artesanos de armas en el imperio (*barbaricarii*), los encargados de los ingresos (*canones*) y los encargados de funciones contables (*tabularii*).¹³⁷

¹³³ *Cod. Iust.*, VI, 62,3

¹³⁴ *Cod. Theod.*, V,3,1

¹³⁵ *Cod. Iust.*, XI, 71, 3

¹³⁶ Creado en época del emperador Augusto, era el encargado del control de las minas y de las cecas por medio de los racionales vicarios y gobernadores; de la recaudación y empleo de tasas en dinero.

¹³⁷ Antonio Aparicio López, *Op. Cit.*, pp. 96-97

Una de las contribuciones creada por Constantino I y, administrada por el *comes sacrarum largitionum* fue la *collatio lustralis*. Ésta era recaudada cada cinco años desde el acceso al trono de un nuevo emperador. Dicho tributo gravaba a cuantos se dedicaban al comercio, es decir, a aquellas personas que vivían de ofrecer sus productos o servicios por dinero, bien fuese al menudeo o al mayoreo. Empero, el impuesto fue abolido por el emperador oriental Anastasio (491- 518).¹³⁸

Constantino I también creó la función del *magister officiorum*. Su principal cometido fue el control de las diversas oficinas palatinas. Tuvo un poder considerable a partir de Juliano (361-363 d.C.), ya que se le asignó el dominio de las audiencias del emperador; pero sobre todo “era el superior de los agentes *in rebus*, oficiales de correos, inspectores del buen uso de las postas, emisores de informes sobre el estado de las provincias y controladores del tráfico marítimo.”¹³⁹

Como consecuencia de la administración de los emperadores del siglo IV, Roma y Constantinopla quedaron al margen de la administración provincial y fueron gobernados por prefectos urbanos, del mismo rango que los prefectos del pretorio pero menos poderosos. “A aquellos les incumbía el control administrativo, financiero y judicial de sus respectivas ciudades, destacando la gestión y supervisión del abastecimiento de grano, aceite, carne y vino, el mantenimiento de los acueductos, edificios públicos, la organización de juegos y el orden.”¹⁴⁰

La administración provincial (excepto Roma y Constantinopla) tenía a su cabeza a un gobernador provincial. Éste, a partir del *imperium* de Diocleciano fue un cargo civil que

¹³⁸ Michael Whitby, *Op. Cit.*, p. 195

¹³⁹ *Ibidem.*, p. 199

¹⁴⁰ Antonio Aparicio López, *Op. Cit.*, p. 102

administró la justicia y gestionó las finanzas. Esto trajo como consecuencia que desaparecieran casi, en su totalidad los gobernadores procedentes del orden senatorial; tan sólo los proconsulados de Asia, de Acaya y África, con territorios muy reducidos, estuvieron manejados por individuos procedentes de dicho estamento. El resto de las provincias estaba gobernada por miembros procedentes del orden ecuestre. Sin embargo, Egipto disponía de una administración diferente a la mayoría de las provincias. A partir del siglo IV, Egipto contó con procuradores (*epítropoi*) con funciones financieras mientras que el gobernador (*hegúmenos*) actuaba como juez, era responsable de lo concerniente a las fortalezas, y la manufactura de armas que fuera de Egipto era competencia de otras administraciones.¹⁴¹

Además de estos cometidos, el gobernador había de ocuparse de otros menesteres, entre los que destacaban la reparación de calzadas, el mantenimiento y restauración de las postas (mansiones y *cursus publicus*). No obstante y por encima de todo “debía asegurarse que las ciudades cumpliesen con todas sus obligaciones, de las cuales la más importante para el Imperio Romano era la concerniente a la recaudación de los impuestos, para cuya buena marcha se hacía necesario que funcionasen correctamente las curias imperiales.”¹⁴²

Desde comienzos del siglo IV, los curiales o habitantes más ricos que se hacían cargo de la administración provincial ya no soportaban las cargas fiscales del sistema imperial. Era evidente que la presión ejercida por el gobierno sobre los curiales aumentó considerablemente con el paso del tiempo. Los curiales constituían un importante objetivo

¹⁴¹Phill Brunt, *The administrators of roman Egypt*, pp. 124- 141; Bernhard Palme, *The administration of Egypt in Late Antiquity*, pp. 2-5

¹⁴² Alberto González García, *Op. Cit*, pp. 128- 134

de cara al incremento de sus ingresos fiscales o al menos de cara a asegurar la recaudación de los impuestos.¹⁴³

Los consejos provinciales tuvieron que hacer frente a graves dificultades financieras en las ciudades del imperio. A partir de la segunda mitad del siglo IV, a los consejos provinciales les costaba trabajo contar entre sus miembros con hombres que cumplieran los requisitos censitarios exigidos para ser curial. “El fracaso del orden curial pudo frenar el desempeño de las ciudades, empero, éstas mostraron una obstinada tendencia a sobrevivir, ya que la mayoría de ellas se hallaban todavía en un estado bastante presentable, mientras que otras tenían incluso una mayor densidad de población y gozaban de una prosperidad desconocida hasta la segunda mitad del siglo V.”¹⁴⁴

Sin embargo, el estilo de vida que durante tanto tiempo había caracterizado a las ciudades comenzó a todas luces a experimentar una transformación hacia finales del siglo IV. Aparte de los factores de carácter general, como, por ejemplo, las invasiones, la inseguridad, el aumento de los gastos militares del gobierno central, hubo otras causas más profundas que lo propiciaron. Otra de esas tuvo que ver con los cambios más duraderos producidos en el campo de la administración.

En primer lugar, el papel desempeñado por la administración imperial en los asuntos municipales se había incrementado desde los inicios de la época imperial, tendencia que se vio favorecida a medida que resultaba más difícil recaudar los impuestos entre las élites urbanas. Así pues, fueron las necesidades tributarias del estado las responsables de que se hiciera imprescindible el nombramiento de unos funcionarios del fisco imperial en las

¹⁴³ Géza Alföldy, *Op. Cit.*, pp. 314- 318

¹⁴⁴ Averil Cameron, *El mundo mediterráneo en la antigüedad tardía 395- 600*, p. 85

ciudades, al tiempo que los infortunados curiales se veían obligados a cumplir las leyes promulgadas una y otra vez con el fin de prohibirles eludir sus responsabilidades. Ya en pleno siglo V los gobernadores provinciales habían alcanzado a nivel local una autoridad mayor, si cabe, a expensas de los consejeros municipales. Juan Lido y Eunapio, autores de mediados y finales del siglo VI respectivamente, dan a entender que los consejos municipales (*curiae*) habían dejado de funcionar en la Tardo antigüedad.¹⁴⁵

Pero curiosamente en las ciudades romanas que siguieron funcionando en Occidente después de las incursiones e incluso tras el dominio de vándalos, ostrogodos, visigodos o francos se conservaron las viejas costumbres y los curiales siguieron siendo responsables de la recaudación de impuestos. No obstante, la intensificación del aprovechamiento de los terrenos situados en Oriente produjo un aumento general de la población. Circunstancia que debió agravar los problemas municipales, pues el incremento del número de ciudadanos pobres debió traer consigo numerosos problemas económicos y de otro tipo.

Ante tales eventos, las reacciones en cada sección del Imperio debieron ser muy distintas. Algunos curiales lograron escapar a su suerte cuando comenzaron a servir en el funcionariado imperial o se convirtieron en senadores, puestos que los eximieron de sus obligaciones fiscales. Otros, en cambio eludieron los imperativos legales trasladándose a vivir a las villas que poseían en el campo o a las orillas de la costa. Algunos otros, por su parte se enrolaron en el clero, proceso que los emperadores intentaron también frenar; mientras que unos más, aunque no fueran muchos, se habrían dedicado a la vida ascética y habrían renunciado a sus propiedades.¹⁴⁶ Quizá una consecuencia de todo ello fuera su

¹⁴⁵ Cfr. Lydus. *Mag.*, 1, 11; Eunap. *VS.*, 6, 22, 3

¹⁴⁶ Rosalía Rodríguez López, *Políticas migratorias en Constantinopla s. IV- VI d.C.*, pp. 438- 444

sustitución por otros sujetos menos pudientes, de forma que el orden curial fue empobreciéndose progresivamente.

En repetidas circunstancias se asegura firmemente que la crisis de las ciudades estuvo relacionada con la decadencia del orden curial. Sin embargo, el declive de aquellas no es una consecuencia derivada de la degeneración del orden curial. Lo anterior se explica en torno a que cuando los gobiernos municipales cambiaron de un modo significativo y la administración fiscal intervino en la organización de las ciudades, éstas dejaron de ser lo que eran desde tiempos de Augusto.

A diferencia de las ciudades y las regiones más densamente pobladas del Imperio, el paisaje rural de la Tardo- Antigüedad (siglos IV- VI) estaba constituido por la protección y defensa que el protector o patrono ofrecía a quienes buscaban salir de su situación de desamparo. Entre estos se encontraban esclavos o de colonos que huían de sus dueños o de los impuestos, o de libres que buscaban la protección de los grandes propietarios para escapar de las garras de los recaudadores imperiales.

Las causas del patrocinio estaban relacionadas con los funcionarios imperiales y los gobernadores provinciales. “Ellos se encargaban de establecer los impuestos a colonos y campesinos libres quienes, abrumados por la desmesurada tributación a la que no podían hacer frente, buscaban el amparo y protección de aquella clase de hombres que habitaban en zonas privadas o regiones que evadían la carga fiscal.”¹⁴⁷

A cambio de protección, el campesino entregaba sus tierras, su fuerza de trabajo si se trataba de esclavo o libre sin tierras, mediante venta real o ficticia a los ricos señores,

¹⁴⁷ Stephen Mitchell, *A history of the later roman empire AD. 284-641*, p. 410

convirtiéndose en colonos suyos. De esta forma, los grandes propietarios aumentaban su poder a la misma velocidad que el Estado veía mermados sus recursos, o lo que es lo mismo, su poder. A la larga, el resultado fue la aparición de poderosos señores de la tierra en cuyos predios no tenía cabida la autoridad imperial.¹⁴⁸

Es evidente que un Estado como el romano tuvo que administrar su política, economía y sociedad antes de poseer un papel en el ámbito de la política marítima. No obstante, esto no significó que la navegación de cabotaje y las pequeñas embarcaciones comerciales desaparecieron en el siglo IV, empero la inversión en la construcción naval escaseó. Esta situación se acrecentó en el caso de las galeras, embarcaciones muy costosas de mantener, aún más si se trataban de embarcaciones solamente para la guerra.

Pese a que el Mediterráneo, entre el siglo I d.C y IV, había sido espacio de violencia por las guerras civiles de los emperadores, con la centralización del *imperium* bajo Diocleciano y, posteriormente Constantino I, el sistema marítimo y naval que existía desde época de Augusto cambió drásticamente. En el sector marítimo, los funcionarios del sistema de finanzas de los augustos y los césares se repartieron las rutas comerciales bajo la autoridad del regente en turno. Esto generó que el tráfico marítimo tuviera dos vías principales (la primera de ellas de Egipto a Roma y la segunda de Cartago a Constantinopla). Además, como consecuencia de la separación del poder civil y militar, el *Praefectus Classis* fue relegado de su cargo y, en su lugar, el *Nauclerus* se encargó de comandar las galeras.¹⁴⁹ Asimismo la construcción y administración de barcos (tanto comerciales como de guerra)

¹⁴⁸ Averil Cameron, *Op. Cit.*, pp. 86- 87

¹⁴⁹ Colin Thubron, *The ancient mariners*, p. 66

fue encargado a los *Navicularii* establecidos en las regiones costeras y subordinados a la autoridad de la administración burocrática del Imperio.¹⁵⁰

No obstante, a partir del siglo IV, Constantinopla y las provincias circundantes al mar de todo el Imperio Romano comenzaron a experimentar una transformación favorable para el comercio portuario. Por un lado, la administración imperial invirtió recursos en el sector de los *Navicularii*¹⁵¹, para la construcción de barcos (*Corbita*¹⁵², *Cimba*¹⁵³, *Cercuro* y *Liburna*), (Véase imagen 2). Estos navios estuvieron destinados a navegar en los ríos y costeaban por las regiones del imperio adyacentes al Mediterráneo, el Mar del Norte y el Mar Rojo, con el objetivo de controlar las rutas marítimas.

Por el otro lado, el gobierno imperial de Oriente y su administración comenzó la edificación de nuevos puertos en el Mediterráneo Oriental (específicamente en las islas griegas, en la península de los Balcanes y en la península arábiga)¹⁵⁴. Éstas, durante el siglo IV y V beneficiaron el transporte de mercancías en la mar y en los ejes fluviales de Europa,

¹⁵⁰ *Cod. Theod.*, XIII, 5; 6; *Cod. Iust.*, XI, I, 3, 4,5,6,7,8

¹⁵¹ *Cod. Theod.*, XIII, 5.5

¹⁵² Estas naves eran pesadas, de quilla en forma de canasta, desprovistos de espolón de ataque (*rostrum*) e impulsados únicamente por velas. En tiempos de guerra, transportaban las vituallas y el equipo de las naves militares; en tiempos de paz, mercancías de diversas índoles. Estas naves, en tiempos de guerra también solían ser construidas de forma alargada (*Navis longae*), lo que les permitía adquirir una mayor velocidad con el impulso de una línea de remeros. *Corbitae sexaginta tres in portu expugnatae captaeque, quaedam cum suis oneribus, Frumento, armis, aere praeterea ferroque et linteis et sparco et navalia alia materia ad classem aedificandam. Liv., Ab urbe... XXVI,17.*

¹⁵³ Desde tiempos republicanos, existían numerosos tipos de botes abiertos y pequeños de poco fondo, impulsados por remos, aun cuando al parecer podían enarbolar una pequeña vela auxiliar; se les daba nombres igualmente variados: *cumba*, *lembus*, *ratiaria*. Estas embarcaciones resultaban muy útiles para navegar en ríos, lagos o para explorar las costas. *Cumba sedet adunca (...) et ducit remos illic, ubi nuper arabat. Ov. Met.*, I, 293; *Progedimur parvis per littora proxima cymbis, quarum perfugio crebra pateret humus. Rut. Namat.*, I, 219

¹⁵⁴ Cfr. Roberta Tomber, *From the roman red sea to beyond the empire*, pp. 201- 215; Gregory, Timothy, *Diporto: an early byzantine maritime settlement in the gulf of Korinth*, pp. 287- 304; Edward Luttwak, *The grand strategy of the byzantine empire*, pp.145- 170; Hélène Ahrweiler, *Fonctionnaires et bureaux maritimes à Byzance*, pp. 239- 246.

África y Asia, con artículos de primera necesidad como trigo, pescado, aceite, vino, cáñamo, lino, lana, madera de construcción, metales y productos manufacturados.¹⁵⁵

En ocasiones se aprecian escenas relacionadas con las diversas actividades portuarias que cotidianamente se desarrollaban en los cientos de fondeaderos ubicados en los ríos y, sobre todo, en las costas del Mediterráneo y sus mares adyacentes. La existencia de ancladeros típicos de la Tardo-antigüedad estuvo caracterizada por pequeños muelles de atraque y quedó reflejada de manera patente en los mosaicos. Un ejemplo de ello ha sido el famoso mosaico del Triunfo de Venus, procedente Djemila (Argelia) y fechado hacia finales del siglo IV o en los primeros años del V. En éste se aprecia la costa de una pequeña isla con un grupo de edificios, tal vez una *uilla* marítima. En el espacio comprendido entre el agua y las construcciones queda una línea muy fina de playa donde está fondeando o varado un barco, cuya proa está amarrada a una de las columnas del citado pórtico; por una pasarela descenden a tierra un grupo de músicos y danzantes que se dirigen hacia el edificio, probablemente para animar una fiesta. (Véase imagen 3)¹⁵⁶

Las actividades portuarias, como el atraque o carga y descarga de los barcos, aparecen acreditadas en muchas representaciones de los viejos puertos romanos. “En el mosaico Toledano se aprecia la llegada a puerto de varios navios. Una *corbita* arriba al puerto con porticado semicircular: presenta el palo mayor recogido y todas las velas arriadas como era propio de estas galeras en sus maniobras de anclaje.”(Véase imagen 4)¹⁵⁷

¹⁵⁵ Loeb, *Select Papyri: Private Affairs, List of articles shipped*, p. 433

¹⁵⁶ M. Maisons, *Á mosaïques du Quartier Central de Djemila*, pp. 205-221

¹⁵⁷ Julia Blázquez Martínez, *El transporte marítimo, según las representaciones de los mosaicos romanos*, p. 112

En un mosaico de Siria, procedente del denominado edificio de los triclinios y datado en el segundo cuarto del siglo IV hay una serie de instalaciones portuarias dispuestas en torno a lo que parece un muelle, donde también se aprecia el atraque de una embarcación. El mejor de estos mosaicos contiene un paisaje marino en el que se aprecia un muelle a lo largo del cual se disponen un pórtico, tal vez perteneciente a los edificios de almacenamiento. En el centro de la composición destaca sobre el fondo plateado del mar, un navío donde está embarcando un personaje a caballo al que un marinero ayuda a tender una pasarela hacia el referido muelle. (Véase imagen 5)¹⁵⁸

Al ser el comercio marítimo exterior e interprovincial la base económica del imperio, las ciudades más ricas del orbe romano eran las que más tráfico portuario poseían. Se encontraban situadas cerca del mar, junto a las grandes vías de compraventa o constituían el centro de un animado tráfico fluvial.¹⁵⁹ Bajo Diocleciano y entre el siglo IV y V, el comercio y la industria permaneció en manos de particulares. Algunas inscripciones de este periodo en puertos como Hispanla, Sidi Abdallah, Cartago, Tebessa u Ostia indican a quienes pertenecían: *navicularii lignarii*, *navicularii Turricitani*, *navicularii Kartha (ginienses)*, *navicularii et negotiantes*, *navicularii miscienses*, ciudad situada al este de Cartago, *navicularii et negotiantes Karalitani*, de Carales, hoy Cagliari en Cerdeña, *navicularii syllectini*, de *Sillectum*, ciudad de Bizacena, y *navicularii narbonenses*, fechados entre el siglo III y V.¹⁶⁰

También, en la zona de Arlés, gracias a la arqueología subacuática se han encontrado inscripciones de los *Navicularii* que trabajaban tanto para la *annona*, como con el comercio

¹⁵⁸ J. Balty, *Mossaiques antiques de Syrie*, pp.70-71

¹⁵⁹ Avieno, *Costas Marítimas*, I, pp. 303- 342; *Rut. Namat.*, I, 277-370; *Amm. Marc.*, XXII, 22.8; XXII, 22.15

¹⁶⁰ Julia Blázquez Martínez, *Op. Cit.*, p. 113

privado. La situación de Arlés era privilegiada para repartir los productos a través de las cuencas fluviales de los ríos Saona, Ródano, Rhin, Sena, Loira y Mosela. “Por estos ríos los productos podían penetrar en el interior de la Galia o de Germania. Algunas ciudades asentadas en el valle del Ródano consumieron grandes cantidades de aceite bético, como lo prueban las ánforas béticas halladas en Vienne, en Nimes, En Orange, en Árles, en Aosta y en Ginebra.”¹⁶¹

Una de las consecuencias de la fundación de Constantinopla fue que los cereales de Egipto se habían desviado de la antigua Roma a la nueva capital, un cambio que en el año 330 d.C. parecía bastante inofensivo. No obstante, a finales del siglo el IV la población occidental estaba sufriendo una disminución social a consecuencia de las epidemias y las incursiones de los pueblos ajenos a las fronteras septentrionales.¹⁶² Pese a que Cartago y Alejandría habían fortalecido sus redes comerciales con Constantinopla, la persistente fortaleza de los comerciantes del norte de África garantizó que la capital occidental pudiera seguir siendo alimentada cuando los senadores, los équites romanos y cartagineses ampliaron sus propiedades africanas y los gremios hereditarios de armadores, los *Navicularii* fueron puestos bajo protección imperial. Tras esta última acción, los *Navicularii* y sus colaboradores adquirieron derecho a reducciones fiscales y se les concedió la condición de équites, a cambio de evitar la hambruna en la zona occidental del imperio.¹⁶³

Aunque el fisco no intervenía directamente en la gestión de la navegación comercial, la protección imperial de la que comenzaron a gozar los *Navicularii* garantizó el dinamismo

¹⁶¹ José María Blázquez, *Oriente y Occidente en el Mediterráneo*, p.158

¹⁶² Stephen Mitchell, *Op. Cit.*, p. 439- 448

¹⁶³ *Cod. Iust.*, XI, I, 1

del tráfico de cereales. Igualmente, los granjeros africanos le dieron un gran valor a las aceitunas y al vino como fuente de ingresos al sector marítimo. También, las exportaciones de aceite, *garum* y vino en dirección a la Península Italiana, Nicomedia, Constantinopla y otros lugares hicieron prosperar la región del norte de África. Por su parte, la cerámica *terra sigillata africana* se convirtió en la más utilizada no sólo en el Mediterráneo sino también en las regiones más interiores de Galia y de lugares tan alejados como Britania. Así, la segunda mitad del siglo IV y prácticamente todo el V fue una etapa de auge económico en África, y especialmente en Cartago.¹⁶⁴

Tras la división del Imperio entre Honorio y Arcadio, hijos de Teodosio I, la organización del estado romano oriental se caracterizó por un centralismo absoluto, donde el gobierno provincial tenía mayores preferencias económicas en el mar. La cuestión giraba en buena parte en torno a los testimonios suministrados por la cerámica, y en particular al problema de la difusión de la loza africana de engobe rojo y de las ánforas africanas fuera del Norte de África, fenómeno que continuó incluso durante el período vándalo.

