

Magdala: un enclave galileo del comercio entre Roma y Oriente

SANTIAGO GUIJARRO

RESUMEN: Las recientes excavaciones en la antigua ciudad de Magdala, en Galilea, han puesto de manifiesto su importancia en la región durante la época helenística y romana. El presente estudio parte de algunos de estos descubrimientos, que revelan una intensa actividad comercial, y se pregunta cuál fue el papel de Magdala en el comercio entre Roma y el Lejano Oriente que se intensificó notablemente a partir del reinado de Augusto. Para responder a esta pregunta es necesario situar estos hallazgos arqueológicos en el contexto de la política expansiva de los gobernantes asmoneos y herodianos, y tener presente la proliferación de nuevas rutas comerciales. La implicación de la ciudad de Magdala en esta red de comercio internacional invita a repensar lo que conocemos acerca de Galilea en tiempos de Jesús¹.

PALABRAS CLAVE: Galilea, Alejandro Janeo, Herodes el Grande, puertos comerciales, comercio de tránsito.

ABSTRACT: Recent excavations in the ancient city of Magdala, in Galilee, have revealed its importance in the region during the Hellenistic and Roman periods. Taking into consideration some of these discoveries, which reveal an intense commercial activity, this study seeks to find out what was the role of

¹ El presente trabajo es una versión revisada y actualizada de un estudio publicado en inglés: S. Guijarro, "Magdala and Trade", en BAUCKHAM, R. (ed.), *Magdala of Galilee. A Jewish City in the Hellenistic a Roman Period*, Baylor University Press, Waco 2018, 161-183. Las fotografías y mapas son del autor. El gráfico de la grúa portuaria tomado de DE LA PEÑA OLIVAS se reproduce con permiso del autor.

Magdala in the trade between Rome and the Far East that intensified markedly from the reign of Augustus. To answer this question, it is necessary to place these archaeological finds in the context of the expansion policy of the Hasmonean and Herodian rulers, and to keep in mind the proliferation of new trade routes. The involvement of the city of Magdala in this international trade network invites to rethink what we know about Galilee in the time of Jesus.

KEYWORDS: Galilee, Alexander Janeus, Herod the Great, Comercial Harbours, Transit Trade.

En la antigua sociedad mediterránea, basada en el honor y en el prestigio social, las clases altas evitaban que se las relacionara con los negocios y el comercio². La obra que resume oficialmente los principales logros de Augusto (*Res Gestae*) menciona como una de sus grandes hazañas el hecho de haber recibido varias embajadas de los reyes de la India, subrayando que esto no había sucedido antes con ningún gobernante romano³. Sin embargo, la verdadera motivación de estas embajadas y de la relación de Roma con el lejano Oriente era el comercio. De hecho, sabemos que Augusto tuvo un enorme interés en promover este comercio y que para ello limpió de piratas el Mar Rojo facilitando así el acceso a los puertos egipcios, desde donde las mercancías se podían trasladar fácilmente hasta el puerto de Alejandría⁴. Las verdaderas dimensiones del comercio con Oriente en la época imperial son mucho más visibles en el *Peryplum Maris Erithraei*, una especie de *vademecum* para comerciantes escrito por un navegante que, libre de las constricciones sociales de la clase aristocrática,

² Cicerón resume bien la valoración social del comercio entre las élites romanas: “El comercio (*mercatura*), si es a pequeña escala debe considerarse una actividad vulgar (*sordida*); pero si es a gran escala y abundante, es decir, si importa grandes cantidades de bienes de todas partes del mundo y las distribuye a muchos sin un lucro excesivo, no merece ser censurado en exceso (*non est admodum vituperanda*)” (CICERO, *De Officiis* 1, 151).

³ La breve noticia de las embajadas indias recibidas por Augusto evita, sin embargo, toda referencia al comercio: “Me fueron enviadas con frecuencia embajadas de los reyes de India (*ex India regum legationes*). Nunca antes de aquel tiempo habían sido vistas ante un general romano” (AUGUSTUS, *Res Gestae* 31,1).

⁴ FITZPATRICK, M. P., “Provincializing Rome: The Indian Ocean Trade Network and the Roman Imperialism”, en *Journal of World History* 22 (2011) 27-54, pp. 36-37.

narra los pormenores de la ruta comercial entre el imperio romano y la India⁵.

Los textos antiguos, escritos en su mayoría por miembros de las clases altas, tampoco hablan mucho del comercio⁶. Sin embargo, los descubrimientos arqueológicos nos abren a veces pequeñas ventanas a través de las cuales podemos observar el agitado mundo en el que tenían lugar los intercambios de mercancías y los encuentros entre personas de diversas procedencias. Las excavaciones realizadas recientemente en la ciudad de Magdala han puesto al descubierto algunos indicios que podrían abrirnos una ventana de este tipo.

