

**Portus, Clase Naviculariusque: Roma y el control del mar Mediterráneo
(s. VI a.C- IV d.C)**

*Portus, Classe Naviculariusque: Rome and the Mediterranean Sea control
(s. VI a.C- IV d.C)*

Marcos Thomas Peñaloza Gómez*

RESUMEN

A través de este artículo se estudiará cómo desde la fundación de la ciudad, Roma no solo definió su hegemonía con el uso del ejército, también lo hizo con el control del comercio marítimo, es decir, el dominio del mar. Haremos un recorrido en la historia de Roma y resaltaremos aquellos acontecimientos políticos y bélicos que impactaron en el origen, desarrollo y fragmentación de esa unidad política a la que los romanos denominaron *Mare Nostrum*.

Palabras clave: Roma, *Classe*, *Mare Nostrum*, *Navicularius*, Mediterráneo.

ABSTRACT

This article analyzes how from the foundation of the city, Rome not only defined its hegemony with the use of the army, it also did it with the control of maritime trade, that is, the command of the sea. We will review the history of Rome and highlight those war events that impacted on the origin, development and fragmentation of that political unit which the Romans called *Mare Nostrum*.

Keywords: Rome, *Classe*, *Mare Nostrum*, *Navicularius*, Mediterranean.

Recibido: agosto 2018

Aceptado: mayo 2019

Introducción

Roma, la ciudad eterna o la civilización más importante del Mediterráneo en la antigüedad clásica, suele ser abordada como una potencia que logró su hegemonía con el uso de la legión romana. Pero ¿cuántos estudiosos del pasado romano han reflexionado sobre el papel que jugó el poder marítimo y naval en el desarrollo de la urbe, como lo hizo en su momento Chester Star, Michel Reed, Lionel Casson o Domenico Caro, o antes de ellos William Ledyard, Howard Thiel o William Clark? Pocos eruditos seguramente los conocen. Sin embargo, estudiar el uso del mar para el pueblo romano no solo es hablar de barcos que transportaron

* Facultad de Filosofía y Letras/ CCH Sur/ UNAM. E-mail: marcos.penaloz@cch.unam.mx.

mercancías de un punto a otro en el Mediterráneo o, en su caso, de victorias navales de los romanos en el *Mare Nostrum*. Analizar el control del mar para una civilización como lo fue la romana consiste en explicar a partir de cuándo, bajo cuáles condiciones y quiénes favorecieron el dominio romano en el Mediterráneo.

Derivado de lo anterior, a través de las siguientes páginas se analizará el origen, desarrollo y fragmentación del poder marítimo romano desde la construcción del puerto de Ostia en el siglo VI a.C., hasta la desarticulación del *Mare Nostrum* en el siglo IV d.C. Lo anterior con el propósito de entender cómo Roma se convirtió en una potencia marítima y naval, mediante el control de las rutas comerciales en el Mediterráneo. Esta explicación permitirá crear una reflexión profunda sobre el papel que desempeñaron las economías navieras (*Naviculari*) en la construcción del Estado romano y del *Mare Nostrum*. Así entenderemos cómo la competitividad entre la sociedad romana y los diversos grupos humanos en torno al Mediterráneo condujo a la creación de sistemas navales (*Classe*) en competencia por el control del Mediterráneo. En otras palabras, la guerra en el mar para Roma representó el mayor estímulo para el perfeccionamiento de los sistemas tecnológicos y, al mismo tiempo, para el desarrollo administrativo del Estado romano, en el periodo referido.

Este estudio contrasta la información del desarrollo marítimo y naval vertida en fuentes clásicas como Tito Livio, Plutarco, Polibio, Amiano Marcelino, etc., respecto a historiadores en temas navales como Chester Star, Michel Reed, Lionel Casson, Michael Pitassi, entre otros. La lectura de esta investigación permitirá conocer cómo los romanos obtuvieron los medios económicos y tecnológicos necesarios para iniciar su carrera política y militar en el norte de África, Europa Occidental y el Oriente Próximo y construir una unidad marítima a la que denominaron *Mare Nostrum*. Así, con ayuda de las fuentes seleccionadas, se entenderá la historia de Roma desde el instante en que el pueblo romano se interesó en el uso del mar y finalizará cuando la falta de poder central de los emperadores provocó la ruptura del *Mare Nostrum*, debido al debilitamiento del Estado Romano.

El poder marítimo romano en la república temprana.

