

Arturo S. Sanz

# IMPERIUM MARIS

HISTORIA DE LA MARINA  
ROMANA IMPERIAL  
Y REPUBLICANA

# ÍNDICE

<i>Introducción</i> .....	11
---------------------------	----

## PARTE 1 ROMA MARÍTIMA

1. <i>Navigare necesse est</i> .....	23
2. El mar. ¡Solo la mar! .....	29
3. Cartografía .....	53
4. La navegación en la Antigüedad .....	67
5. Las primeras naves .....	89
6. Construcción naval .....	137
7. Gentes de mar .....	153
8. <i>Roma victrix</i> .....	201
9. El elemento divino .....	221
10. Comercio .....	233
11. Infraestructuras .....	253
12. Logística .....	301
13. Tácticas navales .....	315
14. Espectáculos .....	355
15. <i>Bellum Piraticum</i> .....	367

PARTE 2  
IMPERIUM MARIS

16. La Armada republicana .....	403
17. La Armada imperial .....	519
Conclusión .....	591
Anexo 1. <i>Peculiariorum maria</i> (mares privados) .....	595
Anexo 2. <i>Urinatores</i> (buzos romanos) .....	601
Anexo 3. <i>Monstrum maris</i> (monstruos marinos) .....	607
Anexo 4. <i>Caput Nili</i> (buscando las fuentes del Nilo) .....	611
Anexo 5. <i>Fortes Fortuna Iuvat</i> (rescate en Pompeya) .....	613
Anexo 6. <i>Elephantis mari</i> (transporte marítimo de elefantes) .....	617
Notas .....	621
Glosario de términos náuticos .....	643
<i>Fasti navales</i> .....	651
Bibliografía .....	657

## INTRODUCCIÓN

*Soy el amo del mundo, pero la ley es el amo del mar.*

ANTONINO PIO (*Dig.* 14. 2. 9)

Roma siempre ha sido una potencia económica, política y militar estrechamente relacionada con la tierra. Los romanos temían el mar, y solo decidieron afrontar sus peligros cuando no existía otra alternativa para cumplir sus deseos expansivos y derrotar a quien se opusiera a ellos.

Estas son algunas de las ideas defendidas por importantes especialistas. Aceptadas hasta convertirse en verdades universales imposibles de cuestionar. No en vano, muchos de los más destacados ensayos sobre la historia de Roma apenas incluyen unas líneas a su relación con el medio acuático, y aquellos específicamente centrados en el ámbito militar tan solo le dedican un pequeño capítulo, si lo hacen, cuando nos encontramos ante más de un milenio de constante interacción. De hecho, su mención responde normalmente al interés por ofrecer un relato más «completo», tratando de evitar el error que supondría su total omisión. Por ese motivo, su lectura genera en nosotros el sentimiento de encontrarnos ante un aspecto secundario, cuya presencia en el relato se convierte en forzosa, obligatoria para entender mejor decisivos episodios como las guerras púnicas, pero nada más. Acometer la tarea de otorgarle el valor que realmente merece el estudio de la Marina romana parece haber supuesto para sus responsables un esfuerzo equiparable al que ellos mismos asocian a los propios romanos en cuanto a su interés por el ámbito marítimo. Se han convencido de que para ellos no era más que una anécdota,

un aspecto necesario pero menor de su historia. Roma fue siempre una potencia terrestre, la idea que se repite directa o indirectamente para justificarlo todo. Nada más lejos.

Esa idiosincrasia tiene una explicación sencilla. Su origen se encuentra en muchos de los autores clásicos cuyos textos se han convertido en imprescindibles para el estudio de la cultura romana. Ellos mismos lo pensaban o, al menos, eso quisieron hacernos creer.