El desarrollo de Constantinopla entre el siglo IV y V, ligado al desvío hacia la capital de Oriente del grano procedente de Egipto, afirma la creación de un eje comercial oriental Cartago/Constantinopla. Las exportaciones a lo largo de estas dos líneas, una en dirección al norte y otra en dirección al este continuaron hasta bien entrado el siglo V, sin que la conquista del Norte de África por los vándalos en 439 significara interrupción alguna.

A comienzos del siglo V, las relaciones entre el África proconsular y el Mediterráneo Occidental propiciaron un comercio marítimo favorable con la compraventa de ánforas africanas que transportaban aceite y salazones. También, durante el mismo periodo

¹⁶⁴ José María Blázquez, *Op. Cit.*, pp. 81-97

aumentaron en el Mediterráneo Occidental los productos orientales y la presencia de cerámicas de mesa finas africana invadió el Mediterráneo.¹⁶⁵

Mientras el comercio marítimo generaba un auge significativo en el Mediterráneo Oriental, en el Occidental, durante los siglos V y VI, los contactos comerciales con el norte de África fueron intensos y esta región tuvo la capacidad para inundar con una gran cantidad de ánforas el mercado hispano como no pudo hacerlo en los tres siglos previos.

Un claro ejemplo fue el puerto de Tarraco (la actual Tarragona, España) “que mantuvo en el segundo cuarto del siglo IV un tráfico marítimo activo con el norte de África, Asia Menor, las islas del Egeo, Siria, Palestina, el Adriático, el sur de la Galia y el sur y centro del valle del Ebro en Hispania.”¹⁶⁶ Los lazos comerciales de mayor relevancia se establecieron con África (norte y centro de Túnez) y con la Tripolitana (actualmente Magreb, Libia Occidental). Se importaban cerámicas y ánforas de aceite, vino y salazón. La capitalidad de Tarraco como la única zona de Hispania bajo control del Imperio Romano ocasionó una gran actividad portuaria que debió durar decenios centrales del siglo V.

Simaco en los últimos años del siglo IV escribió varias cartas a hispanos propietarios de yeguas en Hispania pidiéndoles caballos para correr en el circo de Roma. Algunas de ellas estaban dirigidas a Sallustio que era *Praefectus urbis Romae* y quien poseía extensas tierras y fincas de caballos en Hispania.¹⁶⁷

Por su parte, Isidoro de Sevilla entre los años 615 y 624 prescribió a los mayores una alimentación de aceite de oliva como única grasa, y tres vasos de vino para cada monje. El

¹⁶⁵ Jeremy Paterson, *Salvation from the sea: amphorae and trade in the roman west*, pp. 150-151

¹⁶⁶ José María Blázquez, *Op. Cit.*, p. 46

¹⁶⁷ *Symm. Ep.*, V, 56

consumo de vino y de aceite en la comarca de Bierzo León y el sur de Miño estaba en la dieta alimentaria diaria de los monjes.¹⁶⁸ Se deduce entonces que la mayoría de las tierras en Hispania estaban dedicadas al cultivo de viñedo y de los cereales desde el siglo V.

En Málaga, otro importante puerto hispano en la Tardo- antigüedad se han localizado, gracias a la arqueología, una docena de ungüentarios procedentes de Palestina, región con la que Hispania mantenía buenas relaciones durante la Tardo- antigüedad.¹⁶⁹ La cercanía que tenía Hispania con el Oriente ha confirmado firmemente que estas dos regiones del Imperio Romano estaban ligadas al poder imperial, tal y como lo demuestra la noticia que está en Hidacio que alude a la victoria del emperador Marciano (450- 457 d.C.) sobre los lauzas.¹⁷⁰ Por su parte, Procopio en la *guerra vándala* mencionó a comerciantes procedentes de Cartago que llegan a Hispalis (Sevilla, España).¹⁷¹ El corte de la importación de cerámicas africanas en Hispania se ha explicado por las invasiones germánicas sobre el territorio. Sin embargo, aún hasta las conquistas de Justiniano, en el siglo VI, el puerto de Cartago Nova era el mejor situado en el tráfico marítimo entre Hispania y el norte de África.

Otra ruta comercial en el Mediterráneo Occidental era la correspondiente al aceite bético.¹⁷² Ésta se encontraba en el sur de la Galia y terminaba en Narbona. Dicha región estaba constituida por las vías fluviales del sur de la provincia Narbonense. Aquí destacaba el río Aude, desde donde los productos eran transportados por tierra hasta el río Garona,

¹⁶⁸ *Isid. Etym.*, XVII, 5

¹⁶⁹ Jeremy Paterson, *Op. Cit.*, pp. 152

¹⁷⁰ *Hid, Crhon.*, I, 453, 29

¹⁷¹ *Procop. Vand.*, I, 7-11.

¹⁷² Eduard Garrote Sayó, *Los puertos de Narbo Martius y Arelate, y su relación con los circuitos comerciales del aceite bético*, pp. 227-232

para ser llevados a Burdeos. Esta vía era denominada en la antigüedad la vía del Istmo Aquitano.

El segundo gran puerto de la Galia Narbonense era Arélate, ciudad posicionada sobre la delta del Ródano. Era un puerto comercial que estaba asentado en el golfo de Fos. Las mercancías remontaban el Ródano en pequeños barcos. Este lugar era el centro de distribución de aceite bético procedente de Narbona, que estaba muy bien comunicada. Los *Navicularii* narbonenses tenían, a finales del siglo II, una *statio* en el puerto de Ostia, que era el puerto de Roma. “Estos *Navicularii* aparecen en el monte Testaccio y comerciaban también con el aceite bético. Se conocen gracias a los datos suministrados por la epigrafía, las familias de los comerciantes asentados en Narbona, como los *Valerii*, los *Fadui*, los *Olitri*, los *Segolatii* o los *Apolloni*.”¹⁷³

Los comerciantes narbonenses utilizaban varias rutas para recibir los productos hispanos y exportar los suyos. Una de estas vías se dirigía al norte de Cataluña, desde donde los comerciantes de la provincia Tarraconense colocaban sus mercancías en los mercados galos. Las naves volvían cargadas de productos de la Narbonense. Cada nave trasportaba diferentes productos procedentes de varias provincias, que se debieron embarcar en Narbona para desembarcarlos, probablemente en Ampurias.

Pese al gran desarrollo marítimo entre las ciudades portuarias del Occidente y el Oriente del Mediterráneo, a comienzos del siglo V se gestó un declive en el comercio marítimo derivado de la reducción de mercados en la cuenca del Mediterráneo Occidental, resultante del establecimiento de los pueblos federados. A pesar de todo, el eje oriental siguió vivo

¹⁷³ Eduard Garrote Sayó, *Op. Cit.* p. 229

durante todo el período, al tiempo que la importancia de Constantinopla llegaba a su plenitud.

Antes de finalizar la primera mitad del siglo V d.C, los vándalos y el Imperio Romano Oriental firmaron un acuerdo donde el emperador de esta sección reconocía la soberanía del rey Genserico en Cartago.¹⁷⁴ Este aspecto solamente señaló un quiebre entre el gobierno imperial y la administración provincial, más no representó un proceso que llevó a la decadencia económica de la ciudad. Como ya fue referido líneas arriba, el establecimiento de los vándalos en Cartago no impidió que esta región se fortaleciera con el comercio marítimo de Cartago a Constantinopla, Cartago a Hispania y Cartago a Rávena.

A lo largo de toda la ocupación de los vándalos, los programas de construcción siguieron adelante. Los mercaderes orientales llegaron a Cartago llevando consigo las monedas bizantinas, los comerciantes del norte de África viajaron al este, y el elegante puerto comercial de Cartago fue renovado.¹⁷⁵ El número de ánforas procedentes del Mediterráneo Oriental importadas a Cartago durante el período vándalo aumentó significativamente. Los cartagineses comían en la mejor vajilla de cerámica de *terra sigillata* fabricada en la región.

Antes de finalizar el siglo V, Rávena, la nueva posesión del reino ostrogodo necesitaba de los cereales y el trigo norteafricano. Asimismo, los ingresos que generaba la exportación de productos al Mediterráneo siguió fomentando el interés de los comerciantes en la

¹⁷⁴ *Procop. Vand.*, III, 7,26

¹⁷⁵ Hélène Ahrweiler, *Op. Cit.*, pp. 246- 250; *Procop. Vand.*, I, 23

Península Italiana, quienes, bajo la autoridad de los ostrogodos, desarrollaron un comercio marítimo abierto del puerto de Rávena al de Cartago y la Tripolitana.¹⁷⁶

Pese a la lenta descentralización del poder imperial en Occidente entre el siglo V y VI d.C., en Oriente el comercio entre Constantinopla y el reino vándalo fue favorable para economía de Cartago.¹⁷⁷ A los vándalos les gustaban las sedas orientales, las casas de baño, los banquetes y los teatros, y también apostar. Se dedicaron al mecenazgo de la poesía latina, y se romanizaron tanto como los godos, quienes, tras instalarse en la Península Italiana, empezaron a embellecer Rávena, su capital. Igual que los godos, los vándalos conservaron sus nombres germánicos a través de las generaciones, aunque el latín, y en menor grado, el púnico, funcionaban como la lingua franca de África.

La toma de Cartago por los vándalos no mermó la vida rural y tampoco la vida marítima. Las poblaciones romana, púnica y mora del noroeste de África suministraron los barcos necesarios para sostener al creciente Estado Vándalo y estas embarcaciones se utilizaban para el comercio o el transporte de tropas según lo exigieran las circunstancias. En el año 533, el rey Gelimer poseía 120 barcos que envió a Cerdeña con la esperanza de poder derrotar el gobernador rebelde de la isla. Los vándalos no necesitaban barcos de guerra tradicionales: cuando cruzaban el mar a la conquista de otras tierras, lo único que necesitaban era poder trasladarse ellos, sus caballos y sus armas.¹⁷⁸

Entre el gobierno del emperador León I (457- 474 d.C.) y Anastasio (491-518 d.C.), el reino vándalo encabezado por Humerico bloqueó las rutas de comercio entre Cartago y Constantinopla. Esto se debió a que los bereberes de África iniciaron sus conquistas en

¹⁷⁶ Enrico Cireli, *Roma sul mare e il porto Augusteo di Classe*, pp. 116-117

¹⁷⁷ Alexander Vasilliev, *Historia del Imperio Bizantino*, p. 93

¹⁷⁸ *Procop. Vand.*, III, 25

territorio argelino. Ante estos eventos los vándalos generaron problemas logísticos a causa de los continuos ataques que obstaculizaban la comunicación entre sus asentamientos de Cartago y Tánger.¹⁷⁹

Por su parte, el comercio marítimo del Imperio Romano Oriental sufrió las consecuencias del cierre portuario. En primer lugar, los mercaderes orientales no podían vender sus productos en la Península Italiana, Hispania y Cartago, aspecto que generó una sobreproducción de recursos sin consumir. En segundo lugar, las ciudades del Imperio Oriental comenzaron a escasear en alimentos como vino o aceite y a los pocos que existían se les aumentó el impuesto para obtenerlos. Ante estos acontecimientos, el emperador oriental León I envió un ataque para recuperar la ciudad y, al mismo tiempo restablecer el comercio del Mediterráneo, sin embargo, fracasó. No fue hasta el *imperium* de Anastasio y su alianza con el rey vándalo Trasmundo que el comercio con el norte de África se reactivó.¹⁸⁰

Durante el *imperium* de Justiniano I (527-565) se realizaron enérgicos esfuerzos, pese a la expansión de la epidemia (542 d.C.), para reinstaurar la hegemonía romana sobre todo el Mediterráneo y, específicamente para controlar el comercio marítimo. Antes del ataque de la peste¹⁸¹, Justiniano ya había recuperado el puerto de Cartago (534), ciudad en la que

¹⁷⁹ Frank M. Clover, *The Late Roman West and the Vandals*, pp. 115-140

¹⁸⁰ Frank M. Clover, *Op. Cit.*, p. 138

¹⁸¹ En la década de 542 llegó al Mediterráneo la peste, posiblemente la bubónica y neumónica. Igual que la peste negra, la peste de la época de Justiniano cobró la vida de una inmensa cantidad de personas, tal vez el 30 % de la población de Constantinopla, y más en especial de los residentes de las otras ciudades orientales. Los inviernos fríos y secos del Mediterráneo oriental habían traído la sequía y la hambruna, y es posible que cambios climáticos similares mucho más al este liberaran la peste de los territorios de Asia oriental, donde era residualmente endémica, y permitieran que la enfermedad se extendiera hacia el oeste. Sería de esperar entonces que el descenso demográfico por todo el Mediterráneo se hubiera iniciado ante la llegada de la peste, que se abatió con más violencia aún sobre una población ya debilitada debido a la falta de defensas frente a las enfermedades consecuencia de la escasez alimentaria, las invasiones y de las epidemias locales de enfermedades menos virulentas. *Procop. Pers.*, II, 22

invirtió una gran cantidad de dinero, edificando un nuevo pórtico en su famoso puerto circular, y construyendo también nuevas murallas rodeadas de nuevos fosos, puesto que los acontecimientos ocurridos un siglo atrás habían demostrado que incluso una ciudad del norte de África podía ser vulnerable a un ataque por mar o por tierra.¹⁸²

Tras finalizar la guerra vandálica, Justiniano apuntó sus conquistas al Mediterráneo Occidental, específicamente al reino gótico en la Península Italiana.¹⁸³ Los ejércitos bizantinos, acaudillados por el general Belisario barrieron rápidamente la amenaza gótica en Sicilia y, apenas dos años después de la caída de Cartago, conquistaron Nápoles entrando en la ciudad a través de un túnel.¹⁸⁴ Justiniano consideraba la recuperación de Italia una cuestión de especial prestigio; Rávena, que había sido la capital de los reyes ostrogodos, se convirtió una vez más en la sede de los funcionarios del imperio, los exarcas, y su puerto, Classis, recuperó su función de espacio de amarre de la armada romano oriental y del comercio con Constantinopla.¹⁸⁵

El puerto de Nápoles fue fortificado ante la amenaza de pueblos bárbaros descontrolados ante la ruptura de su unidad política en Rávena.¹⁸⁶ Las conquistas de Justiniano y su general Belisario se extendieron desde el puerto Génova a Marsella. A partir de ese instante, la región y sus puertos se convirtieron en el enclave económico y militar de los romanos de oriente en la zona occidental de la Península Italiana.

¹⁸² Averil Cameron, *Op. Cit.*, pp. 105-107

¹⁸³ *Procop. Goth.*, V, 5

¹⁸⁴ *Procop. Goth.*, V, 10

¹⁸⁵ Neil Christie, *New readings of an old capital: the buildings and spaces of late- antique Ravenna and its port Classe*, p. 857-858

¹⁸⁶ *Procop. Goth.*, V, 14

Justiniano, a quien no le arredraba tener que luchar en varios frentes, envió ejércitos al sur de España, donde se enfrentó a la oposición de los visigodos y se hizo con el control de la región alrededor de Cartagena. Con Cerdeña y las Baleares también bajo soberanía de Justiniano se creó una cadena de comunicaciones que, desde el corazón del territorio romano oriental, se extendía en dirección a Ceuta y el estrecho de Gibraltar.¹⁸⁷

Los cargueros orientales de finales del siglo V y principios del VI eran más pequeños que sus antecesores romanos. Esto fue una consecuencia de las guerras de León I hasta Justiniano por el control de Cartago. La construcción de barcos comerciales comenzó a ser más escasa, pues, como será analizado en el siguiente capítulo detalladamente, la industria de barcos de los *Navicularii* enfocó sus ingresos en el armazón de naves para la guerra. Este proceso lo demuestra un pecio hallado frente a las costas de la Península de Anatolia, en el puerto de Teodosio, que data de alrededor del año 524.¹⁸⁸ Éste fue construido usando clavos más ligeros que los que hubieran utilizado los romanos; transportaba algo más de 114000 libras (30 toneladas)¹⁸⁹ y su construcción fue barata y de mala calidad. También el pecio Marzameni de Sicilia que data de alrededor del año 540 y que cargaba con 300 toneladas de mármol verde y blanco demuestra un armazón simple y nada reforzado.¹⁹⁰

El intento de Justiniano por restaurar el Imperio Romano ocasionó una gran presión en el sistema económico de Constantinopla. Mientras las campañas militares eran un éxito en Occidente, en la capital oriental se desató una época de crisis social y económica en la que

¹⁸⁷ Roland Delmaire, *Op. Cit.*, p. 207

¹⁸⁸ P. Magdalino, *The maritime neighborhoods of Constantinople: commercial and residential functions, sixth to twelfth centuries*, pp. 209- 226

¹⁸⁹ 1 Kg = 3.80 libras romanas; 1000 kg= 1 Ton. = 3800 libras romanas; 30 Ton =114000 Libras.

¹⁹⁰ Fede Berti, *La nave romana di Marzameni*, pp. 110- 122

la guerra y la peste habían dañado gravemente al imperio oriental.¹⁹¹ Pese al desplome demográfico que siguió a la epidemia de peste, los intentos de mejorar los puertos y de reforzar las defensas de las ciudades portuarias siguieron adelante con optimismo. A fin de fortalecer los vínculos entre Constantinopla y la Península Italiana, la ciudad de Dirraquio (la actual Durres, Albania) fue rodeada de una impresionante serie de murallas y torres.

Dirraquio estaba situada en el extremo occidental de la ruta terrestre que llevaba a Constantinopla, la Vía Egnatia, aunque obras similares en Corinto facilitaron también el acceso marítimo al Egeo, pese a que una gran parte de la población, muy reducida por la peste, hubiera huido a refugiarse a la isla egea de Egina.¹⁹² Asimismo, la ciudad de Ravena recibió el apoyo de la administración oriental para construir nuevas embarcaciones que pudieran transportar trigo y alimentos a la población italiana desde Cartago y el norte de África.¹⁹³

Tras la muerte de Justiniano el Mediterráneo Oriental vivió vicisitudes muy diversas. Éfeso experimentó un espectacular declive social y económico, igual que Atenas y Delfos. Alejandría conservó su dinamismo y su población de unos cien mil habitantes, hasta mediados de siglo VI. Sin embargo algunas de las antiguas redes comerciales con este puerto dejaron de generar tráfico marítimo debido a que adquirieron una mejor vitalidad con el comercio de Arabia.¹⁹⁴

Por otra parte se debilitó la red comercial entre Nápoles y África, que en hasta el *imperium* de Justiniano había suministrado grandes cantidades de trigo a esta ciudad, una

¹⁹¹ *Agat. Hist.*, V, 5

¹⁹² Hélène Ahrweiler, *Op. Cit.*, pp. 247-248.