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.⁸⁷

⁸⁷ 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 este se ensancha mucho al unirse con el mar y forma grandes bahías como los mejores puertos marinos. Y así, las naves remeras que

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 comestibles de ultramar. Estos sectores no solo le permitieron a la ciudad intercambiar alimentos, mano de obra u artesanías con ayuda de barcos mercantiles⁸⁸. Dichas ciudades se localizaban en las costas del mar Tirreno⁸⁹ 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 los productos de Roma no solo se conocía en las costas de la Península Itálica, también comenzaron a identificarse en el Sur y el Oriente 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*⁹⁰ 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 (Roda) 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 comerciales⁹¹.

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 solo una ciudad continental sino también marítima y que disfrutase de los bienes de ultramar". *Ant. Rom*, III, IV.

⁸⁸ Howard, Thiel, *Studies on the history of roman sea- power in Republican time*, pp. 37- 110.

⁸⁹ 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 Giovanni, *Esercito e Marina di Roma Antica*, pp. 35-53.

⁹⁰ 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.

⁹¹ 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

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 sectores marítimos. Dentro de este panorama, Roma utilizó a los *Socii* italianos para fomentar la diplomacia a través del mar⁹².

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 solo terminó con la Liga Latina y la guerra; también definió el dominio absoluto de uno de los puertos más importantes de la Península Itálica⁹³. 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- Sextias⁹⁴, estipularon que los aliados itálicos, además de recibir beneficios del Estado Romano debían proteger los intereses de este, 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). Su labor consistía en dirigir la flota que los pueblos costeros aliados de Roma ponían a su servicio. Un total de diez naves *trirremes* por cada ciudad costera. Su propósito era eliminar la amenaza pirata tirrena que se gestaba, en ese periodo.⁹⁵

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.

⁹² 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; 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.

⁹³ 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.

⁹⁴ 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.

⁹⁵ 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 este 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

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 romana⁹⁶. 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.

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 comercio⁹⁷. 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 armada). 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* (Rimini) y Cerdeña. A partir de este momento, Roma comenzó a establecer sus intereses expansivos hacia el mar Tirreno y, ulteriormente hacía 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 Italia 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 una⁹⁸. Lo cierto es que hasta ese momento, Roma tuvo

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.

⁹⁶ 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.

⁹⁷ 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.

⁹⁸ 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., I, XX, 9.

bajo su autoridad naves de guerra que no habían sido construidas por sus propios ingenieros y contaba con marineros de origen etrusco o griego. 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 aliados⁹⁹.

La construcción naval del año 260 representó el primer evento en el que los cónsules se hicieron de una flota 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 armas¹⁰⁰. Estas innovaciones fueron el *corvus* que era una rampa con un gran clavo en el extremo. Este se incrustaba en el barco enemigo y permitía el desembarco romano libremente¹⁰¹. Por otro lado, se utilizaron los cuernos de Duilio. Estos eran unos ganchos que se lanzaban para jalar al barco enemigo y librar batalla¹⁰².

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 Hispania¹⁰³. 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 guerra¹⁰⁴. A cambio, Roma comenzó a reconocer la participación de dichas ciudades que serían llamadas aliadas, sin embargo, eran denominadas con no romanas, pues carecían de ciudadanía.

⁹⁹ “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 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.

¹⁰⁰ Matthew Joseph, Bearzotti, *The First Punic War and the Development of the Roman Navy*, pp. 88-107.

¹⁰¹ Workman-Davies, Bradley, *Corvus A Review of the Design and Use of*, p. 54-60.

¹⁰² Polyb., I, 22, 3 y s., 52, 2; Flor., II, 18, 8.

¹⁰³ 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.

¹⁰⁴ Para saber más al respecto véase los estudios del Dr. Simon Keay en <http://www.archaeology.org/issues/168-1503/features/2971-rome-portus-rise-of-empire>.

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 d.C), en las islas Egadas¹⁰⁵. Como consecuencia de la victoria, Roma expandió sus intereses marítimos a toda Italia, 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, fueron patrocinadas por el ejército romano, estas victorias incorporaron ciudades fundadas por tribus de navegantes provenientes de Iberia¹⁰⁶. En estas regiones, el Estado Romano pudo reclutar marineros e ingenieros expertos en la construcción de trirremes¹⁰⁷ y quinquerremes.¹⁰⁸ Asimismo, la derrota de los ilirios (229 d.C)¹⁰⁹ fue un ejemplo contundente de la existencia de una flota que tenía como objetivo apoderarse de las costas italianas orientales.

La Segunda Guerra Púnica fue un conflicto más terrestre que naval. El incremento de recursos, mano de obra y *ager publicus* que beneficiaba a los altos funcionarios del Estado Romano¹¹⁰, impulsó la invasión a África bajo las órdenes del cónsul Atilio Régulo¹¹¹. El segundo

¹⁰⁵ Polyb., I, 60; *Flor.*, I, 18, 33.