Uno de los problemas fundamentales para la investigación histórica tiene que ver con el tratamiento y análisis de nuestras fuentes. La necesidad de otorgarle a la Marina romana el valor que realmente se merece no solo requiere un conocimiento exhaustivo, sino que obliga a desarrollar un punto de vista crítico y necesario para entender sus objetivos y motivaciones. Las razones por las que realmente decidieron transmitir aquello que nos cuentan y, sobre todo, cómo y por qué nos lo cuentan. Muchas veces, ese carácter crítico se reduce al intento por buscar la respuesta a esas preguntas mediante aspectos tan superficiales como el origen étnico o la condición social de nuestro interlocutor. Pero hay mucho más. Es necesario entender que lo narrado y, sobre todo, la forma en que se nos ofrece responden a diversos objetivos específicos, muchos de ellos subyacentes, los cuales obligan a llegar más lejos o, al menos, tanto como nos sea posible a partir de la reducida cantidad de información con la que a veces contamos. Y, principalmente, nunca olvidar que nos ofrecen su opinión, personal e interesada, que no tiene por qué ser la imperante en aquella época, al igual que ha sucedido siempre.

Buen ejemplo de ello lo encontramos en el propio Polibio cuando afirma que los romanos nunca se interesaron por el medio acuático hasta que la necesidad de enfrentarse a la principal potencia naval del Mediterráneo occidental, Cartago, les obligó a ello durante la Primera Guerra Púnica, y cuando lo hicieron, solo su determinación les permitió obtener una esforzada victoria. Se trata de una opinión clara y directa, que aparentemente ofrece pocas interpretaciones, pero ¿por qué quiso compartirla? La respuesta más sencilla sería, simplemente, defender que tan solo trataba de afirmar la verdad. Por supuesto no se trata de negar la evidencia o, al menos, de poner en entredicho cada una de sus palabras, pero es necesario descubrir su verdadero valor y los motivos que le llevaron a transmitirnos

esta opinión. Hoy sabemos que la relación entre los romanos y el mar había comenzado ya mucho antes del primer conflicto bélico con los púnicos. En ese momento Cartago era la primera potencia marítima del Mediterráneo occidental. Ni siquiera los propios atenienses habrían podido rivalizar con los púnicos en el mar, un hecho que arroja pocas dudas. No obstante, y como bien sabemos, la historia la escriben los vencedores, y muchas veces ese es el principal problema. Sin duda, los púnicos habrían tenido mucho que decir sobre las palabras de Polibio, pero quizá jamás conociéramos su versión.

Los autores romanos tenían una misión clara y principal que nunca olvidaron: ensalzar las virtudes y hazañas de Roma. No en vano incluso cuando determinados personajes son claramente denostados por sus actos o decisiones, en muchas ocasiones esta imagen responde a la necesidad de otorgarles un carácter negativo mucho mayor del que probablemente tuvieron, ya que de ese modo los éxitos de sus sucesores adquieren una nueva dimensión. Lo mismo sucedió en cuanto al relato de la Primera Guerra Púnica, donde las constantes afirmaciones al increíble poder naval de Cartago frente a la ausencia de tradición marinera entre los romanos otorga aún más mérito a la victoria. Por supuesto, la grandeza del vencedor es tanto más importante cuanto lo fue el peligro que representaba su oponente, que acabó derrotado a pesar de todo. De ese modo, si Polibio presenta a los romanos poco menos que como un pato frente a un tiburón, su victoria no puede por menos que entenderse como una hazaña digna de convertirse en leyenda.

No debemos exagerar. La Armada romana no podía compararse con el poder marítimo que Cartago era capaz de movilizar al inicio de la guerra, pero Roma tampoco había descubierto la existencia del mar en ese momento, y disponía de los recursos y la tenacidad necesaria para anular rápidamente esa desventaja inicial, como así lo hizo gracias al desarrollo de su Armada y de elementos como el *corvus*. Incluso la experiencia acumulada por los marineros cartagineses frente a sus homólogos romanos sirvió de poco, ya que el Senado se encargó de poner sus naves en manos de las no menos hábiles gentes de mar provenientes de sus aliados costeros. Y la aparente menor calidad de sus embarcaciones desapareció cuando los romanos se apoderaron de una nave púnica para construir su

flota a partir de ese modelo. De hecho, esta última anécdota más parece también una forma de ensalzar su habilidad y destreza para incorporar rápidamente todo aquello que pudiera ayudarles a alcanzar la victoria, puesto que esa tecnología era ya bien conocida en la Antigüedad. No habría sido difícil para los romanos producir naves similares sin necesidad de esperar a la ayuda de la «Divina Providencia», si es que realmente no contaban ya con ellas.

