

|  |       |       |            |
|--|-------|-------|------------|
| ACTA CLASSICA<br>UNIV. SCIENT. DEBRECEN. | XLIV. | 2008. | p. 95–105. |
|--|-------|-------|------------|

## COMMERCianti TRA L'IMPERO ROMANO E L'INDIA

DI MELINDA SZÉKELY

*„impiger extremos curris mercator ad Indos,  
per mare pauperiem fugiens, per saxa, per ignis”*  
Orazio

*Sommario.* Relativamente poche sono le fonti letterarie a disposizione in relazione ai commercianti tra l'Impero Romano e l'India, ma sono reperibili, in gran numero, fonti papirologiche, epigrafiche e giuridiche in riferimento a coloro. Negli ultimi decenni nuove fonti sono state rinvenute principalmente nel territorio dell'Egitto: iscrizioni in lingua greca e latina scolpite nella pietra, papiri, *ostraka* e annotazioni in tamilico, in pracrito e in tamilico-bramanico. Sulla base delle fonti a disposizione, nel presente studio ho esaminato le questioni seguenti: chi erano le persone che prendevano parte al commercio tra l'Impero Romano e l'India, quali difficoltà dovevano affrontare durante il lungo e pericoloso viaggio, qual era la forma di associazione caratteristica. Inoltre ho preso in esame la partecipazione nel commercio a distanza dei *senatores*, dei *liberti* e delle persone prive del diritto di cittadinanza imperiale.

Diverse poesie dei poeti dell'età dell'oro rievocano coloro che presero parte al commercio tra l'Impero Romano e l'India. Orazio scrive di commercianti irrequieti e risoluti che „*per mare, per saxa, per ignis*” „*currunt*”, e corrono ogni sorta di pericolo per raggiungere l'India (Hor. *Epist.* 1, 45-46.).<sup>1</sup>

Relativamente poche sono le fonti letterarie a disposizione in relazione ai commercianti (*mercatores, negotiatores*). Il *Periplus Maris Erythraei* può essere fatto risalire all'epoca che va tra il 40 ed il 70 d.C. Si tratta della descrizione, da parte di un commerciante alessandrino, del tragitto per nave dal Mar Rosso fino all'India.<sup>2</sup> L'autore del *Periplus* era un abitante egiziano che parlava la lingua greca, un commerciante di grande esperienza che prese parte di persona al traffico delle merci nel Mar Rosso. In tal modo la sua opera fornisce informazioni precise sui viaggi indiani, arabi ed africani. Sono reperibili, in gran numero, fonti papirologiche, epigrafiche e giuridiche in riferimento a coloro che prendevano parte al commercio, anche se tali fonti sono spesso contraddit-

<sup>1</sup> Vedi ancora: Hor. *Sat.* 1, 1, 29-30.: *nautae, per omne audaces mare qui currunt*; Hor. *Epist.* 11, 27.: *qui trans mare currunt*.

<sup>2</sup> L. Casson, *The Periplus Maris Erythraei*. Princeton 1989.

torie. Negli ultimi decenni nuove fonti sono state rinvenute principalmente nel territorio dell'Egitto. Sono venuti alla luce iscrizioni in lingua greca e latina scolpite nella pietra, papiri, *ostraka* e annotazioni in tamilico, in pracrito e in tamilico-bramanico.

Sulla base delle fonti a disposizione, nel presente studio ho esaminato le questioni seguenti: chi erano le persone che prendevano parte al commercio tra l'Impero Romano e l'India? Quali difficoltà dovevano affrontare durante il lungo e pericoloso viaggio? In che misura i *senatores* prendevano parte al commercio a distanza? È dimostrabile la presa di posizione dei *liberti* nella vita economica? Qual era la forma di associazione caratteristica? Le persone prive del diritto di cittadinanza imperiale potevano prendere parte al commercio?

Sappiamo dall'opera di Strabone che furono i commercianti alessandrini (in primo luogo greci e ebrei) ad assumere un ruolo dirigente nel commercio tra l'Impero Romano e l'India (Strab. 2, 5, 12, C 117). Nel commercio terrestre per mezzo di carovane ebbero un ruolo rilevante i cittadini di Palmira. Alessandria e le città portuali del Mar Rosso divennero il centro del commercio marittimo.<sup>3</sup> La lingua del commercio era il greco,<sup>4</sup> e l'equipaggio delle navi mercantili era composto soprattutto da greci e da siriani. In un primo tempo i romani nutrono disprezzo e sfiducia nei confronti dei commercianti di etnica straniera. Tale predisposizione caratterizzò per molto tempo il loro rapporto con il commercio che consideravano *sordida ars* (Cic. *De off.* 1, 42, 151.); era più favorevole, tuttavia, il giudizio sul commercio all'ingrosso e sui commercianti ricchi.<sup>5</sup> I romani preferivano concedere prestiti ad usura piuttosto che dedicarsi all'attività commerciale.<sup>6</sup>

