

POTESTAS

RELIGIÓN, PODER Y MONARQUÍA



REVISTA DEL GRUPO EUROPEO
DE INVESTIGACIÓN HISTÓRICA



COMITÉ EDITORIAL

EDITA:

POTESTAS. Grupo Europeo de Investigación Histórica: RELIGIÓN, PODER Y MONARQUÍA

DIRECTORES:

Pedro Barceló, Juan José Ferrer y Víctor Mínguez

SECRETARIA:

Inmaculada Rodríguez Moya

CONSEJO DE REDACCIÓN:

Dr. Pedro Barceló (Universität Potsdam)
Dr. Juan José Ferrer Maestro (Universitat Jaume I)
Dr. Heinz-Dieter Heimann (Universität Potsdam)
M.A. Eike Faber (Universität Potsdam)
Dra. Christiane Kunst (Universität Potsdam)
Dra. Verónica Marsá (Universitat Jaume I)
Dr. Víctor Manuel Mínguez Cornelles (Universitat Jaume I)
Dr. Carles Rabassa Vaquer (Universitat Jaume I)
Dra. Inmaculada Rodríguez Moya (Universitat Jaume I)
Dr. Michael Stahl (Technische Universität Darmstadt)

CONSEJO ASESOR:

Dr. Jaime Alvar (Universidad Carlos III de Madrid)
Dr. Michele Cataudella (Università di Firenze)
Dr. Manfred Clauss (Johann Wolfgang Goethe-Universität Frankfurt am Main)
Dr. Jaime Cuadriello (Instituto de Investigaciones Estéticas. UNAM)
Arq. Ramón Gutiérrez (Centro de Documentación de Arquitectura Latinoamericana. Buenos Aires).
Dr. Fernando Marías Franco (Universidad Autónoma de Madrid)
Dr. Alfredo J. Morales (Universidad de Sevilla)
Dr. José Manuel Nieto Soria (Universidad Complutense de Madrid)
Dr. Manuel Núñez (Universidad de Santiago)
Dra. Pilar Pedraza (Universitat de València)
Dr. Flocel Sabaté i Curull (Universitat de Lleida)
Dra. Rosa Sanz Serrano (Universidad Complutense de Madrid)
Dr. John Scheid (Collège de France)

REDACCIÓN, ADMINISTRACIÓN Y SUSCRIPCIÓN:

Inmaculada Rodríguez
Departamento de Historia, Geografía y Arte
Facultad de Ciencias Humanas y Sociales
Universitat Jaume I. Campus de Riu Sec
Avda. Sos Baynat, sn. 12071 Castellón. España
revistapotestas@uji.es
Teléfono: 964 729651
Fax: 964 729265

IMAGEN DE CUBIERTA: Retrato del emperador Augusto, Camafeo, hacia 14-20 d. C.
British Museum, Londres.

DISEÑO Y MAQUETACIÓN: Carolina Hernández Terrazas

ISSN: 1888-9867

DL:

IMPRIME:

Cap part d'aquesta publicació, incloent-hi el disseny de la coberta, no pot ser reproduïda, emmagatzemada, ni transmesa de cap manera, ni per cap mitjà (elèctric, químic, mecànic, òptic, de gravació o bé de fotocòpia) sense autorització prèvia de la marca editorial.



Sumario

MANUEL NÚÑEZ RODRÍGUEZ (Universidad de Santiago de Compostela) <i>El Rey en su honra</i>	5
MICHAEL STAHL (Technische Universität Darmstadt) <i>Auctoritas und Charisma: Die Bedeutung des Persönlichen in der Herrschaft des Augustus</i>	23
JAIME ALVAR EZQUERRA (Universidad Carlos III de Madrid) FERNANDO LOZANO GÓMEZ (Universidad de Sevilla) <i>Un tonto entre los dioses: Vilipendio del monarca</i>	35
JORGE SEBASTIÁN LOZANO (Fundación Mainel) <i>El género de la fiesta. Corte, ciudad y reinas en la España del siglo XVI</i>	57
CHRISTIANE KUNST (Universität Potsdam) <i>Der Leichnam des Princeps zwischen Consecratio und Damnatio</i>	79
ROSARIO INÉS GRANADOS SALINAS (Universidad de Harvard) <i>Sorrows for a devout ambassador. A Netherlandish Altarpiece in Sixteenth century Castile</i>	101
PEDRO BARCELÓ (Universität Potsdam) <i>Poder terrestre, poder marítimo: la politización del mar en la Grecia clásica y helenística</i>	131
NICOLAS JASPERT (Ruhr-Universität Bochum) <i>Peregrinos gallegos a Palestina y las relaciones entre los cabildos de Compostela y Jerusalén en el siglo XII</i>	149
MARCO LADEWIG (Universität Potsdam) <i>Triumphus Navalis – Die rituelle Verherrlichung des Sieges zur see</i>	171
JORGE MARTÍNEZ-PINNA (Universidad de Málaga) <i>Algunas observaciones sobre la monarquía romana arcaica</i>	193
Curricula de los autores	213

PODER TERRESTRE, PODER MARÍTIMO: LA POLITIZACIÓN DEL MAR EN LA GRECIA CLÁSICA Y HELENÍSTICA

PEDRO BARCELÓ
Universität Potsdam

RESUMEN: En la prehistoria Griega, cada posición de poder estaba basada en poseer y explotar el potencial agricultor local y regional. El presente estudio analiza cómo las ciudades griegas abrieron un nuevo campo de recursos abarcando el mar. Atenas facilitó un ejemplo prototípico a través de las ventajas conseguidas mediante la activación del comercio marítimo y el dominio a gran escala de las rutas marítimas. La introducción de la marina tuvo repercusiones de largo alcance en la política doméstica de los atenienses: debido a que los *thetes* jugaron a partir de ese momento un parte vital en las fuerzas armadas, a que demandaron y accedieron a una mayor influencia en la política de su ciudad. En este doble sentido –la dominación del mar como una fuente del poder en la política foránea y la ampliación de la base demográfica con derechos participativos igualitarios en el estado– tuvo lugar una politización del mar. Este estudio profundiza en el ejemplo de Atenas para buscar las evidencias de otras *poleis* y encomienda el desarrollo desde el periodo arcaico al helenístico.

Palabras clave: talasocracia, poder terrestre, poder marítimo, politización del mar, Grecia clásica y helenística.

ABSTRACT: In Greek pre-history, any position of power was based on owning and exploiting local and regional agricultural potential. The present study analyses how Greek cities opened up a new field of resources by embracing the sea. Athens provides a prototypical example for the advantage gained by activating sea-trade and large-scale domination of sea-routes. The introduction of the navy had far-reaching repercussions on Athenian domestic policy: because the *thetes* now played a vital part in the armed forces, they demanded and achieved more influence on

the politics of their city. In this dual sense – domination of the sea as a source of power in foreign policy and a broadening of the demographic base of equal participatory rights in the state – a politicization of the sea took place. The study goes beyond the example of Athens to look at evidence for other *poleis* and encompasses developments from Archaic to Hellenistic times.

