

Estructuras comerciales romanas en el período pre-anibálico: una lectura crítica interdisciplinar del período medio-repúblicano

Juan Carlos DOMÍNGUEZ PÉREZ

Miembro del Grupo de Investigación P.A.I. HUM-440 de la Junta de Andalucía y del Consejo de Redacción de la *Revista Atlántica-Mediterránea de Prehistoria y Arqueología Social* de la Universidad de Cádiz

RESUMEN

Tradicionalmente se ha considerado que Roma, durante la época medio-república, carecía de estructuras suficientes para ejercer un papel comercial importante en el Mediterráneo. En este artículo intentamos analizar los hallazgos que en los últimos años nos ha proporcionado la arqueología subacuática, así como las recientes campañas en el área sacra de San Omobono, en la misma Roma, y los analizamos desde una posición historiográfica crítica, así como en relación a la estructura reticular de puertos diseñada por Roma en su política marítima mucho antes de que Aníbal apareciera en su horizonte histórico.

Palabras clave: Política comercial, Roma medio-república, arqueología subacuática, puerto comercial, estructura reticular.

ABSTRACT

Traditionally we have considered that Rome, during the Mid-Republican age, had no structures to develop a market rule in the Mediterranean Sea. In this paper we try to analyse the remains the submarine archaeology has provided in the last years, so much as the recent campaigns in the religious area of San Omobono, in the just Rome, and we do it from a critical point of view and in relation to the reticular structure of “*ports of trade*” that Rome had performed in its maritime politics long before Anibal turned up in its historical outlook.

Key Words: Maritime politic, Mid-Republican Rome, submarine archaeology, port of trade, network structure.

1. INTRODUCCIÓN

1.1. PREJUICIOS HISTORIOGRÁFICOS

Desde hace mucho tiempo se ha mantenido que Roma, durante la época medio-república, carecía de estructuras portuarias suficientes para tutelar un proceso comercial (y, por tanto, productivo) de envergadura y bajo ese paraguas se le ha eximido de responsabilidades en los distintos conflictos de intereses acontecidos entre los demás centros económicos del momento (Cartago, Siracusa, Tarento, Cumas,

Massalía,...). Por lo general, a través de este argumento, se volvía a cargar sobre los pérfidos y taimados griegos del sur de Italia y Sicilia aquellas actuaciones manifiestamente “comerciales” (es decir, lucrativas), mientras se han considerado plenamente “romanas” las que rezumaban una naturalidad primitiva, rural, para tomar por la fuerza lo ajeno y tutelararlo en nombre propio como un hecho político consumado, aunque —eso sí— sin beneficiarse de ello intencionadamente más que como forma exterior de prestigio en el más puro sentido aristocrático. Pero la arqueología ha demostrado una vez más que estas consideraciones no eran más que prejuicios muy enraizados en la concepción general que se tiene de la Roma medio-republicana merced al producto de sucesivos factores historiográficos.

1.2. ROMA ES UN ENTE VIVO QUE PROGRESA EN EL TIEMPO Y EN EL ESPACIO

Otro tema más complejo, indudablemente relacionado, es establecer qué es Roma en cada momento. Su evolución como estado, la ampliación de las fronteras, su desarrollo institucional, los objetivos públicos y privados, las transformaciones de su clase dirigente, el aumento considerable de sus recursos, todo este complejo proceso que se produce básicamente desde la segunda mitad del siglo IV a.C. nos obliga a reconsiderar la entidad y los límites en cada momento, así como a prever los sucesivos desarrollos dados. De igual forma resulta muy interesante estructurar temporalmente la configuración del cuerpo de ciudadanos romanos, aliados y de las provincias, con el establecimiento de colonias en las sucesivas coronas del extrarradio. Roma es un ente vivo que a lo largo de nuestro ámbito de estudio no deja de crecer, de devorar el espacio inmediato. Pero, si por un lado éste corresponde a finales del siglo IV con poco más de las llanuras del Lazio frente a los miles de kilómetros cuadrados que podemos contabilizar en el 218 a.C.¹, lo más importante es el cúmulo material de posibilidades que estos territorios aportan al nuevo Estado romano. Este hecho resulta muy importante porque, lejos de los sentimientos de rechazo y de rebeldía frente a la asimilación que sabemos que existieron, el mismo soldado latino derrotado en Trifanum (340 a.C.), el mismo magistrado de Capua que traiciona a la federación romana (314 a.C.), años más tarde ya forman parte del nuevo Estado romano y son Roma, aunque con matizaciones, en el mismo sentido material que los plebeyos romanos².

¹ Las tierras expropiadas y colonizadas por los ciudadanos romanos mediante colonias o asentamientos individuales en el período anterior a la Segunda Guerra Púnica debieron de cubrir al menos 9.000 kilómetros cuadrados, a lo que habría que añadir al menos otros 10.000 de tierras confiscadas como *ager publicus* y vendidas o arrendadas (Harris 1989: 59).

² Esta afirmación puede resultar a primera vista más apresurada y simple de lo que conviene. No pretendemos con ella obviar las sustanciales diferencias que separan a ambos colectivos, visibles de manera palpable en los derechos propios o la contribución fiscal y militar, sino advertir que estas distancias romano/extranjero pueden reducirse considerablemente e, incluso, invertirse en casos de “interés de estado”. Las élites locales de estas ciudades privilegiadas por su riqueza, por su situación estratégica o por sus recursos fueron los primeros colectivos asimilados por Roma *de iure* y *de facto* y con ellas mostró el Senado desde un principio una generosidad y una “mano izquierda” que para sí habrían querido otros enemigos de Roma.

1.3. ROMA ES DUEÑA Y RESPONSABLE DE TODO LO CONQUISTADO

En la misma línea debemos replantearnos el total de los asuntos de titularidad y responsabilidad global. Nadie puede dudar que la existencia de un importante volumen de mercado en el puerto de Cumas siglos antes de que los romanos aparecieran se debe a una actividad comercial fruto de los intereses de sus propios comerciantes y financieros, además de los beneficios que estas actividades aportaban a las arcas públicas como *portoria* e impuestos indirectos. Nadie objeta que esos mismos intereses siguen estando presentes en el momento en que Roma le concede, junto a Capua, la consideración de *civitas foederata* (338 a.C.). Pero, siendo como es esta consideración una distinción³, deberíamos presumir sin ambages que Roma sabe de antemano lo que busca, sabe en qué medida y para qué le interesa y desde el momento de la asimilación política todo ello lo gestiona directamente y en beneficio propio, aunque la citada *mano izquierda* (prácticamente desconocida en el ámbito político romano) le lleve a compartir una parte de estos beneficios con la oligarquía local vía magistraturas municipales o reconocimientos públicos.