I commercianti dovevano percorrere un tragitto lungo e pericoloso per raggiungere l'India. Per i rifornimenti di cereali, in base alle fonti, conosciamo bene il tragitto marittimo percorso da Roma ad Alessandria. Il viaggio in carovana e in nave da Alessandria verso l'India viene narrato da Plinio il Vecchio nel sesto libro della sua opera *Naturalis Historia* (6, 26, 100-106.). L'autore sottolinea con fierezza di avere per la prima volta a disposizione nozioni attendibili per la descrizione del percorso. Si può far risalire all'epoca di Plinio anche il *Periplus Maris Erythraei*. Per il ritorno, per il percorso di trasporto da

---

<sup>3</sup> R. Thapar, Early Mediterranean Contacts with India: An Overview. In: Crossings. Early Mediterranean Contacts with India. Ed.: F. De Romanis – A. Tcherna, Manohar 1997, 11-40. 32.

<sup>4</sup> Anche i commercianti ebrei che avevano in mano una parte considerevole del commercio a distanza parlavano in greco.

<sup>5</sup> Cfr. G. García Brosa, Mercatores y negotiatores: ¿Simples comerciantes? Pyrenae 30 (1999) 173-190.

<sup>6</sup> Földi A., Kereskedelmi jogintézmények a római jogban (Istituzioni Commerciali di Diritto Romano). Budapest 1997, 31.

Muziris in India fino ad Alessandria, dati preziosi vengono forniti dal papiro ritrovato nel 1980 ad Alessandria.<sup>7</sup>

All'epoca iniziale del *principatus*, nel I e II secolo d.C., il percorso conduceva da Roma all'India attraverso l'Egitto ed il Mar Rosso. Dall'Italia l'Egitto veniva raggiunto sempre via mare, o almeno fino ad ora non è stato rinvenuto alcun documento attestante il fatto che un viaggiatore o un commerciante dell'epoca avrebbe intrapreso tale viaggio per terra.<sup>8</sup> Anche la situazione politica dell'epoca contribuì alla preferenza del percorso marittimo, visto che i romani potevano evitare così l'Impero Parto che teneva sotto controllo i percorsi terrestri.

Le navi mercantili partivano da Ostia o da Puteoli.<sup>9</sup> Tra gli studiosi sono in corso dibattiti sulla priorità delle due città portuali. Ostia si trova in riva al Tevere, a 20 chilometri da Roma, ma il suo sviluppo era ostacolato dalla presenza di secche. Puteoli (l'odierna Pozzuoli) è situata a 150 chilometri a sud di Roma, ma il suo golfo è più avvantaggiato in quanto vi potevano entrare anche navi dal pescaggio più profondo. In base alle fonti è probabile che, fino al secondo secolo, Puteoli abbia giocato un ruolo determinante nel commercio romano di prodotti alimentari e di prodotti di lusso orientali.

La distanza tra Puteoli e Alessandria era di 1000 miglia marine che corrispondono a 1852 chilometri. La direzione del vento, la stagione e la quantità delle merci influenzavano considerevolmente la durata e la sicurezza del viaggio e, in questo modo, anche il prezzo dei prodotti trasportati.<sup>10</sup> La direzione del vento era determinante. Da Roma le navi raggiungevano Alessandria in circa 20-25 giorni, il viaggio di ritorno contro vento, invece, poteva richiedere un tempo molto più lungo, addirittura 53-73 giorni.<sup>11</sup> Ad Alessandria la merce arrivata da Roma veniva trasbordata su navi fluviali più piccole poiché il trasporto

---

<sup>7</sup> H. Harrauer – P. J. Sijpestejn, Ein neues Dokument zu Roms Indienhandel. P. Vindob. G 40822. Österreichischen Ak. d. Wiss. Phil.-hist. Kl. Wien 122 (1985) 124-155.

<sup>8</sup> A. Dihle, Die entdeckungsgeschichtlichen Voraussetzungen des Indienhandels der römischen Kaiserzeit. In: ANRW II, 9, 2. Hrsg. von H. Temporini. Berlin, New York 1978, 546-580. 579. Più dettagliatamente sull'argomento: M. G. Raschke, New Studies in Roman Commerce with the East. In: ANRW II, 9, 2. Hrsg. von H. Temporini. Berlin-New York 1978, 604-1378; L. Casson, Ancient Naval Technology and the Route to India. In: Rome and India. The Ancient Sea Trade. Ed.: Begley, V. – De Puma, R. D. Wisconsin 1991, 8-11; P. Daffinà, Le relazioni tra Roma e l'India alla luce delle più recenti indagini. Roma 1995.