Se trata este solo de un ejemplo que nos ayuda a ilustrar la necesidad de poner en duda toda la información disponible, de manera que podamos extraer de ella lo realmente útil y cierto. De otro modo apenas nos convertimos en meros transmisores de las ideas que los propios clásicos quisieron inculcar a su audiencia, y la labor del historiador debe ir más allá.

Desde su misma fundación, Roma estaba vinculada al medio acuático a través del Tíber, el mismo curso de agua donde fueron abandonados Rómulo y Remo, sin ir más lejos.<sup>1</sup> De hecho, es el primer elemento con el que ambos tomaron contacto antes que con la propia tierra. Es más, la ciudad se encontraba lo suficientemente cerca de su desembocadura como para beneficiarse de los recursos y el desarrollo económico que podía proporcionarles el acceso al mar, como habían demostrado los etruscos, pero lo suficientemente lejos como para evitar los peligros de las frecuentes incursiones piráticas que asolaron las costas del Tirreno durante siglos.

No obstante, existen muchas facetas de la Armada romana que obligan a utilizar casi exclusivamente las fuentes escritas como base fundamental para esta obra debido a la imposibilidad de comprobar arqueológicamente muchas de sus afirmaciones. La narración de combates navales y el especial interés que los clásicos demostraron en cuanto a enumerar las bajas sufridas por ambos bandos son especialmente importantes, no solo en cuanto al análisis de los recursos, potencial militar, etc., de los contendientes, sino por la certeza de situar con elevada probabilidad grandes pecios en los que descansan decenas, si no cientos, de embarcaciones hundidas durante el transcurso de las operaciones.

Más allá de los autores clásicos, también contamos con otro tipo de fuentes escritas, como los Anales (*Annales Maximi*), claves para obtener información acerca de la historia previa a la Primera Guerra Púnica. Se

trata de escuetas menciones a los acontecimientos más sobresalientes que afectaron a la ciudad, a cargo del *Pontifex Maximus*, que mantenía su archivo ordenado cronológicamente para consulta de todos los interesados. Los *Fasti Consulares*, los *Fasti Triumphales*, compilados en época de Augusto a partir de listas anuales de triunfos obtenidos por los magistrados victoriosos desde la fundación de Roma, o los *Acta Triumphorum*. La existencia de estos registros, junto con los relatos mencionados, ha propiciado igualmente la aparición de obras centradas exclusivamente en el uso de las fuentes literarias para el estudio de la Antigüedad. Es más, la «supuesta» ausencia de elementos arqueológicos relacionados directamente con el ámbito naval se ha llegado a presentar como excusa para defender la imposibilidad de realizar un análisis transversal y comparativo de las fuentes existentes.

Existen pocas dudas sobre la enorme importancia que supone el descubrimiento de restos arqueológicos para nuestro conocimiento sobre el Mundo Antiguo. La arqueología se ha convertido en una disciplina esencial que permite no solo validar o refutar teorías o afirmaciones previas, sino también obtener datos acerca de aspectos nunca mencionados en otros contextos. De hecho, un estudio serio sobre la Marina romana no puede por menos que tener en cuenta la gran cantidad de restos materiales relacionados directamente con su historia. Nos referimos al descubrimiento de puertos, astilleros, almacenes, etc. Es más, existe en su seno una disciplina directamente dedicada a la constante interacción establecida entre el ser humano y el elemento acuático, como es la arqueología subacuática. Desde sus inicios, se ha desarrollado enormemente en los últimos años, estrechamente ligada a los avances tecnológicos que posibilitan la actuación y registro del fondo marino en condiciones adecuadas para iniciar una excavación que garantice el rigor y la veracidad de los datos obtenidos.

No obstante, aún queda mucho camino por delante. El estudio del mar presenta características particulares en cuanto al resto de ámbitos relacionados con la historia antigua. El ser humano ha generado una enorme cantidad de restos materiales que, en gran medida, muestran una característica común: descansan bajo el agua. Buques de guerra, mercantes, pesqueros que terminaron sus días formando pecios en las profundidades



del Mediterráneo o el Atlántico, puertos cuyos malecones, faros y rompeolas señalaban el acceso de ciudades, hoy convertidos en zonas de buceo recreativo.