Keywords: Talassocracie, land power, sea power, politicizing the sea, classical and hellenistic Greece.

Los griegos se extendieron por el Mediterráneo igual que las ranas en torno a una charca
(Platón, *Fedón* 109 b)

Las siguientes reflexiones* que intencionalmente se relacionan con la irónica afirmación platónica no pretenden abordar la compleja problemática de la multifuncionalidad del mar en la historia griega,¹ sino que simplemente quieren concentrarse en una faceta del controvertido tema que concierne a la percepción y utilización de la marina como parte integral de los recursos de un determinado estado o de un ente político. Me pregunto: ¿cuándo y por qué se convierte el mar, en competencia con la tierra, en una fuente de poder? y ligado a este interrogante continuo cuestionándome: ¿qué criterios históricos se pueden aducir para explicar el complejo proceso de interacción entre las más relevantes potencias griegas y la navegación?

I

Uno de los más sugestivos fenómenos de la historia naval antigua aparece ligado a la voz *thalassokratía* (talasocracia). Este sustantivo compuesto se nutre de dos vertientes dispares, *thálassa* y *kratía*, que aunque a primera vista poco parecen tener en común, sin embargo, al entremezclarse en el nuevo vocablo engendran un inconfundible significado, determinado de manera análoga a la expresión *demokratía*, por el verbo *krateín*.² El contenido semántico

* Este trabajo se encuadra en el proyecto de investigación HUM2007-60315, del Ministerio de Educación y Ciencia de España.

1. Véase al respecto la serie de trabajos publicados recientemente sobre el tema en E. CHRYSOS ET ALII (Ed.): *Griechenland und das Meer. Beiträge eines Symposions in Frankfurt im Dezember 1996*, Mannheim et alii 1999.

2. H. G. LIDELL, R. SCOTT: *A Greek-English Lexicon*, Oxford, 1968, p. 782.

del término *thalassokratía*, a pesar de ser amplio, guarda una estrecha relación con el concepto de control marítimo, abarcando por igual el sector político en el sentido más extenso de la palabra y todo lo que éste implica (movilización de los recursos náuticos de una comunidad, acercamiento del litoral al interior y viceversa, prioridad del transporte marítimo, liderazgo territorial, etc.) y asimismo el sector comercial con todas sus derivaciones: sistema de escalas portuarias, monopolio sobre diversos productos, presencia simultánea en múltiples mercados, etc.³

Aquella ciudad o territorio que ejerce una hegemonía naval, o sea una talasocracia, se distingue frente a las comunidades políticas de su entorno, que no se aventuran al mar, merced a su mayor capacidad de acción, es decir, se identifica a través de la flexibilidad de sus redes de comunicación, a través de la dinámica de su organización interna, así como a través de la intencionalidad de su política exterior.

La enumeración de las más antiguas potencias talasocráticas conservada en la crónica de Eusebio de Cesarea nos trasluce un vaivén de subidas y caídas de imperios del mar, protagonizados por una serie de ciudades cretenses, fenicias, griegas o etruscas a las que, en consonancia con el auge acumulado por su preponderancia marítima, se les atestigua haber desempeñado un papel histórico relevante.⁴ Por regla general se piensa en Diodoro Sículo como posible fuente y punto de inspiración de la descripción de Eusebio de Cesarea.⁵ Ahora bien, las ideas de fondo plasmadas en la lista de las talasocracias se remontan –como veremos– a épocas mucho más antiguas. Sus raíces ahondan hasta la médula de la historiografía griega.

Antes de acometer la tarea de detectar dichas raíces y de esclarecer el porqué y en qué circunstancias se genera el concepto de poderío marítimo, recordemos dos factores básicos que subyacen en el referido listado de talasocracias: a) la movilización de medios náuticos es vista como un instrumento capaz de conferir supremacía a un determinado estado, y también se presupone b) que la idea de la alternancia orquestada a través del cambio de hegemonía, refleja un proceso dinámico de continuidad en el ejercicio del poder.⁶

3. Sobre el acercamiento de la tierra al mar a través de la descripción del espacio marítimo mediante mapas y periplos véase el meritorio estudio de P. JANNI: *La mappa e il periplo. Cartografia antica e spazio odologico*, Roma, 1984.

4. Eusebio de Cesarea: *Chron.* I 225.

5. Diodoro III 7, 11.1.

6. Aunque la idea del cambio o sucesión de hegemonías puede ser percibida a través de la historiografía helenística de la que hemos conservado unos reflejos en la obra de Polibio 12 y de Pompeyo Trogo I 1ss. hay que consignar que la Liga Ático-Délica que según A. GIOVANNINI Y G. GOTTLIEB: *Thukydides und die Anfänge der athenischen Arche*, Abh. Heidelberger Akademie der Wissenschaften, Heidelberg, 1980, se caracteriza por una transición de hegemonía de Esparta hacia Atenas, puede haber actuado como modelo conceptual.

II

A pesar de sus indudables progresos logrados, durante los siglos VII y VI a. C., la navegación ocupa, no obstante su continuo perfeccionamiento, un papel relegado respecto a la tierra, de donde primordialmente pueden ser extraídos múltiples recursos. Pujanza política, solvencia económica y prestigio social se adquieren conquistando ciudades, acumulando botines, ejerciendo un dominio sobre capas de población, ocupando tierras o explotando los recursos ganaderos o agrícolas de vastas zonas de cultivo. De esta forma se produce la expansión del Imperio persa⁷ y de modo análogo actúan algunas ciudades-estado helenas. Siracusa funda y consolida su estado a través de la conquista y del dominio de gran parte de la Sicilia oriental.⁸ Esparta y otras muchas ciudades-estado griegas aumentan su espacio vital a expensas de sus vecinos, ocupando sus campos y esclavizando a una parte de la población.⁹ Son legendarias las encarnizadas guerras que estallan periódicamente entre ciudades griegas para anexionar parcelas de cultivo, como atestigua la secular pugna entre Eretria y Calcis en Eubea, que se disputan la posesión de la llanura del Lelanto.¹⁰

El concepto de poderío político, de dominio jurídico y de control económico, en resumen, la idea de señorío, queda determinada por medios y técnicas terrestres. Generalmente los colectivos implicados dirimen sus diferencias mediante enfrentamientos bélicos en espacios físicos terrestres.¹¹ La caballería y la infantería son los vehículos tradicionales que se usan para acaparar recursos de poder, es decir, tierras, personas o ciudades, y es precisamente la disponibilidad sobre seres humanos, ganado, parcelas y propiedades de distinta índole, lo que confiere el título de dominio, sinónimo de riqueza en la Antigüedad.¹² Si establecemos una comparación entre el cúmulo de circunstancias que propician la adquisición de poderío, el mar desempeña, en este contexto inicialmente, un papel secundario, ya que es considerado o como mera vía de transporte, o como impedimento al que hay que superar.¹³

7. J. WIESEHÖFER: *Das antike Persien. Von 550 v. Chr. bis 650 n. Chr.*, Düsseldorf, Zürich, 1998, pp. 19 y ss.

8. J. BOARDMAN: *Kolonien und Handel der Griechen*, Múnich, 1981, pp. 203 y ss.

9. K.-W. WELWEI: *Sparta. Aufstieg und Niedergang einer antiken Großmacht*, Stuttgart, 2004, p. 23 y ss.

10. A. J. DOMÍNGUEZ MONEDERO: *La polis y la expansión colonial griega (siglos VIII-VI)*, Madrid, 1991, p. 94 y s.

11. Uno de los casos más conocidos es la secular pugna entre Esparta y Argos por la posesión de parcelas de cultivo ubicadas en las regiones fronterizas que condicionará la orientación política de ambas comunidades.