<sup>9</sup> Sui porti vedi: L. de Salvo, Economia Privata e Pubblici Servizi nell'Impero Romano. I corpora naviculariorum. Messina 1992. 43-52.

<sup>10</sup> K. Hopkins, The Transport of Staples in the Roman Empire. Trade in Staples in Antiquity. In: Eighth International Economic History Congress, Budapest 1982, B 12. Budapest 1982, 80-87, 82.

<sup>11</sup> Casson 1989, 11-12. Plinio narra che il senator Valerius Marianus in periodo estivo, con vento propizio, giunse da Puteoli ad Alessandria in 9 giorni, ma questo viaggio viene menzionato dall'autore tra le cose miracolose e straordinarie (Plin. 19, 3-4).

fluviale sul Nilo era meno costoso di quello terrestre. Il porto marittimo di Alessandria era collegato con il porto interno da un canale. Secondo Plinio, lungo il Nilo, sorvegliato dalla polizia fluviale, le navi arrivavano in 12 giorni a Koptos (Plin. 6, 26, 102.). Qui la merce veniva ricevuta da imprese di trasporto che ne continuavano il trasporto su cammello o su asino attraverso il Deserto Orientale verso una delle città portuali del Mar Rosso. Myos Hormos e Leukos Limen si trovavano a 5-6 giorni di strada, rispettivamente a 160 e a 172 chilometri da Koptos.<sup>12</sup> Il porto più a sud, Berenike, è situato a 412 chilometri da Koptos. Secondo Plinio le carovane percorrevano la distanza fra Koptos e Berenike in 12 giorni, poiché a causa del caldo intenso potevano procedere soltanto di notte (Plin. 6, 26, 103). Durante il viaggio il rifornimento di acqua e l'alloggio erano assicurati da *hydreumata*<sup>13</sup> e da *mansiones* (Plin. 6, 26, 102-103.). Per la protezione militare del percorso si pensò alla creazione di torri di guardia. I commercianti dovevano infatti affrontare non soltanto le forze naturali, il mare, le tempeste e il deserto, ma dovevano mettersi in guardia anche dagli attacchi dei pirati e dei banditi. Le navi uscivano dai porti del Mar Rosso in luglio e navigavano con il vento in poppa verso il punto più orientale dell'Africa, il capo di Guardafu (Plin. 6, 26, 104.). La velocità di una nave antica era di 4-6 nodi all'ora, così in un giorno potevano coprire circa 50 miglia marine. Giungevano in India con l'aiuto del monsone sudoccidentale. Fu il capitano Hippalos a scoprire, per i navigatori del mondo occidentale, nel I secolo a.C., i monsoni che spiravano regolarmente sull'Oceano Indiano. Il monsone sudoccidentale rappresenta un periodo violento e tempestoso in cui la velocità del vento può raggiungere anche i 100 chilometri orari. Per questo erano necessarie navi robuste che soltanto commercianti molto ricchi potevano acquistare. Si poteva effettuare il viaggio da Berenike a Cané in 30 giorni e da Cané a Muziris in 40 giorni (Plin. 6, 26, 104.). Oltre a Muziris, i porti indiani più apprezzati erano anche Barbarikon, Barygaza e Nelkynda. L'intero viaggio da Roma in India poteva durare 114 giorni senza trasbordo. I costi di trasporto, il dazio e le altre spese potevano incrementare il costo. Le navi ritornavano dall'India in Egitto, con l'aiuto del monsone nordorientale, tra dicembre e gennaio (Plin. 6, 26, 106.) ovvero in un periodo tranquillo e calmo. Il viaggio di andata e di ritorno durava dunque circa un anno senza contare il tempo di trasbordo.

Un papiro, ritrovato nel 1980 e pubblicato 5 anni dopo a Vienna, ci informa del percorso mercantile che conduce dall'India fino ad Alessandria. Il testo non

---

<sup>12</sup> Harrauer 1985, 127.