¹⁰⁶ 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.

¹⁰⁷ Robert Garden y Jim Morrison, *The Age of the Galley*, pp. 236-240.

¹⁰⁸ 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.

¹⁰⁹ 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.

¹¹⁰ Ya desde la segunda guerra púnica, la aristocracia senatorial romana fue dirigida por una clase privilegiada en el sector socioeconómico de la civilización romana, esta 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

conflicto con Cartago demostró que en Roma ya existía una capa de empresarios capaces de impulsar las campañas militares y navales¹¹². Como consecuencia, la armada romana tuvo una gran participación al final del conflicto, gracias al aporte de estos inversionistas¹¹³.

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*¹¹⁴. 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.¹¹⁵

A lo largo de las guerras macedónicas, el Estado Romano enfocó sus intereses hacia el Mediterráneo Oriental¹¹⁶. 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 este había sido abatida y destruida en la batalla de Quíos¹¹⁷.

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 Córceira¹¹⁸. Ulteriormente, el legado Lucio Apustio reconoció y bordeó las islas griegas y la península de Casandra¹¹⁹ que estaban cercanas a esta. La estrategia le dio a Roma la

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.

¹¹¹ 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.

¹¹² *Polyb.*, 14, 7, 2.

¹¹³ 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.

¹¹⁴ Estos funcionarios de la república romana eran los encargados de administrar el erario y pagarles 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.

¹¹⁵ Thiel, *Op. Cit.*, pp. 112-116.

¹¹⁶ Liv., *Ab urbe.*, XXXI; *Polyb.*, XVI y *Flor.*, I, 23.

¹¹⁷ *Polyb.*, XVI, 2.

¹¹⁸ La actual Corfú, situada en el mar jónico, al noreste del Épiro griego y el Épiro Albanes.

¹¹⁹ Situada entre el Golfo de Salónica, al oeste y el Golfo de Torone, al este.

oportunidad de adueñarse de más ciudades portuarias,¹²⁰ 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.¹²¹

El contacto con la cultura helenística tuvo como consecuencia dos procesos. El primero, que Roma utilizara la filosofía griega dentro de sus discursos políticos y, al mismo tiempo que validara su posición social de las familias más importantes, en contacto directo con las escuelas filosóficas que estaban vigentes en ese periodo.¹²²

Por otro lado, la sumisión de Rodas bajo el poderío de Roma (167), le permitió a esta última dominar navalmente el Mediterráneo Oriental y controlar la ruta de comercio con Egipto. Esta 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; la segunda se empleaba para pagarle al ejército romano, la marina y para reunir el fisco del Estado.

¹²⁰ De acuerdo con Tito Livio, Roma unió tres fuerzas navales para sus operaciones en el mar. La de Lucio Quincio proveniente de Córcira; 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 quinqueremes. 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.

¹²¹ 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*.

¹²² De este proceso tan importante nacería la oligarquía romana del siglo I y, por lo tanto, se gestaron las guerras civiles.

El poder naval romano del siglo I a.C. y el nacimiento del *Mare Nostrum*.

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 del 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 piratas¹²³ y a las alianzas que se encontraban bajo la autoridad de Mitridates,¹²⁴ rey del Ponto, apoderarse de las ciudades de Grecia 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 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 romana¹²⁵. 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 Roma¹²⁶. 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 Roma¹²⁷.

¹²³ 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.

¹²⁴ *Flor.*, I, 40.

¹²⁵ *Flor.*, I, 40, 21.

¹²⁶ *Plut. Vit., Sull.*, pp. 154- 158. Asimismo, Mitridates “le entregó 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

¹²⁷ *Plut. Vit., Sull.*, p. 162.

Por otro lado, la amenaza pirata fue encargada personalmente a Pompeyo Magno¹²⁸, cuando esta atentó contra los cargueros romanos de las rutas comerciales. Pompeyo comenzó a reclutar tropas de todas las provincias. Bajo su autoridad nombró a 13 mandos¹²⁹ 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 Sicilia¹³⁰. Barrió a los piratas del Norte de África y consolidó una flota 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 Romano¹³¹.

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 se extendió desde el 58 al 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 mancha¹³². Asimismo, en el panorama de la guerra de las Galias, César ya refería la unión del futuro *Imperium* y la

¹²⁸ Dion Casio señaló que Pompeyo fue elegido para esta campaña gracias a la *lex Gabina*. Esta 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.

¹²⁹ “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.

¹³⁰ *Flor.*, I, 41, 8.

