

VENTAJA COMPETITIVA DE ROMA EN EL *MARE NOSTRUM*. ESPECIAL REFERENCIA AL PUERTO DE CARTHAGO NOVA

MARÍA DOLORES PARRA MARTÍN
Universidad de Murcia

“Sic transit gloria mundi”

Los cretenses fueron los primeros navegantes que se interesaron por el comercio marítimo, seguidos de egipcios, fenicios, griegos y romanos. La actividad comercial tuvo como consecuencia la creación de ciudades-colonias y por tanto, civilizaciones con una organización predominantemente marítima. Nos encontramos ante naciones que vivían del mar centrándose sus rutas comerciales en las distintas ciudades portuarias desde las que se controla la actividad económica de todo el país y por tanto, la riqueza. La bonanza de los puertos era paradigma de prosperidad y poder.

Estrabón en su tratado Geografía (Libro III) refería como los fenicios fueron el máximo exponente del comercio en el mediterráneo¹ y ello debido a que poseían una ventaja competitiva frente a otros pueblos, el conocimiento de rutas ignoradas por otros². Cuenta Estrabón que “(...) *Las islas Casitérides son diez, vecinas entre sí, situadas en alta mar al septentrión del Puerto de Artabros. Una de ellas está desierta, las demás habitadas por hombres vestidos de negro, con unas túnicas que llegan hasta los pies, ceñidos junto al pecho, andando con báculos, y procurando conservar las barbas como de cabrito. Viven*

1 En el año 980 antes de Cristo, el rey Hiram I de los fenicios se propuso controlar las rutas comerciales de Asia. Para ello comenzó los acuerdos con Israel para explotar las rutas marítimas. Hacia el año 900, menos de un siglo después, los fenicios tenían inversiones en Israel, Siria y Anatolia, en el Mediterráneo oriental. En menos de otro siglo estaban presentes y controlaban todos los tráficos marítimos del Mediterráneo occidental. En poco más de siglo y medio, por lo tanto, con aquellos medios, los fenicios se convirtieron en los líderes indiscutibles de un territorio que iba desde Persia hasta Portugal.

2 Según Heródoto (nacido en 484 a C) fue una expedición fenicia auspiciada por el faraón Necao II la primera en circunnavegar el continente africano. Cuenta Heródoto que varias naves fenicias realizaron una penosa travesía efectuando largas paradas para conseguir provisiones, y que tardó tres años en llegar al estrecho de Gibraltar. La veracidad de esta hazaña fue cuestionada durante mucho tiempo, pero a favor de Heródoto está el testimonio que transcribe de los marineros fenicios, que informaban que en las proximidades del cabo de Buena Esperanza el sol de mediodía está al norte, es decir, las sombras se proyectan en dirección opuesta a lo que es lo normal lo que ocurre cuando se abandona el hemisferio norte y se cruza la línea del ecuador.

con el ganado, vagando sin asiento fijo. Tienen metales de estaño y plomo, en lugar de éstos y de pieles, reciben o toman de sus mercaderes hechuras de barro, sales y obras de cobre. En los primeros tiempos sólo los Fenicios iban a negociar aquí desde Gades ocultando a otros ésta navegación; pero habiendo seguido los romanos a cierto navegante, para saber donde eran dichos Emporios, este por envidia, cuidó poner su nave en el vado, logrando guiar las otras al peligro. Libre así del naufragio, recibió del Erario público el precio de las mercancías perdidas. Últimamente los romanos, haciendo varias tentativas aprendieron la navegación. Hasta aquí vino por mar Publio Craso, y viendo que los metales se podían obtener sin cavar mucho, y que los habitantes, deseosos de la paz, en medio de su ocio, querían estudiar la navegación, se la enseñó a algunos; pues más habían de transitar éste mar, que el perteneciente a Bretaña". El navegante salvaguardo la ventaja competitiva a través de la que su pueblo era líder del comercio en el mar Mediterráneo, logró que las naves romanas naufragaran obteniendo como recompensa del Erario público el precio de las mercancías.

La primera globalización comercial conocida se produjo en tiempos del Imperio Romano y ello al ser articulado mediante una importante red de comunicaciones que conectaban los distintos lugares del imperio, "*omnes viae Romam ducunt*"³. El desarrollo del Imperio, introdujo en la práctica comercial el concepto de centralización y de división internacional del trabajo al servicio de un centro dominante, Roma y sus necesidades en los diferentes territorios. Las autoridades romanas contribuyeron a cohesionar la economía imperial mejorando las comunicaciones terrestres y legislando en orden a los aspectos económicos a través de la integración de los territorios del imperio. Todo ello favoreció la especialización de los diferentes territorios que suministraban diferentes servicios y productos. A través de este modelo de globalización económica, Roma consiguió un alto grado de integración territorial así como de mejoras locales al relacionarse los ámbitos provinciales en el conjunto. Sin embargo, la contrapartida fue el control estatal, que establecía rigideces tanto por las exigencias del control como por las necesidades militares, que superaban las posibilidades técnicas de su mantenimiento. A partir del siglo II después de Cristo se llegó al punto de unas graves deseconomías de escala que empezaron a destruir la unidad, por vía tanto de elevación de precios y de impuestos, como por la debilidad política y militar que acabó apareciendo al ser de gran complejidad ejercer un control férreo sobre el territorio. En este sentido afirma González Enciso que "*la globalización centralizada tiene unos límites, que están en función de la capacidad de control. Esa capacidad es a su vez función tanto de cuestiones políticas, como de posibilidades técnicas. Superados aquellos límites se impone la descentralización, la subcontratación, o la autodeterminación de los distintos ámbitos o*