¹⁹³ Neil Christie, *Op. Cit.*, p. 860

¹⁹⁴ Roger S. Bagnall, *Cotton, and the economy of the small Oasis*, pp. 28-31; Carol Meyer, *Quseir Al-Qadim and the roman glass trade*, pp.43-74

reducción que puede medirse a partir de la disminución de la cerámica de *terra sigillata africana*, antes muy abundante. La decadencia de ésta se explica tras la llegada a Nápoles de grandes cantidades de cerámica procedente del Mediterráneo Oriental, entre las que destacan las ánforas de Samos, una de las islas que florecieron mientras la Grecia continental se derrumbaba bajo el dominio de los eslavos.¹⁹⁵

A finales del siglo VI “apareció cerámica de Samos en Roma, Rávena, Siracusa y Cartago. Esto demostró que el tráfico marítimo continuó en los territorios recuperadores por los romanos orientales en la Península Italiana y África.”¹⁹⁶ Por su parte, el sur de Italia y Sicilia mantuvieron sus vínculos económicos con el mundo exterior y los monarcas lombardos del sur de Italia que se asentaron en el siglo VI pudieron acuñar monedas de oro que les permitieron a ambos sectores establecer el comercio con Constantinopla y fortalecer sus territorios.¹⁹⁷

Mientras el control del comercio marítimo se disputaba por las distintas regiones del Mediterráneo, el mar Adriático se había convertido en un lago periférico de los romanos orientales a mediados del siglo VI. No obstante, las condiciones se tornaron difíciles para la economía imperial oriental pues, tras la muerte de Justiniano, Génova y Constantinopla mantuvieron por un tiempo lazos políticos, pero con el pasar de los años, la red comercial que se había logrado durante el *imperium* de Justiniano se fragmentó. Marsella, sustituyó comercialmente al puerto de Rávena debido a su posición geográfica, por lo que, a finales del siglo VI se convirtió en la cabeza de los centros de comercio del Mediterráneo Occidental. Empero este puerto se mantuvo independiente al tráfico marítimo procedente

¹⁹⁵ Ventzislav Dintchev, *Samos - an Example of Early-Byzantine Urbanism port in the Balkans*, pp. 54-58.

¹⁹⁶ Ventzislav Dintchev, *Op. Cit.*, pp. 59

¹⁹⁷ Gregorio de Tours, *Hist.*, VI.4,5

de Constantinopla, especialmente después de la expansión merovingia en el sur de Francia.¹⁹⁸

También en la segunda mitad del siglo VI se redujo el número de ánforas orientales en la cuenca del Mediterráneo Occidental. El obispo Gregorio de Tours mencionaba vino procedente de los puertos sirio-palestinos de Gaza y de Laodicea,¹⁹⁹ una afirmación que ha sido corroborada de forma asombrosa por el pecio de un barco de la época de Gregorio descubierto cerca de Port Cros, en la costa del sur de Francia.²⁰⁰ El barco transportaba ánforas de vino procedentes del Egeo y de Gaza.

Por otra parte, se observa una recuperación de las ánforas africanas en el Mediterráneo Occidental que demostró un comercio marítimo favorable a través del puerto de Marsella.²⁰¹ Sin embargo, los contactos con Constantinopla se perdieron cuando el Imperio Oriental y los herederos de Justiniano sufrieron el embate de los árabes a finales del siglo VI y principios del VII.

El Poder Marítimo Romano de la Tardo- antigüedad se caracterizó por la estrecha relación entre la administración y la economía imperial. La estructura burocrática que derivó de la organización de Diocleciano y que se consolidó entre el siglo IV y VI permitió que el tráfico marítimo fortaleciera económicamente al Imperio Oriental. Asimismo, en estos dos siglos las incursiones de pueblos federados no frenaron el sistema marítimo del Imperio Romano. Sin embargo, sí desataron la lucha por el control del Mediterráneo y,

¹⁹⁸ Alexander Vasilliev, *Op. Cit.*, p. 120

¹⁹⁹ Gregorio de Tours, *Hist.*, VII.29

²⁰⁰ Fernando Alonso Romero, *Las embarcaciones y navegaciones en el mundo celta de la Edad Antigua a la Edad Media*, p. 132

²⁰¹ Roger S. Bagnall, *Op. Cit.*, pp. 28-31

específicamente por el dominio de África del norte. Pues quien controlaba Cartago, dominaba el mar Mediterráneo.

Después de haber abordado las características del Poder Marítimo Romano como un producto y reflejo de la reforma administrativa de Diocleciano, el establecimiento de una nueva ruta de comercio entre Cartago y Constantinopla y el grado de conciencia por el control del mar en las diferentes sociedades circundantes al Mediterráneo, procederé a explicar el instrumento de guerra que fue necesario para proteger los intereses marítimos del Imperio Romano entre el siglo IV y VI d.C: la Galera.

Capítulo 3. Poder Naval: la galera como instrumento de guerra en el Mediterráneo de la Tardo antigüedad

3.1. La crisis de construcción naval romana y la fragmentación del *Mare Nostrum*

Durante la primera década del siglo IV, las reformas administrativas del emperador Diocleciano trajeron consigo una transformación profunda en el sector naval romano. Tras el periodo de la anarquía militar en el siglo anterior, este *imperator* protegió navalmente la unidad del *Mare Nostrum* bajo el *imperium* de los augustos y los dos césares. Diocleciano le ordenó a Constancio Cloro fortificar la Bretaña y defenderla navalmente contra las incursiones de los invasores incluidos sajones, frisones y ángulos. Asimismo, le mandó organizar escuadrones navales para patrullar el Ródano, Sena y otros ríos importantes en la Galia. Paralelamente, Diocleciano le asignó la labor a Maximiano de construir una flota en Aquileia, en el norte de Italia, para vigilar el Adriático y el Mediterráneo Occidental. A Galerio le solicitó organizar flotas en el Danubio y en la entrada al Bósforo para resguardar a los habitantes de las colonias greco- romanas de la costa oriental.²⁰²

Desde Nicomedia, Diocleciano controló el uso de escuadras en el Mediterráneo Oriental, con ayuda de una importante fuerza naval estacionada en las bahías y costas de la región de Propóntide.²⁰³ Esta estrategia permitió la defensa inmediata de la sede imperial de Diocleciano y, posteriormente de Constantinopla. Además, auxilió a los territorios imperiales con una organización naval que apoyaba rápidamente a las zonas con más conflictos bélicos en el Danubio y la frontera Persa.

Aunque la historia naval del mundo antiguo ha asegurado que entre la batalla naval de Actium en 43 a.C y la de los Dardanelos en 324 d.C, el Mediterráneo fue el lago privado de

²⁰² Michelle Reddé, *Op. Cit.*, pp. 624-640

²⁰³ Actualmente el Mar del Mármara. *Ibidem*, p. 624

los romanos; esto no significó que las galeras de guerra dejaran de ser fabricadas. Como analicé en el primer capítulo de esta tesis, durante casi cuatro siglos, el Imperio Romano tuvo fuerzas navales para proteger el Mediterráneo y el Mar del Norte. Éstas fueron empleadas para establecer líneas de comunicación en el Mediterráneo y en ocasiones reprimieron los intentos de piratería.²⁰⁴

Sin embargo, en la primera mitad del siglo IV, los conflictos civiles entre emperadores y usurpadores volvieron a hacer uso de las fuerzas navales en el Mediterráneo. Todavía hasta el *imperium de Constantino*, los grandes escuadrones del Miseno y la región de Propóntide estaban conformados por Trirremes (Véase imagen 6).²⁰⁵ Prueba de ellos fue que, en la batalla de los Dardanelos, en el año 324, las unidades navales de Constantino (trirremes, birremes y liburnas) superaron a las de Licinio que contaba con una escuadra conformada por 350 trirremes y quinquerremes, procedentes de los astilleros occidentales y del norte de África.²⁰⁶

Si bien Constantino pacificó la unidad del *Mare Nostrum*; sus sucesores la fragmentaron y, con ayuda de sus generales utilizaron el Poder Naval para preservar su *imperium* en el Mediterráneo. Constancio II, en 352 poseía una gran flota en el Este para protegerse en contra del usurpador Magencio.²⁰⁷ Teodosio I envió a Valentiniano II en 388 al mando de una escuadra a la Península Italiana para atacar a Máximo, quien lo enfrentó con una flota en el Adriático.²⁰⁸ En 398, el *magister militum* del Oeste, Estilicon le proporcionó a Mascezel una flota para atacar al conde de África, Gildo. También Estilicon envió fuerzas

²⁰⁴ *Vide Supra*. pp. 40-44

²⁰⁵ Boris Rankow, *Fleets of the Early Roman Empire, 31 B.C – AD 324*, en Jim Morrison, *Op. Cit.*, p 85

²⁰⁶ *Zos.*, II, 22

²⁰⁷ *Zos.*, II, 52

²⁰⁸ *Zos.*, IV, 46

navales contra los visigodos en los Balcanes.²⁰⁹ Finalmente, cuando los godos del *magister militum* Gaias trató de cruzar los Dardanelos en 399 con una considerable fuerza naval, sus unidades fueron masacradas por las liburnas comandadas por Fravitta.²¹⁰

Pese a que la construcción de Trirremes empleados para los conflictos civiles entre usurpadores y emperadores continuó durante la primera mitad del siglo IV, el avance de los pueblos federados en los territorios imperiales -especialmente los que se localizaban en las fronteras danubianas y del río Rhin- obligó al departamento de finanzas de Oriente y Occidente a destinar sus recursos en el armado de un tipo de embarcación. Ésta debía ser ligera y maniobrable para penetrar en los ríos europeos y desplazarse rápidamente para avituallar a los puertos de las regiones costeras. Esta nave fue la Liburna.²¹¹

Desde el siglo I a.C, la Liburna era construida con una quilla (*carina*) que medía 10 m. Adheridas a ésta se localizaban las cuadernas (*statuminae*) que conformaban el casco de la nave. La longitud de esta embarcación estaba constituida por una eslora máxima (*ancora*) de 50.64 pies, un puntal (*statumen*) de 10.12 pies (70 cm de calado y 2.30 m de francobordo) y una manga máxima (*transtrum*) de 11.81 pies.²¹² Contaba con un aparejo (*extartion*) conformado por un mástil (*malus*). Éste estaba equipado con una vela cuadrada (*velum quadratum*) y se unía a una verga (*antenna*) que estaba colocada en el mástil, reforzado por cuatro jarcias (*exartia*).²¹³ Las liburnas estaban fabricadas con diferentes tipos

²⁰⁹ Zos., 26-27

²¹⁰ Zos., V, 20-21

²¹¹ Según Vegetio, desde la batalla de *Actium* las liburnas ya eran utilizadas en el sector naval como embarcaciones auxiliares. *Veg. Mil.*, IV, XXXIII, 3; C. Torr, *Ancient Ships*, p.88-101

²¹² Las dimensiones de la liburna romana estaban determinadas por la unidad de longitud denominada *pes* (pie). Esta tenía un valor de 0.2962 m. Si transformamos los valores totales de la embarcación a metros, la eslora máxima mediría 15 m, el puntal 3 m y la manga máxima 3.5 m.

²¹³ Samuel Panciera, *Liburna*, pp. 130- 137; Hückmann, O, *The Liburnian*, pp. 192- 216

de madera y clavos de bronce.²¹⁴ Asimismo eran impulsadas por una sola fila de remeros²¹⁵ por cada lado.²¹⁶ (Véase imagen 7)

Gracias a su maniobrabilidad, esta nave lograba desplazarse rápidamente de un puerto fluvial a uno costero y viceversa. Tales características hicieron de la Liburna una embarcación capaz de patrullar las costas del Imperio y penetrar en los ejes fluviales de los tres continentes. Así, ésta se convirtió en el modelo estándar que todos los puertos del Mediterráneo y los astilleros provinciales comenzaron a construir, para beneficiar al sistema marítimo y naval romano de la Tardo- antigüedad.

Aunque algunos historiadores navales han considerado que las escuadras imperiales de liburnas, en la segunda mitad del siglo IV y principios del V eran utilizadas únicamente para fines policiales,²¹⁷ Vegetio refirió que estas flotas también eran empleadas para la guerra en la mar.²¹⁸ Vegetio no fue miembro de la marina o del ejército, empero su papel como funcionario en el Estado Oriental²¹⁹ le permitió conocer los documentos que refirieron el empleo de liburnas en la guerra naval.

Lo anterior se puede asegurar a partir de la relación que tenía el *comes sacrarum largitionum* con los *navicularii* orientales, en el siglo IV y V.²²⁰ Además, existe un fragmento que se conserva de la columna de Arcadio y muestra la batalla naval librada en

²¹⁴ *Veg. Mil.*, IV, XXXIII, 2

²¹⁵ Estos remeros eran en algunas ocasiones los propios soldados (*milites classici*). Octavian Bounegru, *Les forces navales du bas Danube et la mer du noire aux I-VI Siècles*, p. 65

²¹⁶ Vegetio mencionó que también podían ser construidas con dos o cinco filas de remeros por lado. *Veg. Mil.*, IV, XXXVII, 1. También véase en *Lucan. Phar.* III 529–34.

²¹⁷ Edward Gibbon, *Op. Cit.*; Panciera, *Op. Cit.*; Chester. G. Starr, *Op. Cit.*; Jonh Van Duyn Southworth, *Op. Cit.*; Octavian Bounegru, *Op. Cit.*

²¹⁸ *Veg. Mil.*, IV, XLV, 4

²¹⁹ Vegetio fue *comes sacrarum largitionum* del Imperio Oriental. *Cfr.* Marcos Peñaloza, p.29

²²⁰ *Vide Supra.* p. 54, 61

el Bósforo contra los godos en el año 400 d.C.²²¹ Las embarcaciones representadas eran liburnas de dos líneas de remeros, con soldados de infantería pesados protegidos por los escudos ovales típicos de la región oriental romana.

Si bien el empleo de liburnas en la guerra naval romana fue mínimo durante el primer cuarto del siglo V, la *Notitia Dignitatum* refirió el uso constante de unidades navales – presumiblemente liburnas- en algunos ríos orientales y occidentales.²²² La mayoría de estas embarcaciones se localizaban en los ríos Danubio, Rin y Ródano. Estos ejes fluviales estaban plagados de puertos militares (*Portus excepcionales*) creados para patrullar las fronteras septentrionales y avituallarlas.²²³

La *Notitia Dignitatum* mencionó cuatro flotillas del Danubio y otras ocho *Classes* dispersas en los otros ríos.²²⁴ Cada embarcación estaba comandada por un *Nauclerus*. Este era contratado por un *Navicularius*, que trabajaba de la mano con el *Dux* de la región.²²⁵ Al igual que en el sistema marítimo, los *Navicularii* fueron incorporados en el sistema naval para construir las embarcaciones, reclutar marineros y recolectar naves para uso imperial.

Pese a que el Poder Naval Romano estaba enfocado para la protección de las fronteras imperiales, los conflictos militares a principios del siglo V propiciaron el uso de barcos para el transporte de tropas y el bloqueo de puertos. Ejemplo de ello fue que en el año 410, el emperador occidental Honorio I fue asediado en Rávena por Atalo, un usurpador apoyado por Alarico el visigodo. Ante un inminente asalto, una flota de liburnas procedente de uno

²²¹ Michelle Reddé, *Op. Cit.*, p. 629

²²² *Not. Dig. XL*

²²³ En una de sus cartas a Estilicon del año 400, Claudiano le solicitó al general vándalo que en el limes del Rin necesitaba preparar una flota para el transporte de Trigo y otra para patrullar y hacer la guerra. "*duplices disponere classes, quae fruges bella uigiliisque ferant.*" *Clau. Cons. Stil. I*, 308.

²²⁴ *Not. Dig. Occ. XLII, 17, 20-23*

²²⁵ Octavian Bounegru, *Op. Cit*, pp. 35-43

de los puertos del Adriático llegó hasta Rávena con una cantidad de seis regimientos de soldados. Ellos lograron quitar el sitio y salvaron al emperador.²²⁶

Tras su campaña en Italia, el *magister militum per Illyricum* Alarico movilizó a sus huestes para cruzar a África con el uso de liburnas estacionadas en el Tirreno, operación que fue interrumpida por su muerte.²²⁷ Por otra parte, después de penetrar en Hispania, los visigodos bajo Valia intentaron atravesar a África desde Gibraltar en el 415. Sin embargo, su empresa no tuvo éxito porque no poseían naves suficientes.²²⁸

Cuando Heraclio, el conde de África, se rebeló contra Honorio en 413, Orosio reportó que Heraclio había conseguido 370 naves en el norte de África.²²⁹ En el año 417 el *magister militum* Constancio enfrentó a los visigodos en Narbona y cortó sus suministros por mar con ayuda de una flota.²³⁰ Finalmente, en 425, Teodosio II envió un ejército por mar contra el rebelde Juan, bajo el *magister militum* Ardaburio y su hijo Aspar. Previo al combate, Aspar realizó una expedición costera en Aquileia con ayuda de sus liburnas.²³¹

La situación política- militar que se había gestado en el Mediterráneo, durante el primer cuarto del siglo V preocupó al Estado Imperial de Oriente y Occidente. En ambas secciones, los *imperatores* combatían usurpadores e intentos de golpes de Estado encabezados principalmente por generales federados.²³² Ante estos eventos, en el año 419, según el *Código Teodosiano*, los emperadores Honorio y Teodosio II prohibieron la

²²⁶ *Procop. Vand.*, I, II, 32-37

²²⁷ *Chronicon Paschale*, p. 87

²²⁸ *Chronicon Paschale*, p. 91; *Jord. Get.*, II, XXXIII

²²⁹ *Oros*, VII, 42

²³⁰ *Procop. Vand.*, I, III, 4

²³¹ *Procop. Vand.*, I, III, 8; *Oros*, VII.42.13

²³² *Cfr. Marcos Peñaloza*, pp. 80-81

difusión de los secretos de construcción naval bajo pena de muerte.²³³ Con este decreto los *imperatores* pretendieron privatizar y regular el armado de barcos y el uso de flotas en el Mediterráneo. No obstante, esta ordenanza ligada a la inestabilidad militar del Imperio Romano Occidental generó un periodo de crisis en la construcción naval²³⁴ y, por ende en la protección del *Mare Nostrum*.

Para evitar la vinculación entre los *Navicularii* y los generales rebeldes, la administración imperial occidental comenzó a cobrar la producción de cada embarcación comercial o de guerra a los primeros.²³⁵ Como respuesta inmediata, los funcionarios marítimos dejaron de invertir en el armado de naves para el Imperio²³⁶ y, en su lugar, les ofrecieron a los generales rebeldes la oportunidad de pertrechar navios comerciales y de guerra, a cambio de su protección militar contra el fisco imperial. Fue así como lentamente el Imperio Occidental perdió sus enclaves comerciales y navales,²³⁷ situación que fomentó la inminente fragmentación de esta región romana.