De hecho, los yacimientos subacuáticos conocidos en la Antigüedad son mucho más numerosos de lo que podemos imaginar. Las dificultades para su descubrimiento y conservación en este medio son evidentes, pero no solo eso. No debemos olvidar la dificultad para obtener los recursos económicos necesarios que permitan afrontar el elevado coste de los medios materiales imprescindibles para emprender una excavación submarina, así como la colaboración de expertos que aseguren el éxito de la labor realizada. Por ese motivo, apenas se han realizado actuaciones de este tipo en un porcentaje casi anecdótico frente a los yacimientos registrados. Y muchos de ellos ni siquiera han podido llegar a completarse aún. Esta situación nos da una idea de los problemas existentes y de la gran cantidad de información que aún nos queda por conocer. No en vano entre todos los yacimientos conocidos ninguno de ellos pertenece a un navío de guerra perteneciente a cualquiera de las potencias marítimas de la Antigüedad.

La detección de navíos hundidos es básica para este campo de estudio, no solo por los datos que pueden aportarnos en cuanto a su diseño, dimensiones, desarrollo, etc., sino también a través de otros elementos que acompañan a un naufragio, como la carga (en el caso de navíos mercantes), restos del aparejo, utensilios, etc. El medio acuático, bajo determinadas circunstancias, puede favorecer su conservación, pero, en la mayoría de los casos, la intervención de las corrientes, los cambios de temperatura, la profundidad, la acción de organismos xilófagos (que se alimentan de madera), etc., incrementa el coste de los trabajos y complica mucho su pervivencia. Sabemos que son miles los navíos griegos, romanos, cartagineses, fenicios, etc., que aún descansan en el fondo del mar esperando su oportunidad para volver a ver la luz del sol. No en vano, sabemos que existían más de 3.000 puertos operativos en el Mediterráneo en torno al s. IV a.C., y serían muchos más posteriormente, lo que nos da una idea de la cantidad de naves comerciales y militares que surcaban sus aguas cada día.

De forma añadida, el material epigráfico relacionado con nuestro tema de estudio ha resultado de gran utilidad en diversos aspectos. Principalmente se trata de piezas funerarias encargadas por oficiales, marine-

ros, comerciantes, etc., que aportan datos sobre sus cargos, destinos, tiempo de servicio, etc., y a veces incluyen elementos figurativos que muestran uniformes, armas, entre otros, cuyos detalles no es posible conocer a través de otras fuentes. También se han conservado inscripciones asociadas a monumentos navales, como los *rostra*, donde se recuerda el motivo de su dedicación.

En el ámbito numismático se han localizado multitud de piezas griegas y romanas que contienen elementos relacionados con el entorno acuático, preferentemente en el reverso, la mayoría de ellas dedicadas a la representación de navíos o deidades protectoras de la navegación. Aparentemente parecen aportar una información muy limitada, dado el escaso detalle de estas monedas, pero su existencia y aparición constante desde la época de los últimos reyes hasta los decadentes días del imperio, revela la existencia de una firme conciencia marítima mucho más arraigada de lo que las fuentes clásicas está dispuestas a reconocer.

La Marina romana se ha considerado siempre como un mero instrumento de carácter secundario al servicio de las todopoderosas legiones, a quienes se atribuye siempre, y en última instancia, el mérito de la victoria final. El mar se presenta como un contexto que se acometió sin más remedio y que, como parte de la capacidad romana para imponerse sobre sus enemigos, se conquistó igualmente y de forma irremediable, tal era el destino de Roma, apoderarse del mundo conocido (mares y tierras) tarde o temprano. No obstante, los romanos comprendieron pronto que la formación del imperio no iba ser posible sin el dominio del Mediterráneo y los mares que bañaban las costas de sus provincias, que la ley de Roma debía imponerse tanto en el agua como en tierra, para asegurar la paz y conquistar su seguridad, para el vital comercio marítimo que abastecía de víveres a la gran *Urbs* del Tíber.