12. En este contexto es muy explícita la denominación *geomoroi* con la que en algunas ciudades se designaba a los componentes de la aristocracia, vocablo que alude a la posesión y al control de la tierra de cultivo.

13. Ya Hesíodo, *Trabajos y Días* 678-688, habla de los beneficios que proporciona el mar, sin embargo, su discurso se reduce a niveles individuales y privados; no trata de enumerar las ventajas que un determinado Estado pueda extraer del mar. Véase A. MOMIGLIANO: «Sea-Power in Greek Thought», en: A. MOMIGLIANO (Ed.): *Secundo contributo alla storia degli Studi Classici*, Roma, 1960, pp. 57-67.

En el curso de la formación del mapa político griego (siglos VIII-VI a. C.), la expansión de la *polis* o de las sociedades tribales (*ethne*) se efectúa –salvo excepciones– mirando a la tierra, de espaldas al mar. Aunque a primera vista pueda parecer paradójica, esta afirmación también es válida al momento de valorar el proceso de colonización, especialmente si tenemos en cuenta que el hambre de tierra es uno de sus principales incentivos. Recordemos que las colonias (*apoikíai*) se transforman después de su fundación en entes políticos autónomos, independientes de su respectiva metrópoli, dedicados a la explotación intensiva de las zonas ocupadas, hecho que ratifican –por aducir un significativo ejemplo gráfico– las imágenes de sus acuñaciones monetarias en las que predominan motivos alusivos a la fertilidad y a determinados productos agrícolas.¹⁴ Como bien podemos observar en Sicilia o en la Magna Grecia, las *apoikíai* se orientaban hacia las fértiles parcelas de cultivo circundantes, constituyéndose en «Ackerbürgerstädte», como reza la acertada voz alemana para denominar la situación que se produce al extenderse la nueva polis hacia las zonas del interior, como consecuencia de la repartición de tierras a sus nuevos ciudadanos.¹⁵

También conviene recordar que el tráfico marítimo de la era arcaica, que nunca dejó de existir al lado de las múltiples empresas coloniales, estaba monopolizado, de forma más o menos directa, por la aristocracia, con lo que preserva su carácter exclusivo. Coleo de Samos, el intrépido navarca que ya en el siglo VII a. C. se acercó al litoral hispano-tartésico a comerciar es un buen ejemplo de ello.¹⁶ No es un hecho casual que gran parte de los conocidos potentados griegos que asumen protagonismo político, tales como Cípselo, Periandro, Pisístrato, Polícrates, y otros muchos más, aparezcan relacionados con el mar.¹⁷

14. Con esta observación no quiero en absoluto descartar la influencia del mar como indiscutible incentivo para toda una serie de establecimientos coloniales que vivirán en gran parte de él. El tráfico marítimo, la pesca y todo lo derivado de la comercialización del pescado fueron sin duda motivos suficientes para fundar y mantener emporios y colonias. Pero al lado de este aspecto, la territorialidad de las áreas coloniales desempeña un papel decisivo para la gran mayoría de colonos que ante la escasez de tierras de cultivo en sus ciudades de origen buscaban la solución del acuciante problema agrario a través de la obtención de parcelas de cultivo en suelo colonial.

15. Sobre las líneas generales de la colonización helena de Occidente véase A. DOMÍNGUEZ MONEDERO: *La polis y la expansión colonial griega*, pp. 116 y ss.; F. J. GÓMEZ ESPELOSÍN: *Introducción a la Grecia antigua*, Madrid, 1998, pp. 51 y ss.

16. Heródoto IV 152.

17. En su fundamental estudio sobre la tiranía arcaica L. DE LIBERO: *Die archaische Tyrannis*, Stuttgart, 1996, subraya la vinculación marítima de los diferentes tiranos como una de las principales causas de la acumulación de poderío, como ilustran las biografías de Pisístrato de Atenas 94, Cípselo de Corinto 147, Periandro de Corinto 169 o Polícrates de Samos 264-268, por citar sólo los más conocidos ejemplos. Véase también S. HETZEL: *Die Seepolitik archaischer Tyrannen*, Diss., Dresde, 2001.

III

Al margen de las alusiones dedicadas a determinados personajes de la aristocracia que se implicaban en la navegación de forma más o menos privada, es a partir del emerger de Corinto como primera potencia naval griega y posteriormente desde la génesis de la talasocracia de Polícrates de Samos, cuando se dibuja nítidamente una conjunción entre los intereses del estado y de sus clases dirigentes. A través de los concisos apuntes históricos que dedica Tucídides al despertar de la Hélade en época arcaica, detectamos por vez primera en las letras griegas una aleccionadora reflexión acerca de la extraordinaria influencia del mar en el diseño político del mundo del Egeo.¹⁸

Siguiendo el hilo de interpretación que nos proporciona Tucídides, Corinto parece haber sido, merced a su ubicación en el Istmo, que le permitía tener acceso a dos mares y mantener dos puertos, la primera comunidad helena que después de construir embarcaciones, se aventurará, ya desde el siglo VII a. C., a la empresa de explotar de forma óptima las múltiples posibilidades que confería el control del peligroso pero también tentador elemento marítimo.¹⁹ Los miembros de los clanes dirigentes de Corinto, los Baquíadas y los Cipséidas, adquirirán a través de la navegación riquezas y prestigio social.²⁰ El ejemplo dado no tardará en encontrar innumerables imitadores en otras ciudades.²¹

Polícrates de Samos (538-522 a.C.) se nos representa como un antiguo condotiero, que con la ayuda de su flota pudo cimentar una descollante posición en el Egeo: *Polícrates fue en realidad el primer griego que, a nuestro saber, anhelaba el dominio del mar* (Heródoto III 122). Su ascenso hasta la cima del poder en Samos presenta todos los elementos característicos de la conquista del estado por un tirano. Pero fuera de las medidas coercitivas adoptadas por Polícrates para dominar la ciudad, su gobierno dio impulsos esenciales al desarrollo interno de Samos. Sobre su significado histórico, Heródoto juzga: *Salvo los tiranos de Siracusa, no hay ni un solo tirano digno de poder ser comparado a Polícrates* (Heródoto III 125). Es evidente que Heródoto se muestra impresionado por los logros del dirigente samio, y es que Polícrates era de esa clase de personas que sobresalían por actos memorables. De una manera parecida se

18. Según Tucídides I 13 el advenimiento de la tiranía está estrechamente relacionado con el auge del poderío naval: *Al hacerse Grecia más poderosa y adquirir aún más riquezas que antes, surgieron en general en las ciudades tiranías, pues los ingresos crecían, antes existían monarquías hereditarias con atribuciones limitadas, y Grecia comenzará a equipar escuadras y ocuparse más del mar*. Véase P. BARCELÓ: *Thukydides und die Tyrannis*, Hermes 34, 4 (1990), pp. 401-425.