<sup>13</sup> *Hydreumata* – lungo le strade carovaniere i romani costruirono punti di sicurezza situati sempre direttamente accanto alla strada, nel centro delle valli. Essi erano circondati da mura e in mezzo alla fortificazione si trovava una cisterna munita di muri in pietra, la *hydreuma*, dalla quale questi posti di guardia ricevettero il loro nome.

contiene alcuna data, ma può essere fatto risalire intorno alla metà del secondo secolo.<sup>14</sup> Su ambedue le facciate del papiro è visibile un testo scritto con inchiostro nero. Sulla facciata anteriore si legge un contratto di noleggio di una nave stilato nella città indiana di Muziris. In fede al testo, si disponeva di ottime conoscenze riguardo al contratto di noleggio. Il papiro contiene il percorso preciso dall'India fino ad una città portuale del Mar Rosso, di là attraverso il deserto fino a Koptos, poi da Koptos ad Alessandria. La destinazione finale era probabilmente Roma. Sull'altra facciata del papiro venne descritto il percorso del carico con partenza da Alessandria, oltre alla procedura doganale ad esso inerente. Sulla base del contratto viene svelato che a Muziris un armatore (il suo nome era scritto sulla parte persa del papiro) stipulò un contratto di trasporto con un commerciante o con un suo rappresentante, riguardo le merci che il commerciante aveva comprato ancora a Muziris. Il navigatore si assunse l'obbligo di far pervenire le merci attraverso Koptos fino ad Alessandria, dove le consegnò al commerciante e dove ricevette la sua paga per il trasporto effettuato. Allo stesso tempo, il navigatore aveva preso in prestito una somma rilevante dal commerciante ancora a Muziris. Non sappiamo a quale scopo egli abbia usato tale somma, ma era considerevolmente superiore alla tariffa del trasporto, infatti fu costretto a dare in deposito un pegno (forse la sua nave) nel caso in cui non avesse potuto saldare il suo debito. Se questo fosse successo, allora il commerciante avrebbe avuto il diritto di pignorare  $\frac{1}{4}$  del patrimonio del navigatore e se non avesse potuto restituire il prestito neanche in un tempo successivo, allora avrebbe avuto diritto anche ai  $\frac{3}{4}$  restanti.<sup>15</sup> In fede al testo, il lungo e pericoloso viaggio fu organizzato con cautela e con la massima accuratezza. La stipulazione del contratto di mutuo prova la conoscenza e l'applicazione di atti giuridici di alto livello.

Una fonte precoce e importante, riguardante i commercianti, è un papiro risalente al II secolo a.C. che fu probabilmente scritto ad Alessandria. Il papiro contiene il testo di un contratto di mutuo su come si potrebbe finanziare un'impresa commerciale „nella terra dove si producono spezie”, nei territori litoranei della Somalia.<sup>16</sup> Ognuno delle cinque persone mutuatarie aveva un nome greco: uno veniva da Sparta, un altro da Massilia. Anche il nome del mutuante è greco, il banchiere che si occupò dell'amministrazione del denaro probabilmente era romano. Il rimborso venne garantito da cinque testimoni quattro dei quali servivano nell'esercito e uno dei quali faceva il commerciante. Questa fonte prova che, nel caso in cui i commercianti non possedessero mezzi sufficienti, si

---

<sup>14</sup> *Harrauer* 1985, 129.

<sup>15</sup> *Harrauer* 1985, 133.

<sup>16</sup> *G. K. Young*, *Rome's Eastern Trade. International Commerce and Imperial Policy. 31 BC – AD 305*. London–New York 2001, 55.

univano, chiedevano un prestito e con esso compravano le attrezzature necessarie. Vendevano la merce importata, in modo da ricavarne i soldi per ripagare il prestito e addirittura ne traevano profitto. Questa procedura tuttavia non sempre si risolse in un successo.

Casson sottolinea che il viaggio in India era più lungo a causa del vento furioso, per questo erano necessarie navi più robuste e soltanto i commercianti ricchi potevano permettersi di acquistarne.<sup>17</sup> Altri commercianti richiedevano un prestito in modo autonomo, senza quindi associarsi con nessuno. Anche di questo viene fornita prova scritta in un papiro. Secondo la scrittura venne concesso un prestito da un investitore che probabilmente era membro della comunità commerciale romana a Muziris ed era abbastanza ricco da poter dare denaro in prestito (P. Vindob. G 40822).<sup>18</sup> Così i commercianti potevano prendere parte al commercio effettuato con l'India, con l'Arabia e con l'Africa. I creditori gli permettevano di vendere le loro merci ad Alessandria o anche a Roma.

Abbiamo notizie anche di commercianti che, in possesso di una nave propria, la davano alcune volte a noleggio. L'iscrizione ritrovata in una chiesa nella valle del Nilo, a Medamoud, menziona l'esistenza di tali commercianti ricchi.<sup>19</sup> Aelia Isidora e Aelia Olimpias, due donne benestanti che donavano anche denaro alla chiesa, assunsero *eparchos*, capitano delle loro navi, e qualora si rendesse necessario, anche loro consigliere commerciale. Il suo nome figura anche nel manoscritto, ma soltanto sotto il nome delle due donne, in un posto subordinato. Aelia Isidora e Aelia Olympias probabilmente assumevano più persone per il trasporto delle merci dall'India in Egitto.<sup>20</sup>