¹³¹ José Remesal Rodríguez, *La marina romana*, p. 133.

¹³² Floro describe que “una vez recorridos todos los lugares por tierra y por mar, César giró 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 comodidad a Bretaña, por un estrecho de treinta millas”. *BGall*, 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.

marina¹³³. 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 civil¹³⁴.

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 Octavio¹³⁵. 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 Magno¹³⁶. Por su parte, Octavio y Marco Antonio se quedaron con las bases navales de Italia, 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 acomodó en dos polos: Ravena (Octavio) y Alejandría (Antonio).¹³⁷ 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 Pompeyo¹³⁸, bajo la figura del almirante Agripa.¹³⁹ Cuando aquellos estuvieron listos, los purificó¹⁴⁰ como un símbolo de poderío entre la flota y el mando *Imperium*.

¹³³ 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.

¹³⁴ 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) *The roman navies*, p. 143.

¹³⁵ 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*.

¹³⁶ 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*.

¹³⁷ Howard Thiel, *Op. Cit.*, p. 144.

¹³⁸ *App., B Civ., V, 80*.

¹³⁹ Agripa logró una gran victoria en la batalla naval de Nauloco en el año 36 a.C. Esta 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

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 10.0000 infantes y 500 barcos de guerra (200 de los cuales provenían del astillero de Alejandría), para atacar a Octavio que contaba con 80.000 hombres y 400 navíos¹⁴¹.

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 creación de un sistema portuario basado en la defensa de los enclaves comerciales marítimos, con ayuda de una fuerza naval, desde inicios del principado¹⁴². Esto fue lo que los romanos llamaron la unidad del *Mare Nostrum*.

Imperium y Poder Marítimo Romano.

Tras la derrota de Marco Antonio en *Actium*, Octavio Augusto reforzó y estabilizó al Imperio Romano. Creó provincias y tras convertir a Egipto en prefectura, 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”¹⁴³. 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 emprendieron.

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.

¹⁴⁰ 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.

¹⁴¹ La mayoría de estos navios eran Liburnas. Estas 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 escoltar 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.

¹⁴² Carsten Hjort Lange, *The battle of Actium, a reconsideration*, en *Classical Quarterly*, 2011, pp. 608-623; Michelle Reddé, *Mare Nostrum, les infrastructures, le dispositif et l’histoire de la marine militaire sous l’Empire Romain* pp. 486-488.

¹⁴³ *Suet. Aug.*, XVIII.

Para consolidar su poder económico, militar y político Augusto dividió las provincias en dos grupos, las inermes, que carecían de ejército, y las armadas¹⁴⁴. Las primeras 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. Esta 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*¹⁴⁵.

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 *in Classe*, cerca de la ciudad de Rávena¹⁴⁶. Tanto una como otra 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 Porto¹⁴⁷.

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 Alejandría¹⁴⁸. Disponía de una flotilla en el Nilo, que cumplía funciones de policía y control administrativo de cuanto se exportaba río abajo, sobre todo del grano para Roma. Esta flota estaba bajo el control del *Praefectus Aegypti*, el representante supremo del

¹⁴⁴ Adrian Goldsworthy, *Roman Warfare.*, pp. 124- 125.

¹⁴⁵ Literalmente significa Prefecto de la Armada. Bajo su cargo estaba el control de las naves de guerra. Cada nave era un trirreme. Esta 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.

¹⁴⁶ *Suet. Aug.*, Octavio Augusto, LXIX; Michael Pittasi, *The Navies of Rome*, p.78.

¹⁴⁷ D.B. Saddington, *Classes. The evolution of the roman imperial fleets* en *A companion to the roman army*, p. 208.

¹⁴⁸ Jonh Spaul, *Classes Imperii Romani*, p. 44-60.

poder de Roma en Egipto¹⁴⁹. Con estas bases navales, el Mediterráneo pasó a ser una posesión oficial de los romanos.

Durante la dinastía Julio-Claudia y la Flavia, el desarrollo comercial 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.

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* (Lymne) al norte de la isla, en Amboglanna y Netherby¹⁵⁰. El interés de los romanos en esta región era encontrar rutas navegables que pudieran favorecer el transporte de mercancías romanas hacia Britania y las islas del Norte¹⁵¹, 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 China¹⁵². 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 prosperar¹⁵³.

¹⁴⁹ D.B. Saddington, *Op. Cit.*, p. 215.

¹⁵⁰ *Suet. Claud.*, XVII; Rafael Garrucci, *Classis Praetoriae Misensis piae vindicis Gordianae Philippianae monumenta quae exstant studio collecta et commentariis illustrata*, p. 11.

