

SEGURIDAD, PIRATERÍA Y LEGISLACIÓN EN EL TRÁFICO COMERCIAL ROMANO EN LA PENÍNSULA IBÉRICA DURANTE LA REPÚBLICA Y EL ALTO IMPERIO

Alfonso Álvarez-Ossorio Rivas
Universidad de Sevilla

RESUMEN: El comercio marítimo fue una de las principales vías de relación entre Hispania y el resto del mundo romano. La piratería y otras formas de saqueo en el mar pusieron en peligro este tránsito. Por ello, pese a su escaso afecto por el medio marino, los romanos crearon todo un corpus jurídico destinado a evitar la acción de estos ladrones y garantizar la seguridad del comercio.

PALABRAS CLAVE: Península Ibérica. Comercio. Piratería. Legislación. Seguridad.

SECURITY, PIRACY AND LEGISLATION IN THE ROMAN TRADE TRAFFIC IN THE IBERIAN PENINSULA DURING THE REPUBLIC AND THE HIGH EMPIRE

ABSTRACT: Maritime trade was one of the main relationship ways between Hispania and the rest of the Roman World. Piracy and some other forms of sea plunder did put this traffic at risk. Therefore, even though their scarce affection for the sea environment, Romans did create a legal corpus enmarked to avoid this thieves' action and to grant the trade safety.

KEY WORDS: Iberian Peninsula. Trade. Piracy. Legislation. Security.

La historia de la presencia romana en la Península Ibérica está indisolublemente ligada al elemento marítimo. A pesar de las especiales características de la relación entre los romanos y el mar, de las que hablaremos más adelante, la navegación, las rutas empleadas para el transporte por mar, los barcos usados en este tráfico, la seguridad de los mismos y la legislación que atañía a estas cuestiones fueron una preocupación para los gobernantes romanos, tanto en época republicana, como durante la imperial. Estas cuestiones estuvieron directamente relacionadas con el tráfico comercial marítimo practicado en el litoral de la Península Ibérica durante la dominación romana. Por lo tanto, el objeto de este trabajo es el de analizar de manera detenida las incidencias existentes en la seguridad del tráfico por mar en las costas y aguas peninsulares durante los siglos II a. C.- II d. C., así como determinar las medidas legales emprendidas por las autoridades romanas con tal de paliar los efectos de la acción de piratas y contrabandistas en este marco histórico-temporal.

Procuraremos, de este modo, enumerar las dificultades sufridas por el comercio por mar, en forma de acciones piráticas que tuvieron lugar en el litoral peninsular durante este período. De la misma manera, atenderemos a la consideración de los romanos para con el mar y la forma en la que esto determinó la forma de comportamiento de los legisladores romanos y las medidas emprendidas por los mismos para tratar de paliar estos problemas relacionados con la seguridad. Nuestra preocupación será la de analizar aquellas normas recogidas en los *corpora* legales romanos que se preocupaban de garanti-

zar la seguridad de los barcos, sus ocupantes y las mercancías que en ellos se transportaban, sin detenernos en el estudio de cualesquiera otras leyes relacionadas con el comercio marítimo.

Debemos entender que la actitud del hombre latino ante el mar es diametralmente opuesta a la de los griegos, dado que carece de vocación marinera. El mar siempre fue contemplado por los romanos como un elemento extraño y peligroso¹. Sin embargo, para los helenos, ese mismo medio hostil era el que los definía como pueblo, dado que su vida estaba necesariamente unida al mar, que representaba los límites de su hogar, pero también el camino natural para desplazarse. De ese modo, los helenos contaban con libertad de navegación, al tiempo que no existía entre ellos un concepto patrimonial de las aguas marítimas, cosa que sí vamos a constatar entre los romanos, a pesar (o tal vez por esa razón) de la escasa familiaridad de ese pueblo con el medio marino. Quizás por eso, los griegos, conocedores de las características de la vida marinera, no trataron de patrimonializar el mar, a diferencia de lo que hicieron los romanos. Esta libertad no está proclamada en el mundo heleno por ningún tratado o acuerdo entre estados, sino que se asume de modo natural por sus habitantes, a diferencia de lo que ocurre entre los romanos y la declaración de libertad de los mares realizada por Augusto en las *Res Gestae*².

La visión crítica del romano no se circunscribe sólo al ámbito marino, sino que afecta también a todos los que conviven de manera natural con este medio. Por lo tanto, el extranjero que viene del mar levantará siempre más sospechas que el que se acerca por tierra. Por lo tanto, existía una mala consideración entre los romanos por la gente de la mar, tanto que los marineros eran reclutados entre los aliados, antes que entre los propios ciudadanos romanos. Para los romanos el mar constituía un espacio líquido, hostil y desconocido, entre los límites costeros. Era el fin de la tierra, lo opuesto a ella, antes que una continuación necesaria, como lo contemplaron los griegos. Por eso, es probable que el apego que los romanos sentían por su tierra natal estuviese entre los motivos que explican el escaso entusiasmo con el que se lanzaban al viaje por mar³. Este momento de iniciar la navegación venía acompañado, en el caso de los romanos, de una enorme cantidad de supersticiones relacionadas con los desplazamientos por mar. Dichos viajes nunca se emprendían si existían malos augurios o malfaríos antes de ponerlos en práctica⁴. Esto se debe a que el riesgo de naufragio era latente y no era raro que se produjese, a tenor de la cantidad de pecios que tenemos documentados, muchos de ellos, como veremos, en aguas de la Península Ibérica⁵. Pese a ello, el viaje por mar era ineludible en muchas ocasiones, principal-

1 D'ORS, E. (1947): 35-36: Para los romanos el mar constituye un espacio líquido, hostil y desconocido, entre los límites costeros, es el fin de la tierra, lo opuesto a ella, antes que una continuación necesaria, como defiende el autor que lo contemplaron los griegos. Cf. con POCSETTI, P. (1996): 42. Para ANDRÉ, J. M. y BASLEZ, M. F. (2003): 87-89, es probable que el apego que el romano sentía por su tierra natal estuviese entre los motivos que explican el escaso entusiasmo con el que los romanos se lanzaban al viaje por mar. Cf. con MASSARO, G. D. (1991): 143-189, quien trata de demostrar que el tópico acerca del temor de los romanos con respecto al mar es falso, o al menos no existía una clara diferenciación entre griegos y romanos a la hora de afrontar el medio marino.

2 VÉLISSAROPOULOS, J. (1980): 128; LEVI, M. A. (1985): 207-209.

3 D'ORS, E. (1947): 39; ANDRÉ, J. M. y BASLEZ, M. F. (1993): 87-89; POCSETTI, P. (1996): 43; GIEBEL, M. (1999): 163-172; BASLEZ, M. F. (2003): 89-91.

4 Así Tibulo, *Eleg.* 1.3, nos habla de cómo quienes emprendían el viaje por mar trataban de garantizarse la seguridad de un retorno a salvo mediante la consulta a los dioses. ANDRÉ, J. M. y BASLEZ, M. F. (1993): 83. Cf. con THIEL, J. H. (1946): 4, para quien los miedos al medio marino que aparecen en la literatura latina no deben ser tenidos en cuenta como autóctonos de los romanos, porque, en su mayor parte, fueron adoptados de la tradición literaria helena.

5 GIANFROTA, P. A. y POMEY, P. (1991): 14-19; PARKER, A. J. (1992): *passim*; BELL, S. P. W. (2002): 69. Sobre la posibilidad de que algunos de estos pecios de época imperial hubiesen sido hundidos por las acciones de los piratas véase GIANFROTTA, P. A. (1981): 238-239; CAVAZZUTI, L. (1997): 197-198; GIANFROTTA, P. A. (2001): 213.

mente cuando las rutas terrestres eran dificultosas o poco seguras⁶. Éste era un factor esencial en el caso de las comunicaciones terrestres entre Hispania e Italia, muy condicionadas por las dificultades montañosas que debían superarse.

Debemos entender que el triunfo de una sociedad escasamente marinera como la romana en el teatro de la guerra naval se debe a varios factores: en primer lugar por el escaso desarrollo técnico que tenía la guerra naval en aquel período. En segundo lugar, dado que la navegación de la época era de cabotaje, el poder marítimo y el terrestre tenían que ir de la mano, para controlar el mar era necesario controlar la tierra y en eso Roma llevaba la voz cantante⁷. Esto es lo que sucedía en el caso de la Península Ibérica. En efecto, Roma controlaba completamente el litoral hispano, por lo que no existían, a priori, grandes amenazas a la seguridad del comercio marítimo. Aún así, como veremos, hubo momentos puntuales en los que la actividad de ciertos grupos étnicos tradicionalmente relacionados con la práctica de la piratería cuestionó esta teórica tranquilidad. Además, observaremos cómo ciertas regiones de los mares peninsulares siempre fueron un foco de atracción para la práctica del saqueo marítimo; atenderemos a la forma en la que los romanos se afanaron en solucionar estas cuestiones, a fin de garantizar la seguridad de las rutas comerciales que unían Italia e Hispania. A la necesidad de protección de una ruta comercial esencial para la propia supervivencia del Estado⁸ se une, como hemos visto al comentar la política emprendida por Augusto, el componente

propagandístico e ideológico que lleva asociada la lucha contra la piratería. En efecto, cualquier potencia que se precie debe, necesariamente, garantizar la seguridad en los mares, eliminando, o al menos reconduciendo hasta límites tolerables el fenómeno pirático⁹.