El mar es mucho más. Su estudio no solo atiende al desarrollo de la Marina militar, sus naves, tripulaciones, armas, etc., sino que alcanza a los astilleros, puertos, canales, almacenes y demás infraestructuras creadas para su servicio, así como el desarrollo de materiales de construcción y sistemas logísticos adecuados. Asimismo se ocupa de los ingenieros, carpinteros y mano de obra destinada a la obtención de recursos y construcción de las embarcaciones, de los tripulantes y marineros adiestrados para sur-

car las aguas o los remeros capaces de suplir la acción del viento gracias a sus esfuerzos; de los medios logísticos para su reclutamiento, adiestramiento y manutención; del medio marino, sus rutas, vientos, mareas, corrientes, y climatología para el transporte de mercancías, suministros, tropas y vigilancia de las costas; de la orientación a través de la astronomía, la cartografía y la exploración. Y un largo etcétera.

Solo hasta hace muy poco tiempo esta opinión general y fuertemente arraigada ha logrado comenzar a revertirse lentamente. Los historiadores actuales comienzan a otorgar al medio marino y a la Armada Romana el valor que, en realidad, siempre tuvieron. Pero aún queda mucho camino por recorrer, y esa es la idea que nos ha llevado a ofrecer esta obra. Cuando decidimos tratar un tema tan controvertido se plantearon numerosas dificultades. Cualquier estudio serio que trate de ofrecer una visión global sobre la Marina romana necesita analizar gran cantidad de información. La Armada romana se mantuvo activa durante más de un milenio en el Mediterráneo, el mar Negro, las costas atlánticas europeas, el mar del Norte, el mar Rojo e, incluso, la mayor parte de los más importantes cursos fluviales occidentales, como el Danubio, el Rin, el Mosa, el Ebro, etc. Es necesario poner en relación la información aportada por las fuentes con los distintos periodos de la historia a los que hacen referencia, de modo que sea posible ofrecer una obra ordenada y accesible que nos permita poner en duda los paradigmas inicialmente mencionados.

No voy a negar que esta obra sea la más ambiciosa a la que me he enfrentado hasta ahora. Un reto asumido con enorme ilusión y compromiso que espero cumpla con las expectativas del público o, al menos, le resulte de utilidad para profundizar en un tema tan escasamente tratado al que pretendemos otorgar la importancia que merece. Podemos encontrar algunas obras dedicadas a este ámbito en el mundo anglosajón, aunque las más importantes han quedado ya desactualizadas o nunca han llegado a ser traducidas al castellano. En otros casos se trata de estudios parciales, dedicados a ofrecer una foto fija de la Marina romana, republicana o imperial, que impide conocer su desarrollo a lo largo de la historia. En nuestro caso nos encontramos ante un estudio integral que parte desde sus orígenes y termina con su desaparición, del mismo modo que ya abordamos en su día la historia de las Cohortes Pretorianas.

Este ensayo se ha estructurado en torno a tres capítulos principales. En primer lugar no solo trataremos aspectos relacionados con los principios básicos de la navegación en la Antigüedad, como el desarrollo de la cartografía, el conocimiento del medio a través de las corrientes, mareas, vientos y climatología en el contexto marítimo, las creencias, supersticiones o el comercio, sino también otras cuestiones importantes para la formación de la Marina romana, como la construcción y tipos de naves de guerra, la logística naval, las infraestructuras marítimas, tripulaciones, rutas, tácticas navales, etc. El conocimiento inicial de estos temas nos permitirá comprender mejor el origen y desenlace de los acontecimientos históricos que narraremos en los capítulos posteriores, las circunstancias que determinaron las decisiones tomadas o las causas de los conflictos navales entre distintas potencias durante el Periodo Republicano, al que dedicaremos el segundo capítulo, y la época imperial, protagonista del último. De ese modo podremos volver fácilmente a cualquiera de los aspectos esenciales de la Marina en la Antigüedad, si lo consideramos necesario para la comprensión del relato.