¹⁵¹ 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 Aristides refiere que “navegan los buques de carga y los comerciantes por ambos mares y hacia Britania están saliendo continuamente, no solo funcionarios y tropas, sino también innumerables particulares”. *Aristid., Dis.*, III, 32.

¹⁵² 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.

¹⁵³ 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 Mar Negro. En el año 75 d.C, Vespasiano organizó la flota *Classis Flavia Moesica*¹⁵⁴. El objetivo de este puerto era tener un lugar situado cerca del Bajo Danubio y, así poder transportar los productos romanos por el Mar Negro, haciendo uso de embarcaciones pequeñas llamadas corbita. Los productos que Roma deseaba obtener de esta sección del orbe eran principalmente metales como la plata, el cobre, el oro, además de madera (roble y cedro) y ámbar.

El control 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 pretorias¹⁵⁵. 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 Coliseo¹⁵⁶.

A lo largo del siglo II, emperadores como Trajano, Adriano y Marco Aurelio continuaron favoreciendo a la unidad del *Mare Nostrum* con la construcción de nuevas rutas comerciales hacia oriente, especialmente al Mar Negro¹⁵⁷. No obstante, en el siglo III, dicha unidad se vio afectada por la crisis económica, política y la anarquía militar¹⁵⁸. La producción de naves comerciales en los principales puertos del mundo romano tuvo un estancamiento masivo, al carecer de recursos necesarios proporcionados por la administración central¹⁵⁹. 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

¹⁵⁴ George Hope Stevenson, *The Imperial Administration: The Army and Navy. -The Year of the Four Emperors [Galba, Otho, Vitellius, Vespasian]*. pp. 101-106.

¹⁵⁵ Rafael Garrucci, *Op. Cit.*, p. 12.

¹⁵⁶ *Suet. Dom.*, IV.

¹⁵⁷ C.G. Starr, *The Roman Imperial Navy, 31 B. C.-A. D. 324*, p. 220.

¹⁵⁸ 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 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.

¹⁵⁹ C.G. Starr, *Op. Cit.*, p. 235.

operando con el objetivo de transportar ejércitos de un puerto a otro o de patrullar en los límites imperiales.¹⁶⁰

La fragmentación del *Mare Nostrum* y la inversión naviera en Constantinopla

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 instaurar un poder centralizado, donde la marina y el ejército se subordinaron a su autoridad. Para defender sus intereses marítimos, 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 Mar Negro para resguardar a los habitantes de las colonias greco-romanas de la costa oriental.¹⁶¹

Pese a que el Imperio Romano fue protegido navalmente, la unidad del *Mare Nostrum* volvió a estabilizarse gracias a dos cargos importantes en el sector marítimo. Estos fueron los *Navicularii* y *Naucleri*¹⁶². Por un lado, el *Naucerus* se encargó de comandar las galeras¹⁶³; mientras que la construcción y administración de barcos (tanto comerciales como de guerra) fue encargado a los *Navicularii*. Estos últimos se establecieron en las regiones costeras y estuvieron subordinados a la autoridad de la administración burocrática del Imperio¹⁶⁴. 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 de 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).

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

¹⁶⁰ *Ibidem.*, p. 241.

¹⁶¹ Michelle Reddé, *Op. Cit.*, pp. 624-640.

¹⁶² 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 este 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 *Naucleri* 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 *Naucleri* estaba obligado a dirigir los barcos de cada sección del Imperio y proteger los recursos de este a través del mar. *Cod. Iust.*, XI, III, 2

¹⁶³ Colin Thubron, *The ancient mariners*, p. 66.

¹⁶⁴ *Cod. Theod.*, XIII, 5; 6; *Cod. Iust.*, XI, I, 3, 4,5,6,7,8.

comercio portuario. Por un lado, la administración imperial invirtió recursos en el sector de los *Navicularii*¹⁶⁵, para la construcción de barcos comerciales llamados *Corbita*¹⁶⁶. Estos navíos estuvieron destinados a navegar en el Mediterráneo, el Mar del Norte y el Mar Rojo, con el objetivo de hacer el comercio marítimo.

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)¹⁶⁷. Estas, durante el siglo IV y V beneficiaron el transporte de mercancías en la mar y en los ejes fluviales de Europa, África y Asia, con artículos de primera necesidad como trigo, pescado, aceite, vino, cáñamo, lino, lana, madera de construcción, metales y productos manufacturados¹⁶⁸.