²³³ *Cod. Theod.*, IX, 40, 24

²³⁴ Prueba de este proceso se aprecia en la obra *De Rebus Bellicis*, de un autor anónimo de principios del siglo V. En este texto aparece descrita una Liburna de guerra que podía ser diseñada y ensamblada sin la necesidad de los *Navicularii*. Sin embargo, la exposición de esta nave demostraba una falta de conocimientos en la construcción naval pues esta embarcación estaba diseñada para ser impulsada por animales de carga y no por remeros. "*Liburnam naualibus idoneam bellis, quam pro magnitudine sui uirorum exerceri manibus quodammodo imbecillitas humana prohibebat, quocumque utilitas uocat ad facilitatem cursus ingenii ope subnixta animalium uirtus impellit. in cuius alueo uel capacitate bini boues machinis adiuncti adhaerentes rotas nauis lateribus uoluunt, quarum supra ambitum uel rotunditatem exstantes radii currentibus iisdem rotis in modum remorum aquam conatibus elidentes miro quodam artis effectum operantur, impetu parturiente discursum. haec eadem tamen liburna pro mole sui proque machinis in semet operantibus tanto uirium fremitu pugnam capescit ut omnes aduersarias liburnas comminus uenientes facili attritu comminuat.*" *Anon. Reb. Bell.*, I, XVII

²³⁵ *Cod. Theod.*, XIII, VI, 10

²³⁶ Un ejemplo de esta situación desfavorable fue cuando el emperador Mayoriano, en el año 460 reunió una flota contra Genserico. Las naves que utilizó fueron recolectadas por sus generales en distintos puertos del Tirreno. Su calidad era pésima y muchas de ellas eran utilizadas para el transporte de ánforas. Derivado de lo anterior, Mayoriano solamente hizo uso de esta marina para trasladar a su ejército de España a África. *Hid. Chron.*, I, 127

²³⁷ Sidonio, a mediados del siglo V refirió que los romanos occidentales ya carecían de una flota imperial entre el año 460 y 470. '*Romula desuetas moderentur classica classes*'. Sidonio, Pan. II, 386

Previo a la reducción territorial del Imperio Occidental, la unidad del *Mare Nostrum* se colapsó con el desarrollo del reino vándalo en la región de Mauritania²³⁸. Hacia el año 429, una confederación de vándalos y alanos bajo el rey Genserico se adueñaron de algunas embarcaciones en Cartagena y zarparon a Mauritania Tingitana²³⁹. Desde esta región, Genserico penetró en las provincias del Norte de África, posiblemente con la autorización de Aecio.

Los vándalos en el año 431 se hicieron rápidamente del control de Mauritania Caesariensis, Mauritania Sitifensis y Numidia.²⁴⁰ En estos territorios, la crisis de construcción naval había afectado económicamente a las familias de los *Navicularii*. Durante una década, ellos y sus familias tuvieron que recurrir a préstamos con el gobernador de la Mauritania para sostener a sus familias.²⁴¹ Genserico, al percatarse de esta situación desfavorable consideró oportuno aliarse con cada *Navicularius* del Norte de África Occidental. Así, estos sectores marítimos recuperaban su estabilidad económica y, a cambio, los *Navicularii* le ofrecieron al rey vándalo la posibilidad de establecer una línea de defensa naval, con las embarcaciones que estas regiones poseían y podían construir.²⁴²

Frente a la amenaza vándala que estaba comenzando a afectar el sistema provincial, el emperador occidental Valentiniano III le solicitó a Teodosio II que unieran fuerzas navales para atacar a los vándalos en el norte de África. La expedición estuvo encabezada por Bonifacio y Aspar, el *magister militum* de Constantinopla, sin embargo, la falta de recursos

²³⁸ Actualmente Túnez; el norte de Marruecos y Argelia.

²³⁹ El norte de Marruecos y el Noreste de Argelia. *Procop. Vand.*, I, III, 26-35

²⁴⁰ Frank M. Clover, *Op. Cit.*, pp.44-49; *Hid. Chron.*, I, 80, 107

²⁴¹ *Viten. Per. Vand.*, I, VII.

²⁴² *Procop. Vand.*, I, V, 18-22

para avituallar a las tropas occidentales generó un fracaso inminente en el año 431.²⁴³ A la postre de este suceso, el emperador Occidental Valentiniano III fue forzado a ceder las dos Mauritania y Numidia a los vándalos, reteniendo sólo Cartago y la provincia de África para el Imperio.

Pese a la estabilidad política- militar que habían logrado los vándalos en el Norte de África, la presión económica de los *Navicularii* sobre Genserico obligó a este rey a tomar una decisión irrevocable. Genserico sabía que Constantinopla había logrado una posición económica favorable gracias al comercio con Cartago. Este puerto del norte de África, además de avituallar el Mediterráneo Oriental, también impulsaba el comercio en el Occidente, por lo que la toma de Cartago le daría el apoyo económico que el rey vándalo buscaba. Así, en el año 439, Genserico se apoderó de Cartago y estableció la capital vándala ahí.²⁴⁴

Ante el temor de que los vándalos cerraran el comercio portuario para el Imperio Oriental, Teodosio II envió 1100 naves en contra de las huestes de Genserico en Cartago.²⁴⁵ Sin embargo, su empresa sólo llegó hasta Sicilia porque, paralelamente Atila el Huno comenzó a devastar Tracia. Este frente de combate obligó a la flota de Teodosio a regresar a su base en la región de Propóntide, donde el emperador la esperaba.

Tras no poder controlar la situación bélica en el norte de África, el emperador Valentiniano III se vio obligado a firmar en el año 442 otro tratado con el rey Genserico. En este documento, el *imperator* occidental cedía África, Byzancea, Tripolitana y el occidente de Numidia a los vándalos. Por su parte, Genserico regresaba la Mauritania y el Oeste de

²⁴³ Frank M. Clover, *Op. Cit.*, pp. 76

²⁴⁴ Conde Marcellino, *Chronicon*, año 439, p.18

²⁴⁵ Theofanes el confesor, *Crónica*, II, IV, 9

Numidia al Imperio Romano.²⁴⁶ Aunque los vándalos no se habían caracterizado como un poderoso enemigo en la mar, se debe suponer que a partir de este tratado, Genserico adquirió la ventaja de costear un número considerable de barcos, gracias al comercio que tenía Cartago en la segunda mitad del siglo V.

Con el dominio oficial de Cartago y la alianza que poseía Genserico con los *Navicularii* de África, la construcción de barcos para el comercio y la guerra en este puerto se desarrolló rápidamente. Pese a que algunos historiadores navales han asegurado firmemente que la única forma en que los vándalos pudieron haber conseguido una armada fue con la captura violenta de embarcaciones en las costas africanas,²⁴⁷ una relectura a las fuentes como *La guerra vándala* de Procopio de Cesarea, el *Código Teodosiano* y el texto de Víctor Vitensis titulado *Historia persecutionis Africanae Provinciae* permiten referir una explicación diferente.

Cuando los vándalos se apoderaron de Cartago, ellos utilizaron los recursos de este puerto y del norte de África para impulsar su propio sistema marítimo.²⁴⁸ Gracias al desarrollo comercial entre este enclave comercial y Constantinopla,²⁴⁹ los vándalos obtuvieron recursos suficientes para garantizar la construcción de naves y la reparación de otras. Así, los vándalos con ayuda de los *Navicularii* comenzaron a armar y arreglar liburnas para el comercio y la guerra.²⁵⁰

²⁴⁶ Frank M. Clover, *Op. Cit.*, pp. 81

²⁴⁷ Archibald Ross Lewis, *European naval and maritime history, 300- 1500*; William Oliver Stevens, *Op. Cit.*; Jonh Morrison, *Long ships and round ships...*; Michael Pitassi, *The Roman Navy, Ships, Men...*; MacGeorge Penny, *Late Roman Warlords*; Lionel Casson, *The ancient mariners, seafarers and seafighters of the Mediterranean in Ancient Times*.

²⁴⁸ *Viten. Per. Vand.*, I, IV.

²⁴⁹ *Cod. Theod.*, XV, XIV, 14

²⁵⁰ Desde la obra de Edward Gibbon, la historiografía en temas latinos ha considerado que el pueblo vándalo fue un grupo humano que se dedicó al saqueo y la rapiña en el norte de África, durante el siglo V. Sin

Pese a que Genserico no realizó batallas navales en el Mediterráneo,²⁵¹ este rey hizo uso de las liburnas para patrullar las costas de sus territorios y mandar tropas desde sus enclaves a las islas italianas, las costas de Hispania y la zona de Narbona. Prueba de ello fueron las acciones bélicas que llevó a cabo Genserico en la segunda mitad del siglo V.

En el año 455, la flota de este rey vándalo zarpó a Ostia y sistemáticamente saqueó Roma por catorce días. Posteriormente, al año siguiente una flota de sesenta naves fue enviada a Córcega pero fue abatida por el *magister militum* del Occidente, Ricimer.²⁵² Sin embargo, tras derrotar a los vándalos en Sicilia y Córcega, las tropas romanas no fueron capaces de defender el sur de Italia contra las otras incursiones de Genserico.²⁵³

Así, los vándalos saquearon Campania entre el 458 y el 463. Ocuparon las Baleares algunas veces en 465, saquearon Cerdeña y tomaron posesión de ella en 483. Igualmente, se instalaron en Sicilia en 468, y saquearon Nicópolis en el Epiro alrededor del año 474.²⁵⁴ Ante estos eventos, el Imperio Romano Oriental encabezó una triple ofensiva liderada por el emperador León I.

Por un lado, el conde Marcelino expulsó a los Vándalos de Sicilia en 465 y de Sarninia en 466.²⁵⁵ Al mismo tiempo, el *magister militum* Heracleos arribó a Trípoli y marchó sobre Cartago por tierra. Sin embargo, la operación finalizó en un desastre cuando el *magister militum*, Flavio Basilisco ancló su flota en una posición desfavorable y ésta fue destruida

embargo, el estudio de fuentes que permiten la reconstrucción de la vida cotidiana de los vándalos, en relación con los ciudadanos romanos de Cartago ha permitido entender que este grupo humano logró generar relaciones comerciales, políticas y culturales con los romanos de África. Dichas relaciones le brindaron las oportunidades a los vándalos para unificar un poderío económico-militar en el Mediterráneo Occidental, sin estar relacionado necesariamente con el saqueo que la historiografía argumenta.

²⁵¹ *Procop. Vand.*, I, VI, 12-13

²⁵² Penny MacGeorge, *Op. Cit.*, p. 262

²⁵³ *Hid. Chron.*, I, 148

²⁵⁴ *Hid. Chron.*, I, 160; Conde Marcellino, *Chronicon*, año 465, p.22

²⁵⁵ Penny MacGeorge, *Op. Cit.*, p. 29

por los vándalos que habían llenado muchas de sus naves con materiales combustibles.²⁵⁶

El sucesor de León, Zenón, se dio cuenta que él debía reconocer la pérdida de la guerra y negoció la paz en el año 474.²⁵⁷

Durante las campañas de Genserico (439- 474), las naves de los vándalos habían logrado posicionar soldados en Sicilia, la Península Italiana y otras áreas costeras del Mediterráneo Occidental. Estas acciones provocaron conflictos no sólo con los romanos orientales, sino también con los ostrogodos que competían por el control marítimo en el Mediterráneo. No obstante, a diferencia de ellos, los vándalos fueron los primeros en romper la unidad del *Mare Nostrum* a lo largo del siglo V.

Mientras el Imperio Occidental y los vándalos competían por el dominio del Mediterráneo, la administración oriental decidió enfocar sus ingresos en el ensamblado de naves comerciales.²⁵⁸ Asimismo, le pagó a los *Navicularii* para reclutar *Naucleri* y contratar *Frabricensis navalis* (ingenieros navales).²⁵⁹ Con estas acciones, los emperadores en Constantinopla evitaron cualquier tipo de apoyo a los usurpadores o enemigos externos y crearon una alianza económica con los *Navicularii*.

A lo largo de la segunda mitad del siglo V, los *Navicularii* colaboraron con los duques y condes orientales en la búsqueda de súbditos para cumplir con los objetivos marítimos y navales de Constantinopla. Al no encontrarlos en las regiones del Imperio, reclutaron a navegantes externos a las fronteras imperiales, especialmente los asentados en el Mar

²⁵⁶ Procopio describió cómo los vándalos se aprovecharon de la vacilación de Basilisco para zarpar hacia la flota imperial, remolcaron los barcos que luego utilizaron como brulotes, provocando el pánico y el desorden, a continuación, se apresuró a embestir y hundió los barcos. *Vand.*, I, VI, 18-20

²⁵⁷ *Hid. Chron.*, I, 195- 223; *Procop. Vand.*, I, VI, 7-24; VII, 26-7

²⁵⁸ Edward Luttwak, *Op. Cit.*, p. 57

²⁵⁹ *Cod. Iust.* XI, III, 5, 3.

Rojo.²⁶⁰ Estos pobladores denominados árabes previamente habían comerciado con el Imperio Romano Oriental, empero, nunca habían auxiliado a la administración central.

Los árabes que fueron incorporados al sector marítimo y naval entre el *imperium* de Teodosio II y Anastasio I (430–505), habían explorado las costas del Imperio Romano Oriental desde el siglo IV.²⁶¹ Si bien en un principio estos grupos humanos no estaban familiarizados con el sistema marítimo y naval del Imperio Romano, los *Navicularii* establecidos en la prefectura de Oriente les brindaron los conocimientos suficientes para el armado de barcos. Además, los árabes conocían técnicas de construcción útiles en el ensamblado de galeras.²⁶² Este aspecto benefició a la administración imperial oriental que poco a poco utilizó materiales más económicos para la fabricación de liburnas.²⁶³

La estabilidad en el sector marítimo y naval oriental no se debió únicamente a la incorporación de marineros e ingenieros navales. También fue una consecuencia de las acciones de reparación y edificación de puertos y astilleros, que los *Navicularii* realizaron en el Mediterráneo Oriental. En cada uno de estos, la administración de Constantinopla invirtió en la construcción de fábricas para supervisar la labor de los trabajadores en esos enclaves.²⁶⁴

Aunque el Imperio Oriental intentó estabilizar la situación bélica en el Occidente del Mediterráneo, los frentes de guerra que Constantinopla tenía en su propio territorio se lo impidieron. La inestabilidad militar y política occidental, a lo largo del siglo V desembocó

²⁶⁰ Roberta Tomber, *Op. Cit.*, pp. 204-205

²⁶¹ Michelle Reddé, *Op. Cit.*, p. 651; Cécile Morrisson, *Trade and markets in Byzantium*, pp.379-398; Hélène Ahrweiler, *Op. Cit.*, p. 241

²⁶² Loeb, *Select Papyri: Public Documents, Contract with an Arabian Navicularius in Constantinople*, p. 445; Cas de l'épave de Yassi Ada, *The Byzantine shipwreck at Yassi Ada*, p. 77

²⁶³ Fede Berti, *Op. Cit.*, pp. 110- 122

²⁶⁴ *Dig.*, I, 6-7; X, VII, 4-9; Ventsislav Dintchev, *Op. Cit.*, pp. 54-58.

en la fragmentación de la unidad política-económica más importante del mundo romano, el *Mare Nostrum*.

Esta desarticulación que se gestó inicialmente en las fronteras septentrionales, en pleno siglo V había alcanzado los puertos y astilleros circundantes al Mediterráneo Occidental. A lo largo de este siglo, los intentos de la administración imperial por mantener esta sección estable y evitar la fragmentación del *Mare Nostrum* fueron en vano. Esto se debió principalmente a la falta de recursos proporcionados por la administración central a la administración provincial. Además, la desvinculación de los ejércitos y las organizaciones navales respecto al aparato burocrático imperial propició que estos sectores desprotegieran las zonas de control romano.²⁶⁵

Pese a que la ruptura del *Mare Nostrum* significó el fin de la ciudad eterna (Roma), las diversas sociedades que heredaron los territorios de Occidente utilizaron para su beneficio las organizaciones civiles y militares romanas. Por un lado, los vándalos lograron vincularse con los *Navicularii* y, gracias a ellos el reino vándalo prosperó durante el siglo V. Paralelamente, los ostrogodos que había logrado hacerse del control de la Península Italiana utilizaron los departamentos de finanzas para establecer un vínculo económico con los patrones de naves. Así, los ostrogodos crearon una unidad política-económica estable en la Península Italiana que, a finales del siglo V y principios del VI compitió con los vándalos y los romanos orientales por el dominio comercial del Mediterráneo.

Ya para el siglo VI, el Mediterráneo se estaba transformando en un escenario bélico donde vándalos, ostrogodos y romanos hacían la guerra con el objetivo de controlar la ruta comercial más importante de la Tardo- antigüedad. Tras el desarrollo del reino vándalo y la fragmentación del Imperio Occidental bajo el poder de los Ostrogodos, la práctica de la

²⁶⁵ Peter Heather, *Emperadores y Bárbaros*, pp. 181- 242; Michelle Reddé, *Op. Cit.*, p.661

guerra, durante la primera mitad del siglo VI obligó al Estado Romano Oriental y al sector de los *Navicularii* a armar y diseñar nuevos barcos. Estos debían desplazarse más rápido y transportar más hombres, caballos y artillería de Oriente a Occidente y viceversa. Fue así como surgió el interés por comenzar a construir una galera a la que denominaron Dromon.

3.2. *Imperium et Technologia*: El Dromon como galera de guerra del Imperio Romano Oriental

Durante la primera mitad del siglo VI, el Imperio Romano Oriental y los Ostrogodos en el Mediterráneo Occidental comenzaron a utilizar una galera denominada Dromon. La palabra Dromon derivaba del verbo griego “*dromao*” que significa “correr” y el sustantivo “*drómos*” que quiere decir “carrera”. Ésta se utilizó para nombrar barcos que eran ligeros y rápidos, construidos en diferentes regiones del Mediterráneo. La primera mención alusiva a la apariencia física del Dromon apareció en la obra *Nueva Historia* de Zosimo, quien la recopiló de la *Historia* de Eunapio de Sardis.²⁶⁶

No cabe duda que a finales del siglo V y principios del VI, la palabra Dromon describía cierto tipo de galeras más veloces que las liburnas romanas imperiales. Sin embargo, esto no significó que un modelo tecnológico sustituyó a otro sólo por sus mejoras técnicas y su velocidad. En realidad, la construcción y empleo del Dromon para la guerra estuvo estrechamente relacionada con el contexto político- operacional del Mediterráneo, después de la ruptura de la unidad *Mare Nostrum*.

Tras la expansión de los pueblos germánicos en los territorios del Imperio Romano Occidental, las distintas bases navales que fueron posesión de los emperadores occidentales pasaron a manos de los vándalos, visigodos y ostrogodos. Ya desde el siglo IV, estos pueblos que fueron conocidos en el Imperio Romano como *Foederati* mantuvieron contacto social, económico y militar con los ciudadanos romanos.²⁶⁷ Algunos de esos federados, tal

²⁶⁶ Zosimo refirió que Teodosio I se embarcó con “dromones de treinta remeros en forma de Liburna”. IV, 26,7; *Eunap.*, I, 44

²⁶⁷ Hugh Elton. *Warfare in Roman Europe (350-425)*, pp. 36-71

como se refirió líneas atrás ostentaron cargos militares dentro de la administración central o provincial, por lo que conocían los recursos con los que contaba cada región imperial.²⁶⁸

Los pueblos federados (hérulos, ostrogodos) que se adueñaron de la península itálica en la segunda mitad del siglo V, previamente estuvieron establecidos en regiones del Imperio Romano como Dalmacia, Tracia, Moesia y Epiro.²⁶⁹ A diferencia de otros grupos de origen germano, aquellos estuvieron fuertemente relacionados con los romanos y la cultura griega de los Balcanes. Es factible pensar que, después de la prohibición romana para revelar los secretos de la construcción naval, los ostrogodos hicieron uso de una palabra de origen griego para referirse a sus naves de carga y guerra. Así, ellos y los *Navicularii Italiae* comenzaron la construcción de barcos en sus nuevos enclaves, sin pagarle al fisco imperial.