3 El comercio de asirios, fenicios, griegos o romanos de la Antigüedad se basaba en una progresiva integración de los mercados que obligaba a tener constantemente en cuenta nuevos territorios y nuevas posibilidades, también nuevos competidores: se producía para esos mercados, circulaba el dinero metálico y se practicaba el préstamo financiero. El desarrollo tecnológico fue menor -por eso se pudo llegar a ámbitos menos extensos que hoy, pero existió, como lo atestiguan algunos avances en infraestructuras de comunicaciones: los puertos, las calzadas romanas, que permitieron también la mayor integración del interior. La Primera Globalización se dio con los romanos, cuando éstos articularon un imperio, construyendo caminos y canales de riego, impusieron su sistema legal, forzaron el uso de su moneda y protegieron el comercio contra los piratas.

territorios, según de qué se trate. Los romanos no consiguieron completar ese proceso por el excesivo predominio de los objetivos políticos, y la cohesión se rompió"⁴.

Los romanos conocían la importancia del dominio del mar Mediterráneo para alzarse como la primera potencia en el mundo conocido. Por este motivo, colonizaron enclaves estratégicos en los que construyeron importantes puertos⁵, articularon un sistema legal, crearon mercados centrales a través de la fundación de ciudades y un sistema de comunicaciones terrestres y marítimas efectivas, protegieron el comercio contra piratas, forzaron el uso de su moneda en los intercambios económicos (el uso de una moneda común simplificó las transacciones de negocios y las hizo compatibles en todo el imperio).

El pragmatismo de los romanos les permitió la generación de un comercio dinámico sustentado en unas instituciones que le permitían ser floreciente. Citemos a modo ejemplificativo instituciones como el matrimonio (existían tres variantes) y la esclavitud. Además, consolidaron la idea de propiedad siendo protegida y garantizada en los intercambios entre partes. Los postulados estoicos influyeron decisivamente al establecer que los hechos acontecidos en el mundo no suceden sin razón alguna sino que todos responden a un por qué, distinguiéndose entre ética, moral y política⁶. Además usaron la *Pax Romana* o Paz Romana como estímulo principal en la formación del imperio⁷. Esto aseguro que los comerciantes fueran capaces de viajar con seguridad y rapidez por caminos construidos, mantenidos y protegidos por las legiones romanas y sus tropas afiliadas. Todas estas acciones contribuyeron al funcionamiento del sistema de mercado y a una reducción de la incertidumbre en los negocios y el comercio internacional.

El conflicto con Cartago y, en consecuencia, la necesidad de hacer frente a una potencia eminentemente marítima evidenció las carencias del estado romano en el ámbito marino y propició como respuesta la entrada de Roma en el escenario marítimo del Mediterráneo. Tal como refiere Polibio: "... *Pero los cartagineses eran dueños absolutos del mar y por esto la guerra a los romanos, les resultaba de signo indeciso... por todo lo cual vieron que la guerra se les alargaba; entonces, y no antes, emprendieron la construcción de navíos, de cien quinqueremes y de 20 trirremes...*"⁸. La integración romana en este escenario no sólo significaría con el tiempo el control del mar, sino la clave de acceso para lograr el dominio de los vastos territorios que conocemos como Imperio Romano y con ello la globalización comercial.

4 Vid Agustín González Enciso, "La globalización en la historia" Artículo publicado en la Revista "Empresa y Humanismo", Vol. V, Nº 1/02. Universidad de Navarra.

5 Las primeras referencias arqueológicas con las que contamos en relación a la construcción de puertos la encontramos en la isla de Pharos, en Egipto, famosa por la torre iluminada que servía de guía a los barcos y que ha dado nombre genérico a estas construcciones. El citado puerto fue construido bajo el reinado del faraón Serunet, destruido y sepultado bajo las aguas posteriormente por un terremoto y reconstruido más tarde por Alejandro Magno.

6 Por contrapartida el triunfo del Cristianismo primitivo supuso una rémora profunda en el avance económico, ya que como indicaba San Agustín de Hipona en su obra "Las Confesiones": *la búsqueda de la felicidad no depende de lo material sino de lo espiritual*.

7 La época de la *Pax Romana* (31 a.C. al 200 d.C.) permitió la evolución de los barcos de carga según las necesidades reales del comercio, que fueron muchas y en constante incremento. Los barcos mercantes romanos eran generalmente veleros puros, de 350 a 450 toneladas, y estaban excepcionalmente bien construidos. Los mejores eran los denominados "cargueros del trigo".