Las zonas en las que la práctica de la piratería tuvo repercusiones notables en el ejercicio de la actividad comercial fueron variando a lo largo de la historia de la presencia romana en la Península. Muchos de estos acontecimientos estuvieron, como veremos, directamente relacionados con las circunstancias políticas que atravesaron la República y el Imperio, de ahí que procedamos a su estudio detenido a continuación.

Hemos optado por realizar un estudio cronológico de los principales acontecimientos piráticos que se produjeron en aguas peninsulares durante la etapa de dominación de Hispania por parte de la Roma republicana e imperial. Creemos, además, que el estudio de los antecedentes piráticos a la presencia romana en la Península deben ser objetos de un estudio detallado, del que nos es imposible ocuparnos en estas líneas. Sin embargo, estamos convencidos de que detrás de las relaciones comerciales a ambos lados del Estrecho durante la presencia fenicia y púnica se esconden, en muchos casos, episodios de piratería y prácticas comerciales de dudosa catalogación que a día de hoy están carentes de una investigación historiográfica detenida.

El primer contacto directo entre las prácticas piráticas de los habitantes de la Península y los romanos lo encontramos en la conquista de

6 CHEVALIER, R. (1988): 76-79; CONTINI, A. M. V., (1991): 345. El más reciente estudio sobre los itinerarios marítimos en el Mediterráneo de época antigua es el de ARNAUD, P. (2005): 149-165.

7 PLUT., *Ant.* 64.3. ADCOCK, F. E. (1940): 31. Para este autor «se puede decir que los romanos buscaban conquistar el mar desde tierra antes que la tierra desde el mar».

8 VÉLISSAROPOULOS, J. (1980): 131. Se analiza el temor que desataba entre los griegos la amenaza de un bloqueo marítimo. Esto puede ser puesto en relación con las consecuencias de los bloqueos a la Península Itálica llevados a cabo por los cilicios, por Sexto Pompeyo, los judíos y el propio emperador Vespasiano y las medidas legales y militares emprendidas por los romanos para tratar de evitar que se reprodujesen este tipo de episodios. Véase ÁLVAREZ-OSSORIO RIVAS, A. (2008): 48-49.

9 SUET. *Aug.* 92; HOR. *Carm.*, 4. 5, 17-20; STR., III 2.5; PROP., III 4.1; III 11.59; XI 59; PHILO *Leg.* 146; PLIN., *nat* 2. 118; EPICT., *Disc.*, 3.13, 19. TRAMONTI, S. (1994 a): 93; DE SOUZA, P. (1996): 197.

las Islas Baleares, cuyos habitantes son acusados por las fuentes de ejercer la piratería contra los barcos que surcaban esas aguas. Como veremos, la seguridad de la ruta comercial que unía la Península Ibérica con Italia a través de las aguas del Golfo de Lyon, fue una preocupación constante a lo largo de la presencia romana en Hispania. En esta preocupación tuvo un peso esencial la presión ejercida por parte de los massaliotas, quienes tras haber forzado la intervención de sus aliados romanos en la Galia transalpina, parece improbable que hubiesen permanecido impasibles ante la acción de los piratas en esa zona del Mediterráneo occidental. Serían ellos los responsables de que la mayor parte de los insulares fuesen contemplados como piratas por parte de los romanos¹⁰. En el momento de la conquista de las islas, los romanos tan sólo afrontan las primeras consecuencias de su política de permisividad con respecto a la piratería. Pese a ello, no hay datos en las fuentes que hablen de un especial crecimiento o desarrollo de la piratería en las fechas cercanas al 123 a. C. como para justificar en estos momentos la respuesta militar romana¹¹. Para Morgan, es probable que los piratas ligures y sardos hubiesen emigrado hacia las Baleares ante la presión ejercida por los romanos en los años inmediatamente anteriores al 123 a. C. Por lo tanto, la mayor razón que tuvieron los romanos para intervenir en las islas¹² fue la de pacifi-

car Cerdeña y la Galia transalpina, con la pretensión de negar a los piratas el uso de las islas como bases, independientemente de su origen y de la relación que pudieran tener con los indígenas.

El siguiente episodio de piratería que se constata en la Península es el protagonizado por Sertorio y los piratas cilicios, ya en el siglo I a. C., en el seno de las convulsiones que atravesaba la República en esos momentos, tanto a nivel interno (primer ciclo de guerras civiles), como en materia de política exterior (conflictos con Mitridates VI *Eupátor* del Ponto). En efecto, la preparación de Mitridates para su tercer enfrentamiento contra Roma consistió, entre otras medidas, en una alianza implícita con los piratas, y los acuerdos con Sertorio, consistentes en el envío de consejeros militares desde Hispania a cambio del apoyo de los barcos piráticos¹³. Quizás fueron los piratas quienes llevaron a Oriente las noticias de la gloria de Sertorio en 76 a. C. (Plut. *Sert.* XXIII.3). Esto llega a oídos de Mitridates, quien aconsejado por los «fimbrianos» L. Magio y L. Fannio decide que la combinación del ataque a Roma en ambos frentes puede reportarle la victoria definitiva¹⁴.

Acerca de qué papel jugaron los piratas en esta relación hay que tener en cuenta a Plutarco (*Sert.* VII 5), quien menciona a piratas pónicos y cilicios junto a Sertorio en el 81 a. C., aunque Ballesteros¹⁵ descarta que pudiera deberse a un

10 MORGAN, M. G. (1969): 225. Para Morgan, la intervención en las Baleares fue llevada a cabo por el Senado para frenar cualquier posibilidad de que Cayo Graco pudiese atraer a su facción a grupos de caballeros descontentos por el crecimiento de la piratería en aguas hispanas. Las referencias a la práctica de la piratería por parte de los habitantes de las Baleares provienen de antiguo: GUERRERO AYUSO, V. M. (1994): 178; BORCA, F. (2000): 114.

11 MORGAN, M. G. (1969): 226. Según Apiano, *Ill.*, 11.1, el conjunto de pequeñas campañas militares en el que se circunscribe la conquista de las Baleares era debida al ansia de los magistrados romanos por obtener un triunfo, sin ninguna causa política o bélica incluida.

12 No podemos detenernos aquí en valorar en su justa medida la imagen que los romanos poseían de las islas. En cualquier caso, los piratas parecen preferir las aguas de los litorales, en las cercanías de las islas, que es donde suelen vivir. *Vid.* BORCA, F. (2000): 92-94; MORTON, J. (2001): 126.

13 PLU., *Sert.* 23,1-2; *Cf.* con OROS., *Hist.*, 6.2,12-13: Mitridates establece una alianza con Sertorio a través de legados, no se menciona para nada a los piratas. Véase SIEGER, R. (1994): 217.

14 SALL., *Hist.*, Fr. II. 78M; BERVE, H. (1929): 201. Para una exhaustiva recopilación bibliográfica sobre las relaciones entre Mitridates y Sertorio, véase BALLESTEROS, L. (1996): 203-205. Véase CAVAZZUTI, L. (1997): 203, sobre un pecio repleto de proyectiles de hondas que el autor relaciona con el conflicto con Sertorio y el papel que en el mismo podían haber jugado los piratas.

15 *L. c.*

mandato real pónico específico en una fecha tan temprana. Sertorio estableció una alianza con unos grupos que compartían su forma de vida y objetivos¹⁶. Lo que es innegable es que la fama de este rebelde romano debió llegar al Ponto a través de los relatos que los comerciantes y navegantes llegados del Oeste iban contando. Esto demostraría que los contactos comerciales se podrían haber realizado también a través de los piratas que operaban en aquellas regiones occidentales (seguramente los que tenían su base en Denia)¹⁷. Como nos señala Plutarco (*Sert.* XXIV.2), el tratado se firma y Sertorio compromete soldados y generales a cambio de tres mil talentos y cuarenta barcos de guerra. Esto nos empuja a pensar que la flota de la que disponía Sertorio en estos momentos estaba compuesta por poco más que unos cuantos barcos ligeros propiedad de los piratas. El mismo Cicerón (*Pro. Leg. Man.* IV.9) nos confirma que Mitridates construye y equipa numerosas flotas. Aquí podemos apreciar el miedo que existía en Roma ante la amenaza que habría representado la consumación del acuerdo entre el rey y Sertorio¹⁸.