1. LOS DATOS ARQUEOLÓGICOS

Las excavaciones llevadas a cabo por Stefano De Luca y su equipo en los años 2007-2008, y por Marcela Zapata-Meza y su equipo en 2010-2012, en dos parcelas contiguas de una reducida pero importante sección de la antigua Magdala, han dado como resultado una serie de hallazgos que pueden ser relacionados con actividades económicas y revelan la implicación de dicha ciudad en el comercio de la zona. En esta breve enumeración me referiré básicamente a algunos de los hallazgos mencionados en el informe preliminar de las estas campañas, todos ellos pertenecientes el primer periodo de ocupación de la ciudad, es decir, a la época asmonea (periodo helenístico tardío: 167-63 a. C.) o herodiana (periodo romano temprano: 63 a. C.-70 d. C.)⁷.

⁵ CASSON, L., *The Periplus Maris Erythraei: Text With Introduction, Translation, and Commentary*. University Press, Princeton 1989, 5-10.

⁶ En el siglo I d. C. varios autores, entre ellos TÁCITO (*Ann.* 3,53), SÉNECA (*Benef.* 7,9) y PLINIO EL VIEJO (*Hist. Nat.* 6,35) hacen referencia a lo que le costaban a Roma los lujosos productos de Oriente. Este último nos da, incluso, una estimación aproximada: “Según el cálculo más bajo, India, China y la Península Arábiga obtienen de nuestro imperio cien millones de sextercios al año” (*Hist. Nat.* 12,41).

⁷ Existe un informe amplio de la primera excavación: DE LUCA, S., “La città ellenistico-romana di Magdala Taricheae. Gli scavi del Magdala Project 2007 e 2008: relazione preliminare e prospettive di indagine”, en *Studium Biblicum Franciscanum. Liber Annuus* 49 (2009) 343-562; y un informe preliminar de la segunda: ZAPATA MEZA, M. ET AL., “The Magdala Archaeological Project (2010-2012). A Preliminary Report of the Excavations at Migdal”, en *Atiqot* 90 (2018) 83-125. Datos más actualizados pueden encontrarse en: BAUCKHAM, R. (ed.), *Magdala of Galilee*.

El hallazgo más relevante para el tema de este estudio en la zona excavada por De Luca es, sin duda, una serie de estructuras que, según todos los indicios, formaban parte de un impresionante complejo portuario sin parangón en el entorno del lago. Aunque estas estructuras fueron identificadas desde el principio como un puerto, los arqueólogos han ido precisando cada vez más lo que pertenece a las diversas fases de construcción del mismo⁸.

El complejo portuario tuvo dos fases constructivas. La primera puede datarse a mediados del siglo II y comienzos del I a. C., mientras que la segunda, en la que el complejo fue transformado y ampliado, puede datarse a mediados del siglo I d. C. En la primera fase, el complejo constaba de un puerto con torre y de una plaza porticada de forma cuadrangular (*quadriporticus*) de 33 m. de lado, cuya parte este y sur daba directamente sobre el lago. La estructura de este complejo, así como su sólida construcción sugieren que este puerto, además de su natural función comercial, tuvo una finalidad defensiva. En la segunda fase, este complejo y las estructuras adyacentes a la plaza porticada fueron notablemente modificados y ampliados manteniendo su trazado básico. En esta fase, los antiguos baños helénicos (*balaneia*) fueron transformados en unos baños termales de estilo romano (*thermae*) en la parte norte de la plaza porticada, y se construyó una platea que ampliaba el muelle original en la parte este.

Las excavaciones llevadas a cabo por Zapata-Meza en la propiedad situada inmediatamente al norte de la parcela excavada por De Luca han revelado que estas estructuras se prolongaban en esa dirección siguiendo la orilla del lago⁹. Esto significa que la parte del complejo vinculado a la plaza porticada era el extremo sur de un sistema portuario mucho más extenso. Tanto el muro de atraque como los almacenes y las demás estruc-

⁸ DE LUCA, “La città ellenistico-romana di Magdala, 417-435. Véase también DE LUCA, S., “Scoperte archeologiche recenti attorno al Lago di Galilea: contributo allo studio dell’ambiente del Nuovo Testamento e del Gesù storico”, en G. PAXIMADI – M. FIDANZIO (a cura di), *Terra Sancta: archeologia ed esegesi. Atti dei convegni 2008-2010* (ISCAB Serie Archeologica 1), Eupress-FTL, Lugano 2013, 16-111, y ROSSI V. ET AL., “New Insights into the Palaeoenvironmental Evolution of Magdala Ancient Harbour (Sea of Galilee, Israel) from Ostracod Assemblages, Geochemistry and Sedimentology”, en *Journal of Archaeological Science* (2014), <http://dx.doi.org/10.1016/j.jas.2014.05.010> [consultado 14 mayo 2019], 6-8.