Lo que sí debe quedar claro es que desde el momento de la conquista Roma asume el gobierno superponiendo su *imperium* a la estructura indígena previa. Apoyándose en el ejército en igual medida que un deseable -aunque no necesario- acuerdo con la aristocracia local, se hace dueña de todo y ya no puede argumentarse, no puede entenderse, que cualquier actividad importante que se lleve a cabo en la plaza (ya sea política, productiva, distributiva, fiscal,...) no es una actividad romana, aunque se realice en Cumas, en Cosa, en Tarento o en Siracusa. Tal como demostró desde el momento que conquistó Sicilia al imponer un tributo directo⁴, el único estudio que hacía Roma de los territorios anexionados era qué actitud habían mantenido hacia ella o qué tenían que ofrecerle para establecer el lazo correspondiente, pero desde ese instante se consideraba dueña y gestora de todos los recursos del territorio sometido. En teoría, a la entrega de la plaza sin condiciones o la colaboración contra un enemigo “común” se le correspondía con un estatuto privilegiado como el citado de la federación, sellado con un *foedus*. De igual manera, aunque con carácter menos formal y por tanto más condicionado, se premiaba como *civitates liberae et inermes* (libres y sin obligación de pagar tributo sobre la tierra) a otras comunidades, si bien en estos casos no mediante la suscripción de un pacto, sino por un acto unilateral y “gratuito” del Estado romano. Pero ninguno de estos privilegios se debía a consideraciones únicamente políticas. Si desglosamos las posibilidades de

³ Como sabemos, las ciudades federadas mantenían su carácter de ciudad-estado no sólo conservando su autonomía interna, sino también su soberanía; poseían órganos de gobierno propio y no estaban sujetas al poder del gobernador de la provincia. En cambio, sí estaban sometidas a la política exterior de Roma en todos los ámbitos.

⁴ Debido a la falta de experiencia en este sentido el gobierno romano utilizó la *Lex Hieronica*, con la que el rey de Siracusa había organizado el cobro y la administración de las tasas e impuestos en sus dominios insulares. Básicamente consistía en la entrega de la décima parte de las cosechas (*decumana*) o una tasa equivalente en dinero si aquello no era posible (*scriptura*) de pago anual. Además, existían derechos portuarios sobre la importación y la exportación (*portoria*) de un 5% y otras imposiciones menores (Roldán 1987: 204).

las pocas ciudades que se beneficiaron de ellos, podemos analizar los motivos más profundos que impulsaban a los romanos (el enclave político-militar, el centro comercial, la producción de cereal, la existencia de minas de plata o hierro,...).

Sin embargo, todos los estatutos tenían en común la pérdida de capacidad de decisión propia, al menos en todo aquello que superaba el estricto marco local. Y, por encima de esa infinita red de puntos pequeños y menores, además de quedar expresa la prohibición de relación directa entre ellos, sólo quedaba el gobierno romano: concediendo, limitando, prohibiendo o regulando, disponiendo o gravando⁵. Así lo veían los romanos y lo sentían los pueblos integrados en el nuevo Estado. De no haber sido así, de no resultar asfixiante la presencia romana, incluso en foros privilegiados, no habrían tenido explicación alguna las defecciones de pueblos itálicos en plena Guerra de Aníbal y las peticiones expresas que hacían al cartaginés para respaldar definitivamente el estrangulamiento político del sistema romano:

“Ningún general o magistrado cartaginés tendría derecho alguno sobre un ciudadano campano, ningún ciudadano campano haría el servicio militar en contra de su voluntad ni recaerían obligaciones sobre él; Capua tendría sus propias leyes y magistrados; el cartaginés entregaría trescientos prisioneros romanos a los campanos, los que éstos eligieran, para canjearlos por los jinetes campanos que servían a las armas en Sicilia”⁶.

1.4. EMPORIOS, PUERTOS Y ESCALAS

Por otro lado, a la hora de valorar en su justa medida el fenómeno comercial no se hace justicia a la realidad de la época si buscamos grandes puertos dotados de una importante infraestructura portuaria y precedidos de macro-proyectos de ingeniería litoral o fluvial. Nuevamente de esta manera se extrapolan condiciones de otras épocas, particularmente del Imperio, y se menosprecia la importancia de los puertos pequeños, las escalas, los puntos de amarre y aguada, que jugaron un papel fundamental en el modelo de comercio marítimo de estos años.

En este sentido, y a tenor de lo que las excavaciones costeras y subacuáticas van demostrando, parece que más que en estos puertos, centros de comercio marítimo y, por tanto, lugar de encuentro de intereses regionales, en lo que habría que pensar

⁵ Un ejemplo elocuente de la presión sobrerreguladora de los romanos eran los famosos impuestos sobre el movimiento y la venta de productos, los citados *portoria*. Esta tasa no sólo se establecía, como comúnmente se ha entendido, en los puertos y fronteras marítimas y fluviales (si éstas existieron), sino que también se exigían en todo tipo de fronteras territoriales y *límites* de provincias, en localidades donde se celebraban mercados periódicos y a la entrada de las grandes ciudades. Este hecho, además de las ventajas técnicas, hacía más rentable la distribución marítima que la terrestre, la realización del menor número posible de escalas en puertos que no fueran francos y la comercialización de productos en puntos alejados geopolíticamente del control directo de los mecanismos fiscalizadores.

⁶ Liv. XXIII 7, 1-2. Éstas eran algunas de las peticiones que los habitantes de Capua intentaron obtener de Aníbal en el 216 a.C. En aquel momento esta ciudad gozaba de un estatuto de *civitas sine suffragio* por el que, en teoría, aunque no se tenía el derecho al voto ni a ser magistrado en Roma, sí mantenía el resto de los derechos civiles reconocidos, a saber, el de contraer un matrimonio romano, adquisición y venta de bienes, propiedad y herencia.

es en redes portuarias complejas (Rickman 1988: 260), estructuradas a partir de centros con una diferente entidad y una funcionalidad específicas, y sobre los que, no obstante, debe jerarquizarse un reducido número de grandes puertos dispuestos estratégicamente sobre el mapa geográfico y la dialéctica productiva y distributiva de los grandes círculos económicos del momento.

2. ESTRUCTURAS COMERCIALES ROMANAS

2.1. EL “*PORTUS TIBERINUS*”

2.1.1. ANTECEDENTES: EL PUERTO FLUVIAL ETRUSCO

En la orilla izquierda de Tiber, en la única llanura existente entre el Campidoglio, el Palatino y el Aventino, conformando por tanto el espacio entre el Foro Olitorio y el Foro Boario conocido como el área sacra de San Omobono, se construyó el antiguo puerto comercial romano desde al menos finales del siglo IV a.C. Que la zona ya era frecuentada desde finales de la época de la monarquía etrusca lo demuestran los restos encontrados de cerámica micénica (que confirmarían la llegada a Roma de personajes griegos de la edad épica), así como el importante conjunto de fragmentos de cerámica del siglo VIII a.C. de procedencia griega, en concreto de vasos de Eubea, de Pitecusa, de Corinto y de las Cíclades que parecen confirmar la existencia de contactos directos entre Roma y la colonia euboica de Pitecusa, fundada entre el 780/770 a.C. (Colini 1980: 44-45).