El siguiente episodio de presencia de piratas en las costas hispanas constatado en las fuentes antiguas es el relacionado con la expedición de Pompeyo Magno contra los piratas cilicios. En efecto, en la distribución de zonas de combate contra los piratas que Pompeyo efectúa en el Mediterráneo. Así, podemos apreciar cómo durante esta campaña del 67 a. C., tres de los lugartenientes de Pompeyo tenían a su cargo sectores marítimos peninsulares, con la tarea de limpiarlos de piratas. Nos referimos a Tiberio Nero, en las aguas del Estrecho de Gibraltar, Manlio Tor-

cuato, en la costa levantina y balear, y Pomponio, en el Golfo de Lyon. La presencia de tropas romanas destinadas en estas zonas en el seno de tan importante empresa, unido a lo ya comentado sobre el apoyo a Sertorio por parte de los piratas que operaban en las costas hispanas, nos hace pensar que la actividad pirática en nuestras costas era de una importancia considerable y afectaba de manera clara a la seguridad del tráfico comercial entre Hispania e Italia. Esta ruta comenzaba a mostrarse ya como esencial para la propia existencia del Imperio (como de hecho lo sería en los siglos venideros). Por ello, no debe extrañarnos que el siguiente episodio pirático hispano estuviese en el centro mismo de las luchas de poder que provocaron el final de la República y el comienzo de la etapa imperial. Nos referimos a las luchas entre Sexto Pompeyo y Octaviano.

Sexto¹⁹, el hijo menor de Cneo Pompeyo Magno, se refugió en Hispania tras la muerte de su padre, compartiendo el mando de las tropas con su hermano Cneo, quien le encomendó el mando de la guarnición de *Corduba*, principal plaza fuerte de los pompeyanos en Hispania, mientras que él dirigía a las tropas en Munda. La experiencia militar que debió de tener Sexto para que se le encomendase el mando de la guarnición de *Corduba* seguramente fue adquirida combatiendo por el bando republicano contra las tropas de César en África. Dado que el nombre Pompeyo no había perdido toda su magia en Hispania, Sexto encontró refugio entre los Layetanos al huir de Córdoba, tras la debacle de Munda. Entre ellos se dedicó a la práctica del bandidaje y piratería a pequeña escala,

16 WYLIE, G. (1992): 146-153.

17 PLU., *Sert.* 7.5.

18 Esta misma impresión es apreciable en CIC., *Pro Lic. Mur.*, 15.32, en la que se presenta la idea de que Mitridates pretendía unir el Océano con el Ponto a través de su alianza con Sertorio, efectuada por medio de los piratas: *qui rex sibi aliquot annis sumptis ad confirmandas rationes et copias belli tantum spe conatuque valuit ut se Oceanum cum Ponto, Sertori copias cum suis coniuncturum putaret...*

19 La principal bibliografía para el estudio de este personaje es HADAS, M. (1930); SCHÖR, B. (1978); SENATORE, F. (1991); TARN, W. W. y CHARLESWORTH, M. P. (1934): 55-61; GUILHEMBET, J. P. (1992).

manteniendo su nombre oculto, y allí se le unieron personajes de dudosa reputación y soldados que habían servido a las órdenes de su padre y su hermano²⁰. Además se aprovechó de la despreocupación con la que César se iba a comportar tras su victoria en Munda, dejando hacer al heredero de su mayor rival. Allí, en el norte de la Península Ibérica, vivió como un proscrito, sirviéndose de la red de clientelas que su padre había creado durante sus campañas en la región, aprovechando también la disposición de las tropas que habían servido a las órdenes de su padre (o de sus legados) durante los enfrentamientos con Sertorio primero y con César después²¹. Además, allí, y probablemente en otras zonas de Hispania, reclutó a muchos de los hombres que formarían parte de sus tropas en los conflictos posteriores. Este reclutamiento de hispanos fue muy atacado por las fuentes antiguas (todas ellas proaugusteas), que sostienen que Sexto y su hermano Cneo habrían reclutado esclavos y bandidos para servir en sus tropas²². Frente a esto, B. J. Lowe²³, se muestra contrario a la posibilidad de que, entre los apoyos con los que contaba Sexto en Hispania, se hallase una cantidad destacable de piratas, así como tampoco comparte a las fuentes clásicas cuando sostienen que se habría dedicado a la piratería, dado que desde sus bases entre los Layetanos en el Valle del Ebro difícilmente tenía acceso a los puertos y los barcos necesarios para llevar a cabo esta actividad. De cualquier forma, el papel de los marineros hispanos en la flota de Sexto es defendido incluso por el mismo Lowe, por lo que entendemos que no debiera ser del todo extraño que algunos (o

muchos) de los marineros reclutados por Sexto en Hispania se hubiesen dedicado con anterioridad a la práctica de la piratería, actividad de la que existen numerosos ejemplos en la región, especialmente para el caso de Denia²⁴. Como ejemplo de relación entre hispanos sirviendo en Sicilia en este período, Sexto Pompeyo y antiguos piratas, citaremos el caso del armamento de los hombres de su liberto Menodoro (en este momento a las órdenes de Octaviano), uno de los cuales hirió mortalmente con un *soliferrum* (una jabalina hispana) a otro de los almirantes pompeyanos, Menócrates, en el transcurso de la batalla de Cumae (D.C. XLVIII 46.5).

Parece claro, por tanto, que, como antes había hecho Sertorio, la aventura hispana de los pompeyanos, encabezada por los dos hijos de Pompeyo Magno, respondía a una utilización de esta provincia como trampolín para alcanzar el poder en Roma, hecho que les valió la crítica por parte de sus rivales políticos, quienes le acusaban de comandar a piratas²⁵. Los paralelismos con la actuación de Sertorio se afianzan al analizar la alianza establecida entre Sexto Pompeyo y un caudillo africano llamado Arabio²⁶ y los posteriores ataques del rey Bogud de Mauritania. Estas alusiones pueden ser reflejo de comportamientos piráticos, en primer lugar, porque los africanos necesariamente debían cruzar el Estrecho por mar, por lo que contaban con barcos. Además, se trata de perfectos antecedentes de las invasiones de época de Marco Aurelio y de la invasión de 711.

Tras abandonar Hispania, echa mano de la secular relación entre su familia y Massalia

20 APP., BC., 4.83; 5.143; FLO., II 18. 1.

21 CAES., *Bell. Hisp.*, 1; App. BC IV. 11. 83. GABBA, E. (1970): 136-139; LOWE, B. J. (2002): 66.

22 CAES., *Bell. Hisp.*, 4. GABBA, E. (1970): 140; VAN HOOFF, A. J. L. (1988): 113.

23 (2002): 68.

24 PLU., *Sert.* 7. 5.; 23. 1-2; CIC., *II Verr.* 1.34,86; SAL., *Hist. Fr.* I 124M; FRASSINETTI, P. (1962): 94-95, en especial n. 14 con ejemplos similares. GREENHALGH, P. (1980): 50-54; SHELDON, R. M. (2005): 75.

25 APP., BC 4. 11. 83. GABBA, E. (1970): 140; VAN HOOFF, A. J. L. (1988): 113. Cf. con LOWE, B. J. (2002): 68.

En este mismo trabajo, p. 76, el autor afirma que Sexto reclutó marineros hispanos y que su habilidad y pericia posibilitaron la victoria en Sicilia sobre Salvidieno Rufo en 42 a. C.

26 APP., BC. 4.11,83 HADAS, M. (1930): 54.

para asentarse en esta región, aprovechando la muerte de César para levantar un ejército, que pone al servicio de los partidarios del Senado durante los convulsos momentos posteriores a la muerte del enemigo de su padre²⁷. Se asienta en la zona de Córcega y Cerdeña, creando graves problemas en el tráfico comercial romano, especialmente al que provenía de la Península Ibérica, hasta el punto que Antonio y Lépido llegaron a un acuerdo con él en 43 a. C., mediante el que fue nombrado almirante con una denominación específica, *Praefectus Ora Maritimae*²⁸, con el encargo de garantizar la seguridad de los mares.

Existe un intenso debate historiográfico acerca de si el joven Pompeyo verdaderamente se comportó como un pirata en este período. Parece claro que en su aventura hispana habría utilizado las viejas rutas y refugios de los piratas para escapar del acoso al que habría sido sometido por César y sus partidarios durante estos años de exilio. De hecho, antiguos piratas pasaron a engrosar los contingentes navales a él asignados por los triunviros, y se dedicaron a revivir sus modos de actuación anteriores, asaltando los transportes de grano que pasaban entre Cerdeña y Sicilia²⁹, por lo que no debe extrañarnos que algunos de ellos estuviesen con él desde los primeros momentos y fuesen originarios de Hispania, o tuviesen sus bases allí. Efectivamente, Sexto vivió como un pirata durante

los años que transcurrieron entre la muerte de su padre y su rehabilitación tras el asesinato de César. Pudiera ser que, contando con el apoyo que su padre había disfrutado por parte de la flota y de las clientelas obtenidas entre los piratas gracias a la forma en que solucionó ese conflicto, Sexto hubiese sido apoyado por los antiguos piratas: recordemos la forma en que Augusto habla de una «guerra servil» y reprocha a Sexto que se apoyara en los piratas y en los esclavos fugados, de los que, coincidiendo con la llegada de Sexto a Sicilia, habían llegado grandes cantidades a la isla, donde esperaban entrar a formar parte del ejército pompeyano. No es posible aquí realizar una descripción detallada de los posteriores comportamientos piráticos de Sexto y sus seguidores, de los que ya nos hemos ocupado con detenimiento en otros trabajos³⁰. Los hechos posteriores parecen confirmar la existencia de un vínculo entre antiguos piratas y el menor de los hijos de Pompeyo, aunque las motivaciones de este último no estaban fundamentadas en el ejercicio de la práctica pirática.