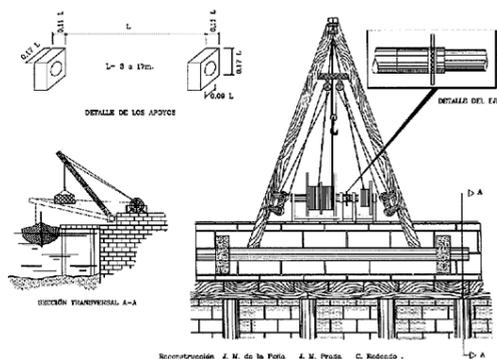
⁹ ZAPATA-MEZA, M., “Domestic and Mercantile Areas”, en BAUCKHAM, R. (ed.), *Magdala of Galilee*, 89-108, pp. 102-103.

turas suponen un conocimiento de las técnicas constructivas de la época, lo cual resulta llamativo teniendo en cuenta que muchas ciudades costeras del Mediterráneo no disponían de un puerto y que, consecuentemente, la carga y descarga de las mercancías se realizaba en las playas¹⁰.

En este complejo, tanto en las estructuras de época asmonea como en las de época herodiana, se han encontrado una serie de piedras que sobresalen del muro de atraque. Dichas piedras poseen un agujero circular y están dispuestas a intervalos regulares. Este tipo de piedras de atraque, que se han hallado también en otros puertos, podrían ser los soportes de las cadenas a las que se amarraban los barcos, como sugiere De Luca¹¹. Sin embargo, la forma regular de los orificios (que no están más desgastados por el lado del atraque), así como la superficie lisa de los mismos, sugiere que pudieron haber servido para anclar en ellos unas grúas de madera que permitían trasladar más fácil y rápidamente las mercancías desde las barcas al malecón. Una estructura de este tipo, que facilitaba enormemente la carga y descarga, ha sido descrita por José Manuel de la Peña Oliva como parte del equipamiento de otros puertos similares. Este tipo de infraestructura hace pensar en un intenso tráfico comercial¹².



Detalle del muelle de atraque del puerto.



Reconstrucción de grúa portuaria.

¹⁰ HOUSTON, G. W., "Ports in Perspective: Some Comparative Materials in Roman Merchant Ships and Ports", en *American Journal of Archaeology* 92 (1988) 553-564, pp. 560-564.

¹¹ DE LUCA, "La città ellenistico-romana di Magdala, 435.

¹² En la ilustración se puede ver una fotografía de las piedras de atraque y una reconstrucción de este tipo de grúa que había propuesto años antes José Manuel de la Peña Olivas. Véase: DE LA PEÑA OLIVAS, J. M. "Tecnología portuaria romana", en *Revista OP Ingeniería y Territorio* 56 (2001) 16-23.

En segundo lugar, es importante señalar la estrecha relación que existe entre el complejo portuario, por un lado, y la plaza porticada (*quadriporticus*) y los edificios vinculados a ella, por otro. Estas estructuras no solo están vinculadas entre sí arquitectónicamente, sino que están también relacionadas históricamente, pues la construcción y remodelación de dicha plaza y de los edificios vinculados a ella, sobre todo de los baños situados en el lado norte, se realizó en paralelo a la construcción y remodelación del puerto¹³.

En el informe preliminar de las excavaciones se sugiere la posible relación entre estas estructuras. Sin embargo, en un estudio posterior, De Luca y Lena han avanzado la hipótesis de que la plaza porticada pudo haber servido, al principio, como *palaestra* de los baños, interpretando el conjunto hipotéticamente como un *gymnasium*¹⁴. Esta



Quadriportico

interpretación subraya la vinculación entre la plaza porticada y los baños, pero no explica la relación entre ambas estructuras y el complejo portuario.

En mi opinión, para determinar la relación que existe entre la plaza porticada y las estructuras vinculadas a ella, incluido el complejo portuario, hay que tener en

¹³ DE LUCA. S. - LENA, A., "The Mosaic of the Thermal Bath Complex of Magdala Reconsidered: Archaeological Context, Epigraphy and Iconography", en G. C. BOTTINI ET AL. (a cura di), *Knowledge and Wisdom. Archaeological and Historical Essays in Honour of Leah Di Segni*, Studium Biblicum Franciscanum: Jerusalem 2014, 1-33, p. 1, sugieren que en una primera fase dichos baños pudieron haber tenido una estructura similar a la de otros de época helenística encontrados en Palestina, y que luego, paulatinamente, fueron adquiriendo la forma de unas verdaderas termas.

¹⁴ DE LUCA, "La città ellenistico-romana di Magdala, 436; DE LUCA. S. - LENA, A., "The Mosaic of the Thermal Bath Complex, 5 afirman: "Desde un punto de vista tipológico, dado el trazado helenístico tardío del baño, el uso de agua fría y el posible uso del quadriportico F como una palaestra de peristilo cuadrado, todo el complejo podría considerarse hipotéticamente como un gimnasio".

cuenta que por el lado oeste de la plaza discurre un tramo de calzada con una anchura considerable. Esta calzada tiene una gran importancia estructural, pues es, al mismo tiempo, el *cardo* en torno al cual se organiza el trazado ortogonal de la ciudad y un tramo de la *Via Maris*, que discurría por la parte oriental del lago, entre Cafarnaún y Tiberias¹⁵.