Esperamos que este esquema ayude a convertir esta obra necesariamente extensa en una lectura amena, sencilla y útil para el público. No nos queda más que recordar de nuevo, y sin género de duda, que la importancia del poder naval fue esencial en la formación y desarrollo del Imperio romano. Una certeza que se encontraba plenamente arraigada en la idiosincrasia de las clases dirigentes desde los tiempos míticos. El dominio del mar fue indispensable para consolidar la labor civilizadora del pueblo romano, germen de la cultura occidental, del mismo modo que los helenos previamente, gracias a su interés por la expansión marítima a lo largo del Mediterráneo.

PARTE 1

Roma marítima

*NAVIGARE NECESSE EST*

*El amo del mar es el amo de todo.*

CICERÓN (*Att.* 10. 8, 4)

**A**vanzaba con paso firme entre el bullicio que miles de hombres generaban en el puerto siciliano de Lilibeo. A duras penas podían seguirle el paso los oficiales que lo acompañaban, cuando alcanzaron por fin la nave capitana. Sin pronunciar palabra, ascendió la rampa de embarque. Los sonidos de los marineros revisando las jarcias, los carpinteros reparando los toletes, los remeros desfilando hacia sus puestos..., nada parecía perturbarle. Ni por un instante había apartado la vista del horizonte mientras se acercaba a la proa. Allí se encontraba África, su destino, y el de todos los que le seguían. Escipión parecía dispuesto a nadar si los preparativos se demoraban aún más. No podía esperar para enfrentarse a Aníbal, el León de Cartago que tantos problemas había causado a los romanos. Retuvo con su mano el manto agitado por el fuerte viento repentino y apretó los dientes. Regresaría victorioso o no lo haría.

Es posible que Escipión sintiera algo así antes de desembarcar en territorio enemigo, donde el destino del Mediterráneo occidental se dirimiría en una sola batalla, Zama. Y no debió ser el único. Las vidas de los personajes más ilustres de la historia romana están inevitablemente ligadas al mar. Cesar se enfrentó a los piratas cilicios y empleó su flota para alcanzar Britania. Pompeyo se apoderó del Mediterráneo occidental con sus escuadras hasta derrotar a Mitridates. Octavio no se habría convertido en emperador sin derrotar a Marco Antonio en Actium. Todos ellos y mu-

chos más, de un modo u otro, se hicieron a la mar. Sin embargo, sus vidas, por importantes que fueran, no eran indispensables. Solo el control del mar se convirtió realmente en una necesidad vital para Roma.

Los oficiales, los marineros y los soldados podían sustituirse, las naves reconstruirse cuantas veces fuera necesario, ningún riesgo era imposible de afrontar, pero Roma debía controlar el mar. Hubiera sido inviable mantener el control de las provincias mediterráneas sin la flota: las necesitaban para obtener los recursos que demandaba la ciudad, que además no podían transportarse por tierra. Eso justificaba cualquier sacrificio. Sin conquistar el mar, Roma nunca se habría convertido en el mayor imperio occidental de la Antigüedad, ni siquiera hubiera podido sobrevivir a sus más peligrosos enemigos.

Si recordamos las palabras que uno de sus más veteranos centuriones le dedicó a Marco Antonio poco antes de morir nadie lo diría, pues parecen tratar de incidir siempre en el apego de los romanos a la tierra:

Uno de los centuriones que había estado luchando en muchas batallas bajo las órdenes de Antonio y que tenía su cuerpo cubierto de cicatrices, al ver pasar a Antonio le dijo: «¡General!, ¿por qué desprecias estas heridas y esta espada y tu esperanza la depositas en estos viles? ¡Deja a los egipcios y los fenicios que luchen en el mar! Solo danos una tierra sobre la que podamos morir ante nuestros enemigos o podamos vencerlos».<sup>1</sup>

Y, sin embargo, dos de los acontecimientos míticos más importantes de la historia de Roma se relacionan con su propia fundación, mostrando una clara conexión con el medio acuático: el abandono de Rómulo y Remo en el Tíber y el desembarco del troyano Eneas en el Lacio.<sup>2</sup> Roma estaba destinada a desarrollar una Marina imponente y desempeñar un papel extraordinariamente activo en el mar, asumiendo así un verdadero carácter *marítimo*. Esta afirmación no coincide con la imagen estereotipada de la Antigua Roma, menos aún tras la fama que adquirieron sus legiones. Los propios romanos tenían pocas dudas sobre su vocación naval, sobre todo cuando su ciudad descansaba a orillas del Tíber, muy cerca del mar. El lugar escogido para su fundación no se decidió al azar. Su posición

evitaba los peligros asociados a las ciudades costeras, al mismo tiempo que permitía la explotación de los recursos marinos y también el acceso a la ciudad de los grandes mercantes, capaces de remontar la suave corriente del Tíber navegable durante todo el año.