Al ser la fuente principal del Imperio el comercio y, especialmente el marítimo exterior e interprovincial, 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.¹⁶⁹

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. 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 équitos romanos y cartagineses ampliaron sus propiedades africanas y los gremios hereditarios de armadores, los *Navicularii* fueron puestos bajo protección imperial. Así, el desarrollo de Constantinopla en el siglo IV estuvo ligado a la creación de un eje comercial oriental Cartago/Constantinopla.

Aunque el Mediterráneo fue el lago privado de los romanos entre el siglo I y IV d.C; esto no significó que las galeras de guerra dejaran de ser fabricadas. En la primera mitad del siglo IV,

¹⁶⁵ *Cod. Theod.*, XIII, 5.5.

¹⁶⁶ 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.

¹⁶⁷ 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.

¹⁶⁸ Loeb, *Select Papyri: Private Affairs, List of articles shipped*, p. 433.

¹⁶⁹ Avieno, *Costas Marítimas*, I, pp. 303- 342; *Rut. Namat.* I, 277-370; *Amm. Marc.*, XXII, 22.8; XXII, 22.15.

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 Trirremes¹⁷⁰. Prueba de ello 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 África¹⁷¹.

Si bien Constantino pacificó la unidad del *Mare Nostrum*; sus sucesores la fragmentaron cuando cada uno de ellos intentó centralizar el poder imperial bajo su figura, haciendo uso de la guerra naval. Constancio II, en 352 poseía una gran flota en el Este para protegerse en contra del usurpador Magencio¹⁷². Teodosio I envió a Valentiniano II en 388 al mando de una escuadra a Italia para atacar a Máximo, quien lo enfrentó con una flota en el Adriático¹⁷³. En 398, el *magister militum* del Oeste, Estilicon, le proporcionó a Masezel una flota para atacar al conde de África, Gildo. También Estilicón envió fuerzas navales contra los visigodos en los Balcanes¹⁷⁴. Finalmente, cuando los godos del *magister militum* Gantias trataron de cruzar los Dardanelos en 399 con una considerable fuerza naval, sus unidades fueron masacradas por las liburnas comandadas por Fravitta¹⁷⁵.

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 Estado imperial de Oriente y Occidente a centralizar sus recursos en la protección del *limes*. No obstante, la constante presión de los pueblos federados generó que lentamente los territorios imperiales fueran cayendo en manos de sociedades como los vándalos o los ostrogodos.

En consecuencia, a principios del siglo V, las organizaciones marítimas de los *Naucleri* y *Navicularii* comenzaron a aliarse con los pueblos federados y, al igual que en las regiones terrestres, las ciudades portuarias se desligaron de la autoridad imperial. Así, para el siglo V, las incursiones de los pueblos federados controlaron las rutas comerciales más importantes del Imperio Romano Occidental y generaron la desarticulación del sistema marítimo más importante de los romanos: el *Mare Nostrum*.

¹⁷⁰ Boris Rankow, *Fleets of the Early Roman Empire, 31 B.C – AD 324*, en Jim Morrison, *Op. Cit.*, 85.

¹⁷¹ *Zos.*, II, 22.

¹⁷² *Zos.*, II, 52.

¹⁷³ *Zos.*, IV, 46.

¹⁷⁴ *Zos.*, 26-27.

¹⁷⁵ *Zos.*, V, 20-21.

Asimismo, a partir de dicho siglo, el mundo romano atravesó por un periodo de estancamiento en la construcción naval. Este 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, al finalizar el siglo V y durante la primera mitad del siglo VI pudo evitar la crisis de construcción naval. Esto fue posible cuando el Estado Oriental impulsó el desarrollo de 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 *Dromón*, el barco que permitió el desarrollo marítimo y militar del Estado Romano Oriental en un periodo denominado Tardo-antigüedad.

Conclusiones

El origen del poder marítimo romano estuvo vinculado con la necesidad de buscar rutas comerciales en el Mediterráneo. A partir de la República romana, el sometimiento de pueblos circundantes a Roma favoreció al Estado con la obtención de aliados y sus diferentes recursos económicos y tecnológicos invertidos en el mar. Estos impulsaron la necesidad de crear un Poder Naval que se enfocó en la construcción de astilleros y barcos para tiempos de paz y guerra. Con el inicio de las guerras contra Cartago, los romanos hicieron uso de ese poder para armar sus propios barcos de guerra e iniciaron una inversión en la industria naviera. Esta no desapareció hasta la fragmentación del *Mare Nostrum* a principios del siglo V d.C.