A pesar de su diversidad, todos estos elementos podrían estar relacionados entre sí, pues todos ellos guardan alguna relación con las actividades características de una zona portuaria. La vinculación entre el puerto y la calzada es evidente, pues ambas estructuras tienen como principal finalidad el transporte de mercancías y personas. Por su parte, la vinculación de ambas con los baños, que está atestiguada en otros lugares, se explica por la necesidad que tenían los viajeros de aseo y descanso después de un largo viaje¹⁶. Todo indica, por tanto, que las diversas estructuras desenterradas en torno a la plaza porticada pudieron haber formado parte de un complejo destinado a actividades comerciales.

Esta conjetura encuentra una importante confirmación en el elevado número de monedas que han sido halladas en la zona. De Luca estima que en el área excavada por él se encontraron unas 1500 monedas, de las cuales un 60%, es decir, unas 900, son de época asmonea o herodiana¹⁷. Esto sería suficiente para afirmar que en esta zona tuvo lugar un intenso intercambio comercial durante el primer periodo de ocupación de la ciudad. Sin embargo, a este número ya significativo de monedas hay que añadir otras 300 encontradas en ulteriores campañas, más las 188 encontradas en los restos de un naufragio y las casi 1000 encontradas por Corbo y Loffeda en campañas anteriores¹⁸. El total de monedas encontradas en la zona

¹⁵ LEIBNER, U., *Settlement and History in Hellenistic, Roman, and Byzantine Galilee. An Archaeological Survey of the Eastern Galilee*, Mohr Siebeck, Tübingen 2009, 17.

¹⁶ Termas con una función similar se han hallado en lugares muy distintos del imperio, como, por ejemplo, los de Zaragoza en España, o Cattigara en India. Véase, p. e. el reciente descubrimiento de unas termas en el suburbio marítimo de *Baelo Claudia*: BERNAL D. ET AL., “Las termas y el *suburbium* marítimo de Baelo Claudia. Avance de un reciente descubrimiento” en *Onoba* 1 (2013) 115-152.

¹⁷ DE LUCA, “La città ellenistico-romana di Magdala, 445.

¹⁸ MESHORER, Y., “A Hoard of Coins from Migdal”, en *‘Atiqot* 11 (1976) 54-71; CORBO, V. C., “La città romana di Magdala: Rapporto preliminare la IV campagna di scavo: 1 ottobre - 8 dicembre 1975”, en E. TESTA ET AL. (eds.), *Studia Hierosolymitana in onore di P. Bellarmino Bagatti. I: Studi archeologici* (SBF Coll. Maior 22), Franciscan Printing Press, Jerusalem 1976, 355-378.

asciende así a casi 3000, a las que habría que añadir las 500 que fueron halladas en las excavaciones de la zona excavada por Zapata-Meza¹⁹.

El catálogo de las monedas encontradas en Magdala aún no ha sido publicado y, por tanto, de estos datos apenas pueden extraerse conclusiones sobre la procedencia de las mismas y sobre las relaciones comerciales que podrían revelar, pero el número de las mismas es muy elevado, sobre todo si se tiene en cuenta que todas ellas han sido halladas en un área bastante reducida. En Gamla se han encontrado casi 6000 monedas, pero este número extraordinario se debe sin duda al hecho de que la ciudad no fue habitada después de su destrucción durante la guerra judía²⁰. De hecho, en la ciudad de Hippos, que se encuentra al otro lado del lago, y con la que probablemente Magdala tuvo estrechas relaciones comerciales, en once campañas (2000-2010) se encontraron tan solo 30 monedas de época asmonea y herodiana²¹.

En cualquier caso, el gran número de monedas del periodo asmoneo y herodiano encontradas en Magdala corrobora la temprana monetización de la zona, que ya había puesto de manifiesto estudios anteriores. Como es sabido, con la llegada de los asmoneos se produjo un cambio significativo en el uso y circulación de monedas en la región, hasta el punto de que las acuñadas en este periodo fueron las más usadas también durante el periodo herodiano. Todos los gobernantes herodianos acuñaron sus propias monedas en varias ocasiones, pero las más usadas siguieron siendo las de la época asmonea, como testimonian los hallazgos de Gamla²².

¹⁹ Los datos sobre el número de monedas encontradas en las excavaciones de esta zona varían según las publicaciones. En una publicación divulgativa, su número se estima en 1963 piezas: GARZA DÍAZ BARRIGA, A. "Las cuatro monedas. El dinero que circuló en Galilea; las monedas que conocieron en Magdala y Gamla", en M. Zapata Meza – R. Sanz Rincón (eds.), *El proyecto arqueológico Magdala. Primeras interpretaciones preliminares bajo una perspectiva interdisciplinar* (El Pensador monográficos 1/5), Ciudad de México 2013, 76-83, p. 79. Sin embargo, en el informe preliminar de las monedas encontradas, elaborado por Dany Syon, el número se reduce a 500: ZAPATA MEZA ET AL., "The Magdala Archaeological Project, 117-119.