Durante el siglo I de nuestra era, las posibles manifestaciones de actividad pirática en las costas peninsulares quedan reducidas a episodios de escasa trascendencia, que no afectaron al normal desarrollo de la actividad naviera y comercial en nuestras aguas. Indudablemente debió de haber grupos residuales que se dedicaron al

27 Según Casio Dión (XLVIII 17.4-6), es en el momento en el que conoce que su nombre ha sido proscrito, cuando empieza a construir trirremes y a recibir la ayuda de los piratas para controlar las islas y a atacar con sus barcos los puertos de la península antes de tomar Sicilia, con lo que obtiene un numeroso ejército e incrementa el poder de su flota. ROUGÉ, J. (1981): 114-116; AMELA VALVERDE, L. (2005): 10.

28 APP., BC 4.83. Durante este período, en compañía de quienes debieron ser antiguos piratas, se dedica a merodear por el mar, practicando la piratería y ocultando su identidad por temor a las proscripciones. Para las actividades piráticas de Sexto en estos años, véase QUINT., III 88.44; LUCAN., *Phars.* 6.420; FLOR., *Epit.* 2. 18,2-4; VELL., II. 73.3; LIV. *Per.*, 128. APP., BC 5. 56, 62-67. WELCH, K. (2002 a): 49. Habría sido la mediación de Lépido la que habría facilitado este acercamiento y el posterior nombramiento como *praefectus classis et orae maritimae*. TRAMONTI, S. (1994 b): 147; AMELA VALVERDE, L. (2005): 8-12; WELCH, K. (2002 b): 1-3.

29 Muy destacado es el caso de Menodoro: PLU., *Ant.* 32.1; APP. BC 5.78-80. Este personaje es declarado hombre libre por Octavio, quién también le confiere el rango ecuestre. Pese a ello, volvió a pasarse al bando pompeyano: APP., BC 5.96; D. C., XLVIII 54.7. MEIJER, F. (1986): 202; ÁLVAREZ-OSSORIO RIVAS, A. (2008) 75. Para un análisis de la utilización de estos antiguos líderes piratas como dinastas por parte de los romanos véase ÁLVAREZ-OSSORIO RIVAS, A. (2007a).

30 Véase ÁLVAREZ-OSSORIO RIVAS, A. (2008): 74-80.

ejercicio de la piratería³¹, pero sin que sus modos de comportamiento tuviesen repercusión alguna en lo ya señalado.

Algo muy diferente sucedió en la segunda mitad del siglo II, cuando los habitantes de la costa africana consiguieron vencer el control al que habían sido sometidos por parte de los romanos y volvieron a poner en práctica comportamientos piráticos de los que ya hemos hablado con anterioridad al referirnos a Sertorio y Sexto Pompeyo.

Como hemos visto, desde antiguo, la zona del Estrecho de Gibraltar y las aguas adyacentes habían asistido a un complejo entramado de relaciones en ambos continentes que había provocado una interacción de los pueblos a un lado y otro de este accidente geográfico. En efecto, contamos con numerosos datos provenientes ya de época de las colonizaciones fenicias, en los que se nos deja claro que las relaciones entre estas gentes no siempre estuvieron basadas en la reciprocidad, sino que, en más de una ocasión, hubo comportamientos violentos entre ellos en ambas direcciones geográficas. Con las sucesivas dominaciones púnica y romana, el fenómeno continuó existiendo y las poblaciones de ambas orillas continuaron pasando el mar para poner en práctica las más diversas actividades entre sus vecinos. Entre ellas, la práctica del saqueo y la rapiña estuvieron a la orden del día, y dado que obligatoriamente era necesario el uso de algún tipo de embarcación para estos comportamientos, creemos no estar demasiado equivocados si afirmamos que estas actividades se pueden definir como piratería.

Aunque nuestro análisis se centrará ahora en los ataques contra Hispania protagonizados por los habitantes del Norte de África, creemos que no está de más señalar ejemplos de procesos inversos, es decir, de ataques de gentes procedentes de la Península Ibérica que, tras cruzar el Estrecho, se dedicaron a la rapiña en la costa norteafricana. El principal ejemplo de esta actividad lo constituye Sertorio, cuando, auxiliado por los piratas cilicios, pasó a África, donde participó en las luchas intestinas del reino de Mauritania³². Con anterioridad, hay algunos ejemplos de este comportamiento entre las poblaciones autóctonas de la Península Ibérica, especialmente los lusitanos, quienes dirigidos por un tal Cauceno³³, pasaron el Estrecho en torno al 153 a. C. y saquearon la región adyacente. Estas incursiones de saqueo se realizaron apoyándose en las relaciones existentes entre las poblaciones costeras de ambos litorales, fundamentadas, en muchos casos, en cuestiones referentes a la pesca³⁴. En este sentido, la relación existente entre los comerciantes de uno y otro lado del Estrecho también debió jugar un papel fundamental. Los estudios sobre la importancia de *Malaca* en estas relaciones nos advierten que existieron estrechos vínculos entre los habitantes de esta ciudad y los reyes beréberes del otro lado del mar. Esta relación debió perpetuarse hasta el siglo II d. C., oscilando siempre entre lo pacífico y lo violento³⁵.

Por ello, no debe extrañarnos saber que la ruta entre *Malaca* (Málaga) y *Rusadir* (Melilla) era la mejor conocida por parte de los navegantes que pasaban de África a la Península y

31 Aparecen restos de pecios que podrían estar relacionados con asaltos piráticos en Colonia Sant Jordi, en la Cueva del Jarro (Almuñécar), en Moro Boti (isla de Cabrera), en Ses Salines (Mallorca): PASCUAL GUASCH, R. (1973); VENY, C. (1979); GIANFROTTA, P. A. (1981); CAVAZZUTI, L. (1997): 198. GIANFROTTA, P. A. (2001): 210; BELTRAME, C. (2002): 32. Todos estos autores utilizan como criterio para asociar estos pecios con la acción de piratas el hecho de que en los mismos, pese a tratarse de barcos mercantes, existiese material defensivo, que parecía encaminado a proteger al barco, su carga y tripulantes ante eventuales asaltos.

32 PLU., *Sert.* 7.5.; 9.1-2: αἰσθόμενοι δὲ οἱ Κίλικε, οὐθὲν εἰρήνης δεόμενοι καὶ σχολῆς, ἀλλὰ πλοῦτος καὶ λαφύρων, εἰς Λιβύην ἀπέπλευσαν, Ἀσκαλιν τὸν Ἰφθα κατὰξοῦντες ἐπὶ τὴν Μαυρουσίω βασιλείαν. BERVE, H. (1929): 201; WILL, E. (1967): 418; BALLESTEROS PASTOR, L. (1996): 203-205.

33 APP., *Ib.* 57. 4. CHIC GARCÍA, G. (1980): 17-19.

34 GARCÍA y BELLIDO, A. (1944): 552; CHIC GARCÍA, G. (1980): 18.

35 ID. (2001): 357-367, con abundante bibliografía a este respecto.

viceversa, y fue usada con profusión durante los convulsos acontecimientos políticos de finales de la república romana. No es extraño, por tanto, que algunos de los episodios de las invasiones mauritanas del s. II de nuestra era tengan lugar en las inmediaciones de los puertos hispanos de esta ruta, como es el caso de Antequera. Al mismo tiempo, en la costa opuesta del Estrecho de Gibraltar, los habitantes del litoral, fundamentalmente los descendientes de los primitivos colonizadores fenicios y púnicos, aceptaron de mejor grado la dominación romana, mientras que los nómadas del interior se mostraron mucho más belicosos³⁶.

No podemos detenernos en este estudio en enumerar las constantes revueltas entre las tribus africanas de las inmediaciones del Estrecho durante el siglo I y la primera mitad del II de nuestra era. Sin embargo, sí debemos señalar que en ellas se haya la génesis de los sucesos que afectaron directamente a la Península Ibérica y que estuvieron ligados a la práctica de la piratería³⁷.

La cabeza visible de esta reacción antirromana ya en época de los Antoninos se situará en Mauritania, donde, desde finales del reinado de Trajano y durante todo el de Adriano, se producen luchas contra las poblaciones nómadas del interior³⁸, en un movimiento que, creemos, anticipa lo que va a suceder pocos años después. Podemos señalar que existen expediciones para

pacificar a los *mauri* en época de Domiciano, Adriano y Antonino Pío, dirigidas respectivamente por Velio Rufo, Quinto Marcio Turbo y Utedio Honorato³⁹. Creemos, por lo tanto, que la zona de Mauritania estuvo en un casi constante proceso de rebelión contra los romanos⁴⁰, y que éstos temían que estas actitudes violentas pasasen al otro lado del Estrecho, como ya había sucedido con anterioridad. Aún así, hay que tener en cuenta que las fuentes literarias que conciernen a los asuntos mauritanos son escasas y tocan de pasada estos temas, especialmente la *SHA*, sin dejar claro si los acontecimientos tienen lugar en la Mauritania oriental o en la occidental. Por ello, debemos fijarnos más en los registros epigráficos, que son muy amplios y ricos y ofrecen gran cantidad de documentación al respecto, especialmente en lo concerniente a diplomas militares y epigrafía funeraria.