Anagrafi tributarie, iscrizioni, papiri e *ostraka* alludono al fatto che sulle acque del Mar Rosso funzionassero compagnie di navigazione (*societates*). Le organizzazioni erano in generale le associazioni dei *publicanus*, cioè degli appaltatori delle imposte. In fede ai papiri, un'altra forma popolare era rappresentata dal prestito dato per il commercio marittimo, la cosiddetta *pecunia traiectica*, che viene ritenuta l'istituzione giuridica più importante del commercio nell'antichità.<sup>21</sup> Le *societates* e la *pecunia traiectica* non si escludevano a vicenda: infatti quest'ultima sosteneva soprattutto il commercio al dettaglio o il trasporto in via privata. I commercianti o i trasportatori più grossi e le compagnie non ricorrevano a tale prestito.<sup>22</sup> Le compagnie erano dirette da persone

---

<sup>17</sup> Casson 1989, 34-35.

<sup>18</sup> Harrauer 1985.

<sup>19</sup> Young 2001, 58.

<sup>20</sup> Young 2001, 59.

<sup>21</sup> Földi 1997, 187.

<sup>22</sup> J. Rougé, Pret et société maritimes dans le monde romain. In: The Seaborne Commerce of Ancient Rome. Studies in Archaeology and History. Ed.: J. H. D. D'Arms – E. C. Kopff, Rome

che furono capaci di attrezzare navi adatte al passaggio del Mar Rosso e dell'Oceano Indiano e di munirle di equipaggio. Queste imprese si occupavano anche della costruzione e della manutenzione delle navi. Sulle iscrizioni i dirigenti delle società figurano sotto il nome greco di *naukleros*.<sup>23</sup> Nell'opera di Petronio, Trimalchio, contrariamente alle usanze della sua epoca, non aderì ad una compagnia (*societas*), dove gli armatori avrebbero potuto dividere i profitti ed i rischi. Egli attrezzò da solo la sua nave, invece di darla a noleggio oppure di stipulare un contratto con un capitano che avrebbe assunto i rischi legati al passaggio in mare in cambio di un'indennità fideiussoria (*pretium periculi*).

Il commercio nel Mar Rosso comportava un grande profitto, è quindi inimmaginabile che le persone benestanti, di alto grado della società romana non ne fossero state interessate. La *lex Claudia*, codificata nel 218 a.C., vietò però ai membri dell'ordine dei *senatores* di disporre di una nave commerciale dotata di una stiva di capienza superiore a 300 anfore. Così teoricamente l'aristocrazia venne esclusa dal commercio marittimo a distanza. Certi studiosi interpretano la *lex Claudia* come una disposizione presa nell'interesse di tenere lontano dal *senatus* gli uomini d'affari arricchiti.<sup>24</sup> I romani consideravano l'attività commerciale dei *senator* un'attività inaccettabile, degradante e indegna del loro incarico (Cic. *De off.* 1, 151.: *Mercatura (autem, si tenuis est,) sordida putanda est; Verr.* 4, 8.; *Fam.* 16, 9, 4.; *Liv.* 21, 63, 3.). Invece, nelle sue lettere, Cicerone menziona anche due *senator* la cui relazione commerciale è dimostrabile: il nome del *senator* C. Sempronius Rufus che, in fede alle fonti, concluse affari anche a Puteoli e quello del *senator* P. Sestius, proprietario terriero di Cosa, ricorrono in più di una lettera (Cic. *Fam.* 12, 29.; *Att.* 14, 12, 3.; *Att.* 5, 2, 2.; *Att.* 15, 29, 1.). Le relazioni commerciali del *senator* C. Sempronius Rufus vennero provate anche dal carico di una nave romana affondata. Lo studio redatto sulla nave nel 1968 enumera la presenza di anfore *apuliane*, dotate di sigillo e di vernici colorate preparate a Puteoli, le quali provano che Rufus partecipò all'impresa di navigazione.<sup>25</sup>

Il carico di una nave mercantile dell'Antica Roma, affondata nei dintorni di Massilia (Marsiglia) e riemersa nel 1942, è servita alla certificazione delle atti-

---

1980, 291-303.

<sup>23</sup> Young 2001, 63. L'espressione *naukleros* designa un armatore ricco, un imprenditore, a volte anche un capitano di nave. Il suo equivalente latino è *navicularius*, oppure *naucerus* (Földi 1997, 39, 45). La parola *navicularius* è in uso sin dall'epoca di Cicerone, in precedenza l'imprenditore navale era chiamato *nauta*, poi *exercitor*.

<sup>24</sup> Rougé 1980, 291.