Su interés por el medio marino queda patente muy pronto, cuando el cuarto rey de Roma, Anco Marcio, fundó la ciudad y el puerto de Ostia (s. VII a.C.) en la desembocadura del Tíber. Roma contaba con un excelente acceso al mar, y las instalaciones de Ostia permitían el acceso y resguardo de un número importante de naves comerciales, que podían descargar allí sus mercancías o remontar el río. Es más, el delta del Tíber se encontraba en pleno mar Tirreno, donde el comercio y la actividad naval bullían desde hacía siglos gracias, principalmente, a los etruscos. De hecho, el propio Anco Marcio arrebató a los etruscos el control de la colina del Janículo, que por entonces se encontraba en la margen derecha del Tíber, para construir allí una posición fortificada que le permitiría controlar aún más el tráfico fluvial, conectándola con la ciudad a través del Puente Sublicio.

Ya en aquel momento parece que la zona del Velabro actuó como puerto fluvial natural de Roma, pero debieron existir otros anclajes funcionales, como el que parece haber existido al otro lado del río, frente al Foro Boario, conocido como *Portus Tiberinus*. Su construcción corresponde al rey Servio Tulio, sexto rey de Roma (s. VI a.C.), quien sitúa cerca los templos de Fortuna et Mater Matuta y Portunus, la deidad tutelar del puerto romano. Sus instalaciones prestaron servicio durante siglos, pues sabemos que el censor M. Fulvio Nobilior se hizo cargo de su acondicionamiento en el 179 a.C. No obstante, el enorme desarrollo que experimentó Roma durante el periodo republicano obligaba a la construcción de un nuevo puerto más adecuado al volumen de mercancías que llegaban a la ciudad, sobre todo teniendo en cuenta que el *Portus Tiberino* no podía expandirse más hacia el interior, y fue progresivamente abandonado tras la aparición del puerto de *Emporium*. En el 193 a.C., los cónsules Lucio Emilio Paulo y Marco Emilio Lépido encargaron el que se convertiría en la principal instalación portuaria de Roma a partir de ese momento, gracias a su muelle de 500 metros de largo pavimentado con losas de mármol, sus oficinas y su gran almacén, conocido como *Porticus Aemilia*, desde el cual las mercancías se trasladaban al cercano dis-



trito comercial del Testaccio. Este mantuvo su actividad hasta que se erigieron los puertos de Claudio y Trajano en Ostia, a partir de cuyo momento su uso se redujo al depósito de materiales, especialmente de mármoles y, más tarde, de ánforas usadas para el transporte naval, cuyos fragmentos acumulados terminaron por generar la colina artificial de Monte Testaccio (54 m de altura por 1 km de diámetro).

El puerto de Ostia, erigido por Anco Marcio para el desarrollo comercial de la ciudad, se adaptó a partir del s. IV a.C. para convertirse en base de la Armada romana. A partir del conflicto naval con la todopoderosa Cartago, las instalaciones militares del puerto alcanzaron su máxima expresión, siendo como era necesaria la construcción constante de nuevos buques, el adiestramiento de tripulaciones y la acumulación de recursos para la flota. Sin embargo, a comienzos del Periodo Imperial, la acumulación de depósitos aluviales transportados por el Tíber había generado grandes bajíos en esa zona, limitando enormemente la capacidad portuaria de Ostia hasta que Claudio decidió erigir muy cerca el nuevo *Portus Augustus*, o simplemente *Portus*, como sería ampliamente conocido. Las instalaciones fueron finalmente inauguradas por Nerón, pero fue Trajano quien logró completarlas adecuadamente, hasta convertirlo en el mayor puerto del Mundo Antiguo.