En el sistema defensivo organizado en la Mauritania Cesariana hay estacionamientos militares en el litoral, concretamente en Cherchel, Sidi bel Atar, Chelif, Tenes y Tipasa (fortalezas) y Les Andalouses (campamento). Esto indica que la defensa del litoral era importante en este momento, cuando raramente se iban a producir ataques marítimos provenientes del exterior, por lo que creemos que la existencia de estas guarniciones obedece a la intención por parte romana de evitar que los habitantes del interior alcanzasen la costa y se dedicasen al saqueo marítimo⁴¹.

36 PLIN., *nat.* 5.55; 45; MELA I 45; HDT., IV 172; 180. CARCOPINO, J. (1943): 191-197; BURIAN, J. (1961): 164-165.

37 Sobre este tema hemos trabajado con detenimiento en nuestra tesis doctoral, *Estudio socioeconómico y cultural de la piratería durante el Alto Imperio Romano*, actualmente en proceso de publicación.

38 SHA., *Adrian.* 5.12; 12.7. En 144 d. C. hay una gran rebelión, en la que los mauritanos se comportan como bandidos: SHA., *Pius* 5. 4: *Mauros ad pacem postulandam coegit*; PAUS., VIII 43.3.

39 PFLAUM, H. G. (1960): 588.

40 BENABOU, M. (1976); FRÉZOULS, E. (1980): 73-77; ID. (1981): 46; LE BOHEC, Y. (2000): 208, con n. 4 y 5.

41 PLIN., *NH* 73: *multis hoc cognitum experimentis, in Africa Hispaniaque turrium Hannibalis, in Asia vero propter piraticos terrores simili specularum praesidio excitato, in quis praenuntios ignes sexta hora diei accensos saepe conpertum est tertia noctis ultimis visos*. Resulta muy interesante la noticia que se nos ofrece de estas torres como elemento defensivo fundamental en la lucha contra la piratería, tanto en Asia como en el Estrecho. Véase LE BOHEC, Y. (2000): 220. Resulta muy curioso cómo este sistema defensivo se va a seguir usando en el litoral andaluz durante la Edad Media y, principalmente, en la época moderna. Curiosamente, la función de estas torres durante los siglos XVI y XVII será la de prevenir las incursiones piráticas llevadas a cabo por los habitantes del Norte de África, como sucedió durante el Alto Imperio Romano: TEMBOURY ÁLVAREZ, J. (1975); SÁEZ RODRÍGUEZ, A. J. (2001); DE MORA FIGUEROA, L. (2003).

La localización de los restos de puestos fronterizos y lugares de guarnición indica claramente que los romanos pretenden vedar el acceso al litoral a los habitantes de las regiones montañosas y semidesérticas del interior, probablemente con la intención, por un lado, de proteger las ciudades romanizadas de la costa, pero por otro, de evitar que los *mauri* puedan practicar el saqueo al otro lado del Estrecho, como harán en varias ocasiones y como parecen haber hecho con anterioridad.

Será en época de Marco Aurelio cuando se produzca el gran proceso de sublevaciones mauritanas e invasión de la Península Ibérica por parte de estas gentes. Tal gravedad alcanzan los hechos que, en el 171-172, Aufidio Victorino acumula el mandato sobre la Bética y la Tarracense para frenar la incursión de los mauritanos en la Península Ibérica⁴². Desconocemos la duración exacta de la contienda. Pese a ello, sabemos que esta primera invasión parece haber sido afrontada fundamentalmente por las tropas establecidas en Hispania, de manera principal por la *Legio VII Gemina*, como se puede apreciar en el epígrafe de L. Cornelio Potito, que murió como *primus pilus* en el *bellum mauricum*⁴³.

De cualquier forma, esta medida legal extraordinaria no es del todo exitosa, dado que la situación de inestabilidad se prolonga hasta

el 176, cuando el procurador de la Tingitania, Valio Maximiano, cruza el estrecho y acaba con los incursores, restituyendo la paz en Hispania: *prouinciam Baeticam, caesis hostibus, paci pristinae (restituit)*⁴⁴. Este episodio coincide con una conversión en provincia imperial de la Bética, que hasta entonces había tenido rango senatorial.

Todas estas circunstancias son las que parecen haber forzado Commodo a crear la *Classis Lybica Commodiana*, junto a otras medidas para garantizar la paz a ambos lados del Estrecho de Gibraltar⁴⁵. Sabemos poco acerca de esta fuerza naval, creada para patrullar el litoral mauritano y una de cuyas funciones debió ser, sin duda, prevenir los intentos de las tribus del Norte de África de cruzar el Estrecho, en unas incursiones cuyo carácter pirático no debe ser soslayado. Entre ellas estaría el traslado de tropas desde Alejandría, encargadas de velar por la seguridad de estas costas, tratando de impedir que las tribus mauritanas cruzaran el mar hasta la Península. Las de Cómodo no serían las últimas medidas adoptadas para solucionar este problema. Resulta muy importante el cargo que recibe el conocido general de Severo Tiberio Claudio Candido, quien, en 198, es nombrado *legatus Augusti propraetore provinciae Hispania citeriores et in ea dux terra marique adversus rebelles*

42 SHA *Sev.*, 2.5; SHA *Vit. Marc.*, 21.2; *CIL* II 1120; 2015; *AE* 1957, 121; ALFÖLDY, G. (1969): 38-41 y 123; EUZENAT, M. (1984): 384. Para más bibliografía sobre este episodio véase VON PREMERSTEIN, A. (1912); THOUVENOT, P. (1939); ROMANELLI, P. (1959): 366-372; ARCE, J. (1981); LE ROUX, P. (1982): 374-377.

43 ALFÖLDY, G. (1985): 95-96.

44 *CIL* II 1120. Muy interesante resultan también las inscripciones dedicadas a este personaje en *Singilia Barba* (*CIL* II2015): *G(aio) Vallio Maximiano proc(uratori) Augg(ustorum) e(gregio) v(iro) ord Singil(iensium) Barb(ensium) ob municipum diutina obsidione et bello Maurorum liberatum patrono curantibus G(aio) Fab(io) Rustico et L(ucio) Aemil(io) Pontiano*, y del otro lado del Estrecho, concretamente de Ain Chkour, cerca de Volúbilis en la Mauritania Tingitana (*AE* 1936 166): *Nymphis et Genio [L]ocorum Vallius Maxim[i]anus proc(urator) Augg(ustorum)*. PFLAUM, H. G. (1960): 585; ATENCIA PÁEZ, R. (1984-1985); BIRLEY, A. (1987): 204.

45 *CIL* VIII 7030; SHA., *Comm.* 13.5-17.7 La *Historia Augusta* nos señala como motivo para la creación de esta flota la posibilidad de que fallasen los envíos de grano desde Egipto, tránsito que debía ser custodiado por la *Classis Alexandrina*. RODRÍGUEZ-NEILA, J. F. (1972): 195; BURIAN, J. (1961): 172-174. En este sentido, véase PAVIS D'ESCURAC, H. (1974): 397 ss., quien estima, frente a la mayoría de autores que fechan su creación en 190, que el apelativo de *Herculea* hace que haya que retrasarla hasta 192. Para más documentación sobre esta flota véase: ROUGÉ, J. (1981): 122; REDDÉ, M. (1986): 566-567; DE SOUZA, P. (1996): 213. Para STARR, C. G. (1941): 119, esta flota habría sido creada por Claudio (CALP., *Ecl.* 4.40). *Cf.* con REDDÉ, M. (1986): 224-228, que sostiene que la seguridad de estas costas habría estado encomendada a la flota situada en Alejandría y reforzada por elementos de la *Classis Syriaca*.

*hostes publicos*⁴⁶, que, a nuestro entender, indica que la seguridad de las costas hispanas estaba en peligro en estos momentos, muy probablemente por la acción de los saqueadores que provenían de África. El comportamiento pirático de estos personajes, que hacen del saqueo en zonas adyacentes al litoral su modo de vida, puede ser fácilmente constatado. Así, sabemos que la región, desde antiguo, había sido escenario de actividades piráticas y que éstas seguían produciéndose durante la etapa imperial. Sabemos esto por los episodios de piratería ocurridos en el Golfo de Sirte⁴⁷, por los restos de naufragios de barcos mercantes en los que documentamos armamento defensivo⁴⁸, o por la inseguridad con la que los barcos mercantes surcaban esas aguas⁴⁹.

Por todo ello, estamos de acuerdo con el profesor Chic⁵⁰ al señalar que la grave crisis coyuntural que se inició durante el reinado de Marco Aurelio, en la que al agotamiento de los recursos mineros que sustentaban la economía monetaria imperial se unieron los ingentes gastos provocados por la multiplicación de las guerras defensivas, multiplicó por mucho los efectos de la invasión de *mauri*. En esta tesitura, en la que la *annona olearia* pasó a ser obligatoria, sin ningún tipo de compensación por parte del estado, asistimos a la desaparición de un grupo de comerciantes

dedicados al tráfico de aceite, los *mercatores olearios* de la zona del Estrecho, a lo que también debió contribuir la inseguridad provocada por las invasiones provenientes del litoral africano del Estrecho de Gibraltar. Creemos, por tanto, que a las medidas militares emprendidas por los Severos, de las que ya hemos hablado, se unieron otras de tipo económico y político, como esta relacionada con el aceite. Todo ello vino a confirmar que el peligro pirático latente en la zona influyó de manera negativa en la situación económica y política de las provincias hispanas.