²⁰ JENSEN, M. H. *Herod Antipas in Galilee. The Literary and Archaeological Sources on the Reign of Herod Antipas and its Socio-Economic Impact on Galilee*, Mohr Siebeck, Tübingen 2006, 212.

²¹ El catálogo de las monedas halladas en Hippos puede verse en SEGAL A. ET AL., *Hippos-Sussita. Eleventh Season of Excavations. July 2010*, University of Haifa, Haifa 2010, 161-169. Hay que tener en cuenta, sin embargo, que aún quedan zonas por excavar en las que seguramente se encontrarán más monedas.

²² De las 5895 monedas identificadas en Gamla el 62,8% eran de época asmonea y el 4,8%, de época herodiana (JENSEN, *Herod Antipas in Galilee*, 212). El porcentaje del 60% asignado por De Luca a las monedas asmoneas y herodianas de Magdala no está muy lejos de estos números.

Solo después del año 70 se produjo otro cambio significativo en la circulación de monedas en Galilea. En esta época, en efecto, aumentó significativamente su número, lo cual es, probablemente, un indicador del auge del comercio en la zona²³.

Resulta tentador establecer una relación entre estos cambios significativos en la distribución y circulación de las monedas, por un lado, y las dos fases de construcción del complejo portuario de Magdala²⁴. En todo caso, la cantidad de monedas encontradas en Magdala revela que las transacciones comerciales en la región aumentaron de forma significativa a partir de la ocupación asmonea de Galilea y se mantuvieron durante la época herodiana. Un indicio que corrobora este auge del comercio durante el citado periodo de tiempo es el hallazgo de dos pesos ponderales. El primero de ellos es un peso fenicio del siglo II-I a. C., que representa a la divinidad fenicia de Tanit de Arados²⁵. El segundo posee una inscripción fechada en tiempos de Agripa II, en la que se menciona a dos personajes que ejercían el oficio de *agoranomoi*²⁶.

2. EL CONTEXTO HISTÓRICO

Como acabamos de ver, los restos arqueológicos de la zona del *quadruparticus* excavada en Magdala permiten identificar dos fases en la construcción del complejo portuario: una de época asmonea, que puede datar-

²³ JENSEN, *Herod Antipas in Galilee*, 212-214.

²⁴ Ciertamente, puede establecerse una relación entre la remodelación llevada a cabo en tiempos de Agripa II y las monedas acuñadas por él. Agripa, en efecto, no solo acuñó más de cincuenta tipos distintos de moneda, sino que en sus monedas imitó los prototipos romanos, lo cual sin duda favorecía su amplia distribución; véase: KROPP, A. J. M., *Images and Monuments of Near Eastern Dynasts, 100 BC - AD 100*, Oxford University Press, Oxford 2013, 252.

²⁵ DE LUCA, “La città ellenistico-romana di Magdala, 371-372; CALLEGHER, B., “Note su un peso fenicio in piombo da Magdala”, en *Quaderni Ticinesi di Numismatica e Antichità Classiche* 37 (2008) 321-329.

²⁶ DE LUCA, “La città ellenistico-romana di Magdala, 447; QEDAR, S., “Two Lead Weights of Herod Antipas and Agrippa II and the Early History of Tiberias”, en *Israel Numismatic Journal* 9 (1986-7) 29-35. El peso fue encontrado en el área de Magdala, pero no en el curso de una excavación y, por tanto, el hallazgo no está bien documentado. El *agoranomos*, como su mismo nombre indica, era un funcionario (imperial, o tal vez local), cuya principal tarea era supervisar las transacciones que se realizaban en el mercado (*agora*); a ellos les correspondía, por ejemplo, fijar los precios, certificar los pesos y las escalas de medida o controlar los cambios de moneda.

se en el paso del siglo II al I a. C., y otra de época herodiana, que los arqueólogos sitúan en la segunda mitad del siglo I d. C. Ahora bien, el hecho de que este complejo necesitara ser ampliado revela que fue utilizado durante todo este tiempo, como atestiguan las monedas encontradas en la zona. Por eso, si queremos entender la función de este complejo, debemos situarlo, en primer lugar, en el contexto de la política de los últimos reyes asmoneos y de los gobernantes herodianos.