8 Polibio. Historias, I, 20, 9-10, s II a.C

El mar mediterráneo comenzó a ser testigo del desarrollo de la actividad portuaria desde el cuarto milenio antes de Cristo. Los puertos se constituyeron en pilares fundamentales de las civilizaciones mediterráneas en época romana. El dominio romano del mediterráneo fue fundamental para su apogeo como civilización pese a no ser su principal actividad. La elección de enclaves de puertos estratégicos sería clave en el control del Mar Mediterráneo por Roma. En Roma se alcanzó la cima en la construcción de los citados enclaves comerciales, durante más de 1.500 años nadie lograría superar sus obras portuarias⁹. Ello responde al hecho de que las guerras y la necesidad de control del imperio condujeron a la necesidad de abrirse al mar, aglutinando todas las técnicas empleadas por otras civilizaciones anteriores a lo largo de casi 3.000 años. Los romanos nombraron al Mediterráneo *Mare Nostrum*¹⁰ -nuestro mar- y desde el puerto de Ostia establecieron la ruta de comercio marítimo más completa que se haya conocido, constituyéndose en puerto de la capital del imperio hasta que se produjo el descubrimiento de América.

La construcción del Puerto de Ostia tuvo lugar el año 634 a. de C y pronto se puso de manifiesto uno de los problemas técnicos más importantes que tuvieron que combatir los romanos: los aterramientos. Se trataba de la progresiva deposición de sedimentos a la entrada de los puertos lo que ocasionaba que dejaran de ser navegables. Este problema se produjo en el puerto de Ostia, para evitarlo se modificó su ubicación inicial trasladándose 40 kilómetros al norte. La construcción del puerto motivó que la antigua colonia sufriera una severa transformación, la población aumentó y el urbanismo se adaptó a las nuevas necesidades portuarias. Ostia era una ciudad bulliciosa, en la que habitaban muchos trabajadores empleados en el puerto, algunos en su propia construcción o dedicados a la manufactura de los productos que llegaban desde el mar. Para albergar a la numerosa población se modificó la arquitectura del lugar, las antiguas casas unifamiliares de una sola planta, de tradición republicana, se sustituyeron por bloques de edificios de hasta cinco pisos de altura (*insulae*).

9 De estas grandes obras marítimas que no pudieron ser han quedado numerosos restos, algunos de los cuales siguen en uso incluso hoy en día. Ejemplos de estas construcciones son los puertos de Ostia (Roma), Centum Collae (Civitavecchia), Massilia (Marsella), Leptis Magna (Libia). Además de esta época han sobrevivido los primeros textos y tratados que versan sobre construcción portuaria, como el de Vitrubio, siendo el único compendio sobre construcción que ha llegado a nosotros. El capítulo 13 del libro V lo dedica a la construcción en el mar y en los capítulos 4º y 7º del libro I hay alguna referencia sobre puertos. Los romanos también promovieron la construcción de faros a lo largo de las costas mediterránea y atlántica, incluyendo los de Ostia, Boulogne (Francia), Dover (Reino Unido), o el faro de Hércules (A Coruña), que en la actualidad sigue aún en funcionamiento.

10 Gráficamente lo describe la Profesora Alfaro Giner en su obra *La navegación romana « Historia Económica y Técnica del Mundo Antiguo »* Facultad de Geografía e Historia. Universidad de Valencia. Enero de 2007. *“Desde la primera victoria naval en aguas de Mylae (Milazzo) en el año 260 a.C., la repercusión de determinadas intervenciones navales marcaría la expansión y consolidación del poderío romano en el Mediterráneo. El triunfo en las islas Égadas (241 a.C.) supondría la evacuación cartaginesa de Sicilia y la posterior conquista romana de Córcega y Cerdeña, el desembarco en la costa tarraconense durante el 218 a.C. el inicio de la ocupación romana en la Península Ibérica y el arribo a costas norteafricanas en el 204 a.C. la derrota de Cartago en la Segunda guerra púnica. En la zona oriental, a mediados del siglo III a.C. la intervención en la costa dálmata contra la piratería iliria aseguraría el tráfico marítimo en el Adriático, iniciando una etapa de arbitraje que, de modo previo a la conquista, llevaría a Roma a intervenir en los asuntos de los reinos helenísticos. Sin embargo, sería la victoria naval en Actium, la que en el año 31 a.C. culmina frente a la alianza de Antonio y Cleopatra con el poder único de Octavio, abriéndole las puertas de Egipto. Los límites del Imperio quedaban prácticamente trazados. El Mare Nostrum era ya una realidad”.*

Lo que viene a evidenciar que la creación de una ciudad portuaria suponía una modificación sustancial en la ubicación elegida, en la vida cotidiana y costumbres del entorno.

El comercio marítimo a gran escala lo realizaban los *navicularii*, propietarios de los barcos, con representantes en los grandes puertos. Otras profesiones relacionadas con la actividad marítima eran los *negotiatores*, mercaderes especializados en determinados tipos de mercancías como los *frumentarii* (de grano) o los *vinarii* (de vino). La actividad comercial se encontraba regulada por la ley y existían impuestos específicos para el tráfico de mercancías¹¹. En los grandes puertos se agrupan las mercancías llegadas de diferentes puntos y, desde aquí, se fletan de nuevo barcos hacia otros puertos secundarios, generalmente mediante rutas de cabotaje. De esta forma se redistribuían las mercancías de los diferentes puntos del Mediterráneo por todo el territorio¹².