Como hemos visto, de la obra de Augusto emana un ideal de pacificación total del Imperio, que aparece perfectamente recogido en las *Res Gestae*. Este ideal le permite anunciar que ha eliminado cualquier amenaza para la seguridad de la faz de la tierra⁵¹. Sin embargo, como hemos apreciado en otros trabajos⁵², la realidad era bien distinta, y la piratería continuó siendo una amenaza al tráfico marítimo durante el Alto Imperio. Ya hemos apreciado que estas dificultades afectaron también a la Península Ibérica. Por lo tanto, el *corpus legal*⁵³ dedicado a estas cuestiones emitido por las autoridades romanas afectó también a las relaciones comerciales marítimas efectuadas en la Península, o que la tuvieron como punto de partida o destino final. Por ello hemos decidido

46 CIL II 4114 = D. 1421. PFLAUM, H. G. (1960): 585. Este cargo debe tener indudables similitudes con los *praefecti arcendorum latrociniorum*, magistrados encargados de luchar contra bandidos y piratas, documentados en diversos lugares de la Galia. Véase FLAM-ZUCKERMANN, L. (1970): 454; GRZYBEK, E. (2002): 315.

47 LUCAN., *Phars.* 3.441-444. ORMEROD, H. A. (1926): 77-79; ROUGÉ, J. (1966); TRAMONTI, S. (1994 b): 144.

48 Véase *supra*, n. 30.

49 TRAMONTI, S. (1994 b): 159 con n. 79; CAVAZZUTI, L. (1997): 206, con n. 79, en la que alude a la presencia de arcos y flechas en algunos navíos mercantes que surcaban estas aguas y las compara con las noticias que, de lo que acontecía en el Mar Rojo, nos dan Plinio, *nat* 6.101, y Filóstrato, *Vit. Apoll.* 3.35.

50 CHIC GARCÍA, G. (2005). Cf. con BIRLEY, A. (1987): 201, que opina que una de las medidas emprendidas ya por Marco Aurelio será la de favorecer a los elementos prorromanos de Mauritania, concediendo la ciudadanía y otros beneficios a sus líderes, hasta el punto de que, durante el siglo siguiente, los hispanos buscan la protección de los magistrados norteafricanos, a quienes nombran como patronos: RODRÍGUEZ-NEILA, J. F. (1972): 200.

51 *Res Gestae* 25; Vel. II.126.3: *pax Augusta homines per omnes terrarum orbis angulos a latrociniorum metu servat immunes*. IBM IV 1, p. 63-65, n.º DCCCXCIV 1.8-11. BRÉLAZ, C. (2005): 30.

52 Sobre este particular hemos trabajado en nuestra ya citada tesis doctoral y en ÁLVAREZ-OSSORIO RIVAS, A. (2007b).

53 A diferencia de otras ramas del derecho romano, las cuestiones legales referentes al tráfico marítimo son escasas, tal vez reflejo de la especial relación de los romanos para con el mar: GANDOLFO, E. (1883): 4. La obra más reciente sobre las cuestiones legales que afectaban a la seguridad del transporte marítimo en época romana y a los eventos que la ponían en entredicho, como los naufragios, las averías y la piratería es ZAMORA MANZANO, J. L. (2000).

comentar aquí esas cuestiones reguladoras relacionadas con la práctica de la piratería.

Ya de primera hora, debemos señalar que el hecho de que la *Lex Iulia de vi* permita a los viajeros portar armas para garantizar su propia seguridad en los viajes por mar y por tierra incide en la idea de que estos trayectos no eran todo lo pacíficos que la propaganda oficial quiere hacernos ver⁵⁴. Esto indica que la legislación romana no consideraba delito poseer armas si estas eran usadas como defensa en los viajes por mar y tierra. Vemos, por tanto, que era necesario garantizarse la seguridad en un viaje por mar, en una época en la que, teóricamente, no existía la posibilidad de sufrir un ataque mientras se empleaba este medio de transporte. En realidad, la carencia de referencias en las fuentes a fenómenos piráticos de importancia es porque no alcanzaron, en Edad Imperial, el punto al que habían llegado durante el final de la República, cuando pusieron en peligro la existencia misma del estado romano. Aún así, el bandidaje aparece considerado en las fuentes romanas imperiales como una catástrofe natural a cuyo azaroso capricho están sujetas las relaciones humanas. El viajero por tierra cuenta con el ataque de los bandidos como una posibilidad, de la misma forma que el viajero por mar puede esperar un ataque de pira-

tas. Por eso, la complejidad del tráfico marítimo, que incluía la presencia abundante de piratas en los mares, hizo que se multiplicasen los medios de defensa y socorro para los navegantes. Por eso, en palabras de Gandolfo⁵⁵ «las leyes destinadas a controlar esas actividades eran tan necesarias como la vela y el remo».

Pese a que los romanos no se sintieron propensos a la práctica de la navegación, sí que vieron bien la construcción y posesión de naves, por ello sus leyes promovieron y favorecieron la construcción y la posesión de estos bienes, así como la dedicación a la actividad náutica, tanto por parte de sus ciudadanos, como de los extranjeros que convivían con ellos. Por ese motivo, su ordenamiento jurídico persiguió la práctica de actividades que pusieran en peligro este flujo comercial, y la piratería lo hacía. De ahí las medidas llevadas a cabo por los legisladores imperiales.

Así, se encomienda a los gobernadores provinciales la tarea de perseguir y castigar a ladrones, bandidos y piratas⁵⁶. De hecho los gobernadores poseen otra serie de atribuciones legales relacionadas con los piratas, como el de fijar las dotes de las hijas de capturados por bandidos o piratas (en este caso igualándolos con los enemigos de guerra)⁵⁷. Los piratas son definidos en las

54 BRÉLAZ, C. (2005): 33; BRUNT, P. A. (1975): 262.

55 GANDOLFO, E. (1883): 33.

56 *Dig.* 1.18,13. *pr.* pese a ello, la presencia o la acción de los bandidos en una provincia no justificaba, por sí misma, la intervención de las legiones imperiales, sino que, en la mayor parte de los casos, las tareas de supresión de estos peligros recaían en las fuerzas de seguridad de las ciudades o en las tropas auxiliares con las que contasen los gobernadores provinciales. Véase MILLAR, F. (1984): 127; VAN HOOFF, A. J. L. (1988): 107; BRÉLAZ, C. (2005): 286. Otra de las tareas de los gobernadores provinciales será la de vigilar a los pescadores, a fin de evitar que éstos se dediquen a engañar a los barcos mediante el uso de luces, simulando falsos faros, para hacer naufragar a los mercantes y apropiarse de las mercancías que transporten (*Dig.* 47.9,10). Véase sobre este articular FIORENTINI, M. (2003): 397 y ss. Estas actividades, como las de los piratas y ladrones más «organizados», a los que hemos definido como piratas «de dedicación exclusiva», están severamente castigadas en el Digesto, que considera que las bandas de ladrones y piratas siempre delinquen adrede, puesto que la génesis de las mismas es la de la asociación para la comisión de delitos (*Dig.* 48. 19. 11,2). En este sentido, podemos interpretar la historia de Felix Bulla, condenado según la *Lex Fabia*, ideada precisamente para hacer frente a los desmanes cometidos por bandidos y ladrones. La ley insta a los gobernadores a castigar con el máximo rigor a los criminales y a sus cómplices, porque sin éstos «un bandido no puede permanecer en el anonimato» (*Dig.* 1.18,13, *pr.*). Véase BAUMAN, A. (1996): 111. Sobre estos particulares nos hemos ocupado con detenimiento en nuestra tesis doctoral, que próximamente verá la luz en forma de monografía.

57 *Dig.* 23.3.5,4. Existen otras cuestiones de derecho familiar directamente relacionadas con la acción de los piratas, como la capacidad de testar de aquéllos que se hallan cautivos en manos de bandidos y piratas (*Dig.* 28. 1. 13. *pr.*) o que se señala que entre los riesgos del heredero a la hora de tomar posesión de su herencia se encuentran las pérdidas originadas

fuentes legales como un desastre natural. Como consecuencia de ello, quien transporta una carga de un tercero que se pierde a causa de un ataque de piratas no debe responder de la misma ante su legítimo dueño, dado que el asalto de los piratas es un imponderable con el que no se puede contar⁵⁸.

Este imponderable tiene, a nuestro entender, su más peligrosa manifestación en las cuestiones referentes al derecho de naufragio, provocadas, en muchos casos, por la acción de grupos organizados que hacían naufragar de manera intencionada a las naves mercantes, a fin de saquear sus cargas. Esta piratería de baja intensidad originó un *corpus* legal destinado a evitar sus consecuencias y a perseguir a quienes la practicaban. Así, se prohíbe taxativamente robar los restos de un naufragio, incluso tomar aquéllos bienes que hayan quedado extraviados como consecuencia de esos desastres. Esta normativa ofrece garantías jurídicas a los dueños de los bienes afectados en estas circunstancias, de forma que puedan litigar con quienes se han apropiado indebidamente de esas propiedades⁵⁹.