El siglo I a. C. está dominado por dos grandes reinados: el de Alejandro Janeo (103-76 a. C.) y el de Herodes el Grande (37-4 a. C.). Ambos gobernantes llevaron a cabo una política expansionista, anexionando nuevos territorios. Esta política tenía unos objetivos precisos que a primera vista podrían parecer poco coherentes, pues intentaba controlar, al mismo tiempo, las ciudades costeras del Mediterráneo y las principales localidades del otro lado del Jordán. La clave para entender este interés por territorios aparentemente tan dispares es que por las ciudades de Transjordania pasaba una importante ruta comercial controlada por los nabateos, mientras que las ciudades costeras del Mediterráneo, punto de llegada de esta y otras rutas, eran la puerta para el comercio con el Imperio romano. El Mar Muerto y el Lago Genesaret, situados entre la ruta comercial que transcurría por la “calzada real” y los puertos mediterráneos, ofrecían una magnífica infraestructura para el trasvase de mercancías²⁷. El interés de Alejandro Janeo y de Herodes el Grande por estas ciudades se explica así fácilmente: ambos querían controlar este importante segmento comercial que les reportaba importantes ganancias²⁸.

Cuando Alejandro Janeo subió al poder, hacía muy poco que Galilea había sido anexionada a Judea por su hermano Aristóbulo²⁹. Alejandro

²⁷ En realidad, tanto Alejandro como Herodes, no hicieron sino reforzar la posición estratégica de Palestina, cuya situación geográfica estaba naturalmente vinculada a las rutas comerciales, como afirma PASTOR, J., “Trade, Commerce, and Consumption”, en C. HEZSER (ed.), *The Oxford Handbook of Jewish Daily Life in Roman Palestine*, University Press, Oxford 2010, 297-307: “Los mercados y el comercio están estrechamente ligados a la ubicación geográfica de Palestina, situada en la intersección de las rutas terrestres y marítimas entre los continentes. Las ciudades costeras y las ciudades caravaneras, así como la vinculación terrestre entre ellas, crearon una intersección de rutas comerciales y mercados que pusieron a Palestina en el mapa comercial mucho antes de la conquista romana.” (299).

²⁸ APPELBAUM, S., “Economic Life in Palestine”, en S. Safrai et al. (eds.), *The Jewish People in the First Century*, Fortress Press, Philadelphia 1987, vol. II, 631-700, pp. 667-669.

²⁹ La conquista de Galilea por parte de los asmoneos y, sobre todo, las motivaciones que les llevaron a ampliar su territorio todavía son objeto de discusión. Parece ser que

conocía bien las enormes ventajas de tener un paso navegable desde la ruta nabatea hasta la costa, porque hacía tiempo que el Mar Muerto era utilizado con este propósito. De hecho, las instalaciones portuarias del tiempo de Alejandro que han sido excavadas en las orillas del Mar Muerto son muy similares a las estructuras correspondientes a la primera fase de construcción del complejo portuario de Magdala³⁰, y las monedas acuñadas por él exhiben con frecuencia el emblema de un ancla, que proclamaba la vocación marinera y mercantil de su reinado³¹.

Por eso, al mismo tiempo que construía el complejo portuario de Magdala, Alejandro Janeo trató de apoderarse de los principales enclaves comerciales al norte del país. En su primera campaña, nada más acceder al poder, puso cerco a Tolemaida, que era el puerto fenicio más cercano a Galilea. A continuación asedió Gadara, y más tarde conquistó Gaza, que era uno de los destinos tradicionales de las caravanas nabateas³². Al final de su reinado, Alejandro dominaba toda la costa mediterránea (excepto Ascalón) y los territorios al este del Jordán, incluyendo las ciudades de Gadara y Hippos, situadas frente a Magdala, al otro lado del lago Genesaret³³.

Los sucesores de Alejandro perdieron el control del comercio en la zona. En el año 63 a. C. Pompeyo devolvió este control a las ciudades costeras, y también a las del otro lado del Jordán. Estas últimas formaron entonces una peculiar confederación, la Decápolis, que se benefició enormemente de su estratégica posición³⁴. Las monedas de esta época encontradas en Magdala y en Hippos son menos numerosas, pero testimonian

la ocupación fue progresiva y que fue motivada por intereses religiosos, demográficos y comerciales; véase: REGEV, E., *The Hasmoneans: Ideology, Archaeology, Identity*. Mohr Siebeck, Göttingen 2013, 271-272.

³⁰ Sobre dichos puertos y su conexión con los diversos caminos terrestres, véase: HIRSCHFELD, Y. "The Archaeology of the Dead Sea Valley in the Late Hellenistic and Early Roman Periods", en Y. ENZEL ET AL. (eds.), *New Frontiers in Dead Sea Environmental Research*. Geological Society of America, Boulder, Co. 2006, 215-229.

³¹ HIRSCHFELD, "The Archaeology of the Dead Sea Valley, 218, observa que a la entrada del palacio asmoneo de Masada se ha encontrado una representación de un barco de época helenística tardía.

³² *Ant.* 13, 324-334. 356-364.

³³ SCHÜRER, E., *Historia del pueblo judío en tiempos de Jesús*, 2 vols., Cristiandad, Madrid 1985, 300-301.

³⁴ BALL, W., *Rome in the East: The Transformation of an Empire*, Routledge, London and New York 2000, 181-182.

que el complejo portuario de la primera seguía activo también en esta nueva situación política.