Un problema importante en relación al tráfico marítimo fue el de la piratería. El crecimiento de la piratería fue paralelo al engrandecimiento de Roma, que se adueñaba progresivamente del Mediterráneo e iba sometiendo nuevos pueblos. A mediados del siglo I a.C., los piratas pasaron a ser una amenaza seria para el comercio y la paz¹³. Erradicar la piratería se convirtió en uno de los principales objetivos del Senado.

Al efecto recordar como en el año 78 a.C., una flota romana comandada por Servilio Vatia venció a las naves piratas en las islas Caledonias; en 74 a.C., fue el joven Julio César quien luchó duramente con una banda pirata en Rodas; aquel mismo año también los combatió Marco Antonio, y fueron otras muchas las acciones represivas que se llevaron a cabo sin un resultado definitivo, sino todo lo contrario: aparecían nuevas naves piratas por todas partes y cada vez con mejores prestaciones. Entre 74 y 76 a.C., los piratas habían apoyado revueltas, secuestrado cónsules y pretores, e incluso secundado la rebelión de los esclavos de Espartaco; hasta llegaron a capturar una flota de galeras en Ostia, el puerto por excelencia de Roma. Pero cuando lograron bloquear el comercio del trigo, ese hecho fue la gota que

11 Las mercancías, transportadas a través del imperio, tenían que pagar múltiples derechos cuyo conjunto formaba lo que se llamaba el *portorium*. El *portorium* consistía en tres clases de impuestos o de tasas; la aduana, el arbitrio, el peaje: los romanos no diferenciaban estas tasas. El conjunto del mundo romano estaba dividido, desde el punto de vista de las aduanas, en diez circunscripciones además de Italia. Las diversas tasas, percibidas a lo largo del recorrido que seguían las mercancías, aumentaban considerablemente el precio de estas. La percepción del *portorium* ven sus múltiples formas tenía una gran importancia para las finanzas del estado.

12 El Mediterráneo se constituye en un gran mercado por el que transitan productos de todo el Imperio. El comercio se produce sobre todo desde las provincias a Roma. Abunda el vino galo e hispano, el trigo egipcio, los tejidos orientales, el aceite producido en el valle del Guadalquivir, las salazones del área del Estrecho, los mármoles y las piedras duras lujosas para la construcción de edificios públicos, las especias, los esclavos. Se explota oro, estaño, plomo y plata.

13 Los piratas más activos y peligrosos eran los dálmatas, de origen ilirio, que operaban desde sus bases escondidas en las costas de Dalmacia, plagadas de islas e intrincados brazos de mar que ellos conocían a la perfección. Los filibusteros actuaban en connivencia con los habitantes de las islas, con los que compartían un código de señales que les advertía de la presencia de las galeras romanas. Eran también excelentes navegantes y, a menudo, habían actuado como mercenarios, como lo habían hecho en la primera flota Romana en la batalla de Milazzo y a lo largo de las restantes batallas de las guerras Púnicas. De hecho, desde el inicio del poder naval de Roma, algunos piratas habían sido contratados como instructores de maniobras para entrenar a los oficiales romanos, a los que enseñaron también las técnicas del pilotaje costero. Los piratas ilirios navegaban con un tipo de embarcación ligera muy maniobrable que disponía de un solo orden de remos y sobre cuyo diseño se inspiró la posterior *liburna* romana.

colmó el vaso de la paciencia del Senado. Roma se enfrentó al problema con su arma más infalible: la administración. El Senado tomó la decisión de dar carácter al Mediterráneo de “provincia de mar” y encargar su gobierno a un solo jefe. En 67 a.C., se dictaminó la *Lex Gabina*, por la cual un magistrado recibía durante tres años el mando supremo de las costas hasta 50 millas mar adentro, con derecho a reclutar él máximo 25 legados, armar 500 barcos y ordenar zarpar a voluntad. El primer magistrado, Pompeyo Magno, general y cónsul, un héroe de las campañas militares en África e Hispania, dispuso de un contingente de naves y soldados con el que logró controlar la piratería del Mediodía occidental hasta las costas de Sicilia¹⁴ que tanto daño causaba al comercio marítimo.

Es ilustrativo sobre el tema de la piratería el artículo de Fernández Vizcaíno “Comercio y piratería en Roma en la época republicana”, en el que concluye que la piratería nunca fue totalmente erradicada. Literalmente afirma “*Ahora bien, aunque ciertas fuentes declaran que tras Pompeyo no se volvió a ver piratas en el Mediterráneo, esto es una exageración, pues el hecho de que tras su campaña se continuasen enviando gobernadores de rango consular o proconsular a Cilicia indica que se seguía necesitando la dirección de magistrados con imperium. El problema de la piratería ha continuado presente en el mar en mayor o menor medida durante siglos, incluso siendo apoyada por los Estados como medio de control del comercio internacional, o de rivalidad entre potencias estatales, apareciendo con mayor virulencia en épocas de crisis, como ya ocurría en la antigüedad*”¹⁵.

La conquista de territorios estratégicos como avanzamos en líneas anteriores fue clave en el proceso de globalización comercial del Imperio Romano siendo uno de los citados territorios el de Carthago Nova¹⁶, colonia romana que dio nombre a toda la Provincia Cartaginense, siendo denominada como tal con el objeto de distinguirla de la antigua Cartago en África¹⁷.