Todas estas disposiciones legales nos indican que el riesgo de naufragio era latente y bastante probable de verse cumplido, señalado por algunos autores como una de las penurias que comportaba la condición humana⁶⁰. Este peligro era provocado, de manera fundamental por

la acción de los piratas. Desgraciadamente, no podemos entrar en estas páginas en el análisis detenido de las consideraciones morales, políticas y culturales que la etiqueta «pirata» tenía a ojos de los romanos⁶¹, pero si lo unimos a lo ya explicado con anterioridad, podemos entender que el fenómeno de la piratería supuso una preocupación fundamental a ojos de los romanos durante la historia de su presencia en la Península Ibérica.

Hemos tratado, por tanto, de explicar en qué medida la seguridad del tráfico comercial que con origen y o destino en las costas hispanas estuvo mediatizado por la acción de los saqueadores marítimos. Sin lugar a dudas, la arqueología subacuática tiene aún mucho que decirnos en este campo. En una zona de frecuente tránsito comercial, como el litoral peninsular, el saqueo, el robo, los naufragios, la rapiña, la acción de los piratas, en suma, estuvo presente de forma continuada durante la época romana, independientemente de que durante la mayor parte de este período, la acción militar y el imponente aparato coercitivo del estado romano lograra reducir esas actividades criminales hasta unos límites tolerables, aunque no las erradicase de forma concreta.

Esto explica también que el mar fuese considerado por los romanos como *res communis*, es decir, cosa no susceptible de propiedad, algo

por la acción de piratas y bandidos (*Dig.* 35.2.30, *pr*). El secuestro a manos de bandidos o piratas se convierte en una eximente ante las obligaciones más impostergables de los romanos, como sucede en el caso de la exención de castigo a los soldados que no hubiesen retornado a tiempo de los permisos concedidos (*Dig.* 49.16.14).

58 *Dig.* 13. 6. 18. A nuestro entender, esta norma da pie a la picaresca absoluta y abre una puerta al fraude. Sin embargo debe incidirse desde la perspectiva historiográfica en el verdadero calado de la medida y las consecuencias que la misma pudo acarrear. Véase ZAMORA MANZANO, J. L. (2000): 103-105. Sin embargo, *Dig.* 17.2.52.3, plantea que ante sociedades afectadas por la acción de bandidos y piratas, debe responder de los bienes perdidos el socio encargado de la custodia de los mismos. Véase GANDOLFO, E. (1883): 157, con n. 1 y 2,

59 *Dig.* 47. 9. 4-7. A nuestro entender, estas acciones constituyen en realidad una forma primitiva y poco sofisticada de ejercer la piratería. La legislación romana aplica severas penas a quienes se apropien de los bienes procedentes de los naufragios, equiparándolos a los bandidos y ladrones, regulados mediante la *Lex Cornelia de sicariis*. Véase *Dig.* 50.3.8 GANDOLFO, E. (1883): 198-199; TRAMONTI, S. (1994 b): 146, con n. 22. La legislación prohíbe el apropiamiento de los bienes derivados de los naufragios, salvo para aquéllos que viajasen en la nave siniestrada, quienes sí tenían la potestad de recuperar sus pertenencias.

60 ANDRÉ, J. M. y BASLEZ, M. F. (1993): 442-444; VÉLISSAROPOULOS, J. (1980): 160-162.

61 MOSCHETTI, C. M. (1966); FLAM-ZUCKERMANN, L. (1970): 469; SHAW, B. D. (1984): 22; VAN HOOFF, A. J. L. (1988): 132; TRAMONTI, S. (1994 b): 138; SHELDON, R. M. (2005): 221.

que no tenía la condición de propio ni exclusivo, creemos que porque no tenían forma de controlar algo que consideraban sobrenatural. Se trata de una concepción que, como hemos

visto, se manifiesta claramente en el derecho, especialmente en las cuestiones que tienen que ver directamente con el mar y que son de difícil compilación para la mente de un romano⁶².

⁶² TRAMONTI, S. (1994b): 139. *Cf.* con POCETTI, P. (1996): 42 con n. 21 y 22, quien alude a la concepción semántica del mar por parte de los romanos como un espacio ignoto y peligroso ajeno totalmente a las condiciones de relativa seguridad que ofrece el medio terrestre.

BIBLIOGRAFÍA

- ADCOCK, F. E. (1940): *The Roman Art of War Under the Republic*, Cambridge.
- ALFÖLDY, G. (1969): *Fasti Hispanienses. Senatorische Reichsbeamte und Offiziere in den spanischen Provinzen der römischen Reiches von Augustus bis Diokletian*, Wiesbaden.
- (1985): «Bellum Mauricum», *Chiron*, 15: 91-110.
- ÁLVAREZ-OSSORIO RIVAS, A. (2007a): «Deudores que evitan nuevas deudas: la utilización por parte de Roma de antiguos piratas para prevenir la piratería en Asia Menor durante el primer siglo del Principado», en G. Chic García (ed.), *Perdona nuestras deudas. Economía de prestigio versus economía de mercado II*, Sevilla, pp. 101-112.
- (2007b): «El Alto Imperio Romano y la violencia en el mar. La inserción de antiguos piratas en la marina de guerra», en F. Echeverría et al. (eds.), *Actas del VI Encuentro Nacional de Jóvenes Investigadores*, Madrid.
- (2008): *Los piratas contra Roma. Estudio socioeconómico y cultural de la piratería cilicia (143-36 a. C.)*, Écija.
- AMELA VALVERDE, L. (2005): «Unas batallas navales del año 43 a. C. perdidas en la historia (App. BCiv. 3,81,333)», *Aquila Legionis*, 6: 7-17.
- ANDRÉ, J. M. y BASLEZ, M. F. (1993): *Voyager dans l'Antiquité*, Lille.
- ARCE, J. (1981): «Inestabilidad política en Hispania durante el siglo II d.C.», *AEspA*, 54: 105-110.
- ARNAUD, P. (2005): *Les routes de la navigation antique. Itinéraires en Méditerranée*, Paris.
- ATENCIÓN PÁEZ, R. (1984-1985): «El epígrafe singiliense de Vallio Maximiano reencontrado», *Mainake*, 6-7: 177-186.
- BALLESTEROS PASTOR, L. (1996): *Mitridates Eupator, rey del Ponto*, Granada.
- BASLEZ, M. F. (2003): «Voyager au-delà: la symbolique du voyage dans le pensée grecque», en H. Duchêne, *Voyageurs et Antiquité classique*, Dijon, pp. 87-100.
- BAUMAN, A. (1996): *Crime and Punishment in the Ancient Rome*, London-New York.
- BELL, S. P. W. (2002): «Ships, Shells and Sea-Monsters: Observations on Roman Sarcophagi with Marine Motifs», en M. Georgadis y G. M. Muskett (eds.), *The Seas of Antiquity. Proceedings of the Liverpool Symposium in Antiquity. 20 May 2000*, Liverpool, pp. 60-75.
- BELTRAME, C. (2002): *Vita di bordo in età romana*, Roma.
- BENABOU, M. (1976): *La résistance africaine a la romanisation*, Paris.
- BERVE, H. (1929): «Sertorius», *Hermes*, 64: 199-227.
- BIRLEY, A. (1987): *Marcus Aurelius*, London.
- BORCA, F. (2000): *Insularità e cultura romana*, Roma.
- BRÉLAZ, C. (2005): *La sécurité publique en Asie Mineure sous le Principat (I^{er}-III^{ème} s. Ap. J. C.). Institutions municipales et institutions impériales dans l'Orient romain*, Basilea.
- BRUNT, P. A. (1975): «Did Imperial Rome disarm her Subjects?», *Phoenix*, 29: 260-270.
- BURIAN, J. (1961): «Zur Geschichte der nordafrikanischen einheimischen Bevölkerung in den ersten zwei Jahrhunderten u. Z.», *Studii Clasice*, 3: 163-174.
- CARCOPINO, J. (1943): *Le Maroc antique*, Paris.
- CAVAZZUTI, L. (1997): «Nuovi rinvenimenti sottomarini per lo studio della pirateria», *Archeologia Subacquea. Studi, ricerche e documenti II*, Roma, pp. 197-214.
- CHEVALIER, R. (1988): *Voyages et déplacements dans l'Empire Romain*, Paris.
- CHIC GARCÍA, G. (1980): «Consideraciones sobre las incursiones lusitanas en Andalucía», *Gades*, 5: 15-25.
- (2001): «Comercio y comerciantes en la Historia Antigua de Málaga (Siglo VIII a. C.-año 711 d. C.)», en F. Wulff Alonso et al. (eds.), *II Congreso de Historia Antigua de Málaga*, Málaga, pp. 351-384.
- (2005): «Marco Aurelio y Cómodo. El hundimiento de un sistema económico», en *Actas del II Congreso Internacional de Historia antigua: La hispania de los Antoninos (98-180)*, Valladolid, pp. 574-585.
- CONTINI, A. M. V., (1991): «I viaggi in età adrianea», en G. Camassa y S. Fasce (eds.), *Idea e realtà del viaggio. Il viaggio nel mondo antico*, Genova, pp. 343-359.
- DE MORA FIGUEROA, L. (2003): *Torres de almenara de la costa de Huelva*, Huelva.
- DE SOUZA, P. (1996): *Piracy in the Graeco Roman World*, Cambridge.
- D'ORS, E. (1947): *Tres temas de la guerra antigua*, Madrid.
- EUZENAT, M. (1984): «Les troubles de Maurétanie», *CRAI*, pp. 372-393.
- FIorentini, M. (2003): *Fiume e mari nell'esperienza giuridica romana. Profili di tutela processuale e di inquadramento sistematico*, Milano.
- FLAM-ZUCKERMANN, L. (1970): «À propos d'une inscription de Suisse (CIL, XIII, 5010): étude du phénomène du brigandage dans l'Empire romain», *Latomus*, 29: 451-573.
- FRASSINETTI, P. (1962): «Su alcuni frammenti delle *Historiae* di Salustio», *Athenaeum*, 40: 93-102.
- FRÉZOULS, E. (1980): «Rome et la Maurétanie Tingitane», *Ant.Afr.*, 16: 65-93.
- (1981): «La résistance armée en Maurétanie», *CT* 29: 41-69.