19. Tucídides I 13; véase también Estrabón VIII 6, 20.

20. El extraordinario prestigio y la riqueza del clan Baquíada lo documenta el suntuoso pabellón que mantenía en Delfos, especie de escaparate del mundo griego.

21. P. DE SOUZA: «Towards Thalassocracy? Archaic Greek Naval Developments», en: N. FISHER, H. VAN WEES (ed.): *Archaic Greece. New Approaches and New Evidences*, Londres, 1998, pp. 271-293.

expresa Tucídides al dispensarle una valoración elogiosa en el prólogo de su obra (Tucídides I 13). El motivo de esta estima se pudo deber a que, merced a su carisma, creció la fama de Samos de cara al exterior. En función del brillo de su corte y del embellecimiento de la ciudad, así como de los logros en política exterior, se relegaba a un segundo plano la situación interna, mucho menos risueña por el corsé político al que Polícrates tenía sometidos a sus conciudadanos.²²

Si la recepción de la sugestiva figura de Polícrates de Samos en la historiografía griega ilustra un proceso de individualización, insertado en un ambiente netamente marítimo, el relato de los acontecimientos en torno a Alalia, hace referencia a un colectivo, sumido en el anonimato, protagonista de una de las odiseas más espectaculares de la Antigüedad. Los foceos fueron, junto a los habitantes de Teos, los únicos griegos que a mitad del siglo VI a. C., ante la inminente amenaza persa, decidieron abandonar su patria minorasiática, emigrando hasta los más remotos confines del mundo hasta entonces conocido: el Mediterráneo occidental.²³ Trasladaron su polis a bordo de sus naves para fundarla de nuevo en Alalia. Una vez establecidos en la isla de Córcega, el mar continuará siendo su hábitat. Sus embarcaciones dedicadas al comercio y a la piratería provocarán la formación de una enorme coalición marítima estrusco-cartaginesa que al final logrará desplazarles de su nuevo hogar.²⁴

Los episodios citados, plenos de dinámica y explosividad: Corinto bajo la batuta de los Cipsélidas, Samos durante la era de Polícrates o los vaivenes de los itinerantes navegantes foceos, muestran distintas posibilidades de transgredir las tradicionales fronteras de la polis, orientándose hacia el vastísimo espacio marítimo. Los ejemplos aducidos ilustran igualmente distintas formas de acercamiento al mar por parte de determinados grupos sociales, entre los que predomina claramente la aristocracia. No obstante, hay que constatar que desde la épica homérica persiste una imagen negativa del comerciante marino, al que se le achaca avidez de lucro en contra del ideario de comportamiento aristocrático, como bien demuestran las palabras que el feacio Euríalo dirige a Ulises: *No parece, extranjero, que seas varón entendido en las competiciones atléticas que suelen disputarse entre hombres respetables; sospecho que eres uno de esos que nos llegan a menudo en las naves de múltiples remos al frente de gentes que buscan la ganancia en el mar, muy atento a la carga y los filetes y al goloso provecho: realmente no tienes aspecto de atleta* (Odisea VIII 159-164).

22. Sobre Polícrates de Samos véase H. BERVE: *Die Tyrannis bei den Griechen*, Múnich, 1967, pp. 107 y ss.

23. Heródoto I 163-167.

24. P. BARCELÓ, J. J. FERRER: «Die Phokäer und die Iberische Halbinsel», en: «Troianer sind wir gewesen» – *Migrations in der antiken Welt*, E. OLSHAUSEN, H. SONNABEND (ed.): *Stuttgarter Kolloquium zur Historischen Geographie des Altertums* 8, 2002, *Geographica Historica*, vol. 21, 2006, pp. 291-299.

Ante los diferentes enfoques en las pocas fuentes disponibles que tratan sobre el tema, hay que resaltar que la contraposición entre el tráfico de mercancías y el modelo de vida aristocrático es más bien relativa. En bastantes ciudades griegas, tales como Calcis, Eretria, Corinto, etc., los aristócratas participaban sin duda en empresas comerciales navieras. Muchos destacados potentados utilizaban el mar como cantera proveedora de mercancías, botines y prestigio, logrando de esta manera afianzar su posición social en su respectiva ciudad de origen.²⁵ Salvo excepciones –como es el caso de las empresas coloniales– no se orquesta una expansión ultramarina patrocinada por la comunidad, sino que se usufructúan los recursos que proporciona el mar a un determinado colectivo social que se encuentra frecuentemente en competencia con otros grupos de presión dentro o fuera de la polis.²⁶ Será a partir del siglo V a. C. cuando la democracia se proyecte hacia el mar y lo convierta en uno de sus preferentes campos de acción y con ello se inviertan los parámetros políticos, sociales y económicos que imperaban hasta entonces: El mar se transformará en «territorio» de explotación, o digamos más adecuadamente en el elemento natural de toda la polis.

IV

Ante esta evidencia hay que formularse dos preguntas: ¿De dónde proviene la inserción del elemento marítimo dentro del marco de gestación de la política de un determinado estado? y ¿cuándo empiezan los griegos a familiarizarse de manera masiva con un escenario capaz de conferir tantos o más recursos de los que proporcionaba la tierra?

Es por una parte en unos apuntes provenientes de Heródoto, y ante todo, en la obra de Tucídides donde encontramos plasmada la idea de que el poderío de un ente político podía ser alcanzado a través de la movilización de recursos marítimos.²⁷ Claro está que los citados autores no inventaron nada nuevo al expresarse así, simplemente lo dedujeron de una situación histórica concreta,

25. A. J. DOMÍNGUEZ MONEDERO: *La polis y la expansión colonial griega*, 80, p. 155. M. FINLEY: *El nacimiento de la política*, Barcelona, 1986, p. 26 matiza con buenos argumentos al respecto: «La riqueza es siempre un concepto relativo, lo que importa es que los aristócratas arcaicos griegos y romanos controlaban bastantes recursos y mano de obra (elemento también de riqueza) como para adquirir armas y caballos para sí mismos, para ser capaces de importar metales y otros artículos de primera necesidad y a veces de proporcionar barcos, imprescindibles para construir templos de mármol y otras obras públicas.»

26. Un buen ejemplo de ello es la tensión que se genera en el seno de la cúpula de la aristocracia siceliota cuyos representantes Gelón de Siracusa, Terillo de Himera, Amílcar de Cartago, Terón de Akragas y Anaxilao de Region-Mesina se baten por la hegemonía de la isla en el campo de batalla de Himera (480 a. C.); véase W. AMELING: *Karthago. Studien zu Militär, Staat und Gesellschaft*, Múnich, 1993, pp. 15 y ss.