Dicha situación cambió radicalmente durante el gobierno de Herodes el Grande, que fue tan dilatado como el de Alejandro (37-4 a. C.). Herodes comenzó su carrera política como gobernador de Galilea, cuyo territorio conocía muy bien. Sin embargo, al cabo de pocos años se hizo con el control de toda Palestina y, apoyado en su buena relación con Roma, llevó a cabo una política expansionista más ambiciosa incluso que la de Alejandro. Uno de los objetivos de dicha política fue, sin duda, controlar las rutas comerciales de la zona.

Esta política expansiva de Herodes no habría sido posible sin el apoyo de Augusto. Aunque inicialmente Herodes había apoyado a Marco Antonio, tras la derrota de este, supo ganarse la amistad de Augusto, que ya en su primer encuentro (30 a. C.) le otorgó algunas ciudades situadas en la ruta nabatea: Jericó, Gadara y Hippos; y en la costa mediterránea: Gaza, Antedón, Jafa y la Torre de Estratón³⁵. La amistad y colaboración entre Augusto y Herodes duró treinta años, a lo largo de los cuales las relaciones entre la casa imperial y la familia herodiana se fueron reforzando³⁶. Uno de los factores que estimularon esta colaboración fue, sin duda, el interés por controlar el tráfico comercial de la región, que a ambos les proporcionaba importantes beneficios.

El interés de Augusto por controlar las rutas a través de las cuales se canalizaba el comercio con el lejano Oriente es bien conocido³⁷. Punto neurálgico de dicho comercio era el Mar Rojo, que el emperador se apresuró a limpiar de piratas, asegurando al mismo tiempo la ruta que iba, a través del Nilo, desde los puertos egipcios de Berenice y Myos Hormos

³⁵ *Ant.* 15, 183-197; *Bell.* 1, 386-393.

³⁶ Herodes hizo varios viajes a Roma y no perdió ocasión de encontrarse con Augusto cuando este estuvo cerca de sus dominios; pero, sobre todo, envió a sus propios hijos a la urbe para que fueran educados en la casa del emperador; RICHARDSON, P., *Herod. King of the Jews and Friend of the Romans*, Fortress Press, Minneapolis 1996, 226-234.

³⁷ THORLEY, J., "The Development of Trade between the Roman Empire and the East under Augustus", en *Greece and Rome* 16 (1969) 209-223; SIDEBOTHAM, S. E., *Roman Economic Policy in the Erythra Thalassa: 30 B.C.-A.D. 217*, Brill, Leiden 1986, 116-135; GURUKKAL, R., "Classical Indo-Roman Trade" en *Indian Historical Review* 40 (2013) 181-206: "Con la conquista de Egipto por parte de Augusto, el comercio indo-romano se convirtió en algo muy diferente de lo que había sido en las épocas anteriores, especialmente a nivel organizativo, donde mostraba características de un comercio programado bajo el patrocinio imperial." (183).

hasta el gran puerto de Alejandría³⁸. Augusto también trató de controlar la ruta de las caravanas que subían desde la *Arabia Felix* hacia el norte a lo largo de la península arábiga. Envió para ello el año 26 a. C. una expedición liderada por Elio Galo, a la que Herodes contribuyó con quinientos soldados. Las intrigas de Sileo, el ministro del rey nabateo Obodas, hicieron que esta expedición fracasara, pero las noticias que dan sobre ella Estrabón y Flavio Josefo nos permiten conocer algo más sobre esta importante ruta comercial y sobre el interés de Augusto y Herodes en controlarla³⁹.

Poco después de esta fracasada operación, en el año 22 a. C., Augusto le otorgó a Herodes el dominio sobre las regiones de Traconítide y Batanea. Esta nueva concesión tenía un gran valor estratégico, no solo porque las caravanas nabateas tenían que pasar por estas regiones en su camino hacia Damasco, sino porque el control de estos territorios facilitaba los contactos con Babilonia⁴⁰. Tal vez no sea casual que aquel mismo año Herodes comenzara la construcción de Cesarea, cuyo puerto estaba llamado a convertirse en uno de los más importantes del Mediterráneo⁴¹. La construcción del puerto de Cesarea revela mejor que ningún otro hecho el desarrollo que experimentó en Palestina el tráfico comercial con el lejano Oriente durante la época herodiana, pero sobre

³⁸ SIDEBOTHAM, *Roman Economic Policy*, 48-71; MCLAUGHLIN, R., *Rome and the Distant East: Trade Routes to the Ancient Lands of Arabia, India and China*, Continuum, London and New York 2010, 26-33.

³⁹ La descripción de Estrabón es la más extensa y detallada (*Geogr.* 16,4,22-24), pero también Josefo da noticias sobre ella (*Ant.* 15,317); véase: MCLAUGHLIN, R., *Rome and the Distant East*, 71-72, y el comentario del texto de Estrabón en BIFFI, N., *Il Medio Oriente di Strabone. Libro XVI della Geografia: introduzione, traduzione e commento*, Edipuglia, Bari 2012, 307-313. Es especialmente interesante la noticia de que los comerciantes (*kamelémporoi*) recorrían en gran número y con toda seguridad el camino entre Leuke Kome y Petra (*Geogr.* 16,4,23).