Este mismo área perifluvial, a través de su desarrollo monumental, muestra la existencia de santuarios etruscos y griegos de época arcaica, vinculados directamente con la misma actividad portuaria. Así, el Templo de *Portunus*, dios protector de este *Portus Tiberinus* (identificado con el griego *Palaimon* y con el fenicio *Melkart*), estaba situado en el extremo de este área delimitada y era conocido popularmente como el Templo de *Fortuna Viril*; el de *Mater Matuta* y aquellos otros relacionados con la presencia física de comunidades y ritos extranjeros como el de *Nerio-Bellona*, de origen etrusco-sabino, estaba enclavado en el extremo norte del Foro Olitorio, pegado al Circo Flaminio y al Teatro de Marcelo; o el de *Apolo Sosiano*, contiguo al de Bellona en este Circo Flaminio; o, finalmente, el de Hércules, en repetidas veces vinculado al área sacra del Foro Boario como *Hercules Aemilianus*, *Victor*, *Olivarius*,... (Rodríguez Almeida 1998: 25).

2.1.2. EL DESARROLLO EN ÉPOCA MEDIORREPUBLICANA

Este emporio capitolino mantuvo su existencia en condiciones similares a las citadas hasta la refundación de la República que se produce desde mediados del siglo IV a.C. (Domínguez Pérez 2001: 427-432). A esta época corresponden las referencias de Livio sobre el transporte a la mismísima Roma de las naves piratas de *Antium* (“*naves Antiatum partim in navalia Romae subductae*”: Liv. VIII 14,

8-12; cf. Plin. *NH* XXXIV 11; Varr. *LL* V 155; Flor. I 11, 10). Este hecho confirma por necesidad la existencia en esta época de estructuras portuarias consolidadas tales como los *navalia* o arsenales para la construcción y el mantenimiento de las *naves longae*.

Pero no sólo eran las naves de guerra las que accedían a este *portus* viejo. Desde el 325 AC y hasta el 250 a.C. existe una vasta difusión por todo el Mediterráneo Occidental de una producción cerámica genuinamente romana como es la del Taller de Pequeñas Estampillas (Domínguez Pérez 2001: 187-193, tabla IV y mapa Va). El estudio inicial de Morel (1969, ampliado en 1978) y, para nuestra Península, los trabajos posteriores de Sanmartí (1973), Blánquez-Martínez (1983), Pavolini (1983) y Pérez Ballester (1987) demuestran claramente el potencial comercial romano “metropolitano”, aún antes de unificar bajo su bandera el suelo peninsular itálico y, sobre todo, la necesidad fundamentada de crear y mantener una serie de infraestructuras portuarias básicas más allá del simple embarcadero que dieran salida a las producciones propias o acogida a los navíos ajenos. En este mismo puerto subcapitolino, por ejemplo, atracó la nave que en 292/291 a.C. trajo de Epidauró la serpiente de Esculapio y que se trasladó de aquí directamente a la Isla Tiberina (Liv. *per.* XI; Val. Max. I 8, 2).

Este desarrollo de las estructuras comerciales romanas, por otra parte, encuentra una contextualización más gráfica si analizamos el propio proceso histórico de la República por estos años. Las sucesivas tomas de posiciones estratégicas de Roma en territorio lacial y campano (*infra*) demuestra que éstas, lejos de tener una explicación continental o política, eran los primeros pasos de la estrategia comercial romana en el Tirreno, junto al resto de deducciones coloniales marítimas (en el 313 en *Pontiae*: Liv. IX 28, 7 y Diod. XIX 101, 3; entre 296-5 en *Minturnae* y *Sinuessa*: Liv. IX 21, 7, y Vel. Pat. I 14, 6; en el 289 en *Castrum Novum*, *Hadria* y *Sena Gallica*: Liv. *per.* XI, ya en el Adriático), que, además, se habían acompañado de medidas institucionales claras encaminadas a fortalecer las estructuras económicas de la nueva República, si no se quiere cerrar los ojos antes estos datos, como fueron:

- en 344 a.C. se construye el Templo a Juno Moneta (Liv. VII 28, 4-6);
- en 343 a.C. se reconocen intereses económicos en Capua (Liv. VII 31, 1-2), mientras el cuerpo social romano se rompe por una nueva Secesión plebeya que demanda el reconocimiento legal de sus derechos (Liv. VII 18 y 42, 1-2). No es ninguna casualidad que se “descubriera” en este mismo año una “conspiración” de los nobles contra el Estado (Liv. VII 32, 12). Éstos son los años en que los plebeyos acceden por primera vez a los principales nombramientos públicos: a la dictadura en 356 a.C. (Liv. VII 17, 6), a la censura en 351 a.C. (Liv. VII 22, 6-10; X 8, 8), a la pretura en 336 a.C. (Liv. VIII 15, 9);
- se concede la ciudadanía a los *equites campani* en 340 a.C. (Liv. VIII 11, 16);
- se prohíbe expresamente el comercio y el matrimonio mixto a la mayoría de los latinos (Liv. VIII 14, 10). Roma quiere tutelar y gestionar ella sola estos cambios y rechaza la concesión de una ciudadanía global, genérica, que sienta las bases del nuevo Estado sobre concesiones singulares, diferenciales, totales o parciales de los principales derechos (*connubium*, *commercium*, *migrandi*,...), que no tardarán en configurar una estructura reconocidamente desigual que establece el *status* como grado elemental de vinculación al Estado romano.

2.1.3. EL NUEVO “EMPORIUM” DE ÉPOCA POST-ANIBÁLICA

El área portuaria de la que venimos tratando fue totalmente devastada por un terrible incendio en el 213 a.C., en plena Segunda Guerra Púnica (Liv. XXIV 47; cf. XXXV 7, 5), lo que obligó, una vez acabada ésta, a la construcción de un nuevo puerto al sur del Foro Boario. De esta manera, la ya congestionada zona portuaria arcaica sufrió un gran proceso de reestructuración, en primer lugar mediante la construcción de un nuevo *emporium* que las fuentes sitúan *extra portam Trigeminam*, o, lo que es lo mismo, a partir del ángulo noroccidental del Aventino (Rodríguez Almeida 1998: 25-26); y, sobre todo, con la reconstrucción, renovación y sistematización de todo el área, como demuestran el plano regular de las nuevas construcciones y la habilitación de *horrea*, *cellae* e *insulae*, levantados ya con la arquitectura helenística característica (Colini 1980: 45-46).