14 Pompeyo disponía de 270 barcos; nombró a 13 delegados y dividió el mar en sectores, destinando una escuadra a cada uno y reservándose para él Creta y Sicilia, donde quería dar el golpe decisivo. La efectividad de Pompeyo logró un éxito espectacular: en tres meses capturó 846 barcos, 120 asentamientos fueron destruidos, 10.000 piratas resultaron muertos y 20.000 hechos prisioneros. Pompeyo fue aclamado por el pueblo de Roma y considerado como el “pacificador de los mares”. Por vez primera, Roma dominaba efectivamente el mar. Pompeyo realizó otras campañas de gran éxito, entre ellas la guerra contra Mitridates de Siria y, tras enemistarse con el Senado al haber solicitado tierras para sus legionarios y no serle concedidas, fue perseguido por Julio César Augusto. Enfrentados ambos en la batalla de Farsalia (48 a.C.), Pompeyo fue derrotado. Aquel mismo año, el “pacificador de los mares” murió asesinado en Pelusio por orden del egipcio Tolomeo XIII (hermano de Cleopatra).

15 Afirma la citada romanista: Así, en el año 62 a.C. el gobernador de Asia necesitó una flota para luchar contra los piratas, como afirma Cicerón en su *Cic. pro Flacc.* 31-32. Y Siria fue asolada por los piratas durante la restauración de Ptolomeo XII en el 55 a.C., mientras era gobernador Gabinio. Además *vid.* AMELA, L., “La campaña de Pompeyo Magno contra los piratas en Hispania (67 a.C.)”, en *Hispania Antiqua, Revista de Historia Antigua*, 30, *op.cit.*, p 17; ÁLVAREZ-OSSORIO RIVAS, A., *Los piratas contra Roma, Estudio socioeconómico y cultural de la piratería cilicia (143-36 a.C.)*, *op.cit.*, pp. 61 y 70. *Flor. Epit.* 1, 41, 15; *Cic. Flacc.* 28-30.

16 La toma de Carthago Nova, episodio clave de la Segunda Guerra Púnica en la península ibérica, se narró por primera vez en las *Historiae* de Polibio (mediados del siglo II a. C.) y se desarrolló posteriormente en la literatura latina (Tito Livio, Floro, Silio Itálico, Apiano, Dion Casio), con secuelas hasta el siglo VI. Como tema iconográfico aparece en la pintura del Renacimiento, y continuó siendo muy desarrollado por la pintura de historia hasta el siglo XIX.

17 Fundada por Asdrúbal, capitán de los Cartagineses. Polib. lib.2; Strab.lib 3; Mel lib 2.c.6.

“Cartagena está situada hacia el punto medio del litoral español, en un golfo orientado hacia el Sudoeste. La profundidad del golfo es de unos veinte estadios y la distancia entre ambos extremos es de diez; el golfo, pues es muy semejante a un puerto. En la boca del golfo hay una isla (Escombreras) que estrecha enormemente el paso de penetración hacia dentro, por sus dos flancos...”¹⁸.

Carthago Nova constituía un enclave estratégico para el Imperio debido a la comodidad del puerto, la inmediación a África y la abundancia y fertilidad de sus campos y minas¹⁹. Estrabón refiere citando a Polibio la abundancia y extensión de estas últimas, cuenta que ocupaban 400 estadios en círculo, y que en ellas se empleaban a cuarenta mil trabajadores, añadiendo que producían cada día al pueblo romano un valor de veinticinco mil dracmas²⁰. Evoca Estrabón la admiración de Posidonio (II.9) por la inagotable riqueza minera de la Península Ibérica, hasta el punto de que “(...) *El mundo subterráneo no está habitado por Hades, sino por Plutón*”, describiendo minuciosamente las minas de plata de Carthago Nova²¹.

Vitruvio en el capítulo de su libro (V, 13) en relación al enclave y construcción de puertos refiere: “...Pero si no hubiera un lugar naturalmente apropiado para proteger los navíos durante las borrascas, parece que debe procederse de este modo: si hubiese en aquel lugar un pico que constituyera un abrigo contra las tempestades, sino que sólo por una parte hubiera una playa apropiada, entonces es preciso levantar del otro lado, con ayuda de mampostería, espolones o escolleras que lleguen a formar un puerto cerrado...”

En el sentido descrito por Vitruvio, el puerto de Cartagena se constituye en uno de los puertos naturales privilegiados del litoral mediterráneo en la Península Ibérica constituyendo un itinerario marítimo de referencia durante toda la antigüedad. El geógrafo Estrabón destacaba la calidad del puerto de la ciudad de Carthago Nova, un emporio comercial en el cual se intercambiaban productos hispanos y otros venidos del exterior por mar²².