Después de la fragmentación de la sección occidental bajo Odoacro y Teodorico el Grande, algunos puertos romanos en el Adriático fueron utilizados para construir galeras. De acuerdo con Agnellus de Rávena, cuando Odoacro capturó Dirraquio, las autoridades imperiales evitaron que él controlara la construcción de las fuerzas navales en el puerto.²⁷⁰ Por otro lado, el anónimo Valesiano refirió que ante el avance de Teodorico en el Adriático, Odoacro ordenó construir dromones en Rímimi, antes que Teodorico sitiara Rávena.²⁷¹ Agnellus de Ravena señaló que tras capturar Rávena, Teodorico intentó apresar a Odoacro, empero, este último huyó de Rávena en 491 "*cum dromonibus*".²⁷²

A partir del primer cuarto del siglo VI, la palabra Dromon también fue empleada para referir embarcaciones que avituallaban a los pueblos góticos en las regiones del

²⁶⁸Peter Heather, *La caída del Imperio Romano*, p. 137-163; Alan Cameron, *Barbarians and politics at the court of Arcadius*, pp. 223-250.

²⁶⁹*Jord. Get.*, I, XII; II, XXV

²⁷⁰Agnellus De Ravenna, *The book of Pontiffs of the Church of Ravenna*, p. 128

²⁷¹*Anon. Val., Cron. Teod.*, XI

²⁷²Agnellus De Ravenna, *Op. Cit.*, p. 200

Mediterráneo Occidental. Casiodoro, entre el 523 y 526 mencionó en su obra *Variae* este proceso, en dos de sus cartas. En la primera de ellas relató que Teodorico ordenó la construcción en Rávena de 1.000 dromones para el transporte y protección del suministro de grano procedente de África. Asimismo, se preocupó por el reclutamiento de remeros para sus naves. La segunda carta escrita a Abundantius, sugirió que Teodorico tuvo la intención de utilizar una flota de dromones –para proteger la zona narbonense y el mar Tirreno- contra cualquier amenaza romana o vándala.²⁷³

Durante la primera década del siglo VI, los ostrogodos se habían apoderado de la mayoría de los puertos en el mar Adriático y Tirreno. No obstante, pese al gran desarrollo comercial que comenzaron a ejercer en estos enclaves, esta sociedad no desarrolló una fuerza naval que protegiera las costas italianas. Ejemplo de ello fue que en el año 508, el emperador oriental Anastasio envió 100 galeras de guerra –presumiblemente liburnas - para asolar las costas de la península itálica.²⁷⁴ Las tropas de Anastasio pudieron desembarcar sin ninguna oposición naval. No obstante, este primer intento de recuperar esta región le permitió a los romanos orientales adquirir el conocimiento suficiente para hacer uso del Poder Naval y recuperar la unidad del *Mare Nostrum*.

Si bien las primeras referencias de dromones aparecieron en los textos redactados bajo dominio de los pueblos góticos, sólo a partir de la segunda década del siglo VI en adelante, las fuentes romanas orientales comenzaron a nombrar a las galeras de guerra como dromones. Ejemplo de este cambio se puede localizar en la *Crónica* del conde Marcelino

²⁷³“*deo nobis inspirante decreuimus mille interim dromones fabricandos assumere, qui et frumenta publica possint conuehere et adversis nauibus, si necesse fuerit, obuiare.*”, *Cassiod. Var.*, V, 16 p. 195

²⁷⁴Frederick M. Hocker, *Late Roman, Byzantine, and Islamic galleys and fleets*, en *The Age of Galley*, p. 90

(518)²⁷⁵; en la *Nueva Historia* de Zosimo (520); en el *Código* del emperador Justiniano I (534)²⁷⁶; en el libro III, V y VI de Procopio de Cesarea (545- 53) y John Lydos en su texto *Sobre las magistraturas* (551-65)²⁷⁷.

En cada una de las obras anteriores, el Dromon fue definido como un instrumento para la guerra en el mar. De acuerdo con Procopio de Cesarea, los dromones eran “naves de guerra preparados para la lucha en el mar. Eran embarcaciones de un solo banco cubiertas con el fin de que los hombres de remo no estuvieran expuestos a los perniciosos del enemigo. Estos buques se llamaban dromones porque eran capaces de alcanzar una gran velocidad.”²⁷⁸ Además del testimonio de Procopio, también San Isidoro de Sevilla escribió, en el siglo VII en su obra *Etimologías* que el Dromon se llamaba así por ser una nave más alargada que las demás y una gran corredora, como decían los griegos.²⁷⁹

Esta reiteración a la "velocidad" pudo referirse por un lado, al nivel de velocidad global o general para superar largas distancias. Por otra parte, pudo aludir a la maniobrabilidad en la batalla o combate naval. Cualquiera que haya sido la singularidad que definía al Dromon como una de las naves más veloces de su momento, no hay duda que a partir del siglo VI, éstas fueron las galeras de guerra en el Mediterráneo por antonomasia.

Pese a que varios historiadores navales han considerado al Dromon como una evolución gradual de la liburna romana por su diseño y sus innovaciones tecnológicas (como la vela

²⁷⁵ Conde Marcelino, *Chronicon*, “*Romanus comes domesticorum et Rusticus comes scholariorum cum centum armatis navibus totidemque dromonibus octo milia militum armatorum secum ferentibus ad devastanda Italiae litora processerunt ...*” año 508, pp. 34-5

²⁷⁶ “*Iubemus etiam, ut in traiectu, qui est contra Hispaniam, quod Septem dicitur, quantos providerit tua magnitudo, de militibus una cum tribuno suo, ... constituas, ... In quo traiectu etiam dromones, quantos provideris, ordinari facias.*”. *Cod. Iust.*, I.27.2,

²⁷⁷ *Lydos. Mag.*, II, 14, p. 106

²⁷⁸ *Procop. Vand.*, XI, 15-16

²⁷⁹ *Isid. Etym.* XIX.1.14: “*Longae naves sunt quas dromones vocamus, dictae eo quod longiores sint ceteris: cuius contrarius musculus, curtum navigium. Dromo autem a decurrendo dictus; cursum enim Graeci dromon vocant.*”

latina o el fuego griego);²⁸⁰ es de pensar que algunas liburnas romanas pudieron haber sido denominadas dromones entre el *imperium* de Anastasio y el ascenso de Justiniano en el siglo VI.

La razón de lo anterior puede ser explicada fácilmente. Los barcos que tenía bajo su poder el Imperio Romano de Oriente estaban diseñados para navegar en las fronteras danubianas, en las costas de Asia y el Norte de África. La política de construcción naval, como se refirió líneas atrás no pretendió crear nuevas embarcaciones. En su lugar, la administración de Constantinopla reutilizó los barcos de los puertos imperiales e invirtió en liburnas por ser las embarcaciones más fáciles de construir para fines de exploración y transporte.

Además, como en otros periodos de su historia, los romanos acoplaron modelos y nombres de barcos funcionales y los introdujeron en su sistema naval.²⁸¹ Al ser los dromones las naves de los godos por excelencia, los cronistas e historiadores del Imperio Romano Oriental llamaron dromones a los barcos de guerra, con la intención de demostrar una equidad tecnológica ante los ostrogodos de Italia.

Es sólo hasta la política de construcción naval de Justiniano cuando los cambios en el diseño de los dromones pudieron ser visibles. Esta evidencia ha sido asociada con el momento en el que los romanos orientales utilizaron barcos para transportar tropas, artillería y caballería de un punto a otro en el Mediterráneo. Las embarcaciones fueron construidas para ser dirigidas por dos espadillas (*gubernacula*) e impulsadas por dos filas de remeros

²⁸⁰ Jonh Pryor, *La era del Dromon*; Martin J. Dougherty, *Técnicas bélicas de la guerra naval*; Alejandro Martín López, *La galera en el horizonte del Mediterráneo de la tardo antigüedad imperial al triunfo de las repúblicas marítimas*; Lionel Casson, *The Ancient Mariners*.

²⁸¹ Cfr. Stanislaw Ducin, *The Development of Typology of Warships in the Greek and Roman World throughout the Eighth to First Centuries BC*, pp. 32- 52; Jonh Morrison, *Hellenistic Oared Warships 399- 31 B.C*, en *The Age Of Galley*, pp. 66-77

por cada lado; aspecto que las diferenciaban de las liburnas romanas con una sola línea de remeros.²⁸² En segundo lugar, gracias a la arqueología subacuática se ha explicado que estas naves tenían una quilla de 20 m. La longitud de estas embarcaciones estaba constituida por una eslora máxima de 92.16 pies, un puntal de 20.25 pies (2.10 m de calado y 3.90 m de francobordo) y una manga máxima de 16.88 pies (Véase imagen 8).²⁸³

Por último, se ha afirmado que a partir del *imperium* de Justiniano, las viejas galeras de guerra sustituyeron paulatinamente sus velas cuadradas por velas latinas (*Veli latinae*). Este tipo de vela les permitió a los dromones romanos continuar con una mayor velocidad en combate, sin desmontarla antes de una batalla en el mar.²⁸⁴ Esta incorporación se debió particularmente al influjo de los navegantes de Arabia, que para la época de Justiniano ya tenían gran participación en la construcción de embarcaciones imperiales.²⁸⁵

Pese a que Justiniano pretendió estandarizar el sistema de construcción naval con dromones, no todos los puertos pudieron proveer los recursos necesarios para construir estas naves, especialmente porque los godos y vándalos aún controlaban bases navales importantes como Cartago, Rávena, Miseno, Cartago Nova u Ostia, desde finales del siglo V. Ante, este panorama, Justiniano apuntó su campaña de reconquista por el Mediterráneo con el uso de liburnas –para explorar las costas del Adriático y los Balcanes- y dromones –

²⁸² Michelle Reddé, *Op. Cit.*, pp. 580-582; Jonh Pryor, *From Dromon to Galea: Mediterranean bireme galleys A.D. 500- 1300*, en *The Age of Galley*, pp.101-116

²⁸³ Kevin Greene, *The archaeology of the roman economy*, p. 23. Si transformamos los valores totales de esta embarcación a metros, la eslora máxima mediría 27.3 m, el puntal 6 m y la manga máxima 5 m.

²⁸⁴ Jonh Pryor, *La era del Dromon*, pp. 153-161; Isaac Campbell, *The lateen sail in World history*, p. 4

²⁸⁵ De acuerdo con Alejandro Martín, los árabes que habían participado en el sistema marítimo del Imperio Romano Oriental habían importado el uso de la vela latina desde las regiones de Polinesia y el Océano Índico, en el siglo III d.C. Esta vela les permitió a las embarcaciones de Justiniano enfrentar las corrientes del Mediterráneo, de Oriente a Occidente (en contra del viento *Fabionus*, el más fuerte en la región del mar jónico). *Op. Cit.*. p. 96

para transportar soldados y caballerías a los puertos del Mediterráneo y enfrentar en batalla naval a sus adversarios.²⁸⁶

El primer ejemplo del uso de una escuadra de dromones oficialmente en el sistema naval del Imperio Romano Oriental fue, sin duda, la expedición de Belisario a Cartago y la destrucción del reino vándalo en 534.²⁸⁷ No obstante, tras el inicio de la guerra gótica en el año 535, el Poder Naval Romano Oriental comenzó su despliegue por el Mediterráneo, con el asalto a dos enclaves importantes del reino ostrogodo. Por un lado, Justiniano envió a Belisario con una flota y parte del ejército para ocupar Sicilia. Por otra parte, este emperador envió a Constancio, el comandante de las escuadras imperiales a Dirraquio, en el Adriático, para reunir fuerzas y expulsar a los godos de los enclaves circundantes a Rávena.²⁸⁸

Constancio navegó con una flota desde Epidauro a Salones. Durante este primer asalto a los puertos bajo control ostrogodo, el uso del Dromon dentro de las escuadras del Imperio Romano Oriental tuvo éxito. Cuando Justiniano comprendió que con ayuda del Poder Naval la victoria en el Mediterráneo sería inminente, este emperador enfocó sus campañas militares en cada uno de los puertos que fueron posesión de los ostrogodos y vándalos, especialmente los que se localizaban en la península italiana y el norte de África.

Con esta maniobra, Justiniano se comprometió a restaurar la unidad del *Mare Nostrum*, con ayuda del Poder Naval. Esta herramienta fue útil para la administración imperial de

²⁸⁶ Octavian Bounegru, *Op. Cit.*, 103-114; Jonh Pryor, *Op. Cit.*, en *The Age of Galley*, pp.101-116

²⁸⁷ Ian Hughes, *La conquista del reino vándalo*, en *Desperta Ferro Antigua y Medieval*, pp. 60-65

²⁸⁸ *Procop. Goth.*, V, 5 y 7

Constantinopla porque le permitió proteger por mar sus nuevos enclaves en Occidente. Además, aumentó el número de embarcaciones para las campañas por tierra y mar.²⁸⁹

Al comprobar que el control de las costas y puertos en el Mediterráneo se había convertido en la clave del éxito, Justiniano continuó enviando armadas de dromones y liburnas a Belisario y sus generales. Belisario se trasladó a Osimo en el año 539, posición donde bloqueó los accesos a Rávena. Posteriormente, Rímini fue ocupado por uno de los lugartenientes de Belisario y estuvo en estado de sitio. Mientras tanto, Belisario salió fuera de Osimo por la orilla y envió una flota con un ejército a Rímini. La repentina aparición de la armada romana oriental en el horizonte precipitó a los godos a retirarse de Rímini y volver a Rávena para mantener el sitio. Belisario entró en Rávena sin oposición en mayo de 540 y, por órdenes de Justiniano, abrió el puerto *Classe* al comercio de grano y estableció una flota de dromones para avituallar Italia y proteger el Adriático.²⁹⁰

Tras convertirse en rey de los Ostrogodos en 542, Totila se encargó de organizar las últimas fuerzas navales bajo poder gótico para invadir las costas de la Península Italiana y contrarrestar a la flota y al ejército de Justiniano. A finales de ese año, Totila derrotó al ejército oriental en el norte y se abrió paso hacia el sur para asediar Nápoles. Ante esta amenaza, Justiniano envió una flota bajo el prefecto del pretorio Maximinos. Igualmente, le encargó a un *Naucleri* llamado Demetrio defender Sicilia, al mando de otra flota.²⁹¹ Empero, esta última fue atacada y destruida por Totila, quien encabezaba una escuadra significativa de dromones.

²⁸⁹ Conde Marcelino, *Chronicon*, año 538-40, pp. 47-9; *Procop. Goth.*, VI, XVI.18-24, 21; VI.XXVIII.6-7;VI,XXIX,31

²⁹⁰ *Procop. Goth.*, V, 5 y 7

²⁹¹ *Procop. Goth.*, VII, 6

Posteriormente, Totila desembarcó en el puerto de Nápoles sin encontrar una oposición romana en la mar. La relevancia de este evento demostró que los godos se habían hecho de una armada lo suficientemente sólida para enfrentar a los romanos. Ésta había sido construida en el puerto de Marsella y fue organizada para invadir la Península Italiana.²⁹² La dimensión de esta flota no ha sido clara, no obstante, los dromones bajo la autoridad de Totila pudieron asolar esta región. Tras su llegada a Ostia, este rey decidió sitiar Roma, acción que repitió en dos ocasiones. No obstante, cuando Totila comenzó a carecer de recursos, decidió trasladarse de Roma a Ostia. Allí partió por mar con una flota y ancló en las islas costeras Eolias. Desde este enclave, el rey ostrogodo comenzó a mandar flotas para atacar a los romanos y apoderarse de sus recursos en el sur de la Península Italiana.²⁹³

Mientras tanto, las tropas romanas orientales en Dirraquio se embarcaron en los dromones que estaban bajo la autoridad de Belisario. Él envió un ejército a Ostia bajo el mando de Valentino, quien recibió instrucciones de unirse a la guarnición en *Portus* y esperar a la flota de Maximinos procedente de Siracusa. Sin embargo, Maximinos decidió partir y asediar la ciudad de Nápoles bajo dominio de los ostrogodos. Esta acción fue un desastre para la flota oriental, pues la mayoría de los dromones fueron atrapados por una tormenta y los que se salvaron fueron capturados y enviados al campamento de Nápoles.²⁹⁴

En 546, después de recibir refuerzos en Dirraquio, Belisario navegó a Roma. Paralelamente, su lugarteniente Juan se embarcó con su ejército estacionado en Otranto y partió a Ostia. Al enterarse de un posible ataque a Roma, Totila regresó a la ciudad e intentó fortificar el Tiber para evitar que los barcos de Belisario llegaran a la urbe. Empero,

²⁹² Francisco Presedo, *La Historia Bizantina*, p. 37

²⁹³ *Jord. Get.*, LX, 312

²⁹⁴ *Procop. Goth.*, VII, 7

en Ostia, Belisario construyó doscientos dromones con los que penetró en el Tiber y logró recuperar Roma, con ayuda de sus tropas embarcadas.²⁹⁵

Al año siguiente Justiniano envió refuerzos a Otranto. En este puerto, el general Valeriano alcanzó el Adriático, pero no logró avanzar hacia el mar Tirreno porque los dromones con los que contaba eran insuficientes para trasladar a sus hombres y a la caballería estacionada en el sur de Italia. Ante tal situación, Belisario navegó de Roma a Sicilia y luego a Crotona. Se quedó allí con la infantería, pero envió a la caballería por delante para asegurar suministros en el sur de Italia.

En el año 548, cuando Belisario se encontraba viajando a Constantinopla, Totila aprovechó la situación para atacar las guarniciones romanas en la Península Italiana. Esta acción le permitió a Totila adueñarse de diversos puertos con sus respectivas embarcaciones y preparar un contraataque. El comandante romano en Salones, Claudiano atacó a Totila con una flota de dromones pero fue derrotado ante la superioridad numérica con la que contaba el rey ostrogodo.²⁹⁶

Como una última ofensiva, Totila preparó una armada *ploia makra*²⁹⁷ de las regiones que estaban bajo su dominio en Italia y el sur de Francia. Como respuesta al asalto gótico en Reggio, Justiniano envió una flota de dromones bajo la autoridad de Liberios a Sicilia para proteger los puertos comerciales y el suministro de grano que enviaba Egipto y Cartago a Italia.

Por otro lado, Justiniano envió al general Narses a Salerno en 551 para tomar el mando de las fuerzas italianas que estaban bajo la autoridad del prefecto Juan. Ante la posibilidad

²⁹⁵ *Procop. Goth.*, VII, 18

²⁹⁶ *Procop. Goth.*, VII, 25

²⁹⁷ Esta organización naval, desde el siglo V a.C. refería el uso de armadas con integradas por embarcaciones costeras, fluviales, comerciales y de guerra. T. Wallinga, *Ship and Sea Power before the great Persian war.* p. 29

de dos frentes de combate naval, Totila tripuló una flota *ploia makra* de treinta embarcaciones y la envió a Corfú, ciudad que saquearon apresuradamente. Posteriormente navegaron a lo largo de la costa del Peloponeso y capturaron un número importante de barcos romanos, incluyendo algunos dromones y liburnas de Narses.²⁹⁸

Al enterarse de las acciones de Totila, el comandante de la flota imperial estacionada en Rávena envió un mensaje a Juan pidiéndole refuerzos para proteger los puertos circundantes. Juan, por su parte, ignoró la orden y zarpó desde Salerno con cincuenta dromones al encuentro de los ostrogodos en el mar Adriático. Los godos navegaron a las costas italianas y se enfrentaron muy cerca de Senigallia en la única batalla naval de la guerra gótica. El resultado de este combate fue una gran victoria para los romanos y una aplastante derrota para los godos. Estos fueron aniquilados y sólo 11 barcos lograron escapar.²⁹⁹

La guerra gótica finalizó con las victorias de Narses sobre Totila en *Busta Gallorum* cerca de Gualdo Tadino, a finales de junio de año 552 y sobre su sucesor Teyas en las cercanías del Vesubio a finales de ese año.³⁰⁰ Pese a que Justiniano logró estabilizar la situación bélica en la Península Italiana, el control del mar para los romanos en Oriente tuvo un momento crítico. A principios de 552, la guarnición en Crotona fue sitiada por los godos y Justiniano ordenó a la flota de las Termopilas, en Grecia navegar hasta esa región para brindar apoyo. Esta acción favoreció al puerto italiano pero desprotegió a los puertos de los Balcanes que comenzaron a sufrir el ataque constante de los eslavos.³⁰¹

²⁹⁸ *Procop. Goth.*, VIII, 22-23

²⁹⁹ *Procop. Goth.*, VIII, 23, 29-40

³⁰⁰ *Procop. Goth.*, VIII, 32; 35

³⁰¹ Jurate Rosales, *Historia de los Godos*, p. 212

Tras tomar las guarniciones góticas en Verona y Brescia, en el año 561, el Imperio Romano Oriental logró la paz en el Mediterráneo Occidental. Justiniano recuperó y controló el comercio portuario en Italia, sus islas y la mayor parte de las costas occidentales.³⁰² Esta nueva unidad del *Mare Nostrum* se mantuvo intacta hasta que los lombardos en la Península Italiana y los árabes en África del Norte la comenzaron a fragmentar lentamente.³⁰³

La transformación de la flota romana oriental desde el ascenso de Justiniano hasta su muerte estuvo directamente relacionada con las campañas contra los godos y los vándalos. Además, las acciones bélicas realizadas por Justiniano en su guerra de reconquista apuntaron a puertos y astilleros navales en el Mediterráneo, alejados de la región de Propóntide. Con esta lejanía, los *Navicularii* de Oriente tuvieron que realizar mejoras en la construcción de naves, para el transporte del ejército romano oriental a las costas occidentales.