Las reformas del viejo puerto del Foro Boario se realizaron en dos etapas. En 193 a.C., a iniciativa de los ediles curules de ese año (M. Emilio Lépido y L. Emilio Paulo) se procedió a la construcción del nuevo *emporio* “*ad Tiberi adiecto*” y del inmenso *Porticus Aemilia* (Liv. XXXV 10, 12). Al año siguiente, sus sucesores en el cargo (M. Emilio Tuccio y P. Junio Bruto) finalizaron los trabajos del llamado “*porticus inter lignarios extra portam Trigeminam*” (Liv. XXXV 41,10; Castagnoli 1980: 37-38).

Catorce años más tarde, M. Emilio Lépido y M. Fulvio Nobilior, censores, reemprendieron la sistematización del *Portus Tiberinus*:

“*plura et maioris locavit usus: portum et pilas pontis in Tiberi ..., basilicam post argentarias novas et forum piscatorium circumdatis tabernis quas vendidit in privatum; et porticum extra portam Trigeminam et aliam post navaliam...*” (Liv. XL 51, 4-6).

Afirma Castagnoli (1980: 38) que las pilastras del referido Puente Emilio aún se pueden ver en relación con estas mismas instalaciones portuarias y que el citado “*forum*” y el “*porticus extra portam Trigeminam*” son probablemente el *emporium* y el *Porticus Aemilia*.

En el 174 a.C. se procedió a una nueva ampliación y mejora de las instalaciones. Los censores Q. Fulvio Flacco y A. Postumio Albino continuaron con el vasto programa de las infraestructuras portuarias subcapitolinas, como señala Livio (XLI 27, 8):

“*Et extra portam Trigeminam emporium lapide straverunt stipitibusque saepserunt, et porticum Aemiliam reficiendam curarunt, gradibusque ascensum ab Tiberi in emporium fecerunt*”

El propio texto nos refiere las obras emprendidas: la terminación del muelle de arribada y desembarcadero (“*gradus*”), la sistematización de los cipos de delimitación (“*saepsere stipitibus*”), el empedrado de la plaza (“*stravere lapide*”) y, finalmente, la restauración del viejo pórtico (“*refectio*”). De la imponente construcción del área da buena muestra las dimensiones del Portico Emilio que medía casi 500 metros de largo por 60 de ancho y se sostenía sobre un bosque de 400

pilastras y apoyos murarios revestidos de *opus incertum*; la construcción se dividía, además, en siete grandes naves longitudinales y 50 transversales con doble puerta en ambos extremos, y una superficie total de 29.000 metros cuadrados (Rodríguez Almeida 1998: 26-28). También son representativas las estructuras básicas que garantizaban el funcionamiento del puerto como las dársenas con plano inclinado, las escaleras, los muelles de atraque y los almacenes con una extensión cercana a los dos kilómetros río abajo. Pero no menos ilustrativos resultan los detalles decorativos del muelle de atraque como son los anillos en piedra travertina esculpidos con cabezas de animales de la zona de *Marmorata* (Castagnoli 1980: 35-36).

De cuanto se ha expuesto, lo más importante es que en veinte años Roma creó en su propio corazón unas infraestructuras portuarias imponentes y que estos trabajos coincidieron con los años de la gran expansión marítima, aunque este hecho no se produjo, como sostienen muchos, sólo después de la Segunda Guerra Púnica. El puerto fluvial romano estuvo plenamente activo como se ha visto a lo largo, por lo menos, de todo el siglo III a.C.; lo que nos obliga a analizar estas grandes reformas de finales del siglo III y primer cuarto del II a.C. como reestructuraciones técnicas y funcionales y no como indicios de un interés marítimo en los romanos que ya era secular como indican tanto las difusas referencias escritas como los referidos hallazgos. En esta línea debemos citar que ya un año antes de la finalización de este emporio medio-republicano el Senado romano había llevado a cabo la *deditio* de la colonia de Puteoli, a la sazón, el mayor puerto comercial de la Campania.

2.2. EL COMPLEJO RETICULAR PORTUARIO ROMANO

2.2.1. LOS PUERTOS LACIALES Y CAMPANOS

Roma, entre tanto, ha iniciado su propio proceso de *refundación* sobre nuevas bases sociales y redefiniendo sus tradicionales aspiraciones políticas a partir de un agresivo posicionamiento centro-italico, a lo que se suman los primeros pasos para el establecimiento de una política de ultramar en el Tirreno cercano. A lo largo de esta segunda mitad del siglo IV se intensifican los contactos con la Magna Grecia a través de plazas privilegiadas cuya potencialidad económica y comercial las convierte definitivamente en “plataformas de asalto”.

Roma había fundado la colonia de *Ostium* (c. 350 a.C.) como garantía de acceso por mar a través del Tíber (Liv. V 54, 4-7) y había conseguido que Capua y Cumas entraran a formar parte de su federación (Liv. VIII 13-14; Plin. *NH* XXXIV 23) a sabiendas del poder en mar de los cumanos (Liv. VIII 22, 5-7). En el 338 AC se conquista *Antium*, capital y puerto de los volscos a los que se les retiraron las naves de combate (cuyas *rostra* fueron colocadas con gran júbilo y ceremonia en el foro) y se les vetó el acceso al mar (Liv. VIII 14, 8; Plin. *NH* XXXIV 11) y en el 320 el centro comercial de *Arpos* (Liv. IX 13, 6-12). Entre el 314 y el 301 se fun-

dan las primeras colonias costeras (Terracina, Pontias, Córcega y Suessa⁷), en 312 se finaliza la construcción de la *Vía Appia* hasta la misma Capua (Diod. XX 36, Liv. IX 29, 6) y en 306 (Liv. IX 43, 26) y 301 —*circa*— (App. *Ital.* VIII 1) se establecen nuevos tratados con Cartago y con Tarento.

A ésto habría que sumar el deseo de Roma de entrar cuanto antes en la zona comercial italiota adoptando para ello las reformas estructurales necesarias: en torno al 326 se emiten las primeras monedas de bronce romano-campanas y sobre el 310 el primer nominal de plata, los conocidos didracmas de tradición greco-italiaca (Herrero 1994: 210-211; De Martino 1985: 69-73). Recordemos que éstos habían sido prácticamente los mismos pasos que habían seguido los otros centros económico-comerciales de esta parte del Mediterráneo (*Massalia*, *Emporion*, *Rhode*).

A finales de este siglo ya es patente en Roma la ampliación del área del puerto (que incluía, además, la dedicación de un Templo a Portunus: Varrón, *LL* VI 19), hecho que habría que relacionar, por ejemplo, con la creación de los *Ilviri navales* con la finalidad de organizar la flota (311 a.C.) —que tendría sus primeros fracasos dos años más tarde (Liv. IX 30, 4; 38, 2-3 y 42, 3-4; App. *Samn.* VII 2)— y con el establecimiento de contactos oficiales con Rodas (en torno al 305: Pol. XXX 5, 6-8; Liv. XLV 25, 9), a saber, una de las más experimentadas potencias navales del Mediterráneo.