18 Polibio (X, 10, 1-12)

19 El hallazgo de un barco hundido es un excelente documento histórico, ya que todos los objetos transportados se encontraban en uso en el momento del hundimiento, lo que permite obtener dataciones fiables. A la entrada de la bahía de Cartagena, en la isla de Escombreras, se han excavado los restos de seis barcos de distinta cronología, entre los que destaca el Escombreras-1. Se trata de un barco mercante romano típico que lleva un cargamento de vino envasado en ánforas, vajilla de mesa y cerámica de cocina. Por su estudio se sabe que procede de un puerto napolitano. Seguramente hizo una escala en Ibiza antes de llegar a Carthago Nova, donde se hundiría hacia el año 155-150 a.C. Investigadores del museo nacional de Arqueología Subacuática (Arqua), de Cartagena, han hallado en los fondos de ese puerto murciano un barco romano de entre finales del siglo IV y principios del V después de nuestra era y otro hundido a finales del XVIII. El barco romano transportaba un cargamento heterogéneo de ánforas de origen africano que contuvieron vino y aceite, así como otras béticas y lusitanas para conservas de pescado y lucernas y otros objetos de la tripulación, algunos con símbolos cristianos impresos. A falta de un estudio más detallado, parece ser un barco que redistribuía productos desde un puerto andaluz hasta Cartagena o, en un trayecto más largo, a las costas italianas, como documentan barcos similares como el Dramont E francés o el Punta Ala A italiano.

20 Estrabón lib.III. Geograph.

21 De hecho, la riqueza minera de la zona parece ser uno de los factores determinantes para la fundación púnica de la ciudad. En este sentido, la evidencia de una explotación intensiva de las minas de plata del sureste y de la Bética por parte de los Bárquidas se deduce de un texto de Plinio, que hace referencia a los pozos abiertos por Aníbal y, en concreto, al pozo Baebelo. Es por ello por lo que también Roma se verá impelida a la conquista de la ciudad, para privar a los cartagineses no ya sólo de una de sus principales plazas sino, sobre todo, de las minas de plata que sufragaban en gran parte las guerras.

22 Estrabón III, 4, 6.

Los romanos conscientes de la importancia estratégica del puerto de Carthago Nova mostraron gran tesón en su conquista. Su riqueza y opulencia servían de cebo para acentuar el valor de los soldados romanos. Escipión conocedor del espíritu codicioso de sus legiones las animo a la toma con la promesa de grandes riquezas y tesoros a disfrutar tras la consecución de la victoria. Polibio con expresión de Xenofonte, otorgó a Cartagena el título honorífico de “Taller de la Guerra”, tanto por el continuo ejercicio a través del cual Escipión disciplinaba a sus legiones romanas, como por la afición del pueblo al combate y a las luchas de gladiadores.

Refiere Tito Livio en relación a Escipión que “(...) Decidió comenzar con un ataque contra Carthago Nova., una ciudad que no solo era rica por sus propios recursos, sino por albergar los depósitos de guerra enemigos con sus armas, los caudales y los rehenes de toda Hispania. Tenía también la ventaja adicional de su situación, pues ofrecía una base ideal para la invasión de África y un puerto capaz de albergar una flota por grande que fuese y, hasta donde yo sé, el único puerto en aquella parte de la costa que enfrenta a nuestro mar ...”²³.

Polibio realiza un análisis exhaustivo de las razones que llevaron a Escipión a lanzar el ataque sobre la ciudad púnica: «Sabía, en cambio, que la ciudad de Cartagena, que ya he citado, era útil al enemigo y que, precisamente en la guerra de entonces, perjudicaba mucho a los romanos. Durante el invierno había reunido informaciones de gente que conocía bien sus peculiaridades. Lo primero que supo fue que era prácticamente la única ciudad de España dotada de un puerto capaz de albergar una flota, es decir, fuerzas navales; averiguó además, que su situación era excepcionalmente favorable para los cartagineses, para sus navegaciones desde el África y sus travesías por mar. En segundo lugar se enteró de que los cartagineses guardaban en este sitio prácticamente todos sus fondos y los bagajes de sus ejércitos, además de sus rehenes procedentes de toda España. Lo más importante era que hombres verdaderamente expertos en la guerra allí había sólo mil como guarnición de la ciudadela, porque jamás nadie llegó a sospechar que hubiera quien planeara asediar la plaza, dominando, como dominaban, prácticamente, los cartagineses toda España. Le informaron de que había allí un gran número de hombres, pero que eran artesanos, obreros o marineros, sin ninguna experiencia bélica. Supuso que esto, más bien, embarazaría a la ciudad en caso de una aparición inesperada»²⁴

Es evidente que Escipión se encontraba muy bien informado sobre las características estratégicas y riqueza de Carthago Nova²⁵, pero hay disparidad de opiniones acerca de cómo conseguía la información. Beltrán, por ejemplo, cree que la consiguió a través de prisioneros o informadores indígenas, extremo éste difícil de confirmar²⁶. Lo que es indudable es que la conquista no fue fruto del azar habiendo planeado el general romano todos sus movimientos, así por ejemplo era conocedor de la ubicación de los ejércitos púnicos,

23 Tito Livio (XXVI, 42).

24 Pol. X, 8, 1-5. Véanse también Liv. XXVI, 43, 3-8 y App. Iber., 19.

25 N. J. E. Austin y N. B. Rankov, *Explorado. Military and Political Intelligence in the Roman World from the Second Punic War to the Battle of Adrianople*, London- New York 1995, 10. Sobre la importancia del secretismo en las operaciones militares, Pol. IX, 13, 1-5. Tenemos un ejemplo parecido en Polyae. Strat., V, 10, 2: Himilcón entrega unas tablillas a los timoneles fijando el punto donde debían reunirse en caso de que se dispersaran en el mar.