27. Heródoto III 122, V 83; Tucídides I 3-18, 141-143.

a saber, la que se pone de manifiesto a mediados del siglo v a. C., cuyo principal protagonista es la democracia ateniense que al fundar la Liga Ático-Délica se convierte en la primera potencia marítima de la época.²⁸

Si las medidas adoptadas por Clístenes constituyen el antecedente indispensable para que este proceso pueda prosperar, el factor que de manera más persistente marca el progreso de la democracia en Atenas, e introduce un nuevo ritmo en la vida de la ciudad, es la construcción de una flota, la más grande de Grecia. A instancias de Temístocles, en el año 480 a. C., ya navegaban 180 barcos, en el año 431 a. C., poco antes de estallar la Guerra del Peloponeso, su número aumentará a más de 300 unidades.²⁹ El mantenimiento y el uso de esta colosal armada consumían enormes recursos. A los costes de la construcción de las embarcaciones, se añadían los onerosos sueldos de las tripulaciones. En un principio fueron los ciudadanos hacendados quienes costeaban la mayor parte de los gastos; más tarde serán los aliados de Atenas los que se harán cargo de ello, pues al finalizar las Guerras Médicas múltiples estados griegos buscarán la protección de la flota ateniense ante la nunca extinguida amenaza persa.³⁰

La utilización de esta potente arma como instrumento de la política ateniense cobrará a partir de este momento una importancia decisiva. Por una parte garantizaba la protección de sus aliados, los estados miembros de la Liga Ático-Délica; por otra, servía para mantener intactas las vías de comunicación en el Egeo, a la vez que aseguraba el aprovisionamiento de la ciudad con grano procedente de las colonias del mar Negro, y permitía, finalmente, intervenir militarmente allí donde se considerase oportuno. El poderío naval de Atenas no sólo será el factor sobresaliente de la política exterior, sino que incidirá igualmente en el desarrollo interno de la ciudad.

La condición indispensable para todo tipo de participación política en cualquier ente estatal de la Antigüedad era el servicio militar. La introducción de la falange de hoplitas trajo consigo la ascensión de las capas medias de pequeños y medianos propietarios, que lograron, gracias a la creciente importancia de la infantería pesada, equipararse a los *aristoi* que combatían a caballo. A los ciudadanos más pobres no les quedaba otra alternativa para servir a la polis que la armada, dada la enorme demanda de tripulaciones, infantería ligera y remeros. De ahí surge la integración política del grupo social más numeroso de la polis, hasta entonces sumido en los márgenes del espectro institucional. La flota es, por tanto, el vehículo que propicia la consolidación definitiva del

28. Sobre la incidencia de la Liga Ático-Délica en la política griega de mitad del siglo v a. C. véase W. SCHULLER: *Die Stadt als Tyrann - Athens Herrschaft über seine Bundesgenossen*, Constanza, 1978.

29. C. J. HAAS: *Athenian Naval Power before Themistocles*, *Historia*, no. 34 (1985), pp. 22-46.

30. Sobre la relevancia de la flota como factor de la política ateniense véase J. BLEICKEN: «Die Entstehung der Verfassungstypologie im 5. Jahrhundert v. Chr. (Monarchie, Aristokratie, Demokratie)», *Historia*, nº 28 (1979), pp.167 y ss.

sistema democrático.³¹ Los pequeños campesinos y sobre todo el proletariado urbano adquieren a partir de la utilización masiva de la flota una relevancia política primordial.³²

V

Naturalmente, antes de que Atenas desarrollara su enorme capacidad naval ya otras ciudades griegas, fenicias, etruscas, etc. poseían embarcaciones con las que comerciaban y pirateaban por doquier y, en caso de beligerancia, se defendían, utilizándolas como barcos de guerra.³³ Sin embargo a través de los múltiples ejemplos disponibles, observamos un cierto retraimiento al momento de movilizar a largo plazo recursos náuticos para proseguir fines políticos de cierta envergadura.

Para ilustrar la situación valga sólo remitirse a Cartago, ciudad de indiscutible vocación marítima, que tardará siglos en poseer un puerto adecuado a su importancia naviera. De ello se puede concluir que las embarcaciones eran requeridas por el estado periódicamente, no de forma regular, y una vez cumplida la misión, se amarraban, se licenciaban o, simplemente se seguían utilizando para fines comerciales.

Como vemos, existe una notable diferencia entre estos casos y el de la Atenas del siglo V a. C., ya que esta última poseía una flota de guerra permanente que, al ser utilizada como arma política, se verá envuelta en múltiples aventuras imperialistas que determinarán la trayectoria de unas relaciones exteriores caracterizadas por un acentuado intervencionismo.³⁴ Por otra parte la estructura de la marina ateniense incide de manera directa y masiva en la política

31. Aristófanos identifica en múltiples alusiones de su vasta obra a la flota con la democracia, véase Caballeros 785, 1181 s; Avispas 685. P. CECCARELLI: «Sans thassalocratie pas démocratie? Le rapport entre thassalocratie er démocratie à Athènes dans la discussion du Ve et IVe siècle avant J. – C. », *Historia*, nº 42 (1993), pp. 444-470.

32. Bajo Efilates se logra debilitar al Areópago, la institución más emblemática de la aristocracia y Pericles, por fin, intensifica el afianzamiento democrático. Con él se consigue una mayor cuota de participación política y de igualdad dentro de la ciudadanía al introducirse el principio del voto mayoritario para cualquier decisión política a tomar, y la mistoforía, la compensación económica a quienes debían abandonar temporalmente sus tareas cotidianas para ejercer su voto en la Asamblea. Véase C. MEIER: *Athen. Ein Neubeginn der Weltgeschichte*, Múnich, 1995, pp. y 435 ss.; C. M. BOWRA: *La Atenas de Pericles*, Madrid, 1970, pp. y 66 ss.; F.J. GÓMEZ ESPELOSÍN: *Introducción a la Grecia Antigua*, pp. 172 y ss.

33. Sobre la navegación fenicia véase J. M. BLÁZQUEZ, J. ALVAR, C. GONZÁLEZ WAGNER: *Fenicios y cartagineses en el Mediterráneo*, Madrid, 1999, pp. 119 y ss.; sobre el comercio griego en época arcaica véase A. MELE: *Il commercio greco arcaico. Prexis ed emporie*, Nápoles, 1979; V. ALONSO TRONCOSO: *El comercio griego arcaico. Historiografía de las cuatro últimas décadas (1954-1993)*, La Coruña, 1994; sobre el comercio griego-etrusco véase P. KRACHT: *Studien zu den griechisch-etruskischen Handelsbeziehungen vom 7. bis 4. Jahrhundert v. Chr.*, Bochum, 1991.