No menos significativos resultan otros datos como la existencia de ciudadanos romanos dedicados a la piratería. Así lo demuestra la queja oficial transmitida por Demetrio Poliorcetes, entonces rey de Macedonia, al Senado romano en una fecha cercana al 300 AC (Strab. 232). Otra referencia, aunque más tardía, la encontramos en una cita de Plutarco, que señala que en el 252 AC Arato es recogido en la Isla de Andros, adonde se había escondido huyendo de Antígono Gonatas, por un barco romano procedente directamente de Siria (Plut. *Arat.* XII 3-4), lo que, como sostiene Cássola (1968: 31), resulta un argumento suficientemente sólido para entender que ya en aquella época existían actividades comerciales romanas en Oriente.

Todos las referencias que poseemos de estos años apuntan en la misma dirección por más que resulten fragmentarias. Datos singulares, pero significativos, a veces aislados, mas todos complementarios, que subrayan sustancialmente el cambio o, como venimos conceptualizando, la *refundación* de la Roma “aristocrática” hacia el modelo helenístico de ciudad-estado comercial que domina el Mediterráneo. Roma no es ya la comunidad de campesinos y ganaderos estrechos de miras que habían caracterizado su tradicional —si alguna vez existió durante la República— pasado autárquico.

Y no es difícil establecer una relación directa con la renovación de los cuadros dirigentes que se viene produciendo desde la secesión plebeya del 367, proceso que se relanza tras un nuevo enfrentamiento civil entre el 354 y el 343 a.C. Durante

⁷ Terracina en el 329 (Vel. Pat. I 14, 4), Pontias y Suessa en el 313 (Diod. XIX 101, 1-3; Liv. IX 28, 7; Per. IX; Vel. Pat. I 14, 4: 322 a.C.), y Córcega en torno a esa misma fecha (Plin. *NH* III 57; Teofr. *HP* V 8, 2; cf. Diod. XV 27, 4, que la sitúa en el 378 a.C. y Pol. I 24, 7). A éstas le siguieron ya a principios del III a.C. Minturnae y Sinuessa (295: Vel. Pat. I 14, 6).

estos años los líderes plebeyos, verdaderos marginados por parte de las familias patricias de la mayor parte de las instituciones del estado, aprovecharon el descontento de los pobres para reforzar sus reivindicaciones políticas. En su esencia la aparición de la nueva oligarquía de constitución mixta patricio-plebeya reviste el acceso al poder de nuevas gentes que portan un nuevo concepto de estado con una perspectiva política más amplia entre cuyos objetivos figuran tanto la incorporación de nuevas regiones como el aumento de la ciudadanía con criterios selectivos⁸.

Pero los medios utilizados tampoco están carentes de significado: se ha solucionado la guerra con Neapolis con un acuerdo secreto con la aristocracia local, se ha sacado adelante contra viento y marea la dirección de una política hegemónica en Campania con decididos apoyos por parte de algunos círculos romanos desconocidos, se ha elegido un nuevo senado con una creciente presencia de *novi* que incluye tanto a no aristócratas como a libertos (318 a.C.: Diod. XX 35-36 —aunque lo sitúa en el 309—; Liv. *Per.* IX) y se ha dado acceso progresivamente a los plebeyos a las magistraturas más importantes del Estado republicano⁹.

Con todas estas transformaciones Roma llega al cambio de siglo en condiciones de acceder a un nuevo nivel de desarrollo político y económico en el marco geográfico centro-mediterráneo.

2.2.2. EL “*PORTUS COSANUS*”

No obstante, mientras se producían cambios trascendentales en Roma, ésta seguía estableciendo las bases infraestructurales de su incipiente dominio en los mares cercanos. La deducción de la colonia latina de Cosa en 273 a.C. confirió al nuevo Estado republicano su primer puerto “artificial” con posibilidades para acoger naves de gran calado. Así lo demuestran las construcciones que se llevaron a cabo en la misma época de la fundación de la colonia (aún perviven los materiales desechados), además de la existencia de ánforas greco-italicas arcaicas (A y B) y monedas de principios del siglo III a.C. (McCann 1982: 295-301).

No menos significativo aún resulta el hallazgo de una estampilla “[...]ES” sobre una greco-italica B de Pech-Maho, *oppidum* destruido a finales del siglo III a.C., porque, de confirmarse la lectura como parte de la marca comercial de Sestio, convertiría a Cosa en la primera factoría romana identificada para el mercado. Estos hechos y el reconocimiento del *Portus Cosanus* como el centro de manufacturas del famoso Sestio del siglo II a.C. (con lo que es muy posible que el famoso pecio del Grand Congloué procediera de aquí) han llevado a considerarlo como el mayor centro exportador de Roma durante los siglos III y II a.C., hasta que, poco antes de declinar su existencia ya a finales del I a.C., su actividad se invirtió y se convirtió en centro importador de los mismos productos que antaño había exportado¹⁰.

⁸ Liv. VIII 13, 10-14, 11. También en Clemente 1990: 39-54.

⁹ Diod. XX 36. Cf. Liv. IX 46. Mucho más explícitamente en Cássola 1990: 457-467.

¹⁰ Will, “The Roman Amphoras”, en McCann 1987: 171.

Para completar la escasa información que tenemos sobre la importancia económica y estratégica de este puerto para Roma resulta interesante una inscripción hallada en *Cala Rossa* (Porto Vecchio, Córcega: Parker 1992: 90) inscrita en latín con muchas posibilidades de establecer alguna relación significativa. Sobre ánforas greco-italicas arcaicas A1, puede leerse al menos en una de ellas “L. AUREL.”, junto a otros nombres de resonancia latina, aunque difícil lectura de momento.

El recurso al archivo de familia como medio de análisis sólo nos facilita un referente: el de C. Aurelius Cotta (cos. 252 y 248, cens. 241 y *mag. eq.* 231 a.C.). Este noble plebeyo, el primero de su linaje en alcanzar el consulado, sirvió en 252 a.C. como cónsul en Sicilia junto a Servilio Gémino, con quien tomó *Thermae* y *Lípara*. Por ello, Aurelio celebró un triunfo “*de Poenis et Siculeis*”, aunque resulta más famoso por la acuñación de monedas con su nombre, posiblemente por la toma de esta última plaza. En 248 a.C., también como cónsul y de colega con el mismo Servilio Gémino, sitió *Lilybaeum* y *Drepanum*, los principales centros comerciales (junto al de *Motyá*) de la *epikrateia* cartaginesa en la isla.