26 A. Beltrán, «La conquista de Cartagena por Escipión», *Actas y Memorias de la Sociedad Española de Antropología, Etnología y Prehistoria*, XXL 1946, 101. Véase, por ejemplo Goldsworthy, *The Roman Army at War: 100 BC-AD 200*, Oxford 1998, 126.

lo que le otorgaba un enorme margen de tiempo; conocía también el número de hombres que guardaban la ciudad y sabía que eran superados en número de forma abrumadora por las tropas romanas; tenía el dominio marítimo, lo que le aseguraba una rápida retirada en caso de necesidad; y contaba con un elemento de suma importancia estratégica: la sorpresa. En definitiva, era mucho lo que se podía ganar y poco lo que perder ante un enemigo que, pese a sus recientes victorias, se encontraba en un momento muy delicado. Momento que aprovechó Escipión para propiciar el ataque motivando a sus legiones.

Polibio nos advierte de ello: “Comelio Escipión divulgó siempre, entre el pueblo, que realizaba sus proyectos por inspiración divina y, así, infundía confianza y ánimo en sus subordinados ante las empresas difíciles. Sin embargo, lo que se va a exponer evidencia que lo hizo todo con cálculo y reflexión; coronó con éxito sus acciones de una manera perfectamente lógica”²⁷.

Los cartagineses se confiaron y cometieron un error fatal dejando la zona levantina totalmente desprotegida. Con Asdrúbal en la Carpetania, cerrando el paso hacia la actual Andalucía, Escipión fijó su atención en Carthago Nova, cuyo control *«permite dominar por completo la vía costera hasta la zona de Almería, y abre un posible camino meridional para penetrar en la Hética, que aunque no parece utilizarse, garantiza otra posibilidad de retirada y hace poco probable un ataque desde este sector»*. Además, era allí donde los cartagineses retenían los rehenes a través de los cuales mantenían el control sobre muchos pueblos indígenas. Seguramente los mandos púnicos no esperaban la maniobra de Escipión, puesto que lo normal hubiera sido ir en busca de uno de los tres ejércitos púnicos y presentar batalla. El propio Polibio²⁸ menciona la posibilidad de avanzar hacia uno de los tres ejércitos con la garantía de que ninguno de ellos podría pedir auxilio, pero Escipión ni siquiera podía estar seguro de que los cartagineses fueran a presentar batalla, y mucho menos podía arriesgarse a sufrir una nueva derrota de la que sus tropas difícilmente se recuperarían. Por otra parte, aunque los cartagineses intuyeran la remota posibilidad de que su base pudiera sufrir un ataque, confiaban sin duda en las lecciones con las que Aníbal los adoctrinó²⁹ dejando la zona de levante carente de protección.

Conquistada Carthago Nova, Escipión ordenó reunir el botín en el agora para ser repartido entre sus hombres al día siguiente³⁰. El general romano procedió también a la entrega de la *corona muralis*, distinción con la que se premiaba al primer hombre que coronaba la muralla'. Fueron dos los hombres que se la disputaron; Quinto Trebelio, un centurión de la Legión Cuarta, y Sexto Digitio, un marinero al mando de Lelio. Según Livio, Escipión concedió finalmente la corona a ambos. No hay certeza sobre este episodio, pudiendo ser una invención del escritor latino. A continuación, Escipión se ocupó de los casi 10.000 rehenes, siendo los ciudadanos puestos en libertad. Los artesanos unos 2.000 fueron convertidos en esclavos públicos, pero se les prometió la libertad al final

27 Pol. X, 2, 12-13.. Sobre la leyenda de Escipión. véase Mansfield, 1976, 9-29; Tisé, 2002,49-50.

28 Pol. X, 7, 6-7.

29 P. Barceló, Aníbal de Cartago. Un proyecto alternativo a la formación del Imperio Romano, Madrid 2001, 172

30 Sobre el reparto del botín en el ejército romano: Goldsworthy, 2002, 324; Guillen, 2001,484-486.

de la guerra. Finalmente, de los prisioneros restantes –esclavos en su mayoría– fueron escogidos los más aptos para servir como remeros en la flota romana³¹.

Con la conquista de la base púnica, los romanos asestaron un durísimo golpe al poder cartaginés. El botín capturado incluía materiales preciosos y objetos de gran valor, grandes cantidades de trigo y cebada, así como diverso material de guerra, destacando las diferentes máquinas³². Además, con la captura de la flota que allí había, los romanos se convirtieron a partir de este momento en dueños absolutos del Mar Mediterráneo.