- GABBA, E. (1970): «Aspetti della lotta in Spagna di Sesto Pompeo», en *Legio VII Gemina*, León, pp. 133-155.
- GANDOLFO, E. (1883): *La nave nel diritto romano*, Génova.
- GARCÍA y BELLIDO, A. (1944): «La navegación ibérica en la Antigüedad según los textos clásicos y la arqueología», *Estudios Geográficos*, 16: 550-560.
- GIANFROTTA, P. A. (1981): «Commerci e pirateria: prime testimonianze archeologiche sottomarine», *MEFRA* 93: 227-242.
- (2001): «Fantasma sottomarini: guerre, piratería... o chissà cos'altro», *Daidalos*, 3: 209-214.
- GIANFROTA, P. A., POMEY, P. (1991): *Archeologia Subacquea, storia, tecniche, scoperte e relitti*, Milano.
- GIEBEL, M. (1999): *Reisen in der Antike*, Düsseldorf-Zurich.
- GREENHALGH, P. (1980): *Pompey. The Roman Alexander*, London.
- GRZYBEK, E. (2002): «Nyon à l'époque romaine et sa lutte contre le brigandage», *Genava*, 50: 309-316.
- GUERRERO AYUSO, V. M. (1994): «Formación social indígena y relaciones coloniales en la protohistoria balear», *Gerión*, 12: 155-197.
- GUILHEMBET, J. P. (1992): «Sur un jeu de mots de Sextus Pompée : *domus* et propagande politique lors d'un épisode des Guerres Civiles», *MEFRA*, 104: 787-816.
- HADAS, M. (1930): *Sextus Pompey*, New York.
- LE BOHEC, Y. (2000): «Le rôle social et politique de l'armée romaine dans les provinces d'Afrique», en G. Alföldy et al. (eds.), *Kaiser, Heer und Gesellschaft in der Römischen Kaiserzeit*, Stuttgart, pp. 207-226.
- LE ROUX, P. (1982): *L'armée romaine et l'organisation des provinces ibériques d'Auguste à l'invasion de 409*, Paris.
- LEVI, M. A., (1985): «Pax Romana e imperialismo», *CISA*, 11: 203-210.
- LOWE, B. J. (2002): «Sextus Pompeius and Spain: 46-44 BC», en A. Powell y K. Welch (eds.), *Sextus Pompeius*, London, pp. 65-102.
- MASSARO, G. D., (1991): «Itinerari e viaggi marittimi in Magna Grecia. Aspetti e problema di navigazione antica», en G. Camassa y S. Fasce (eds.), *Idea e realtà del viaggio. Il viaggio nel mondo antico*, Genova, pp. 143-189.
- MEIJER, F. (1986): *A History of Seafaring in the Classical World*, London.
- MILLAR, F. (1984): «Condemnation to Hard Labour in the Roman Empire», *PBSR*, 52: 124-147.
- MORGAN, M. G. (1969): «The Roman Conquest of the Balearic Isles», *CSCA*, 2: 217-231.
- MOSCHETTI, C. M. (1966): Gubernare navem, gubernare rem pUBLICAM. *Contributto alla storia del diritto marittimo e del diritto pubblico romano*, Milano.
- MORTON, J. (2001): *The Role of the Physical Environment in Ancient Greek Seafaring*, Leiden.
- ORMEROD, H. A. (1926): *Piracy in the Ancient World*, Liverpool.
- PARKER, A. J. (1992): *Ancient Shipwrecks of the Mediterranean and Roman Provinces*, Oxford.
- PASCUAL GUASCH, R. (1973): «Underwater Archeology in Andalusia (Almería and Granada)», *IJNA*, 2: 113-118.
- PAVIS D'ESCURAC, H. (1974): «Reflexions sur la *Classis Africana Commodiana*», *Mélanges d'Histoire Ancienne W. Seston*, Paris.
- PFLAUM, H. G. (1960): *Les carrières procuratoriennes équestres sous le Haut-Empire romaine II*, Paris.
- POCETTI, P., (1996): «Aspetti linguistici e toponomastici della storia marittima dell'Italia antica», en P. Prontera (ed.), *La Magna Grecia e il mare. Studi di storia marittima*, Tarento, pp. 35-73.
- REDDÉ, M. (1986): *Mare Nostrum*, Roma.
- RODRÍGUEZ-NEILA, J. F. (1972): «Aspectos del siglo III d.C. en Hispania», *Hispania Antiqua*, 2: 179-201.
- ROMANELLI, P. (1959): *Storia delle Province romane dell'Africa*, Roma.
- ROUGÉ, J. (1981): *Ships and Fleets of the Ancient Mediterranean*, Paris.
- (1966): «Le droit de naufrage et ses limitations en Méditerranée avant l'établissement de la domination de Rome», en *Mélanges d'Archéologie et d'Histoire offertes à André Piganiol III*, Paris, pp. 1469-1490.
- SÁEZ RODRÍGUEZ, A. J. (2001): *Almenaras en el Estrecho de Gibraltar: las torres de la costa de la Comandancia General del Campo de Gibraltar*, Algeciras.
- SCHÖR, B. (1978): *Beitrag zur Geschichte des Sextus Pompeius*, Berlin.
- SENATORE, F. (1991): «Sesto Pompeo tra Antonio e Ottaviano nella tradizione storiografica antica», *Athenaeum*, 79: 103-139.
- SHAW, B. D. (1984): «Bandits in the Roman Empire», *Past and Present*, 105: 3-52.
- SHELDON, R. M. (2005): *Intelligence Activities in Ancient Rome. Trust in the Gods, but Verify*, London-New York.
- SIEGER, R. (1994): «The Rise of Pompey», *CAH* IX, London, pp. 165-207.
- STARR, C. G. (1941): *The Roman Imperial Navy 31 BC – AD 324*, Itaca.
- TARN, W. W. y CHARLESWORTH, M. P. (1934): «The Triumvirs», *CAH* X, Cambridge, pp. 31-65.
- TEMBOURY ÁLVAREZ, J. (1975): *Torres almenara (costa occidental)*, Málaga.
- THIEL, J. H. (1946): *Studies on the History of Roman Sea-Power in Republican Times*, Amsterdam.
- THOUVENOT, P. (1939): «Les incursions des maures en Bétique sous le règne de Marc-Aurèle», *REA*, 41: 20-28.
- TRAMONTI, S. (1994 a): *Hostes communes omnium. La pirateria e la fine de la repubblica romana (145-33 a. C.)*, Ferrara.
- (1994 b): «La piratería en età imperiale romana. Fenomenologia di una struttura», *RavstoRic*, 1:137-175.

- VAN HOOFF, A. J. L. (1988): «Ancient Robbers: Reflections behind the Facts», *Anc. Soc.*, 19: 105-125.
- VÉLISSAROPOULOS, J. (1980): *Les naulères grecs. Recherches sur les institutions maritimes en Grèce et dans l'Orient hellénisé*, Genève-Paris.
- VENY, C. (1979): «Nuevos materiales de Moro Boti», *TrabPreh*, 36: 465-480.
- VON PREMIERSTEIN, A. (1912): «Untersuchungen zur Geschichte des Kaisers Markus», *Klio*, 12: 167-178.
- WELCH, K. (2002 a): «Sextus Pompeius and the Res Publica in 42-39 BC», en A. Powell y K. Welch (eds.), *Sextus Pompeius*, London, pp. 31-63.
- (2002 b): «Both Sides of the Coin: Sextus Pompeius and the So-Called *Pompeiani*», en A. Powell y K. Welch (eds.), *Sextus Pompeius*, London, pp. 1-30.
- WILL, E. (1967): *Histoire politique du Monde Hellénistique (323-30 av. J.-C.)*, 2, Nancy.
- WYLIE, G. (1992): «The Genius and the Sergeant: Sertorius versus Pompey», en C. Deroux (ed.), *Studies in Latin Literature and Roman History* vol. VII, Bruxelles, pp. 145-162.
- ZAMORA MANZANO, J. L. (2000): *Averías y accidentes en derecho marítimo romano*, Madrid.