De todos estos datos para nuestro propósito lo más significativo es resaltar su condición de *novi*, visible tanto en sus aspiraciones políticas¹¹ y en sus enérgicas actuaciones militares¹² como en la materialización de su ambición con la consecución del triunfo y en el nada usual honor en este siglo (por más que un derecho legal de los magistrados) concedido para la acuñación de monedas con su nombre. No es menos significativo su objetivo militar, por más que resulte ciertamente lógico un ataque directo al centro neurálgico enemigo.

Sin embargo, es mucho más importante relacionar la identidad del L. Aurelio armador y/o comerciante marítimo con el lugar del hallazgo. La costa oriental corsa era por entonces un lugar de paso obligado para una de las rutas¹³ que desde Sicilia comerciaban, a través del Tirreno y siguiendo la ruta focea, con el Occidente mediterráneo. Está claro, pues, que el barco se dirigía en viaje de ida con un cargamento de ánforas vinarias hacia este destino, después de cruzar, atracando en *Caralis*, *Olbia* (Cerdeña) y *Aleria* (Córcega), el Tirreno y, probablemente apoyándose en los importantes puertos de la zona norte (*Populonia* y, más tarde, *Cosa*), antes de cruzar un arco ligur infectado de piratas hacia la *Olbia* gala y el enclave focense de *Mas-salía*, donde se iniciaba el proceso de redistribución hacia los mercados primarios.

Lo más curioso al respecto, con todo, es un hecho paralelo que no se suele poner en relación como es el inicio de la *Via Aurelia Vetus*, que unía Roma con el nuevo puerto de Cosa, en una fecha cercana al 241 a.C. (y que se prolongaría más tarde con la *Via Aurelia Nova* hasta *Populonia* en el siglo II a.C.), años en los que el cita-

¹¹ Como cónsul del 248 AC debió participar activamente, sin duda, en las negociaciones con Hierón que se saldaron con el establecimiento de la “paz perpetua” (Zon. VIII 16), que había de beneficiar tanto a Roma en lo político como a sus más distinguidos *patres* en lo privado.

¹² Val. Max. II 7, 4, subraya que durante su mando consular en 252 a.C., a pesar de ser familiar suyo, mandó azotar a Publio Aurelio Pecuniola por no haber cumplido con diligencia y celo en el cuidado del material de guerra preparado para el asalto a Lípara.

¹³ La otra era evidentemente la más habitual: bordeando la costa peninsular itálica y atracando en Cumas, Ostia y *Populonia*.

do Aurelio Cotta es el único de su familia que pudo dar nombre al trazado durante su censura. Esto nos hace sospechar que los Aurelios vieron rápidamente la necesidad de crear un itinerario terrestre que facilitara las comunicaciones (no sólo el paso de las legiones) con la Galia Cisalpina y que, a la vez, fortaleciera el control de los puntos de contacto con aquellos territorios no sometidos aún a Roma, que suponían un riesgo añadido para los intereses comerciales con el entorno massaliota y el litoral ibérico hispano. Buena prueba de ello es la existencia de una posterior Vía Aurelia completa, extremo final de la que salía del Janículo, situada entre la *Via Domitia* y la *Via Heraclea*, que unía en la Provenza, al este del Ródano, *Forum Iulii*, *Aquae Sextiae* y *Arelatae* (Salomon 1996:105), dominios en los que los Aurelios, muchos años atrás trabajaban con los ciudadanos indígenas en favor de sus intereses privados.

2.2.3. POPULONIA

En el mismo área tirrénica, pero algo más al norte, en plena ruta *Cosa-Massalía-Emporion*, Roma no tardó en hallar una nueva base que prolongara su zona de control en el proceso de exportación hacia los mercados de la Galia meridional y el litoral hispano. Populonia ejerció un papel fundamental en la distribución de productos de los talleres romanos, faliscos, etrusco-meridionales y áticos tardíos a través de Córcega, Cerdeña, la Galia meridional y nuestra Península. Contaba además con una explotación local de hierro en la isla de Elba que, probablemente, le proporcionó un tratado comercial con Roma y un estrechamiento de los lazos con Campania (Romualdi 1991: 79), donde se embarcaban los productos como éste, demandados especialmente en Egipto, que lo reclamaba a Roma a cambio de su grano (Casson 1954: 184). La existencia de un taller de Pequeñas Estampillas documentado (Romualdi 1991: 78), como prueba de un vínculo y de una asociación de intereses singular, no impidió, no obstante, su breve entrada en crisis a mediados del siglo III a.C. como consecuencia de lo cual cayó definitivamente bajo el dominio romano, que necesitaba un control efectivo de su producción y de su mercado.

Roma sabía, no obstante, que el volumen principal del tráfico marítimo desde el siglo IV a.C. no tenía que pasar forzosamente por estos enclaves. En el Mediterráneo occidental la ruta focea cedía terreno progresivamente en virtud del fortalecimiento del papel económico de *Aiboshim* (Ebussus), lo que había de reorientar los destinos comerciales de *Emporion* y poner en crisis a la mismísima *Massalía* arrinconando el Golfo de León o, en el mejor de los casos, invirtiendo el flujo comercial, que ahora venía de occidente y del sur del Mediterráneo. La Ruta de las Islas se iba poco a poco convirtiendo en el camino más corto y, además, el más rentable gracias a la política colonial de Cartago¹⁴.

¹⁴ Cerdeña aparece ya desde el siglo III a.C. como paso frecuente de la ruta *Aiboshim-Qart Hadashat-Ostium* a través de su costa occidental y del Estrecho del Cabo Bonifacio, con productos tan significativos como las ánforas púnicas MANÁ B o las greco-italicas arcaicas vinarias (Zucca 1982: 149-151).

2.2.4. LOS PUERTOS DE ACCESO PREFERENCIAL AL MEDITERRÁNEO ORIENTAL

Por otro lado, el tránsito de uno al otro lado del Mediterráneo a través del Mar Jónico y del Adriático tenía unos dueños claros: Siracusa, *Tarentum* y *Brundisium*. De ahí que no tardara Roma en encontrar las “razones” necesarias para ocupar estos puertos, para apropiárselos y controlar así el tráfico marítimo que venía de Atenas y de Corinto, de las ciudades jonias del Egeo, de Rodas y de Alejandría, de los enclaves fenicios, de Delos,... En 272 a.C., después de que los tarentinos se orinaran sobre los legados romanos en una magistral actuación de provocación y de desprecio malsano (Dion. H. XIX 5, 1-5; Val. Max II 2, 5; Dio IX fr. 39, 3-4; Zon. VIII, 2), Roma ocupa por fin *Tarentum* y lava la ofensa recibida derribando las murallas, imponiendo un tributo y quedándose con sus armas y con sus barcos (Zon. VIII, 6). Es, por así decirlo, “un nuevo concepto de puerto franco”.