Gracias al control de Carthago Nova Roma dominaba las minas de plata y la producción de sal de la zona, privando con ello a los púnicos de recursos para pagar a sus mercenarios”. Los romanos se apoderaban también de la vía más rápida de comunicación del enemigo con Italia y con Cartago, de una zona rodeada de importantes campos de cultivo, entre los que destacaban los de esparto –material imprescindible para la construcción naval–, y abrían la ruta del Guadalquivir, lo que tuvo sus consecuencias inmediatas en las batallas de Baecula e Hipa. No menos importante fue el paso a manos romanas de los rehenes que los cartagineses mantenían en la ciudad. Con su «liberación», los púnicos empezaron a sufrir las defecciones de numerosas tribus. Livio menciona un intento de reconquistar la ciudad por parte de los púnicos en el año 206 a. C., pero los romanos no cometieron el mismo error que sus enemigos y pusieron mucho cuidado en fortificar una ciudad que además podían defender desde el mar debido a la configuración natural del puerto.

Para finalizar recordar las palabras de Mommsen “la proximidad de Italia y las cómodas y baratas comunicaciones por mar abrían en esta época, sobre todo a los centros españoles del litoral mediterráneo y levantino, una ruta magnífica para poder colocar sus ricos productos en el primer mercado del Universo, y es muy probable que Roma no llegase a mantener con ningún país del mundo un comercio al por mayor tan voluminoso y tan sostenido como con España”³³

La base militar establecida en Carthago Nova después de la toma de la ciudad atrajo a comerciantes y artesanos incrementándose los contactos comerciales con el mundo itálico, lo que se evidencia a través de los restos arqueológicos que muestran la presencia de cerámicas de barniz negro y la importación masiva de productos fabricados en la Península Ibérica³⁴. Con el devenir de los años el puerto de Cartagena se fue transformando en un importante centro de comercio al que llegaban productos del mediterráneo oriental y occidental y desde el que se exportaban los productos del interior³⁵. A partir del siglo II a.C alcanzó un gran desarrollo convirtiéndose en el puerto más importante de la Península Ibérica³⁶.

31 Pol. X, 17, 6-14; Liv. XXVI, 47, 1-3. Pol. X, 15, 9; 16, 1

32 Sobre el material de asedio capturado, véase F. Romeo Marugán y J.I. Garay Toboso, «El asedio y toma de Sagunto según Tito Livio XXI. Comentarios sobre aspectos técnicos y estratégicos», en *Gerión* 13, 1995, 261. Un cálculo de las ganancias romanas en Gracia Alonso, 2003, 158.

33 Mommsen, Th, *El mundo de los Césares*, México, 1945, pp 93 ss.

34 S. Ramallo, “Pavimentos de opus signium en el Conventus Carthaginiensis”, *Pyrenae* 15-16, 1979-80, p.287.

35 Estrabón 3.4.6.

36 Es ilustrativa al respecto la obra de María del Mar Llorens Forcada, *La ciudad de Carthago Nova: las emisiones romanas*. Universidad de Murcia, Secretariado de publicaciones, p, 23 ss. La importancia comercial de

BIBLIOGRAFÍA

- ALFARO GINER, C, La navegación romana « Historia Económica y Técnica del Mundo Antiguo» Facultad de Geografía e Historia. Universidad de Valencia. Enero de 2007.
- AUSTIN, N. J. E. Y RANKOV, N.B, Military and Political Intelligence in the Roman World from the Second Punic War to the Battle of Adrianople, London- New York 1995, 10.
- BARCELÓ, P, Aníbal de Cartago. Un proyecto alternativo a la formación del Imperio Romano, Madrid 2001, 172.
- ANDRE, J.-M, La villégiature romaine , Paris, PUF, 1992.
- ANDRÉ, J.-M, BASLEZ, M.-F.: Voyager dans l'Antiquité , Paris, Fayard, 1993.
- CASSON, L, Travel in the Ancient World, 1975.
- CHEVALLIER, R, Voyages et déplacements dans l'Empire romain, Paris, Armand Colin, 1988.
- FERNÁNDEZ RODRIGUEZ, D, La toma de Carthago Nova por Publio Cornelio Escipión. ¿leyenda o realidad?.
- FERNANDEZ VIZCAINO, B, “Comercio y piratería en Roma en la época republicana”, Libro Homenaje al Profesor D. Antonio Díaz Bautista, Murcia 2014.
- GOZALBES CRAVIOTOH, E, Observaciones acerca del comercio en la época romana entre Hispania y en norte de África In Antiquités africaines, 29, 1993. pp. 163-176.
- GONZÁLEZ ENCISO, A, Globalización mundial, Revista Empresa y Humanismo, Vol. V, N° 1/02, Universidad de Navarra.
- LÁZARO GUILLAMÓN, C, Una associazione di pescatori e commercianti di pesce a Carthago Nova: Esempio di economia sociale? En Diritto@Storia. Rivista internazionale di Scienze Giuridiche e Tradizione Romana 11, 2013.
- Algunas notas sobre la actividad pesquera en la Hispania romana a la luz de una inscripción de Carthago Nova –CIL II, 5929– , Actas Congreso Internacional e Iberoamericano de Derecho Romano, Vol I, pag 425-439, Las Palmas de Gran Canaria, 2007.
- MOMMSEN, Th, El mundo de los Césares, México, 1945, pp 93 ss.
- POLIS. Revista de ideas y formas políticas de la Antigüedad Clásica 17, 2005, pp. 31-72.
- ROLDÁN, J- M, Historia de Roma , Salamanca, ed. Universidad, 1995.

Carthago Nova se fundamentó en la producción y comercialización de tres productos minerales, esparto y *garum sociorum*.