La política de construcción naval de Justiniano impulsó el armado de dromones para la guerra en la mar, el transporte de ejércitos y el avituallamiento de estos en las campañas militares. Derivado de lo anterior, no es difícil argumentar que la fabricación de liburnas decayó, al menos en el sector naval. Al ser el Dromon más útil para los objetivos bélicos de los emperadores orientales, esta embarcación se estableció como el modelo por excelencia del Imperio Romano Oriental y se oficializó su uso tras la incorporación al sistema de *Thema* naval creado por el emperador Mauricio en el año 582.³⁰⁴

³⁰² Con excepción de la franja bajo poder de los visigodos en España y los francos en el Languedoc y la Provenza.

³⁰³ John Haldon, *Warfare, state and society in the byzantine world 565- 1204*, pp. 176-181

³⁰⁴ Hélène Ahrweiler, *Op. Cit.*, p. 245; Michael Whitby, *The emperor Maurice and his historian*, p. 96; John Haldon, *Op. Cit.*, pp. 208-213

El sistema de *Thema* implicó la introducción de un gobierno descentralizado y la creación de provincias con sus propias flotas independientes. Bajo este sistema el gasto de mantener una armada cayó directamente sobre las mismas economías navieras del Imperio. Éstas se encargaron de proteger navalmente sus regiones sin recibir apoyo económico de la administración imperial. De esta forma, la flota imperial que se mantuvo en Constantinopla actuó unilateral a las flotas del *Thema* que fueron asignadas para patrullar sus propias áreas.³⁰⁵

Después de la muerte de Justiniano, el Dromon adquirió características de construcción muy específicas. La quilla medía 25 m, la eslora máxima 105.50 pies, la manga máxima 20.25 pies y un puntal de 27 pies (3.20 m de calado y 4.80 m de francobordo).³⁰⁶ Los dromones llevaban dos mástiles, a veces tres y fueron equipados con velas latinas, colocadas sobre vergas en posición inclinada. Este aparejo le proporcionó al Dromon una mayor velocidad, con el impulso del viento (Véase imagen 9).

En la parte de la proa (*prora*) se edificó una cubierta y un pequeño castillo de madera. En el interior se instaló una torreta (*propugnaculum*) para disparar un líquido incendiario (*pyr hygron*) a los barcos enemigos. Adherido al tajamar (*steira*) se estableció un espolón con cabeza de carnero (*rostrum*). A lo largo del casco, en la sección de la obra muerta se distribuyeron los puertos de remeros (*locii remorum*). En la parte superior de las dos líneas de remeros, a la altura de la cubierta principal (*constratum*) se protegió esta sección con una hilera de escudos ovalados o con barandales cubiertos con pieles estiradas, saturadas de

³⁰⁵ Jonh Pryor, *La era del Dromon*, p.169

³⁰⁶ Si transformamos los valores totales de esta embarcación a pies romanos, la eslora máxima mediría 31.25 m, el puntal 8 m y la manga máxima 6 m.

vinagre (*tectus*). Finalmente, en la sección de la popa (*puppis*) se construyó una cabina (*skene*) para el titular de las espadillas (*gubernaculus*).³⁰⁷

La flota romana oriental surgió como la potencia naval dominante en el Mediterráneo tras la caída de los vándalos en el norte de África y los ostrogodos en la Península Italiana. No obstante, este proceso fue favorable gracias al desarrollo de rutas comerciales entre Oriente y Occidente. Éstas fortalecieron el sistema administrativo de Constantinopla y les brindaron a los emperadores la posibilidad de adquirir recursos para costear un ejército y una armada.

Sin embargo, a finales del siglo VI, la pérdida de los principales centros comerciales como Alejandría y Antioquía fue la causa de la decadencia del sistema naval y marítimo en el Mediterráneo Oriental.³⁰⁸ Pese a que en el capítulo anterior se señaló que las redes comerciales se mantuvieron con Occidente,³⁰⁹ el avance de los árabes y la presión pirata obligó a los romanos orientales a concentrarse aún más en la guerra naval y a olvidar el patrullaje de las fronteras marítimas y su protección mercantil.

Si bien durante la mayor parte del siglo V, el sistema de construcción naval estuvo en crisis por la falta de recursos proporcionados por la administración imperial; la unificación de la construcción naval bajo Justiniano promovió la creación de un sistema tecnológico que facilitó la seguridad en el mar. Esta protección se enfocó en defender las rutas de comunicación, en tiempos de guerra y paz a lo largo del Imperio Romano de Justiniano y ulterior a él. Aunque el Dromon pudo ser un diseño de galera romana que, en un principio fue nombrado así por los godos, esta embarcación fue utilizada y mejorada por los romanos

³⁰⁷ Jonh Pryor, *Op. Cit.*, pp. 203-254

³⁰⁸ Walter Kaegi, *Muslim expansion and Byzantine collapse in North West*, pp. 92-100; Efi Ragia, *The Geography of the Provincial Administration of the Byzantine Empire (ca 600-1200)*, pp. 197-202

³⁰⁹ *Vide Supra*. p. 75

orientales como una herramienta para el uso de la violencia en el Mediterráneo de la Tardo antigüedad.

IV. Conclusión

La aplicación operativa de los conceptos Poder Marítimo y Naval generó un estudio del comercio y la guerra en la Tardo antigüedad. Efectivamente, al analizar la estructura burocrática de la administración imperial y su relación con el comercio portuario entre el siglo IV y VI se explicó la relevancia que tuvieron los intereses marítimos del Imperio Romano para el fortalecimiento del Estado Oriental.

La ruta clientelar que estableció Constantinopla con Cartago en esos tres siglos benefició a los ciudadanos del Imperio Oriental en dos aspectos. En primer lugar, evitó el colapso de las ciudades con la integración de los *Navicularii* al sector marítimo de la administración imperial. En segunda lugar, fomentaron la creación de una nueva ruta de intercambio comercial y cultural. Ésta, pese al dominio vándalo aumentó el transporte de mercancías de Oriente a Occidente y viceversa.

Paralelamente, el Imperio Romano a principios del siglo V atravesó por un periodo de estancamiento en la construcción naval. Éste fue ocasionado por la inestabilidad política-militar en las fronteras imperiales y la falta de recursos proporcionados por la administración imperial, específicamente en Occidente. Sin embargo, el fortalecimiento económico de Constantinopla pudo evitar la crisis de construcción naval. Esto fue posible cuando el Estado Oriental generó un modelo tecnológico naval favorable para estabilizar el comercio portuario oriental y del *limes* imperial. En consecuencia, las economías navieras invirtieron sus recursos en el armado de un artefacto naval denominado Liburna.

Resultó evidente que durante el siglo V, los *Navicularii* lograron desarrollar las condiciones apropiadas para fortalecer el sistema naval oriental. Por un lado, reclutaron navegantes e ingenieros navales ajenos al Imperio. A ellos se les asignó la labor de construir naves para las patrullas fronterizas de los ejes fluviales y las costas orientales. Por

el otro lado, los *navicularii* repararon astilleros en todo el Mediterráneo Oriental para armar galeras comerciales y de guerra.

Pese a que el Imperio Romano prohibió los secretos de la construcción naval en el Mediterráneo, los vándalos y ostrogodos desarrollaron la navegación para sus propios intereses. A diferencia de los primeros (que emplearon las Liburnas), los ostrogodos utilizaron una galera a la que denominaron Dromon. El nombre que recibió esta embarcación fue consecuencia de una etapa de cambios político- militares en el Imperio Romano, más que una evolución tecnológica *per se* a finales del siglo V.

La adopción del lexema Dromon dentro del sistema naval romano respondió en un principio a la carga ideológica establecida por los autores romanos en sus escritos, entre el *imperium* de Anastasio y Justiniano I. Pero esto también representó la consolidación de un proyecto centralizador del sistema naval bajo Justiniano el Grande en su guerra de reconquista por el Mediterráneo.

El estudio del Poder Marítimo y Naval en la Tardo antigüedad generó un panorama más amplio acerca de las modificaciones en la administración imperial y el sistema naval romano, entre el siglo IV y VI. Además, permitió explicar el uso de la tecnología y su relación con el desarrollo de Constantinopla como potencia naval y marítima en el Mediterráneo. Estos contenidos contribuyen a los estudios historiográficos navales alusivos al mundo Romano.

V. Fuentes clásicas

- 1) Agatías, *Historias*, Madrid, Gredos, 2008 (Biblioteca Clásica Gredos, 372)
- 2) Amiano Marcelino, *Historia*, Akal, Madrid, 2002
- 3) Anónimo Valesiano, Crónica de Teodorico, Traducción de Alvaro Sánchez, Madrid, 2000
- 4) Anónimo, *Sobre algunas cuestiones militares*, Traducción de Alvaro Sánchez, EUNSA, Navarra, 2004
- 5) Apiano, *Historia Romana. Guerras Civiles I-II*, trad. y notas de Gerardo Sancho Royo, Madrid, Gredos, 1985 (Biblioteca Clásica Gredos, 83)
- 6) -----, *Historia Romana. Guerras Civiles III-V*, trad. y notas de Gerardo Sancho Royo, Madrid, Gredos, 1985. (Biblioteca Clásica Gredos, 84)
- 7) Avieno, Rufo Festo, *Fenómenos. Descripción del orbe terrestre. Costas marinas*. Gredos, Madrid, 2001
- 8) Casio, Dion, *Roman History*, trad. de Earnest Cary, Cambridge University Press, 1969, (Loeb classical library)
- 9) -----, *Historia Romana XXXVI- XLV*, Madrid, Gredos, 2004, (Biblioteca Clásica Gredos 326)
- 10) Casiodoro, *Obras Completas*, Enciclopedia Católica, Nueva York, 1976
- 11) Cayo, Julio César, *La guerra de las Galias*, Ediciones Orbis. S.A., Barcelona, 1982 (Biblioteca de Historia, 61)
- 12) Cicerón, *De la invención retórica*, UNAM, México D.F., 2009, *Bibliotheca Scriptorum Graecorum et Romanorum Mexicana*
- 13) Claudiano, *Poemas I*, Madrid, Gredos, 1993, (Biblioteca Clásica Gredos, 180)
- 14) Código Teodosiano, Traducción de Earnest Cary, Londres, Cambridge University Press, 1972.
- 15) Conde Marcelino, *Cronicón*, Traducción y comentarios de Brian Croke, Sydney, Australian Association for Byzantine Studies, 1995.
- 16) De Ravenna Agnellus, *The book of Pontiffs of the Church of Ravenna*, Traducción y notas de Deborah Mauskopf, Washington D.C., The Catholic University Press of America Press, 2004
- 17) *Digesto*, Traducción de Earnest Cary, Londres, Cambridge University Press, 1984.

- 18) Dionisio de Halicarnaso. *Historia antigua de Roma*. Obra completa, Madrid, Gredos, 1989, (Biblioteca Clásica Gredos)
- 19) Elio Aristides, *Discursos. Obra completa*, Madrid, Gredos, 1999, (Biblioteca Clásica Gredos, 233)
- 20) Estrabón, *Geografía, Obra Completa*, Madrid, Gredos, 1999, (Biblioteca Clásica Gredos, 288)
- 21) Eunapio de Sardis, *Fragmentos*, The Cambridge University Press, Londres, 1987.
- 22) -----, *Vida de los Sofistas*, The Cambridge University Press, Londres, 1996.
- 23) Floro, *Epítome de la historia de Tito Livio*, Gredos, Madrid, 2000 (Biblioteca Clásica Gredos 278)
- 24) Gregorio de Tours, *Historia de los Francos*, Cátedra, Madrid, 2001
- 25) Idacio, *Cronicón*, Edición y traducción de José María Sánchez Martín, Akal, Madrid, 1997
- 26) Isidoro de Sevilla, *Etimologías*, Biblioteca de autores cristianos, Texto Latino, Traducción y notas por José Oroz Reta, Madrid, 2004
- 27) Jordanes, *Gética*, Edición y traducción de José María Sánchez Martín, Akal, Madrid, 2000.
- 28) Justiniano Emperador, *Codex Imperatoris semper maximi diui Iustiniani...*, versión bilingüe. Traducción de Guillermo Kroll, Madrid, 1977.
- 29) Juan Lydo, *Magistrados del Imperio Romano*, The american philosophical society, Filadelfia, 1983
- 30) Juvenal, *Sátiras*, Madrid, Gredos, 1982 (Biblioteca Clásica Gredos, 156)
- 31) Lucano, *Farsalia*, UNAM, México D.F., 2004, *Bibliotheca Scriptorum Graecorum et Romanorum Mexicana*
- 32) *Notitia Dignitatum*. 128 p
- 33) Orosio, *Historias V- VII*, Madrid, Gredos, 1982 (Biblioteca Clásica Gredos, 54)
- 34) Ovidio, *Metamorfosis*, Madrid, Gredos, 2004 (Biblioteca Clásica Gredos, 365)
- 35) Polibio, *Historias I-IV*, trad. introd. y notas de Manuel Ballasch Recort, Madrid, Gredos, 1981, 539 p. (Biblioteca Clásica Gredos, 38)
- 36) -----, *Historias V-XV*, trad. y notas de Manuel Balasch Recort, Madrid, Gredos, 1981, 632 p. (Biblioteca Clásica Gredos, 43)

- 37)-----, *Historias XVI-XXXIX*, trad. y notas de Manuel Balasch Recort, Madrid, Gredos, 1983, 523 p. (Biblioteca Clásica Gredos, 58)
- 38) Plinio el Viejo, *Historia Natural, Obra Completa*, Madrid, Gredos, 2003 (Biblioteca Clásica Gredos, 388)
- 39) Plutarco, *Vidas Paralelas*, Austral, San Martín, 1950 (Número 946)
- 40) Procopio de Cesarea, *Historia de las Guerras, Libro I-II. Guerra Persa*, Madrid, 2000, Biblioteca Clásica Gredos, No. 280
- 41)-----, *Historia de las Guerras, Libro III- IV. Guerra Vándala*, Madrid, 2000, Biblioteca Clásica Gredos, No. 282
- 42)-----, *Historia de las Guerras, Libro V- VI. Guerra Gótica*, Madrid, 2000, Biblioteca Clásica Gredos, No. 324
- 43)-----, *Historia de las Guerras, Libro VII-VIII. Guerra Gótica*, Madrid, 2000, Biblioteca Clásica Gredos, No. 358
- 44) Renato, Flavio Vegecio, *Compendio de técnica militar*, Edición de David Paniagua Aguilar, Cátedra, Madrid, 2006, Núm. 338
- 45) Rutilio Namaciano, *Sobre el regreso*, UNAM, México D.F., 2011, *Bibliotheca Scriptorum Graecorum et Romanorum Mexicana*
- 46) Sidonio Apolinar, *Poemas*, Madrid, Gredos, 2005, (Biblioteca Clásica Gredos, 337)
- 47) Suetonio, *Los Doce Césares*, Porrúa, México D.F.2006, Colección “Sepan cuantos.... 355”
- 48) Tito Livio, *Historia Romana (Primera década)*, Porrúa, México D.F, 2006, Colección “Sepan cuantos.... 304”
- 49) Tito Livio, *Historia de Roma desde su fundación VIII-X*, trad. y notas de José Antonio Villar Vidal, Madrid, Gredos, 1990, (Biblioteca Clásica Gredos, 59).
- 50)-----, *Historia de Roma desde su fundación XXXI-XXXV*, Traducción y notas de José Antonio Villar Vidal, Madrid, Gredos, 2000, (Biblioteca Clásica Gredos, 62).
- 51)-----, *Historia de Roma desde su fundación XLI-XLV*, Traducción y notas de José Antonio Villar Vidal, Madrid, Gredos, 2000, (Biblioteca Clásica Gredos, 64).
- 52) Simaco, *Obras Completas*, Madrid, Gredos, 2003 (Biblioteca Clásica Gredos)
- 53) Valerio Máximo, *Hechos y dichos memorables. Obra completa*. Madrid, Gredos, 2003

- 54) Victor Vitensis, *Historia de las persecuciones en la provincia de África*, Traducción de Kevin Knight, Biblioteca Católica, Madrid, 2008
- 55) Zosimo, *Nueva Historia*, Gredos, Madrid, 1992 (Biblioteca Clásica Gredos, Núm. 174)

Bibliografía:

- 1) LOEB Classical Library, *Select Papyri: Private Affairs*, Harvard University Press, Cambridge, London, 1988.
- 2) LOEB Classical Library, *Select Papyri: Public Documents*, Harvard University Press, Cambridge, London, 1990.
- 3) Ahrweiler Hélène, *Fonctionnaires et bureaux maritimes à Byzance*, en *Revue des études byzantines*, tome 19, 1961. pp. 239-252.
- 4) Alföldy Géza, *Nueva historia social romana*, versión española, 4ta edición, secretariado de publicaciones de Sevilla, Sevilla, 2012
- 5) Alonso Romero Fernando, “Las embarcaciones y navegaciones en el mundo celta de la Edad Antigua a la Edad Media”, en Guerra, exploraciones y navegación: del Mundo Antiguo a la Edad Moderna, Víctor Alonso Troncoso (coord.), Universidad de Coruña, 1995, p.111-145.
- 6) Aparicio López Antonio, *Las grandes reformas fiscales del Imperio Romano*, Universidad de Oviedo, Oviedo, 2006
- 7) Bagnall Roger, “Cotton, and the economy of the small Oasis”, en Bulletin of the American Society of Papyrologists, Londres, 45, 2008, pp. 21-30
- 8) Balty Jonh, “Mosaïques antiques de Syrie, Byzantion”, en Memorias de arqueología subacuática, 54, 1984, pp. 459-446
- 9) Barthold Niebuhr, *The history of Rome, from the earliest times to the fall of the western empire*, Londres, 1811
- 10) Bass, George, “The Byzantine shipwreck at Yassi Ada”, en Journal of Archaeological Institute of America 75, 27-37.
- 11) Bearzotti, Matthew Joseph, *The First Punic War and the Development of the Roman Navy*, UMI Dissertation Services, 2008