<sup>25</sup> A. Tschernia, Premiers résultats des fouilles de juin 1968 sur l'épave 3 de Planier. *Études Classiques* 3 (1968-70) 51-82.; J. H. D. D'Arms, Republican Senators' Involvement in Commerce in the Late Republic: Some Ciceronian Evidence. In: *The Seaborne Commerce of Ancient Rome. Studies in Archaeology and History*. Ed.: J. H. D. D'Arms – E. C. Kopff, Rome 1980, 77-89. 79-80.

vità commerciali del *senator* P. Sestius, proprietario terriero di Cosa, menzionato nell'altra lettera di Cicerone. Nella nave furono infatti ritrovate 1700 anfore con le iscrizioni SES e SEST e con i simboli dell'ancora, della stella a cinque punte, della foglia di palma, del tridente, dell'ascia e della corona.<sup>26</sup> Questi simboli e queste iscrizioni furono ritrovati anche su anfore nelle vicinanze di Cosa.<sup>27</sup> Le fonti letterarie e archeologiche dimostrano quindi la partecipazione dei *senator* al commercio.

Numerosi commercianti assumevano schiavi affrancati e analogamente ai *senatores* romani sbrigavano gli affari commerciali tramite mediatori.<sup>28</sup> In questo modo mantenevano una certa distanza tra sé e i loro investimenti. Le annotazioni dell'Archivio-Nikanor<sup>29</sup> provano che le famiglie benestanti, di diverse origini e residenti in Egitto, mantenevano agenzie a Myos Hormos e a Berenike. Le agenzie erano mantenute probabilmente per rappresentare i loro interessi in modo adeguato nel commercio oltremarino. Così Caius Norbanus, membro di una famiglia romana illustre, oppure Marcus Iulius Alexander, membro di una famiglia ebrea di Alessandria, assai ricca e influente, assumevano agenti nelle città suddette.<sup>30</sup> Plinio menziona un *publicanus* di nome Annius Plocamus che prese in appalto la riscossione delle tasse nel Mar Rosso da parte dell'Impero Romano (Plin. 6, 24.). Durante il regno dell'imperatore Claudio, Annius Plocamus mandò il suo schiavo affrancato nei territori arabi a rappresentare gli interessi del suo padrone, impiegandosi così in affari commerciali.<sup>31</sup> Anche alcune iscrizioni, presenti sul percorso tra il Mar Rosso e il Nilo, conservarono il nome dell'affrancato di Annius Plocamus.<sup>32</sup> Questa famiglia giocava un ruolo importante anche nell'aristocrazia locale di Puteoli.<sup>33</sup> Si discute su quale ruolo rivestissero, nella vita economica dell'epoca, Annius Plocamus, appaltatore della riscossione delle imposte nel Mar Rosso e il suo *libertus*.

---

<sup>26</sup> Vedi: D. Manacorda, The Ager Cosanus and the Production of the Amphorae of Sestius: New Evidence and Reassessment. JRS 68 (1978) 122-131.

<sup>27</sup> D'Arms 1980, 81-83.

<sup>28</sup> Cfr. J. H. D. D'Arms, Commerce and Social Standing in Ancient Rome. London 1981.

<sup>29</sup> L'Archivio-Nikanor è una collezione di *ostrakon* che viene datata al periodo tra il 18 a.C. e il 69 d.C.

<sup>30</sup> Casson 1989, 32.

<sup>31</sup> La nave del *libertus* fu portata via dal vento nei dintorni dell'Arabia, andò fortuitamente alla deriva sull'isola di Taprobane (l'attuale Sri Lanka), così raggiunse l'isola per primo dall'Impero Romano. Cfr. F. De Romanis, Romanukharattha and Taprobane: Relations between Rome and Sri Lanka in the First Century AD. In: Crossing. Early Mediterranean Contacts with India. Ed.: F. De Romanis – A. Tchernia, Manohar 1997, 161-237; Székely M., Taprobané, a gyöngysziget (Taprobane, l'Isola delle Perle). In: Acta Universitatis Szegediensis. Acta Antiqua et Archaeologica. Tomus XXVIII. Szeged 2004, 57-74, 70-73.

<sup>32</sup> D. Meredith, Annius Plocamus: Two Inscriptions from the Berenice Road. JRS 43 (1953) 38-40.

<sup>33</sup> Young 2001, 60.