En síntesis, el estudio del poder marítimo y naval romano generó un panorama más amplio acerca su sistema marítimo y naval, comprendido entre el siglo VI a.C y V d.C. Además, permitió explicar el uso de la tecnología y su relación con el desarrollo de Roma y, posteriormente Constantinopla como potencia naval y marítima en el Mediterráneo. Estos contenidos contribuyen a los estudios historiográficos navales y marítimos alusivos al mundo Romano en la antigüedad clásica.

Fuentes clásicas

- Amiano Marcelino, *Historia*. Akal, Madrid, 2002.
- Apiano, *Historia Romana. Guerras Civiles I-II*. Traducción y notas de Gerardo Sancho Royo, Gredos, Madrid, (Biblioteca Clásica Gredos, 83).
- Apiano, *Historia Romana. Guerras Civiles III-V*. Traducción y notas de Gerardo Sancho Royo, Gredos, Madrid, 1985. (Biblioteca Clásica Gredos, 84).
- Avieno, Rufo Festo, *Fenómenos. Descripción del orbe terrestre. Costas marinas*. Gredos, Madrid, 2001.
- Casio, Dion, *Roman History*. Traducción de Earnest Cary, Cambridge University Press, Londres, 1969. (Loeb classical library).
- Casio, Dion, *Historia Romana XXXVI- XLV*. Gredos, Madrid, 2004. (Biblioteca Clásica Gredos 326).
- Cayo, Julio César, *La guerra de las Galias*. Ediciones Orbis S.A., Barcelona, 1982. (Biblioteca de Historia, 61).

- Cicerón, *De la invención retórica*. UNAM, México D.F., 2009. (Bibliotheca Scriptorum Graecorum et Romanorum Mexicana).
- Código Teodosiano, *Traducción de Earnest Cary*. Cambridge University Press, Londres, 1972.
- Digesto, *Traducción de Earnest Cary*. Cambridge University Press, Londres, 1984.
- Dionisio de Halicarnaso, *Historia antigua de Roma*. Obra completa, Gredos, Madrid, 1989. (Biblioteca Clásica Gredos).
- Elio Arístides, *Discursos*. Obra completa, Gredos, Madrid, 1999. (Biblioteca Clásica Gredos, 233).
- Estrabón, *Geografía*. Obra Completa, Gredos, Madrid, 1999. (Biblioteca Clásica Gredos, 288).
- Floro, *Epítome de la historia de Tito Livio*. Gredos, Madrid, 2000. (Biblioteca Clásica Gredos 278).
- Justiniano Emperador, *Codex Imperatoris semper maximi diui Iustiniani...* versión bilingüe. Traducción de Guillermo Kroll, Colegio de Juristas de Madrid, Madrid, 1977.
- Juvenal, *Sátiras*. Gredos, Madrid, 1982. (Biblioteca Clásica Gredos, 156).
- Polibio, *Historias I-IV*. Traducción, introducción y notas de Manuel Ballasch Recort, Gredos, Madrid, 1981. 539 p. (Biblioteca Clásica Gredos, 38).
- Polibio, *Historias V-XV*. Traducción y notas de Manuel Balasch Recort, Gredos, Madrid, 1981. 632 p. (Biblioteca Clásica Gredos, 43).
- Polibio, *Historias XVI-XXXIX*. Traducción y notas de Manuel Balasch Recort, Gredos, Madrid, 1983. 523 p. (Biblioteca Clásica Gredos, 58).
- Plinio el Viejo, *Historia Natural, Obra Completa*. Gredos, Madrid, 2003. (Biblioteca Clásica Gredos, 388).
- Plutarco, *Vidas Paralelas*. Austral, San Martín, 1950. (Número 946).
- Renato, Flavio Vegecio, *Compendio de técnica militar*. Edición de David Paniagua Aguilar, Cátedra, Madrid, 2006. Núm. 338.
- Rutilio Namaciano, *Sobre el regreso*. UNAM, México D.F., 2011. (Bibliotheca Scriptorum Graecorum et Romanorum Mexicana).
- Suetonio, *Los Doce Césares*. Porrúa, México D.F. 2006. Colección "Sepan cuantos.... 355".
- Tito Livio, *Historia Romana (Primera década)*. Porrúa, México D.F, 2006. Colección "Sepan cuantos.... 304".
- Tito Livio, *Historia de Roma desde su fundación VIII-X*. Trad. y notas de José Antonio Villar Vidal, Gredos, Madrid, 1990. (Biblioteca Clásica Gredos, 59).
- Tito Livio, *Historia de Roma desde su fundación XXXI-XXXV*. Traducción y notas de José Antonio Villar Vidal, Gredos, Madrid, 2000. (Biblioteca Clásica Gredos, 62).
- Tito Livio, *Historia de Roma desde su fundación XLI-XLV*. Traducción y notas de José Antonio Villar Vidal, Gredos, Madrid, 2000. (Biblioteca Clásica Gredos, 64).
- Valerio Máximo, *Hechos y dichos memorables*. Obra completa. Gredos, Madrid, 2003.
- Zosimo, *Nueva Historia*. Gredos, Madrid, 1992. (Biblioteca Clásica Gredos, Núm. 174).