- 12) Berger, Adolf, *Encyclopedic Dictionary of Roman law*, Philadelphia, The American Philosophical Society, 1953
- 13) Berti Fede, *La nave romana di Marzameni*, Nuova Alfa, Bologna, 1993
- 14) Blázquez Martínez, Julia, “El transporte marítimo, según las representaciones de los mosaicos romanos”, en *Revista Lucentum*, Madrid, 2005, pp. 111.121
- 15) Blázquez, José Maria, *Oriente y Occidente en el Mediterráneo*, Madrid, Cátedra, 2013
- 16) Bounegru, O y M. Zahariade, *Les forces navales du Bas Danube et la Mer Noire*, Oxford, 1996
- 17) Bradley Workman-Davies, *Corvus A Review of the Design and Use of*, Londres, Lulu.com, 2006
- 18) Bravo, Gonzalo, *Dioclesiano y las reformas administrativas del Imperio*, Akal, Madrid, 1991
- 19) Brunt, Phil, “The administrators of roman Egypt”, en *Journal of Roman Studies*, 65, 2005, pp. 124-47
- 20) Cameron Alan, *Barbarians and politics at the court of Arcadius*, Berkeley, University of California Press, 1993
- 21) Cameron, Averil, *El mundo mediterráneo en la antigüedad tardía, 395-600*, Barcelona, Crítica, 1998.
- 22) Campbell Isaac, “The lateen sail in World history”, *Journal of World History*, 6, 1, 2003, pp.1–23
- 23) Carsten Hjort Lange, “The battle of Actium, a reconsideration”, en *Classical Quarterly*, 2011, pp. 608-623
- 24) Carro, Domenico, *Nascita ed affermazione del Potere Marittimo di Roma*, Venezia, 1996 (pp. 55- 88)
- 25) Casson, L., *Les marins de L'Antiquité*, Princeton, 1987
- 26) -----, *The ancient mariners, seafarers and seafighters of the Mediterranean in Ancient Times*, Reed, Princeton, 1991
- 27) Chic García, Genaro, “Roma y el Mar: del Mediterráneo al Atlántico” en *Guerra, exploraciones y navegación: del mundo antiguo a la edad moderna*, Ferrol, 1995, pp. 1- 34

- 28) Cireli Enrico, “Roma sul mare e il porto Augusteo di Classe”, en Jornadas de Arqueología subacuática, 5, Valencia, 2002, pp. 203-220
- 29) Clark, Frederick William, *The influence of sea-power on the history of roman republic*, George Banta Publishing, Michigan, 1915
- 30) Clover Frank, *The Late Roman West and the Vandals*, Variorum Collected Studies, Londres, 1993
- 31) Conliffe, Barry, *Europe between the Oceans, Themes and Variations: 900 BC- AD 1000*, Yale University Press, New Haven and London, 2008.
- 32) Crisher, Brian, *Power at sea: A Naval Power*, Florida, 2011
- 33) D'Amato, Raffaele, *Imperial Roman naval forces 31 BC-AD 500*, illustrated by Graham Sumner, Oxford, Osprey Publishing, 2009.
- 34) Delmaire, Roland, “Les institutions du bas-empire romain, de Constantin à Justinian”, en Revue des Études byzantines, Vol. 54, 1996, pp. 287-288
- 35) De Souza, Philip. *Piracy in the Graeco-Roman World*. New York, Cambridge University Press, 2002
- 36) Dintchev Ventsislav, “Samos- an Example of Early-Byzantine Urbanism port in the Balkans”, en Jornadas de Arqueología subacuática, 7, Valencia, 2009, pp. 156-178
- 37) Domingo, Beatriz, “La construcción naval en el Mediterráneo greco-romano”, en Revista de investigaciones de arqueología subacuática, Madrid, 19- 1992, pp. 199-218.
- 38) Dougherty Martin et al., *Técnicas bélicas de la guerra naval*; Madrid, Libsa, 2009
- 39) Elton, Hugh. *Warfare in Roman Europe (350-425)*, Clarendon Press, 1996
- 40) Fiske, Bradley Allen, *Sea power and freedom, a Historical study*, G.P. Puntam's Song, Londres, 1918
- 41) Flamigni, Antonio, “Il potere Marittimo in Roma antica dalle origini alla guerra Siriaca”, en Revista Marítima (suplemento al n. 11, Noviembre 1995), Roma, 1995.
- 42) Friedlaender, Ludwig, *La sociedad romana, Fondo de Cultura Económica, México D.F., 2006*
- 43) Gardner, Robert, *The age of the gallery; Mediterranean oared vessels since pre-classical times*, Londres, 2004

- 44) Garrote Sayó Eduard, “Los puertos de Narbo Martius y Arelate, y su relación con los circuitos comerciales del aceite bético”, en Jornadas internacionales de arqueología subacuática, 4, valencia, 2001, pp. 227-236
- 45) Garrucci, Rafael, *Classis Praetoriae Misensis piae vindicis Gordianae Philippianae monumenta quae exstant studio collecta et commentariis illustrata*, Nápoles, 1852
- 46) Gemi Forni, *Esercito e Marina di Roma Antica*, Raccolta di contributi, Mavors. V, Stuttgart, 1992
- 47) Gibbon, Edward, *The History of the decline and fall of the Roman Empire*, Adbridged edition, Penguin classics, London, 2005
- 48) Goldsworthy, Adrian, *Roman Warfare*, Smithsonian books, Collins, Londres, 2002
- 49) González García Alberto, “La inflación en el imperio romano, de Dioclesiano a Teodosio I”, Documenta & Instrumenta, 9, 2011, pp. 123-152
- 50) Gorškov, Sergej, *The sea power of the state*, Pergamo Press, Oxford, 1979
- 51) Graauw, Arthur de, *Ancient Ports and Harbours*, Madrid, 4 edición, 4 vols, 2012.
- 52) Greene Kevin, *The archaeology of the roman economy*, Barkley, University of California Press, 1990
- 53) Haldon John, *Warfare, state and society in the byzantine world 565- 1204*, Londres, Routledge, 1999
- 54) Heather, Peter, *Emperadores y bárbaros*, Crítica, Barcelona, 2010
- 55) -----, *La caída del Imperio Romano*, Madrid, Crítica, 1999
- 56) Hope Stevenson, George, *The Imperial Administration: The Army and Navy.-The Year of the Four Emperors [Galba, Otho, Vitellius, Vespasian]*, Cambridge, 1934.
- 57) Höckmann, Olaf, “The Liburnian” en International Journal of Nautical Archaeology, 26, 1997, pp. 192- 216
- 58) Hughes Ian, “La conquista del reino vándalo”, en Desperta Ferro Antigua y Medieval, No.17, Madrid, 2014, pp. 60-65
- 59) Jal Auguste, *Naval archaeology*, París, 2 vols., 1841
- 60) Kaegi Walter, *Muslim expansion and Byzantine collapse in North West*, Nueva York, Cambridge University Press, 2010

- 61) Ledyard, William, *Naval Warfare under oars 4th to 16th centuries, a study of strategy, tactics and ship desing*, Rodgers, Naval Institute Press, Annapolis, Mariland, 1967
- 62) -----, *Greek and Roman Naval Warfare: A Study of Strategy, Tactics, and Ship Design from Salamis (480 BC) to Actium (31 BC)*, Rodgers, Naval Institute Press, Annapolis, 1937
- 63) Levi, Mario Attilio, *L'impero romano: dalla battaglia di Azio alla morte di Teodosio*, Torino, 1973
- 64) López Martin, *La galera en el horizonte del Mediterráneo de la Tardo antigüedad imperial al triunfo de las repúblicas marítimas. Arqueología, documentación e iconografía*. Tesis para obtener el título de doctor en Historia, Universidad de Zaragoza, 2009
- 65) Luttwak Edward, *The grand strategy of the byzantine empire*, Harvard University Press, 2009
- 66) MacGeorge Penny, *Late Roman Warlords*, Oxford University Press, London, 2002
- 67) Magdalino Paul, "The maritime neighborhoods of Constantinople: commercial and residential functions, sixth to twelfth centuries", en Dumbarton Oaks Research Library and Collection, Washington, D.C., 54, 2000
- 68) Maisons Mark, "Á mosaïques du Quartier Central de Djemila", en Open Library Bot, París, 1975
- 69) Martínez Julio, "El Ánfora, envase comercial por excelencia del mundo romano", en Revista de Arqueología, Madrid, 12, 124, 1991, pp. 26-35.
- 70) Meijer Fik, *A history of Seafaring in the Classical World*, London and Sydney: Croom Helm, 1986
- 71) -----, *Long ships and round ships: warfare and trade in the Mediterranean 3000 BC-500 AD*, H.M.S.O., 1980
- 72) Meyer Carol, *Quseir Al-Qadim and the roman glass trade*, Oriental Institute of the University of Chicago, 1992
- 73) Mitchel Stephen, *A history of the later roman empire AD. 284-641*, Blackwell Publishing, Londres, 2010

- 74) Mommsen, Theodor, *Historia de Roma*, obra completa, 4 vols., Turner, Madrid, 1983
- 75) -----, *El Mundo de los Césares*, 2da edición, Fondo de Cultura Económico, México, 2006
- 76) Morrisson Cécile, *Trade and markets in Byzantium*, Dumbarton Oaks, Washington D.C, 2012, pp.379-398
- 77) Mussolini, Benito, *Roma antica sul mare, Milán, 1926*
- 78) Oorthuijs, Jasper, “Marines and Mariners in the Roman Imperial Fleets, The Impact of the Roman Army (200 BC-AD 476): Economic, Social, Political, Religious, and Cultural Aspects”, en Sixth Workshop of the International Network Impact of Empire (Roman Empire, 200 B.C.-A.D. 476), Capri, Marzo 29-Abril 2, 2005, BRILL, 2007, pp. 169-180
- 79) Palme, Bernhard, *The administration of Egypt in Late Antiquity*, en *Egypt in the Byzantine world 300-700*, Cambridge University Press, Londres, 2009
- 80) Panciera, S., “Liburna”, Epigraphia, 18, 1956, pp. 130- 156
- 81) Paterson Jeremy, “Salvation from the sea: amphorae and trade in the roman west”, en Journal of Roman Studies, 72, 1982, pp. 146-157
- 82) Peñaloza Gómez Marcos Thomas, *El ejército y el sistema militar del Bajo Imperio romano, a través de la Res Gestae de Amiano Marcelino y el Compendio Rei Militari de Vegecio (350-400 d.C)*, Tesis para obtener el título de licenciado en Historia, UNAM, México, D.F., 2013
- 83) Pitassi, Michael, *The Roman Navy, Ships, Men & Warfare 350 BC-AD 475*, by Michael Paul Pitassi. Barnsley: Seaforth Publishing, 2012.
- 84) -----, *Roman warships*, Woodbridge: Boydell, 2011.
- 85) -----, *The Navies of Rome*, Woodbridge: Boydell & Brewer, 2010
- 86) Potter, E.B. *Sea Power: A Naval History*, Annapolis, United States Naval Institute, 1981
- 87) Presedo Francisco, *La Historia Bizantina*, Madrid, Akal, 1999, (Colección Historia y Geografía)
- 88) Pryor Jonh y Jeffreys, Elizabeth M., *The Age of the Byzantine Navy ca. 500-1204*, Vol. 82, Medieval Academy for America, 2007

- 89) Ragia Efi, “The Geography of the Provincial Administration of the Byzantine Empire(ca 600-1200)”, en BYZANTINA SYMMEIKTA, 19, 2009, pp. 195-245
- 90) Rankou, B., “Fleets of the early Roman Empire”, en The age of the Gallery, London, 1995, pp.78-85
- 91) Raven Lewis Archibald & J. Runyan Timothy, *European naval and maritime history 300- 1500*, Indiana University Press, U.S.A, 1990
- 92) Rodríguez López Rosalía, *Políticas migratorias en Constantinopla s. IV- VI d.C.*, en 54, 2007, pp. 437-459
- 93) Rodríguez Remesal José, “La marina romana”, en Revista de estudios clásicos, Madrid, 1996, pp. 131-145
- 94) Rosales Jurate, *Historia de los Godos*, Madrid, Ariel, 2004
- 95) Ross Lewis Archibald, *European naval and maritime history, 300- 1500*, Indiana University Press, 1985
- 96) Redde M., *Mare Nostrum, les infrastructures, le dispositif et l’histoire de la marine militaire sous l’Empire Romain*, Rome, 2000
- 97) Saddington, D.B, “Classes. The evolution of the roman imperial fleets” en A companion to the roman army, Edited by Paul Erdkamp, Blackwell, Oxford, 2007, pp. 201- 216
- 98) Silburn, P. A., *The evolution of sea power*, Longmans, Green and Co., Londres, 1912
- 99) Southworth, John Van Duyn, *War at sea: The ancient fleets*, Twayne Publishers, 1970
- 100) Spaul, J., *Classes Imperii Romani*, Andover, 2002
- 101) Stanislaw Dunin, “The Development of Typology of Warships in the Greek and Roman World throughout the Eighth to First Centuries BC”, en Res Historica, Terra, mare et homines II, Lublin, 29, 2010, pp.33-52.
- 102) Starr, Chester, *The Roman Imperial Navy, 31 B. C.-A. D. 324*, Cambridge, 1960
- 103) -----, *The Influence of Sea Power on Ancient History*, Oxford University Press, London, 1989

- 104) Steinby Christa, *The Roman Republican Navy : from the sixth century to 167 B.C.*, Christa Steinby, Societas Scientiarum Fennica, 2007
- 105) Stevens, William Oliver, *A history of sea- power, Nueva York, 2007*
- 106) Thayer Mahan, Alfred, *The Influence of sea power upon history 1660- 1783*, Little, Brown And company, Boston, 1889
- 107) Timothy Gregory, “Diporto: an early byzantine maritime settlement in the gulf of Corinth, *Preliminary Report, en T.E. Gregory, ed., The Corinthia in the Roman Period*”, en Supplement 8, Journal of Roman Archaeology, 149-60.
- 108) Tilley, A.F., *Seafaring on the ancient Mediterranean: new thoughts on triremes and other ancient ships*, Michigan University Press, John and Erica Hedges Ltd., 20004
- 109) Thiel, H.H., *Studies on the history of roman sea- power in Republican times*, Amsterdam, 1964
- 110) Thockmorton, P., “Romans on the sea”, en A History of seafaring based on underwater Archaeology, London, 1972, pp. 65- 86
- 111) Thubron, Colin, *The ancient mariners*, Michigan University Press, Time-Life Books, 1981
- 112) Tomber Roberta, “From the roman red sea to beyond the empire”, en British Museum Studies in Ancient Egypt and Sudan 18 (2012): 201–215
- 113) Torr, C., *Ancient Ships*, Cambridge, 1894
- 114) Vasilliev Alexander, *Historia del Imperio Bizantino*, Klob, Moscú, 1979
- 115) Westcott, Allan, *Mahan on Naval Warfare, Little, Brown and Company, Boston, 1918*
- 116) Whitby Michael, *et al., The Cambridge Ancient History, Late Antiquity, Empire and Successors, A.D. 425- 600, Cambridge University Press, Londres, 2001*
- 117) -----, *The emperor Maurice and his historian*, Oxford, Clarendon Press, 1988.

VI. Glosario de términos náuticos

Aparejo (extartion): conjunto de palos, vergas, jarcias y velas que le permiten a un barco ponerse en movimiento aprovechando el movimiento del aire que las impulsa (viento).

Birremes: Galera de dos bancos de remeros

Calado: Es la distancia vertical entre un punto de la línea de flotación y la línea base o quilla.

Cercuro: Embarcación rápida de vela, no de gran tamaño, utilizada para avituallar a las embarcaciones de guerra.

Cimba: Embarcación pequeña y ligera, utilizada para la pesca fluvial o como lancha para atravesar ríos.

Classe. Terminio en latín que significa flota u armada.

Contrastum: Cubierta principal. Es la cubierta corrida más alta del buque.

Corbita: Embarcación con una vela cuadra que era utilizada para el transporte de mercancías en el Mediterráneo.

Corvus: Rampa de abordaje que utilizaron los romanos en el combate naval.

Cuaderna (statumina): Son cada una de las costillas de madera u otro material por las que están formadas los barcos, recorriéndolo de babor a estribor y estructurando el casco del navío.

Dromon: Barco de guerra del Imperio Romano Oriental. Posteriormente lo acopló el Imperio Bizantino a sus necesidades.

Duoviri navales classis ornandae et reficiendae: Magistrados de la república romana que se encargaban de reparar y armar los barcos de guerra.

Eslora máxima (ancora): Es la longitud del buque. Se mide de popa a proa.

Espadillas (gubernacula): Remo o sustituto de timón en una embarcación.

Frabricensis navalis: Constructores de barcos contratados por el Estado Romano.

Francobordo: Distancia reglamentada medida en el costado del buque desde la cara superior de la cubierta superior continua de proa a popa, hasta el centro del disco de máxima carga, en la sección media de la embarcación.

Gubernaculus: Titular de las espadillas

Jarcias (exartia): Son las cuerdas o cables empleados en la cabullería de una embarcación a vela.

Liburna: Embarcación militar y comercial que fue utilizada por el Imperio Romano para avituallar a los *Portus excepcionales*. Asimismo, fue empleada para realizar operaciones de patrullaje y enviaba unidades militares a distintos puertos del Mediterráneo.

Lex Rhodia: Era la ley creada por los rodios y adoptada por los romanos para controlar el comercio marítimo y la construcción de barcos.

Líquido incendiario (*pyr hygron*): Fuego Griego

Locii remorum: Puertos de remeros

Manga máxima (*transtrum*): Es la máxima anchura del casco en su proyección horizontal y medida en la cara exterior del forro, es decir, la mayor anchura medida por fuera del forro. Es la anchura del casco.

Mástil (*malus*): Es el gran palo vertical que sujeta las velas.

Milites classici: Marineros. Militares que se encargaban de realizar funciones de remeros en una embarcación de patrullaje.

Naucleri: Dueño de barcos. Era el timonel de las embarcaciones de guerra.

Navicularii: Cargo público del Imperio Romano exclusivo de las regiones portuarias. Eran todos aquellos miembros del sector marítimo que financiaban la construcción de embarcaciones para el comercio en el Mediterráneo.

Ploia makra: Conjunto de embarcaciones comerciales, de guerra, de patrullaje que forman una escuadra en el mar.

Popa (*puppis*): Es la parte trasera o posterior de la estructura de un barco.

Praefectus Classis: Prefecto de la armada. Era el magistrado más importante de las flotas de guerra en el Imperio Romano.

Portus excepcionales: Puertos militares distribuidos a lo largo de los ejes fluviales.

Proa (*prora*): Es la parte delantera de la estructura de un barco.

Propugnaculum: Torreta

Puntal (*statumen*): Es la máxima dimensión vertical medida en la mitad de la eslora desde la parte superior de la línea de cubierta hasta la cara inferior del casco (traca de apertura) en su interacción con la quilla.

Quaestores classici: Cuestores asignados a la flota para establecer el financiamiento de las flotas tanto navales como comerciales.

Quilla (*carina*): Es una pieza longitudinal de madera desde donde nacen las cuadernas.

Quinquerreme: Galera de cinco bancos de remeros.

Remex: Remero

Rostrum: Espolón con cabeza de carnero

Skene: Cabina. Lugar donde se colocaba el titular de las espadillas.

Socci navales: Aliados romanos que se encargaban de enviar naves para el combate naval.

Tajamar (*steira*): tablón grueso o pieza o compuesto de piezas que se adaptan fuertemente al exterior de la proa y sirve para hender o dividir el agua cuando el barco marcha.

Tectus: Hilera de escudos ovalados o barandales cubiertos con pieles estiradas, saturadas de vinagre

Trirreme: Galera con tres bancos de remeros

Turris: Castillo en la proa de las galeras. Era una superestructura que se elevaba por encima de la cubierta principal.

Velum latina: Vela latina.

Velum quadratum: Vela cuadrada.