34. M. AMIT: *Athens and the Sea. A Study in Athenian Sea-Power*, Bruselas, 1965.

interna de la ciudad: sin flota no hay democracia, o dicho de otra manera, la democracia de Pericles es impensable sin la existencia del factor flota como cuerpo social del estado democrático.³⁵ Esta circunstancia queda muy clara a través del discurso de Pericles, recogido por Tucídides, donde en plena Guerra del Peloponeso, se esboza la relevancia política de la marina como principal baza de la amenazada polis ateniense. Observemos algunas de las apreciaciones más sintomáticas al respecto:

Los peloponesios trabajan ellos mismos la tierra y no tienen capital ni privado ni público; a esto se une que no tienen experiencia en guerras largas y de ultramar porque, a causa de su pobreza, sólo toman las armas para luchas breves entre ellos. Tales pueblos no pueden ni equipar naves ni enviar a menudo ejércitos de tierra, debido a que con ello se ausentan de sus propios campos y gastan sus propios recursos, y a que, por añadidura, el mar les está vedado [...] Además, no merece la pena tener miedo ni de sus obras de fortificación en nuestro territorio ni de su flota [...] Pues merced a nuestra experiencia naval nosotros tenemos, a pesar de todo, una experiencia en la guerra por tierra mayor que la que aquellos tienen en la naval gracias a su experiencia por tierra. Y llegar a ser expertos marinos no les resultará fácil [...] La navegación es cuestión de técnica, como cualquier otra cosa, y no admite ser practicada según las circunstancias y de forma accidental; exige más bien que ninguna otra actividad secundaria coexista con ella [...] Si ellos atacan por tierra nuestro país (Atenas), nosotros atacaremos por mar el suyo, y desde luego no será lo mismo que sea devastada una parte del Peloponeso y que lo sea el Ática entera: ellos no tendrán la posibilidad de compensarlo en otras tierras si no es luchando, mientras que nosotros tenemos mucha tierra en las islas y en el continente; el dominio del mar es verdaderamente importante (I 141-143).

Mediante las frases que Tucídides pone en boca de Pericles, el historiador ateniense diseña de forma paradigmática la confrontación entre una potencia terrestre por excelencia, como es el caso de Esparta, y una ciudad naval como es Atenas, sinónimo de talasocracia. A través de las comparaciones que se entablan, es posible acentuar el antagonismo estructural que persiste entre dos estrategias alternativas en su respectiva carrera por conseguir la victoria: tradición versus modernidad, inmovilidad versus flexibilidad, limitación espacial versus capacidad de movimiento, etc. Mediante la visión que nos proporciona Tucídides, vislumbramos la relevancia determinante de la flota como factor de gestación y mantenimiento de poderío.³⁶

Al perder el control sobre su flota, en la fase final de la Guerra del Peloponeso, Atenas cambiará radicalmente su estructura política y social y con ello

35. V. GABRIELSEN: *Financing the Athenian Fleet. Public Taxation and Social Relations*, Baltimore et alii, 1994.

36. J. DE ROMILLY: «Thucydide et l'idée de progrès», en: *ASNP* II 35, 1966, p. 143 y ss.; E. LÉVY: *Athènes devant la défaite de 404. Histoire d'une crise idéologique*, París, 1976, 63, p. 120 y ss. Resáltenos también que el vocabulario marino recogido en la obra de Aristófanes, pleno de metáforas marinas en gran parte de sus comedias, es muy significativo al respecto.

se verá obligada a buscar nuevas áreas de acción.³⁷ La politización del mar, entendida como la prolongación de la polis, entidad terrestre por antonomasia, hacia un nuevo elemento, el mar, que se constituye así en su inconmensurable espacio adicional, al que domestica y absorbe, repito: la politización del mar, sin embargo, sigue persistiendo como legado ateniense hasta nuestros días. Sólo aquellos estados que en épocas posteriores conseguirán controlar a la larga el mar, como Cartago, Roma o Bizancio, lograrán acumular y mantener vastas zonas de dominio e incluso edificar imperios.

¿De qué manera se efectúa la metamorfosis que conducirá a que una tradicional potencia terrestre como era Atenas cuya circunscripción territorial, el Ática, era una de las más extensas de la Hélade, logre integrar el mar en su sistema político, económico y social? ¿Cuáles son los eventos o modelos de comportamiento que propician la proyección de la polis hacia el mar, en el sentido descrito? La respuesta a estas preguntas sólo es posible a través de un análisis de la realidad política ateniense que antecede al proceso de formación de su imperio marítimo: la Liga Ático-Délica.

VI

El más expresivo ejemplo acerca de la interacción entre áreas terrestres y marítimas lo obtenemos al estudiar el comportamiento del *demos* ateniense durante la Segunda Guerra Médica. Como ya anteriormente ocurriera a los focios, también los atenienses se ven en el año 480 a. C. obligados a tomar una decisión in extremis respecto a su posicionamiento frente al Imperio persa que exigía su sumisión: deben optar por contemporizar o por presentar una firme resistencia. Influenciados por Temístocles, los atenienses se inclinan por la última opción.³⁸ Ante la inminente ocupación de la Península Ática por parte del ejército del Gran Rey Jerjes, desalojan su ciudad, suben a sus naves y se dirigen a la isla de Salamina, donde se atrincheran y se constituyen temporalmente como una nueva polis, ubicada fuera de su tradicional ámbito espacial. Esta transcendental gesta que se desarrolla ante el máximo peligro que jamás se cerniera sobre la ciudad, sólo es comprensible, si tenemos en cuenta la enorme confianza que depositaron los atenienses en la efectividad de sus embarcaciones, su último recurso ante la amenaza exterior, al tiempo que denota una extrema flexibilidad mental y una notable capacidad de adaptación. Digamos, para utilizar una metáfora marina, que los atenienses se acogieron a la flota como a su último bote salvavidas.

37. C. MOSSÉ: *Athens in Decline 404 – 86 B. C.*, Londres y Boston, 1973; F. RODRÍGUEZ ADRADOS: *El reloj de la historia. Homo sapiens, Grecia Antigua y Mundo Moderno*, Barcelona, 2006, p. 291 y ss.

38. Sobre el panorama general de las Guerras Médicas véase F. J. GÓMEZ ESPELOSÍN: *Introducción a la Grecia Antigua*, pp. 150 y ss.

Pero sólo a través del aprecio que gozaba la armada y la seguridad que confería a la ciudadanía no es posible explicar satisfactoriamente el trasfondo del espectacular viraje de la política ateniense. Para interpretar adecuadamente el dramatismo de la situación hay que tener también en cuenta la fuerte dosis de implementación democrática que había experimentado Atenas desde las reformas de Clístenes y de forma especial desde la política naval de Temístocles. Este profundo arraigo democrático es perceptible a través de las fuentes contemporáneas que resaltan la preponderancia del factor humano, es decir del ciudadano (*polites*), frente a la efectividad de recursos técnicos: *Una ciudad consiste en sus hombres (ciudadanos) y no en unas murallas ni unas naves sin hombres*, dice Tucídides (VII 77,7).³⁹