La ripetizione del nome Annius Plocamus, che figura su diverse iscrizioni per più decenni nello stesso luogo geografico, suggerisce la possibilità che in questo territorio possano essere presi in considerazione una persona, una famiglia oppure più generazioni di una stessa famiglia, tutti aventi un ruolo importante nella vita economica. I loro schiavi anche dopo il loro affrancamento e i loro *liberti* continuavano a collegarsi all'attività economica del loro precedente padrone. Il viaggio indipendente, l'attività economica, il nome presente in fonti letterarie del *libertus* di Annius Plocamus alludono al ruolo e all'influenza, sempre crescenti, degli schiavi affrancati sia nel campo della vita economica che in quello della vita sociale nell'Impero Romano del primo secolo.<sup>34</sup>

Al commercio del Mar Rosso prendevano parte anche molte persone esterne all'impero, prive del diritto di cittadinanza imperiale, come per esempio gli arabi (*nabatei*) e gli indiani. Le fonti letterarie ne confermano la presenza ad Alessandria. Dione Crisostomo menziona che al suo spettacolo, rappresentato al teatro cittadino, parteciparono anche gli arabi, i bakhtiyari, gli sciti, i persiani e gli indiani (Dion Chrys. 32, 36, 40.). Questo avvenne sotto il dominio di Traiano (98-117 d.C.). Nell'opera di Senofonte da Efeso, si viene a parlare di un ragià indiano che soggiornò ad Alessandria per affari commerciali (Xen. Eph. *De amor.* 3, 11. all'inizio del II secolo d.C.).

A Koptos e lungo il percorso tra Koptos e Berenike, sono state ritrovate iscrizioni, tra cui su una Hermeros, figlio di Athenion, commerciante di Aden, fece un voto a Iside e a Era nel mese di luglio o di agosto del 70 d.C..<sup>35</sup> Sulla base della data è probabile che Hermeros abbia chiesto l'aiuto delle dee prima del suo viaggio in India, essendo infatti questo il periodo che corrisponde all'arrivo del monzone sudoccidentale. È presumibile che i commercianti e i marinai abbiano fatto oblazioni di questo tipo sia prima della partenza che alla fine del viaggio.

Nelle città portuali Quseir e Quseir al-Quadim (le antiche Leucos Limen e Albus Portus), situate sulla costa del Mar Rosso, negli ultimi decenni sono stati ritrovati *ostraka* sui quali si leggono testi in lingua pracrita e in lingua tamilica. Le caratteristiche linguistiche e paleografiche dei testi si riferiscono all'India meridionale, ad indicare, cioè, che i commercianti, autori di tali testi e residenti in Egitto, sarebbero discesi dall'India meridionale.<sup>36</sup> Il frammento più grande è alto 13 centimetri e largo 6 centimetri, con suscritta un'iscrizione in pracrito ad

---

<sup>34</sup> Vedi: G. Alföldy, Die Freilassung von Sklaven und die Struktur der Sklaverei in der römischen Kaiserzeit. In: H. Schneider, Social und Wirtschaftsgeschichte der römischen Kaiserzeit. Darmstadt 1981, 336-371; G. Alföldy, Römische Sozialgeschichte. 2. Aufl., Wiesbaden 1975, 83-138.

<sup>35</sup> Young 2001, 62.

<sup>36</sup> R. Salomon, Epigraphic Remains of Indian Traders in Egypt. Journal of the American Oriental Society 111.4. (1991) 731-736, 731.

inchiostro nero (risalente al II secolo). Sull'iscrizione è leggibile la grafia di un commerciante di nome Vishnujit Na(yak). Il testo contiene un elenco di merci o di provviste appartenenti a tre persone: Halaka, Vinhudata (Visnudatta) e Nakada (Nagadatta?).<sup>37</sup> Le iscrizioni di questo tipo erano assai frequenti nell'Europa antica e nel Medio Oriente, ma erano completamente sconosciute in India. Questo *ostrakon* è un documento scritto in lingua indiana e con una scrittura indiana, tuttavia non si tratta di un documento di tipo indiano, ma dell'opera di viaggiatori indiani o di indiani residenti in Egitto. I commercianti indiani che figurano sull'iscrizione abitavano probabilmente in Egitto, oppure vi andavano periodicamente in viaggio. Facevano comunque parte integrante del commercio fiorente tra Roma e l'India. La lingua dell'iscrizione è il pracrito che, all'epoca, era la lingua scritta (della parte settentrionale) dell'India del Sud. Il testo non si riferisce alla commercializzazione dei prodotti di lusso, bensì descrive l'approvvigionamento delle persone che prendevano parte al commercio.

Nel corso dei recenti scavi eseguiti nel territorio di Quseir al-Quadim, situata a 8 km a Nord dall'attuale Quseir, furono rinvenuti *ostraka* in lingua tamilica e tamilica-bramanica.<sup>38</sup> Le iscrizioni sono databili al II secolo d.C. In base ad una prima lettura del testo, sull'*ostrakon* incompleto figura il nome *kanan*, ad una seconda lettura il nome è stato modificato in *catan*. Quest'ultima parola è reperibile anche sulle iscrizioni in tamilico-bramanico delle grotte indiane. Esaminando il sistema ortografico delle iscrizioni, i ricercatori hanno stabilito che la rappresentazione delle consonanti differisce dal sistema ortografico precedente. In questa loro caratteristica però coincidono con le iscrizioni tamiliche dei vasi d'argilla del I secolo ritrovati ad Arikamedu, nelle quali ricorre anche la parola *catan*.<sup>39</sup> Le iscrizioni in lingua pracrita e tamilica provano che all'epoca dell'Impero Romano i commercianti indiani operanti in Egitto discendevano prevalentemente dall'India del Sud.