De hecho, para Roma navegar siempre fue una necesidad «vital», y nunca mejor dicho, dado que casi desde su origen la ciudad requería de tal cantidad de suministros que habría sido imposible obtenerlos sin el concurso del comercio marítimo. No en vano cuando Roma aún no había logrado imponerse sobre sus vecinos en la península itálica, la difícil relación que siempre mantuvo con ellos habría hecho imposible obtener lo necesario por vía terrestre. Así, cuando el territorio romano comenzó a extenderse a costa de aquellos, su gran tradición mercantil no hizo sino adaptarse a los nuevos horizontes que se abrían ante ella, mientras el magistrado encargado de la *Annona* se aseguraba de mantener siempre abastecida la capital del imperio por vía marítima. Para ello, incluso contaba con autoridad para requisar las naves que fueran necesarias y disponer de los puertos romanos y aliados en caso de emergencia. Y es que con el paso de los siglos la ciudad creció de forma tan desproporcionada que ni siquiera todos los recursos de la península itálica eran suficientes para satis-

facer sus necesidades, por lo que el transporte marítimo de recursos se convirtió en un factor esencial a lo largo de toda su historia.

No cabe duda de que esta situación había generado, desde muy temprano, una fuerte e insaciable vocación comercial entre los romanos, pues esta actividad se había convertido en una inagotable fuente de ingresos. Por ese motivo, se había generado la necesidad de controlar las rutas comerciales y garantizar la seguridad de toda actividad marítima frente a la amenaza de las potencias enemigas o el peligro tradicional que representaban los piratas. Roma era la patria de la ley y, por tanto, el medio acuático no permanecería ajeno a su jurisdicción. Sin embargo, los romanos entendían toda masa o curso de agua como un «bien común» (*res communes omnium*) que, por tanto, se regía por el principio de libre uso y explotación (pesca). Es más, se permitía, incluso, la realización de obras costeras para el aprovisionamiento de piscinas, piscifactorías, etc., de uso particular y empresarial, así como la construcción de viviendas y otras edificaciones en la franja costera siempre que no vulneraran los derechos de terceros.

Esa estrecha relación que los romanos desarrollaron con el medio acuático desde su mismo origen alcanzó, como no podía ser de otro modo, a los propios individuos. Todos los jóvenes aprendieron a nadar muy pronto, pero también a realizar diversos trabajos bajo el agua, desarrollando la técnica de la apnea tanto para fines militares como civiles.

Roma se encargó de dotar a su Armada de todo lo necesario, pero principalmente cuando fue necesario. La aparición de potencias navales rivales fue su verdadero estímulo para el desarrollo de una poderosa flota. Mientras, Roma mantuvo solo las naves suficientes para asegurar el control de sus dominios. Al inicio del Periodo Imperial, estos alcanzaban tal extensión que se hizo necesario desarrollar un nuevo sistema cuando ya todo el Mediterráneo, el mar Negro y los más grandes cursos fluviales de occidente les pertenecían. Augusto fue el impulsor de una nueva política de creación de flotas imperiales asignadas a distintos sectores para su dominio, vigilancia de las fronteras, protección del comercio y vigilantes del respeto a la legalidad en el mar. En esta paz duradera que se había establecido el comercio marítimo era un fuerte impulso a la construcción naval, la creación de nuevos puertos, la expansión de los antiguos, la mejora de la red de balizas y la infraestructura naval.

Los romanos lograron navegar todos los mares y océanos conocidos, bajo cualquier condición climática. Sus naves demostraron siempre los enormes avances desarrollados en la ingeniería naval, no solo en el ámbito comercial o militar, sino también en el transporte de enormes obeliscos egipcios o en la creación de verdaderos exponentes del lujo más refinado, como se aprecia en las naves de Nemi. Sus marineros se convirtieron en los más diestros conocidos. Sus extensos canales y túneles desafiaban a la propia naturaleza. Sus puertos construidos mediante las más avanzadas técnicas maravillaban a propios y extraños aun desde la lejanía del mar, allí donde poco a poco se perfilaban en el horizonte los enormes rompeolas o los imponentes faros que contribuían a la seguridad de quienes decidían surcar las aguas.