Poco más tarde (entre el 270 y el año de deducción de la colonia en 244 a.C.: Vel. Pat. I 14, 7-8; cf. Liv. *per.* XIX), *Brundisium*, el puerto más activo del Adriático, que garantiza un paso sencillo y rápido a Grecia y está suficientemente alejado de los piratas ilirios, bajo argumentaciones ridículas, cae también en manos de los romanos. Sobre el interés de éstos en apropiarse del puerto con vistas a controlar el tráfico marítimo del Adriático tenemos testimonios de fechas tan tempranas como el 267 a.C. (Dio X fr. 42; Zon. VIII 7), así como de la importancia que tenía el mercado de Tarento hasta que la fundación de la colonia de *Brundisium* le arrebató parte de este negocio el siguiente año (Pol. X 1, 7-9).

Entre el 270 y el 263 a.C. Roma también se ocupa de controlar indirectamente el acceso que le quedaba libre a Cartago. Mediante el pacto con Hierón (Diod. XXIII 4; Liv. *per.* XVI; Zon. VIII 9) el Senado le cierra el grifo a los púnicos y les convierte el mar abierto en poco más que un lago. Esta alianza será fundamental para el desarrollo de la guerra como demostrará no sólo su renovación en 248 a.C. con carácter de perpetua (Zon. VIII 16), sino, sobre todo, la rapidez y contundencia de la reacción romana ante la muerte de Hierón (Pol. VII 2, 1-5; VIII 3-7), acontecimiento flagrante que demuestra, lejos del problema sucesorio, hasta qué punto estaban presentes los importantes intereses económicos de los productores y los comerciantes romanos en la isla¹⁵ y su cuota de poder en el Senado. La citada estrategia del Senado republicano de establecer, prácticamente por los mismos años, relaciones formales muy cercanas con Egipto confirmaría plenamente el plan global de la cámara para aislar política y económicamente a Cartago. En cualquier caso, debe quedar claro que en la antesala de la Primera Guerra Púnica, cuando Dión Casio sostiene que hasta entonces Roma no tenía experiencia en temas navales (Dio XI fr. 43, 4; Zon. VIII 8; aunque Pol. III 25 dice que ya traficaban por mar), ya es incontestable la actividad de su puerto fluvial y están bajo control directo de

¹⁵ Siracusa era, sin duda, el mayor centro redistribuidor del comercio mediterráneo y servía de base económica, estratégica y técnica de la mayor parte de las rutas marítimas (comerciales y militares) de la época. Así puede verse, por citar un caso, en la nave corintia de Vulpija del 300/280 a.C., que portaba con destino a los mercados occidentales ánforas vinarias corintias tipo B, cerámica de barniz negro griega (no sud-itálica) y otros elementos decorativos de barro y alabastro (Parker 1982: 117-126).

la ciudad-estado *Ostium*, *el Portus Cosanus*, *Tarentum* y *Brundisium*; bajo control indirecto o asociados Posidonia, Cumas y Siracusa; y con un tratado político-comercial muy significativo la Alejandría del Egipto ptolemaico. Sin duda, una buena red de centros estudiada al milímetro y con unos fines muy delimitados.

A estas bases comerciales y estratégicas se sumaron otras como Puteoli, que llegó a desarrollar un papel esencial en el comercio de grano tras la defección de Siracusa en plena Segunda Guerra Púnica (214 al 211 a.C.) con Oriente a través de Alejandría y con Cerdeña y con Etruria vía *Ostium* (Musti 1980: 206-207), hasta convertirse en el gran puerto comercial de la Campania. Pero Puteoli mantenía relaciones con Delos ya desde principios del siglo III a.C. y es muy probable que desde entonces sirviera de base a Roma para traer de Oriente el trigo que tanto necesitaba para mantener a su población apaciguada y a los ejércitos en activo. Así lo demuestra, en nuestra opinión, el establecimiento de lazos comerciales con el Egipto ptolemaico. Esta ciudad había mantenido tradicionalmente unas estrechas relaciones con Siracusa y era cabecera de la ruta que unía, vía Reggio a ésta con el Oriente helenístico. Por otro lado, tenemos referencias explícitas del mantenimiento de aprovisionamiento de grano en Egipto del 210/191 a.C. (Liv. XXVII 4, 36 -36,4; Pol. IX 11a), así como del desarrollo previo de la infraestructura portuaria necesaria para realizar esta función, en concreto de *horrea* y de *granaria* (Musti 1980: 207-208), pero es muy probable que en el citado establecimiento de lazos comerciales con Ptolomeo Puteoli ejerciera un papel fundamental y que este hecho sirviera para posteriores negocios con el paso de los años.

2.2.5. LOS NUEVOS PUERTOS DEL OCCIDENTE MEDITERRÁNEO

No obstante, desde el siglo IV a.C. el comercio de grano en Oriente estaba en manos de Delos y de Rodas, e, incluso, la primera distribuía en el Mediterráneo oriental el trigo de Sicilia hasta que éste cayó en manos de los romanos (Casson 1954: 169 y 178). Paralelamente, desde el 330 a.C. los barcos rodios viajaban de Egipto al Mar Negro llevando vino de sus viñedos y los de sus vecinos para volver cargados de grano. Parte de este grano era para alimentar a su población y el resto estaba destinado a la venta y a la extracción de beneficios, lo que convertía esta actividad comercial en el fundamento económico de Rodas. De ahí que, con el fin de proteger el tráfico de mercancías de su marina mercante, la armada rodia se convirtiera en guardiana de aquellos mares.

Roma no tardó en contactar con los rodios y en establecer con ellos un tratado a finales del siglo IV a.C. (Pol. XXX 5, 6-8; Liv. XLV 25, 9), cuyas consecuencias serían temidas por el resto de las potencias marítimas del momento. Este hecho la puso al corriente del modelo económico de los rodios, lo que asumió para su empresa en Occidente, tal como demuestran los siguientes hechos arqueológicamente contrastados.

1º. Roma comercia desde finales del siglo IV a.C. con producciones cerámicas y ánforas vinarias greco-italicas arcaicas en el Mediterráneo occidental. Aunque la cerámica de Pequeñas Estampillas está expresamente reconocida como romana, el

vino no podía ser más que campano o etrusco, inicialmente, y siciliota tras el Tratado de Catulo.

2°. La rentabilidad del viaje de vuelta a los principales centros redistribuidores del litoral ibero mediterráneo tiene uno de sus fundamentos materiales claros si lo entendemos como de aprovisionamiento de grano, tal como demuestran los silos y otras estructuras de almacenaje del entorno layetano (Gracia 1995). Estos años del $\pm 300 / 250$ a.C., ámbito cronológico de difusión de ambas producciones, fueron años de problemas muy serios para el Senado en su intento de aprovisionar de trigo a la población romana, hasta la ocupación de Sicilia, como demuestra el citado Tratado con Ptolomeo.

3°. Roma no tardó en comprender que el trigo era la clave del poder (económico y político) en el Mediterráneo, así como que el tráfico marítimo generaba un interesante control de los recursos en favor de los estados mercantiles.