Il terzo reperto è un'iscrizione in lingua greca ritrovata presso la chiesa di Seth (*Seti*), a Kanayis (oppure a Wadi Miah). Secondo le ipotesi fu scritta da un commerciante indiano che viveva in Egitto. Il sito archeologico è situato lungo una via carovaniere che conduce attraverso la zona desertica dell'Egitto fino a Berenike sul Mar Rosso. La scrittura interpella il dio greco Pan, „che assicura un viaggio facile e ascolta le preghiere”. Secondo Tarn gli indiani identificavano Pan con il Krsna indiano, (che era il dio delle greggi e dei pastori, e suonava un semplice flauto dolce).<sup>40</sup> Secondo gli studiosi il nome Sophon è la ver-

---

<sup>37</sup> Salomon 1991, 733.

<sup>38</sup> Salomon 1991, 734.

<sup>39</sup> R. E. M. Wheeler, et al., Arikamedu: an Indo-Roman Trading-station on the East Coast of India. *Ancient India* 2 (1946) 17-124; 109-114.

<sup>40</sup> W. W. Tarn, *The Greeks in Bactria and India*. Cambridge 1951, 370.

sione ellenizzata del Subhanu sanscrito. Sophon senza dubbi apparteneva ad una classe sociale diversa da quella delle persone menzionate sugli *ostraka* che scrissero il testo nella loro lingua e dovevano essere di passaggio. Dall'iscrizione di Kanayis risulta che Sophon non vi fece soltanto viaggi occasionali, bensì addirittura visse in Egitto, si integrò nella vita quotidiana, iniziò a parlare in greco, prendendo anche gli usi e i costumi greci.<sup>41</sup>

Ingo Strauch (Berlino) nell'estate del 2006 ha reso note alcune iscrizioni di commercianti indiani recentemente rinvenute.<sup>42</sup> Le iscrizioni sono state ritrovate da speleologi belgi nell'isola di Socotra nel 2000. I graffiti in bramánico, ritrovati nella grotta lunga circa 1 chilometro, risalgono al I-II secolo d.C. La maggior parte dei graffiti contiene il nome dei commercianti che entrarono nella grotta, assieme a brevi annotazioni. Certi nomi si ripetono più volte e sulla base di questo Strauch ritiene che certe persone siano passate più volte dall'isola e siano entrate più volte nella grotta. In base ai nomi e ai graffiti si rivela che tra i commercianti non vi erano soltanto buddisti, ma anche fedeli di Visnù e di Shiva.

Le fonti letterarie, le iscrizioni e gli *ostraka* menzionati dimostrano univocamente che anche persone prive del diritto di cittadinanza imperiale potevano prendere parte al commercio tra l'Impero Romano e l'India. I romani non li escludevano dal commercio, probabilmente vi poteva prendere parte chiunque fosse stato in grado di pagare le tasse e i dazi imposti dai romani. Nel caso dei prodotti di lusso orientali si trattava di una somma assai notevole, un quarto del valore della merce trasportata (*tetarte*).

Sulla base delle fonti si può constatare che il commercio tra l'Impero Romano e l'India era effettuato da persone private. In che misura lo Stato sia potuto intervenire rimane ancora un punto discusso. Soltanto prove indirette confermano la partecipazione dell'Impero Romano al commercio nel Mar Rosso: costruirono infatti reti stradali, porti, opere di difesa nel deserto situato ad Est del Nilo fino alla costa del Mar Rosso e istituirono un corpo di guardia per la difesa delle carovane. Quindi il ruolo intrapreso dallo Stato romano nel commercio a distanza era rappresentato prima di tutto dall'assicurazione dei percorsi che venivano fatti pagare ai cittadini benestanti, all'alto prezzo degli articoli di lusso e delle spezie esotiche, dalle tasse e dai dazi imposti ai commercianti.

---

<sup>41</sup> Salomon 1991, 735.

<sup>42</sup> I. Strauch, Indian Traders on the Island of Socotra (Yemen): New Materials from the 2006 Expedition. 13th World Sanskrit Conference, Edinburgh, 10-14, 07, 2006. Ringrazio Gyula Wojtilla, che ha partecipato alla conferenza, di aver richiamato la mia attenzione all'intervento pronunciato.