



**LEVRERO, R. *Vie commerciali maritime e terrestri. Il commercio internazionale dei Romani*. Roma: Ed. Quasar, 2014. *Arti e mestieri nel Mondo Romano Antico*, 7.153 págs. 28 figs. [17 x 24].**

El séptimo volumen de la colección dirigida por Filippo Coarelli, *Strumenti per la conoscenza del Mondo Romano Antico*, analiza las diferentes rutas comerciales, marítimas y terrestres del Imperio romano. En los anteriores dos números de la colección, la misma autora ya analizó el comercio internacional romano: LEVRERO, R. *Storia dei traffici commerciali attraverso i secoli. Il commercio internazionale dei Romani* (*Arti e mestieri nel Mondo Romano Antico*, 5, 2012); *Le principali merci oggetto dei traffici commerciali. Il commercio internazionale dei Romani* (*Arti e mestieri nel Mondo Romano Antico*, 6, 2013).

Dos son los apartados en los que se divide el siguiente libro. El primero está dedicado a los principales puertos marítimos y fluviales bajo la influencia del Imperio Romano. El segundo apartado está destinado a conocer mejor las rutas terrestres. Estas dieron paso a la red comercial internacional más importante de la antigüedad, la cual, acabaría siendo esencial para el transporte de mercaderías entre Occidente y Oriente.

El sistema portuario de Roma resulta el punto de partida en los estudios de la autora. La primera descripción está relacionada con el que fue el primer puerto de Roma, el *Portus Tiberinus*. Ubicado en el giro del río Tíber a la altura del Campidoglio, Palatino y Aventino, próximo al *Foro Boario*. Acompaña este apartado una descripción topográfica por sus diferentes fases de la *regio VIII* y *IX*. El desplazamiento de este puerto a la región subaventina, dio paso a una mayor zona comercial y portuaria en Roma. El nuevo barrio portuario giró alrededor del *Emporium* y de los *horrea* destinados a albergar las diferentes mercaderías llegadas de todas las partes del Imperio, a la espera de su posterior comercialización. En la parte trasera de esta zona de almacenamiento se formó el conocido como Monte Testaccio. Es una colina artificial de unos 45 m.s.n.m. de altura y casi un kilómetro de perímetro, formada por los restos de millones de ánforas, de las que aproximadamente el 85% procede de la provincia romana de la Bética, la actual Andalucía. El resto procede, fundamentalmente, de la Bizacena (Túnez) o de la Tripolitania (Libia). La bibliografía utilizada por la autora para hacer mención del monte y de la epigrafía anfórica allí estudiada resulta muy pobre, citándose, como viene siendo costumbre entre muchos investigadores, tan solo la clásica obra de Rodríguez Almeida sobre el Testaccio de 1984.

A finales de la República se potenció la zona de la desembocadura del Tíber, construyéndose el puerto mediterráneo de Roma, *Portus*. Las obras se iniciaron por decisión de Claudio, y poco a poco la zona fue adquiriendo mayor notoriedad. La mejora en las instalaciones provocó la construcción del conocido puerto hexagonal de Trajano. Por su parte, la próxima ciudad de Ostia creció *en pos de* la bonanza del momento.



A continuación, la autora describe los puertos de mayor notoriedad que formaron parte de la red comercial romana en el Mediterráneo. La inclusión en el texto de citas de autores clásicos, con sus correspondientes citas, y un sistema de notas revisables al final del volumen, permiten una lectura amena de la obra. Así, Alejandría, Puteoli, Corinto son la avanzadilla de los puertos del África septentrional, de la Italia tirrenica, de la Península Ibérica, Cerdeña, Galia, la costa germana y britana, y de otros puertos itálicos como Luni, Pisa, Ravenna, Spina, Adria y Aquileia.

Una vez descritos los puertos de Occidente, la autora se interesará en la descripción de los puertos orientales, comenzando por los del Ponto Euxino, continuando por los de la región anatólica, como Efeso o Mileto, y la región sirio-palestina: Biblos y Sidón, Tiro. Muchas de estas ciudades portuarias serán consideradas como auténticas puertas de entrada de los productos procedentes de Oriente. Una mayor importancia de estos puertos durante época alto imperial provocó un desplazamiento de la actividad comercial anteriormente encabezada en época republicana por los puertos de Rodas y Delos en el Egeo.

El interés de la elite romana por los productos exóticos procedentes de Oriente estimuló un comercio internacional sin precedentes hasta el momento, Aquí se hace referencia a los puertos más importantes del conocido como “Mar Eritreo”, y que los antiguos romanos entendían como el todos los mares orientales, desde el Océano Índico occidental, al Mar Rojo, pasando por el Golfo de Aden y el Golfo Pérsico. La actividad comercial de la gran mayoría de puertos orientales ya fue descrita en el documento anónimo del “Periplo del Mar Eritreo”, imprescindible para conocer las rutas de navegación y las mercaderías más interesantes comercializadas desde Alejandría hasta Muziris.

Entre los puertos del Mar Rojo la autora destaca los puertos egipcios de Myos Hormos, Berenice y Adulis, y Leuke Komé en la costa de Arabai. En la Costa africana: Malao, Mundo, Mosyllon y Rhapta. En Arabia meridional y el Golfo Pérsico: Muza, Okelis, Eudaimon Arabia, Doscuride, Kané, Moscha y Spasinou Charax. En este bloque, los puertos de la India occidental, Barbarikon, Barygaza y Muziris con los últimos descritos.

La segunda parte del libro incorpora las rutas comerciales terrestres más relevantes de los más de 120.000 km. de todo el sistema de calzadas romanas. A lo largo de las primeras páginas de este bloque se describen las rutas itálicas, incluyendo una tabla para facilitar su uso, incluyendo el nombre de la calzada, el recorrido general que siguió y la longitud en km. A continuación, una descripción general del sistema de calzadas fuera de la Península Itálica exprime el hecho real del famoso proverbio romano de “todos los caminos llevan a Roma”, donde la red terrestre se extiende de *Britannia* a Dacia, y desde el Sahara hasta el desierto sirio-arábigo. En este punto, la autora comenta la existencia de un sistema caravanero en los territorios limítrofes del oriente romano, como puerta de acceso de mercaderías asiáticas. Necesarias dentro de esta maraña de rutas fueron las ciudades de Petra, y Palmira, paso obligado para los mercaderes más aventureros.

Acompañan el trabajo 28 figuras en blanco y negro con diversos mapas que ayudan al lector a ubicar los diferentes lugares, así como las rutas terrestres y marítimo-

# ÍNDICE HISTÓRICO ESPAÑOL



ISSN: 0537-3522

CEHI- Universitat de Barcelona (abril 2016)

fluviales que se detallan en el libro. Un apartado de las notas citadas, una página de las abreviaturas empleadas y la bibliografía general utilizada, ponen el cierre al presente volumen. No constan índices en la obra.

En este sentido, pese a estar concebida como una obra de alta divulgación científica, bien es cierto que el formato, el discurso fresco y las continuas ilustraciones permiten a lectores menos avezados hacerse una idea del tema. Resulta una herramienta a tener en cuenta para aquellos iniciados en el comercio internacional romano, en particular a Oriente. No resta más que felicitar a la autora por su trabajo.

JORDI PÉREZ GONZÁLEZ  
(CEIPAC, Universitat de Barcelona)