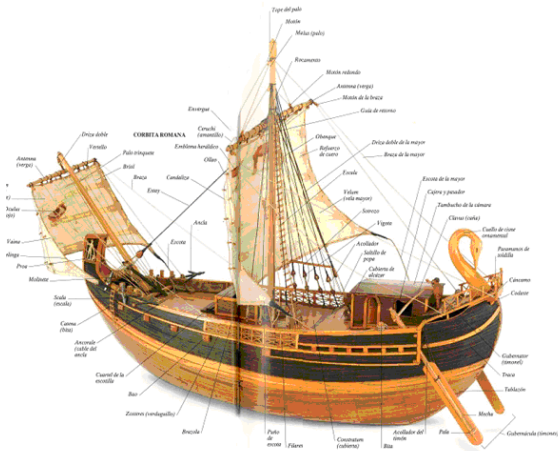
Verga (*antenna*): Son las perchas perpendiculares a los mástiles en las embarcaciones a vela.

VII. Imágenes



Imagen 1. Diócesis del Imperio Romano³¹⁰

³¹⁰ Fuente: <http://losgelves.com/2011/12/>



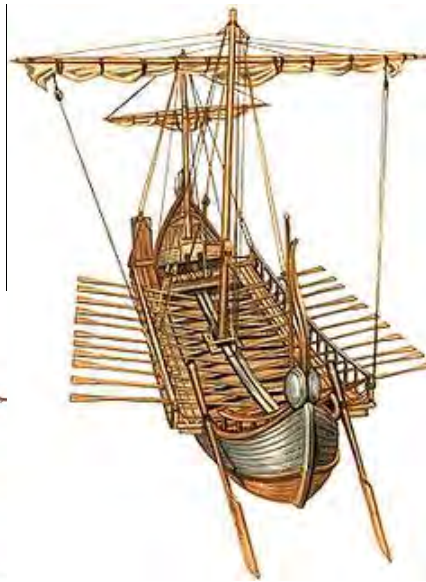
Corbita



NAVISTORY Cercuro



Cimba



Liburna

Imagen 2.³¹¹

³¹¹ Fuente:

https://www.google.com.mx/search?q=barcos+romanos&biw=1280&bih=663&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ved=0CAYQ_AUoAWoVChMIqsqy67voxwIViwiSch1_kA_z#imgrc=_

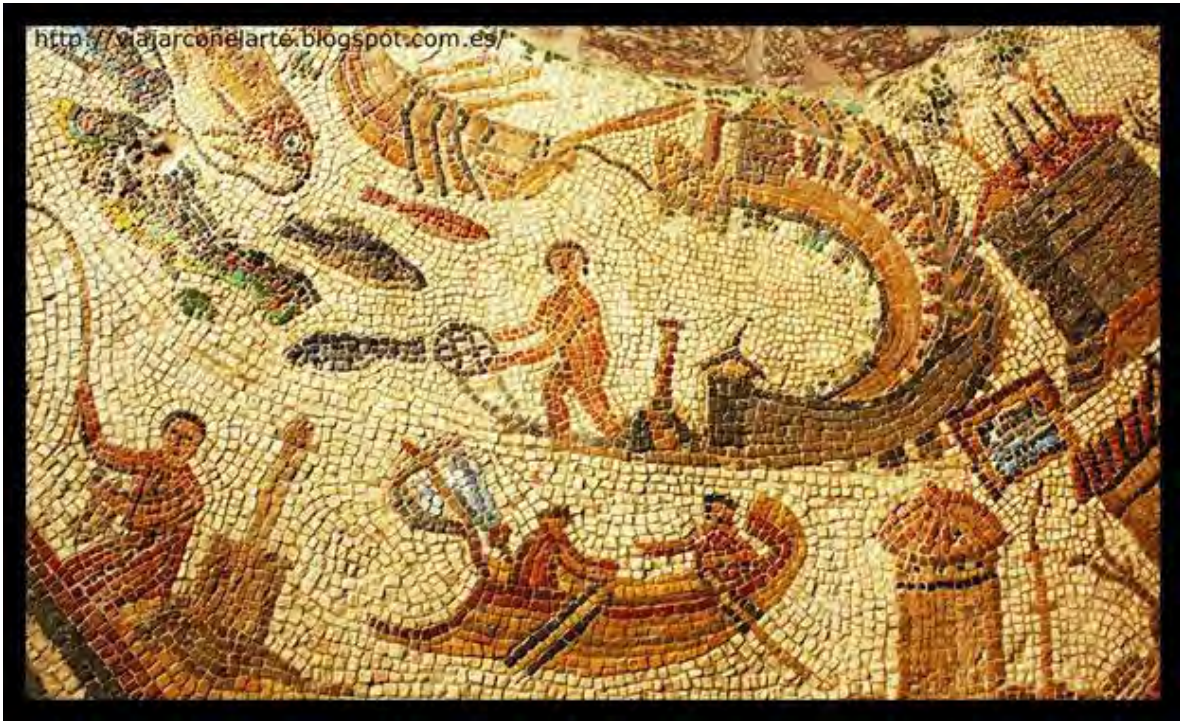


Imagen 3. Mosaico del Triunfo de Venus³¹²

³¹²Fuente: <https://www.pinterest.com/theofilakt/%D0%B0ncient-%D0%BCosaics/>



Imagen 4. Mosaico Toledano³¹³

³¹³ Fuente: <http://viajarconelarte.blogspot.mx/2012/11/toledo-monumental-i-el-hospital-de.html>



Imagen 5. Mosaico de Siria³¹⁴

³¹⁴ <http://casadelafortunacartagenaumutic.blogspot.mx/>

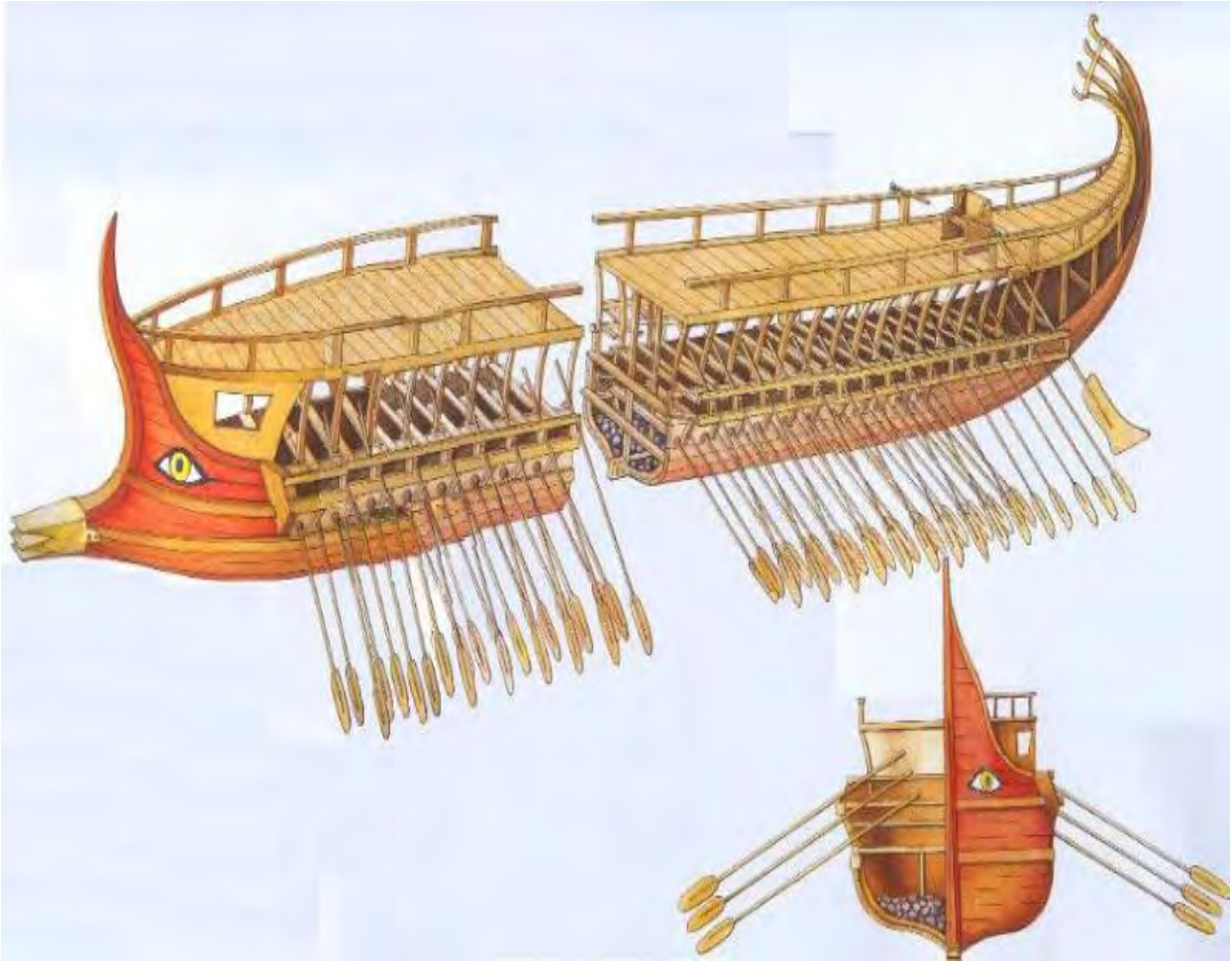


Imagen 6. Trirreme³¹⁵

³¹⁵ Fuente: <http://modelismonaval.crearforo.com/trirreme-griega-480-ac-es3881.html>

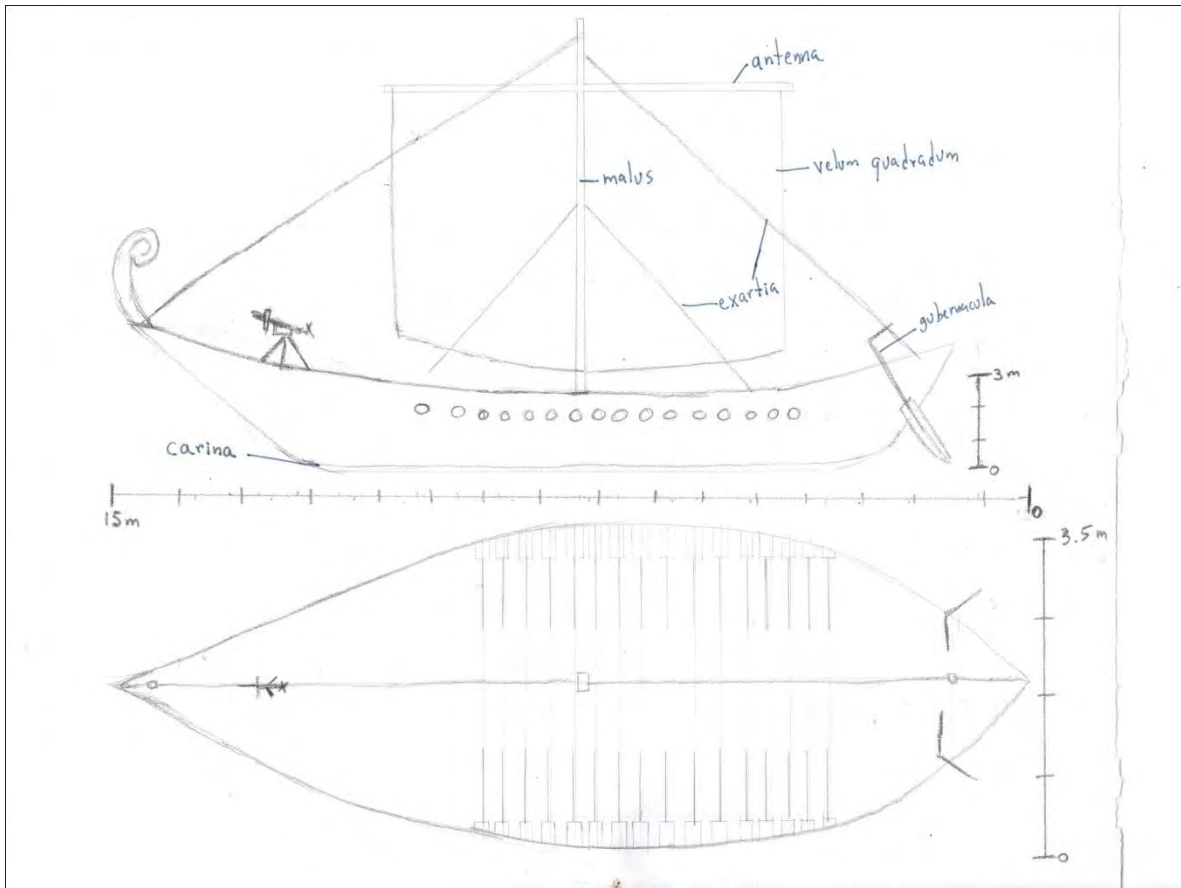


Imagen 7. Plano de Liburna

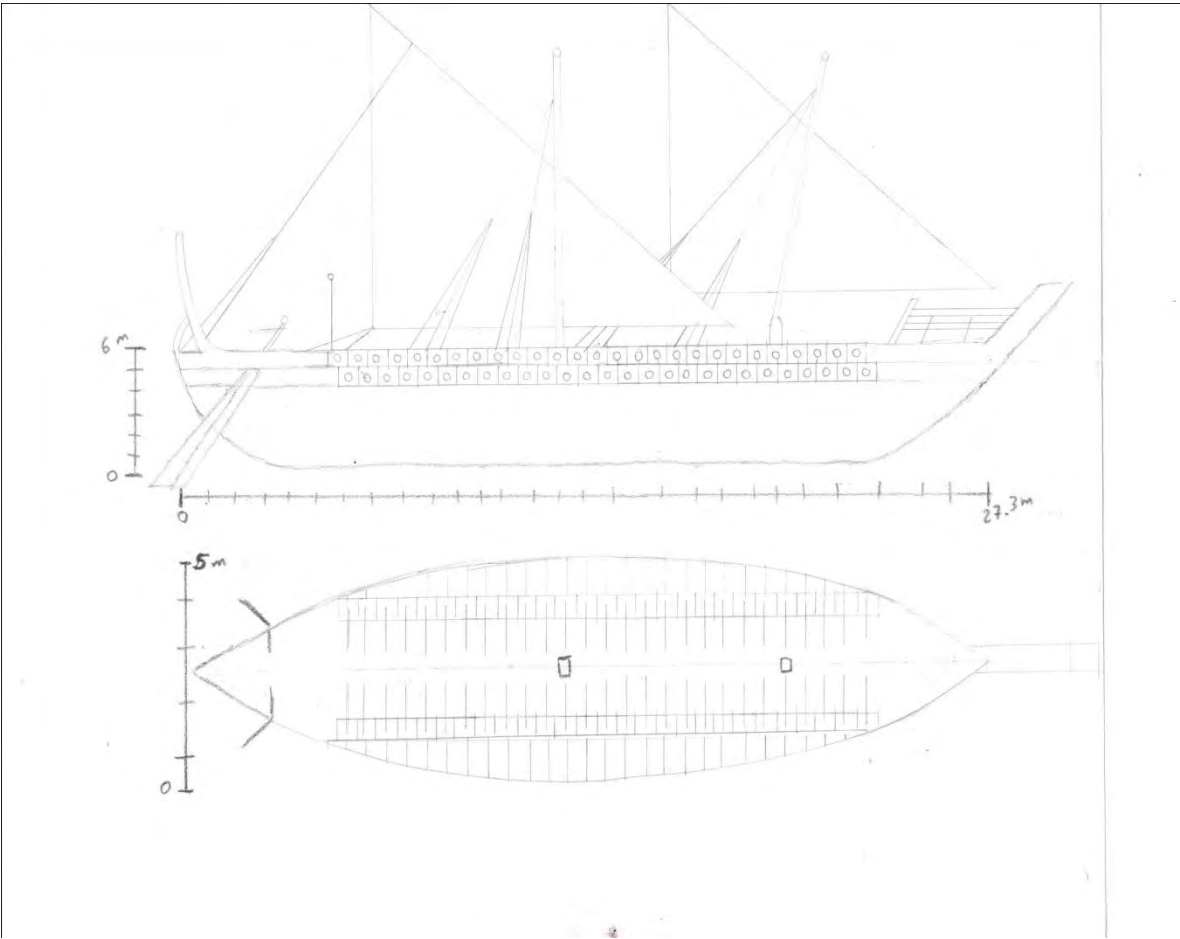


Imagen 8. Plano de Dromon (reconquista de Justiniano)

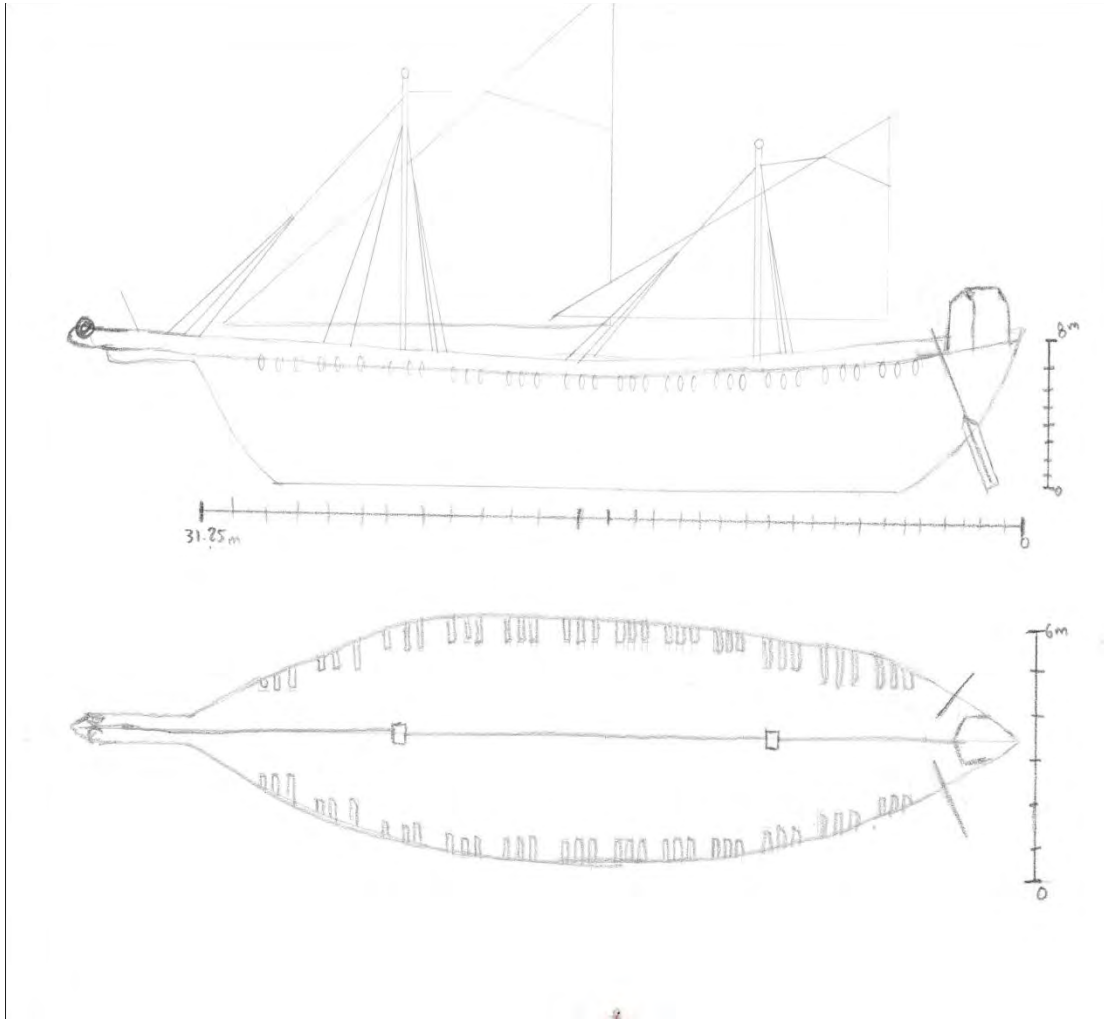


Imagen 9. Plano de Dromon (finales del siglo VI)