Esto convertía el poder en el mar en una cuestión irrenunciable para el crecimiento o la propia supervivencia de estos estados y muy especialmente a los centros costeros redistribuidores en objetivos políticos declarados. Es evidente que todos estos centros no estuvieron al mismo nivel en los objetivos del Senado romano. De igual forma, cada uno de ellos pudo ser codiciado por razones distintas y recibir un particular trato. Sin embargo, todos ellos, en el momento en que Roma decidió su incorporación, conquista, asimilación o tratado-marco preferencial, se integraron en este complejo reticular portuario romano que daba coherencia funcional y técnica a las rutas marítimas de esta parte del Mediterráneo. Así lo demuestra el incesante aumento del número de puertos a lo largo del siglo III a.C., entre los que habría que contabilizar, desde la evacuación púnica de las islas, los de *Aleria* (en Córcega), *Caralis*, *Olbia* (en Cerdeña), *Motya*, *Panormo*, *Gela* (en Sicilia) y *Carthago Nova* (en nuestra Península) por conquista, *Massalía*, *Emporion* y *Gades* por tratado y *Saiganthé* por conquista amparándose en la “existencia” cuestionada de un tratado.

BIBLIOGRAFÍA

- Storia di Roma* (Momigliano, A. - Schiavone, A., eds.): vol. I. “Roma in Italia”. Turín 1988; vol. II. “L’impero mediterraneo, I. La Repubblica imperiale”. Turín 1990.
- BLÁÑQUEZ PÉREZ, J.J. y MARTÍNEZ DÍAZ, B. (1983): Cerámicas inéditas procedentes del Taller de Pequeñas Estampillas. *Homenaje al Profesor Martín Almagro Basch*, II. Madrid: 229-235.
- CÁSSOLA, F. (1968): *I gruppi politici romani nell III secolo a.C.* Roma.
- (1990): “Lo scontro fra patrizi e plebei e la formazione della ‘nobilitas’”. *Storia di Roma*, I... Turín: 451-481.
- CASSON, L. (1954): “The Grain Trade of the Hellenistic World”. *TAPhA* LXXXV: 166-187.
- CASTAGNOLI, F. (1980): “Installazioni portuali a Roma”. *The Seaborne Commerce of Ancient Rome: Studies in Archaeology and History* (D’Arms, J.H. y Kopff, E.C., eds.). *MAAR* XXXVI: 35-42.
- CLEMENTE, G. (1990): “Basi sociali e assetti istituzionali nell’età della conquista”. *Storia di Roma*, 2, I. Turín: 39-54.

- COLINI, A.M. (1980): "Il porto fluviale del foro boario a Roma". *The Seaborne Commerce ... MAAR XXXVI*: 43-53.
- CORNELL, T.-MATTHEWS, J. (1982): *Atlas of the Roman World*. Oxford.
- DE MARTINO, F. (1972-1973): *Storia della Costituzione Romana*. Nápoles.
- (1985): *Historia económica de la Roma Antigua*. Madrid.
- DOMÍNGUEZ PÉREZ, J.C. (2001): *El nacimiento de la sociedad esclavista como modo de producción en la Roma republicana del siglo III a.C. Análisis genético-estructural del proceso y valoración de las consecuencias sobre el estudio teórico del modelo de transición*. Sevilla (Tesis Doctoral).
- GRACIA ALONSO, F. (1995): "Producción y comercio de cereal en el NE. de la Península Ibérica entre los siglos VI-II a.C.". *Pyrenae* 26: 91-113.
- HARRIS, W.V. (1989): *Guerra e imperialismo en la Roma Republicana 327-70 a.C.* Madrid.
- HEICHELHEIM, F.M. (1982): *Historia social y económica de Roma*. Madrid.
- HERRERO ALBIÑANA, C. (1994): *Introducción a la Numismática Antigua (Grecia y Roma)*. Madrid.
- MCCANN, A.M. (1987): *The Roman Port and Fishery of Cosa: a Center of Ancient Trade*. Princeton.
- (1982): "Portus Cosanus: il primo porto romano e la peschiera di Cosa". *Actas del VI Congreso Internacional de Arqueología Subacuática*. Cartagena: 295-301
- MITCHELL, R.E. (1971): "Roman-Carthaginian Treaties: 309 and 279/8 BC". *Historia XX*: 633-655.
- MOREL, J.-P. (1969): "L'atelier des petites estampilles". *MEFRA* 81: 59-117.
- (1978): "A propos des céramiques campaniennes de France et d'Espagne". *Archeologie en Languedoc I*: 149-168.
- MUSTI, D. (1980): "Il commercio degli schiavi e del grano: il caso di Puteoli. Sui rapporti tra l'economia tarda repubblicana e le economie ellenistiche". *MAAR XXXVI*: 197-215.
- PARKER, A.J. (1992): *Ancient Shipwrecks of the Mediterranean & the Roman Provinces*. Oxford.
- (1982): "Relitto di una nave corinzia a Vulpiglia (Siracusa)". *Actas del VI C.I.A.S. Cartagena*: 117-126.
- PAVOLINI, C. (1983): "Ruolo commerciale di Roma tra il V e il III secolo a.C. e produzione ceramica". *Roma Repubblicana fra il 509 e il 270 ac. Archeologia e Storia a Roma*. Roma: 101-105.
- PÉREZ BALLESTER, J. (1987): "El Taller de las Pequeñas Estampillas: revisión y precisiones a la luz de las cerámicas de barniz negro de Gabii (Latium). Los últimos hallazgos en el Levante y Sureste español". *AEspA* 60: 43-72.
- RICKMAN, G.E. (1988): "The archaeology and history of Roman ports". *IJNA*, 17,3: 257-267.
- RODRÍGUEZ ALMEIDA, E. (1998): "Il porto fluviale di Roma, paradigma ed eccezione". *III Jornadas de Arqueología Submarina*. Valencia: 23-38.
- ROLDÁN HERVÁS, J.M. (1987): *La República Romana*. Madrid.
- ROMUALDI, A. (1991): "Popolonia in età ellenistica". *La presenza di material etrusco en la península Ibérica* (Remesal, J. - Musso, O., coord.). Barcelona: 77-81.
- SALOMON, M. (1996): "De la Via Heraclea a la Via Domitia". *Archéologie en Languedoc* 20, 2: 99-108.
- SANMARTÍ-GREGO, E. (1973): "El taller de pequeñas estampillas en la Península Ibérica". *Ampurias* 35: 135-173.
- WILL, E. L., (1982): "Greco-Italic amphoras". *Hesperia* LI, III: 338-356.
- ZUCCA, R. (1982): "Rinvenimenti archeologici sottomarini presso il ΚΟΡΑΚΩΔΗΣ ΛΙΜΗΝ (Sardegna)". *Actas del VI C.I.A.S. Cartagena*: 149-151.