Bibliografía:

- LOEB Classical Library. 1990. *Select Papyri: Public Documents*, Harvard University Press, Cambridge, London.
- Ahrweiler, H. 1961. "Fonctionnaires et bureaux maritimes à Byzance", en *Revue des études byzantines*, tome 19, Paris, pp. 239-252.
- Bearzotti, M. 2008. *The First Punic War and the Development of the Roman Navy*, UMI Dissertation Services, California, Fresno.
- Berger, A. 1953. *Encyclopedic Dictionary of Roman law*, Philadelphia, The American Philosophical Society.

- Bradley, W. 2006. *Corvus: A review of the design and use of the Roman boarding bridge during the First Punic War 264 -241 B.C.*, London, Blackwell.
- De Souza, P. 2002. *Piracy in the Graeco-Roman World*, New York, Cambridge University Press.
- Forni, G. 1992. *Esercito e Marina di Roma Antica, Raccolta di contributi*, Stuttgart, Franz Steiner Verlag.
- Friedlaender, L. 2006. *La sociedad romana*, México D.F., Fondo de Cultura Económica.
- Gardner, R. 2004. *The age of the gallery; Mediterranean oared vessels since pre-classical times*, Londres, Conway Maritime.
- Garrucci, Rafael. 1852. *Classis Praetoriae Misensis piae vindicis Gordianae Philippianae monumenta quae exstant studio collecta et commentariis illustrata*, ex tipis Joseph Cataneo, Nápoles.
- Goldsworthy, A. 2002. *Roman Warfare*, Smithsonian books, Londres, Collins.
- Gregory, T. 1986. "Diponto: an early byzantine maritime settlement in the gulf of Corinth", en *Journal of Roman Archaeology*, Supplement 8, Columbus, 1986, pp. 287-304.
- Hjort, C. 2011. "The battle of Actium, a reconsideration", en *Classical Quarterly*, London, pp. 608-623.
- Hope, G. 1934. *The Imperial Administration: The Army and Navy. The Year of the Four Emperors [Galba, Otho, Vitellius, Vespasian]*, London, Cambridge University Press.
- Ledyard, W. 1967. *Naval Warfare under oars 4th to 16th centuries, a study of strategy, tactics and ship desing*, Rodgers, Mariland, Annapolis, Naval Institute Press.
- Ledyard, W. 1937. *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.
- Levi, M. 1973. *L'impero romano: dalla battaglia di Azio alla morte di Teodosio*, Torino, SEI.
- Luttwak, E. 2009. *The grand strategy of the byzantine empire*, Cambridge, Harvard University Press.
- Pitassi, M. 2012. *The Roman Navy, Ships, Men & Warfare 350 BC-AD 475*, Barnsley, Seaforth Publishing.
- Pitassi, M. 2011. *Roman warships*, Woodbridge, Boydell.
- Pitassi, M. 2010. *The Navies of Rome*, Woodbridge, Boydell & Brewer.
- Rankou, B. 1995. "Fleets of the early Roman Empire", en *The age of the Gallery*, London, pp.78-85.
- Rodríguez, J. 1996. "La marina romana", en *Revista de estudios clásicos*, Madrid, pp. 131-145.
- Redde, M. 1986. *Mare Nostrum, les infrastuctures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'Empire Romain*, Rome, Ecole française de Rome.
- Saddington, D.B. 2007. "Classes. The evolution of the roman imperial fleets" en Erdkamp, P. (ed.), *A companion to the roman army*, Oxford, Blackwell, pp. 201- 216.
- Spaul, J. 2002. *Classes Imperii Romani: an epigraphic examination of the men of the Imperial Roman navy*, Massachusetts, Nectoreca Press.
- Starr, C. 1960. *The Roman Imperial Navy, 31 B. C.-A. D. 324*, Cambridge, Barnes & Noble.
- Thiel, H.H. 1964. *Studies on the history of roman sea- power in Republican times*, Amsterdam, North-Holland publishing company.
- Thubron, C. 1981. *The ancient mariners*, Michigan University Press, Time-Life Books.
- Tomber, R. 2012. "From the roman red sea to beyond the empire", en *British Museum Studies in Ancient Egypt and Sudan*, 18, London, pp. 201-215.