La voluntad del demos ateniense de abandonar la ciudad, implicaba potencialmente un alejamiento de las casas, los templos, las tumbas de los antepasados y de todos los lugares que evocaban inconfundibles signos de identidad y pertenencia. Alejamiento que hubiera podido ser definitivo, en caso de fracasar el plan concebido. En este sentido el traslado de la polis a través del mar, que actúa aquí como barrera defensiva, implica la vigencia de un extraordinario potencial reflexivo por parte de una ciudadanía que se muestra capaz de adoptar tan arriesgada decisión.⁴⁰ Podemos presuponer que los acosados, inmersos en una empresa común de la que dependía su futuro, se sentían seguros de poder solventar a la larga su precaria situación. De este cúmulo de medidas se desprende que los atenienses pensaban derrotar a sus enemigos gracias a su flota en el golfo de Salamina, lo que ratifica que confiaban decidir el conflicto en un nuevo espacio político vital para su futuro: el mar. Este adquiere aquí por vez primera una nueva función al convertirse en la prolongación natural de la polis. El mar actuará a continuación como medio de transporte, barrera natural, hábitat, teatro de operaciones bélicas decisivas, espacio vital y espacio político al mismo tiempo. Asistimos a una movilización masiva del elemento marino como inagotable reserva de recursos, puesto a disposición de toda la comunidad, hecho insólito y paradigmático a la vez.⁴¹

El mar ya no es, como fue para los corintios, una mera vía de comunicación hacia sus colonias en Oriente y Occidente, o como fue para los focios, un medio de escape que les permitió alejarse del grave problema que les acechaba, o para los potentados griegos de época arcaica una fuente de recursos para estabilizar su precaria posición social. A partir del siglo V a. C. y a través del auge de Atenas el mar se transformará en un espacio físico adicional de la polis y con ello en el escenario político del futuro. La prolongación de la polis hacia el mar, o dicho de otra manera la politización del mar será de una transcendencia

39. Acerca de la intensa participación popular en las decisiones tomadas por la asamblea ateniense véase M. FINLEY: *El nacimiento de la política*, pp. 95 y ss.

40. CHR. MEIER: *Athen. Ein Neubeginn der Weltgeschichte*, pp. 272-277.

41. La ejemplaridad del hecho es contundente ya que crea un precedente y un patrón de comportamiento al mismo tiempo.

decisiva, no sólo para el devenir del sistema político griego, sino también para la futura configuración de los recursos de poderío del estado. La conjunción y alternancia entre la tierra y el mar como foco de recursos de poder pervivirá hasta que en el siglo xx el aire y la aviación les dispute su secular hegemonía.

VII

Como el ejemplo de Atenas, que crea y defiende un Imperio, deja entrever, el dominio del mar constituirá un antecedente imprescindible para lograr imponerse a la larga al adversario de turno o a cualquier clase de impugnación. Esta lección le será impartida al más afamado conquistador del mundo antiguo, que por no haberla aprendido desde un principio, estuvo a punto de fracasar en su empeño: Alejandro Magno. A través del análisis de la campaña que inicia en Asia Menor con la intención de adueñarse del Imperio persa, la gran potencia hegemónica oriental que disputaba a Atenas y a Macedonia el control del Egeo (334/2 a. C.), obtenemos otra ilustrativa confirmación de la interdependencia entre la tierra y el mar como factores de igualdad en materia de poder y decisión.

Al margen de la apologética visión que diseñan las fuentes respecto a la conducción de dicha campaña, presentada como una exitosa epopeya auspiciada por un carismático personaje pleno de energía y capacidad resolutiva, existe otra versión, más diferenciada de los hechos y por ello más realista y verosímil. De ella se desprende el gran riesgo así como la extrema vulnerabilidad de una incursión en territorio hostil, dado el exiguo soporte naval de que gozaba. Durante la primera fase de su expedición, Alejandro avanza a través de Lidia, Ionia y Caria logrando imponerse a las tropas persas que le taponan el camino, pero al alcanzar Mileto, se ve obligado a reconocer la imposibilidad de controlar el mar. Ante la superior armada persa, Alejandro disuelve su propia flota y deja con ello su retaguardia a merced del enemigo, una decisión sin duda equivocada que no tardará en rectificar, tras llegar a Gordion y verse en peligro de ser aplastado entre el ejército de Darío III y las naves persas que operaban a sus anchas por todo el Levante.⁴²

Frente a estas circunstancias sumamente adversas, la campaña de Alejandro oscilaba al borde del abismo. A pesar de sus espectaculares avances, su correría por Asia Menor que no pretendía otra cosa que reducir la capacidad operativa de la flota enemiga, su permanente pesadilla que le imposibilitaba consolidar los éxitos obtenidos (victoria en el Gránico, toma de Mileto, Halicarnaso, etc.) y operar a placer, le llevará a un callejón sin salida. Observamos aquí una carrera por ocupar puertos, restringir la navegación contraria y cortar las líneas de comunicación y aprovisionamiento del enemigo, que se decide

42. P. BARCELÓ: *Alexander der Grosse*, Darmstadt, 2007, p. 97 y ss.

entre un impresionante ejército de tierra, incapaz de controlar el mar y una potente flota, impotente en su deseo de dominar el litoral.

En medio del crítico acoso que sufría el ejército macedónico, la batalla de Issos que se salda con una sorprendente victoria para Alejandro, dará de golpe la vuelta a la situación (333 a. C.). Si este inesperado y rotundo éxito no se hubiera producido, la expedición de Alejandro posiblemente no hubiera pasado de ser un mero apéndice en la historia de la Antigüedad. Issos quiebra el equilibrio de fuerzas en el Mediterráneo oriental y propicia la configuración de un nuevo esquema político, territorial y marítimo al mismo tiempo.

A partir de este momento, se invertirán los términos: Alejandro cambia de estrategia, pues entiende por vez primera el papel decisivo que desempeña el mar para poder ganar la guerra. No tardará en cortar el soporte terrestre de la flota enemiga que quedará aislada y sensiblemente mermada respecto a su capacidad operativa. El dominio del mar sin soporte terrestre se muestra a la larga tan inviable como querer dominar la tierra sin controlar previamente el mar. Esta trascendental fase de la campaña de Alejandro, es decir la ocupación de Fenicia y Egipto que tiene mucho que ver con prioridades estratégicas⁴³ y que finalizará con la fundación de Alejandría, constituye un excelente ejemplo de la reciprocidad que existe en la conjunción de recursos de poder terrestres y marítimos. Tras la destrucción de Tiro, el flamante puerto de Alejandría pasará a ser el nuevo eje marítimo del Mediterráneo oriental.⁴⁴

Lo que no habían podido conseguir los más ambiciosos tiranos griegos o la gran potencia naval ateniense, dominar completamente el Egeo, se materializará bajo la hegemonía de Macedonia, tradicional potencia terrestre, a partir de ahora proyectada hacia el mar.⁴⁵ A continuación se orquestará un complejo proceso de equilibrio político entre los grandes imperios territoriales helenísticos, las monarquías tolemaica, seléucida y antigónida, que sólo es comprensible si consideramos el fuerte componente marítimo inherente a cada una de ellas. En este contexto también será determinante la captación del potencial de la Liga de los nesiotas y especialmente de Rodas por parte de los reinos helenísticos que aspiraban a establecer o consolidar su hegemonía.⁴⁶

Con la configuración del nuevo mapa político helenístico, los centros de decisión del enorme Imperio de Alejandro ubicados en Oriente (Susa, Babilonia,

43. Aunque los biógrafos de Alejandro resaltan la fuerte connotación personal de la campaña fenicia y egipcia, y no les falta razón para ello, no hay que menospreciar el factor racional inherente al diseño y a la conclusión de estas conquistas, véase P. BARCELÓ: *Alexander der Grosse*, p. 127 y ss.

44. N. G. L. HAMMOND: *The Genius of Alexander the Great*, Londres, 1997; *The Macedonian Navies of Philip and Alexander until 330 B. C.*, *Antichthon* 26 (1992), pp. 30-35.

45. H. HAUBEN: «Philippe II. fondateur de la marine macedonienne», *Ancient Society*, n° 6 (1975), pp. 51-59; «The Expansion of Macedonian Sea-Power under Alexander the Great», *Ancient Society*, n° 7 (1976) pp. 79-105.

46. Solamente la actividad económica rodia arroja unas cifras espectaculares. Se calcula que de la actividad portuaria ingresaban en las arcas de Rodas más de un millón de dracmas anuales. Dado que dicha suma reflejaba el dos por ciento del volumen comercial calculado en 50 millones

Ecbatana, Persépolis) se verán paulatinamente desplazados hacia el Mediterráneo, con lo que se subraya la nueva orientación geopolítica y espacial del mundo antiguo con gran transcendencia en el futuro. El Egeo y el Levante se transformarán en el principal foco de gravitación de la economía, cultura y política de los estados helenísticos, siempre ávidos en obtener una máxima cuota de control sobre este vital espacio. Sus más emblemáticos núcleos urbanos (Alejandría, Antioquía, Pela, Éfeso, Rodas, etc.) se aglutinan alrededor del mar que volverá a ser, como ya fue en tiempos de la Liga Ático-Délica, la clave de la política griega.⁴⁷

VIII

Para concluir las reflexiones sobre el inicio y las causas de la politización del mar en el mundo griego quiero remitirme a un último ejemplo, que nos llevará al final de la era helenística, cuyo protagonista es uno de los más destacados personajes de la elite senatorial romana, artífice de la abolición del reino seléucida: Gneo Pompeyo Magno. Ante la amenaza que suponía la piratería que actuaba preferentemente desde un sinfín de guaridas ubicadas mayoritariamente en el Mediterráneo oriental y que retaba directamente a Roma,⁴⁸ Pompeyo obtiene en el año 67 a. C. mediante la aprobación de la *lex Gabinia*⁴⁹ un comando marítimo extraordinario, prácticamente ilimitado. Resaltan las dimensiones de los recursos puestos a su disposición, así como las amplias competencias que se le confieren: decenas de miles de soldados y marinos acatan sus órdenes, centenares de embarcaciones y puertos están bajo su control, así como una enorme cantidad de recursos materiales.⁵⁰

Como la magnitud de los datos sugiere, no se pretendía efectuar una simple operación de limpieza en un ámbito regional delimitado; se trataba más bien de obtener definitivamente el control sobre la totalidad del espacio más

de dracmas que equivalían a 8.300 talentos de plata, podemos hacernos una idea sobre el tráfico marítimo del puerto de Rodas comparable al de Cartago en sus mejores épocas. Véase P. BARCELÓ: *Hannibal. Stratege und Staatsmann*, Stuttgart, 2004, p. 238; R. M. BERTHOLD: *Rhodes in the Hellenistic World*, Ithaca, Londres, 1884.

47. F. SCHACHERMEYR: *Alexander der Grosse. Das Problem seiner Persönlichkeit und seines Wirkens*, Viena, 1973, pp. 574 y ss.

48. Plutarco, *Vit. Pomp.* 24; Apiano 92 s.; Dión Casio 36, 20 ss. Véase P. DE SOUZA: *Piracy in the Greco-Roman World*, Cambridge et alii, Cambridge Univ. Press, 1999, p. 164 y ss.

49. Sobre el contenido de la polémica *lex Gabinia* véase ante todo Cicerón, *De imperio Gnaeo Pompeio*; Veleio Patérculo II 31, 2 s.; Plutarco, *Vit. Pomp.* 25 ss.; Dión Casio 36, 23, 4; 36, 36 s.

50. Véase P. GROEBE: «Zum Seeräuberkrieg des Pompeius Magnus (67 v. Chr.)», *Klio*, nº 10 (1910), pp. 374-389; K. CHRIST: *Pompeius. Der Feldherr Roms*, Múnich, 2004, pp. 56-65.

neurálgico del ingente Imperio romano.⁵¹ De forma paralela a la configuración de la masa territorial concéntrica que gravitaba alrededor de Italia y que se extendía por los continentes europeo, africano y asiático, Roma se lanza a la conquista del mar, indispensable eslabón para mantener intacta la cohesión de sus vastísimos dominios,⁵² acortando distancias y creando una zona de seguridad y un glacis inexpugnable al mismo tiempo.

Sin embargo, lo interesante de este caso es el procedimiento adoptado por Pompeyo para aplastar la piratería y lograr su cometido. Divide toda el área mediterránea en trece parcelas, dotando a cada legado, encargado de dirigir las operaciones en un determinado sector, de un lote de recursos marinos y terrestres.⁵³ Asistimos a la primera repartición del mar a semejanza de las reparticiones provinciales terrestres. De la misma forma como si fuera una superficie firme, el mar es objeto de una parcelación. Al aplicar criterios terrestres a una masa líquida, no sólo se fomenta la mutua integración entre ambos elementos (tierra y mar), produciéndose así un nuevo diseño espacial, sino que se efectúa una apropiación definitiva del mar que pasará, a partir de ahora, a formar parte del repertorio tradicional de las adquisiciones de la *res publica populi Romani*, como si de un territorio más se tratara.

La politización del mar, puesta por primera vez de manifiesto en Atenas, perdura y es transmitida como legado de la época helenística a la nueva potencia itálica que, como la actuación de Pompeyo subraya, no duda en adueñarse del disputado elemento para edificar sobre esta base un nuevo y secular imperio intercontinental. Dentro de la lógica de este planteamiento, el Mediterráneo constituirá el nuevo centro geopolítico, que desde la época de Augusto será caracterizado a través de un adjetivo posesivo: Mare Nostrum, sinónimo de la más emblemática talasocracia de la Antigüedad.⁵⁴ ●

51. Veleio Paterculo II 31, 3 se pronuncia sobre el poder conferido a Pompeyo de la siguiente manera: *Con la aceptación de esta ley (lex Gabinia) se entregó a una sola persona casi el dominio del mundo.*

52. R. SCHULZ: *Die Antike und das Meer*, Darmstadt, 2005, p. 9.

53. Plutarco, *Vit. Pomp.* 26, 5.

54. Acerca de la relevancia del mar en época imperial romana véase D. KIENAST: *Untersuchungen zu den Kriegsflotten der römischen Kaiserzeit*, Bonn, 1966; H. D. L. VIERECK: *Die römische Flotte. Classis Romana*, Hamburgo, 1966, pp. 249 y ss.