⁴⁰ UDOH, F. E., *To Caesar what is Caesar's. Tribute, Taxes, and Imperial Administration in Early Roman Palestine 63 BCE – 70 CE*, Brown Judaic Studies 342, Providence 2005: "Al ampliar más tarde el reino de Herodes, incluyendo la Auranítide, la Batanea y la Traconítide, Augusto le proporcionó el control de la ruta comercial que iba hacia el norte y llegaba hasta Damasco a través de Transjordania" (175).

⁴¹ *Ant.* 15,331-341; SIDEBOTHAM, *Roman Economic Policy*, 71-76 observa que la arquitectura de este puerto es típicamente romana, pues sigue las pautas que da Vitrubio para la construcción de este tipo de infraestructuras. Dada la escasez y la precariedad de los puertos en la costa mediterránea de Palestina, el de Cesarea se convirtió en uno de los más importantes del imperio.

todo revela el interés de Herodes por canalizar y controlar dicho comercio⁴².

Las obras del puerto de Cesarea concluyeron doce años después (10 a. C.). Su finalización coincide con una serie de acontecimientos que ponen de manifiesto los intereses de Herodes. El primero de ellos son las hostilidades emprendidas contra los nabateos (12-9 a. C.) por haber dado cobijo a los rebeldes que habían huido de la Traconítide⁴³. El segundo es la campaña llevada a cabo por Herodes contra Zenodoro, el cual lideraba un grupo de bandidos que impedía la libre y segura circulación de los mercaderes que iban hacia Damasco⁴⁴. Por último, en el mismo año de la finalización de las obras de Cesarea y de la campaña contra Zenodoro, Herodes fundó en la región de Batanea la ciudad de Batira, acogiendo en ella a un grupo numeroso de judíos procedentes de Babilonia, a los que liberó de toda carga y tributo. La intención de Herodes, según Josefo, fue que los peregrinos judíos que venían de Babilonia a Jerusalén no fueran acosados por los bandidos de Traconítide⁴⁵. Estas dos últimas acciones muestran el gran interés que tuvo Herodes en librar estos territorios de todo lo que dificultara el comercio y la circulación de personas, pero también revelan la posición estratégica de Traconítide y Batanea respecto a dos grandes rutas comerciales: la nabatea, que venía del sur; y la babilónica que venía de Oriente. No es casual que el interés por controlar dichas regiones coincida con la finalización del puerto de Cesarea, pues ambas iniciativas facilitaban enormemente la transferencia de las mercancías desde estas rutas comerciales hasta el Mediterráneo.

La política expansionista de Herodes, lo mismo que su intensa actividad constructora, están relacionadas con la importancia creciente que

⁴² OAKMAN, D. "Execrating? Or, Execrable Peasants", en D. A. FIENSY – R. K. HAWKINS, *The Galilean Economy in the Time of Jesus*, Society of Biblical Literature, Atlanta 2013, 138-164, p. 155.

⁴³ *Ant.* 16,271-285. Un episodio similar se produjo, como veremos en seguida, en tiempos de Antipas (*Ant.* 18, 114).

⁴⁴ Flavio Josefo ofrece un informe detallado de la campaña de Herodes (*Ant.* 16, 271-285; *Bell.* 1, 398-400). Pero es Estrabón quien da noticias más precisas sobre el comercio en la zona y el interés del emperador en asegurarlo: "En realidad, los bárbaros roban sobre todo a los comerciantes (*empóroi*) que vienen de la *Arabia Felix*. Esto ocurre menos (ahora), pues los bandidos guiados por Zenodoro han sido expulsados gracias al buen gobierno de los romanos y a la seguridad que garantizan los soldados estacionados en Siria" (*Geogr.* 16,2,20); véase el comentario de BIFFI, *Il Medio Oriente di Strabone*, 204-205.

⁴⁵ *Ant.* 17,23-29.

adquirió en esta época el comercio entre Roma y Oriente. Al quedar incorporados a los dominios de Herodes, todos estos territorios entraron a formar parte, de algún modo, del mundo romano por el que las mercancías podían circular con mayor seguridad y entraban directamente al gran mercado del imperio⁴⁶. De hecho, Herodes complementó estas facilidades para la circulación de bienes en sus territorios con otra serie de acciones encaminadas a favorecer las relaciones comerciales con otras ciudades del imperio. Esto explica algunas de las acciones benéficas (*euergesíai*) realizadas en ciudades relativamente distantes de su reino, como la construcción de salas, pórticos y mercados en Tiro y en Berito, la construcción de la primera calle porticada con tiendas en Antioquía y en Quíos, o el apoyo a la industria naval de Rodas. Estas acciones tenían, sin duda el objetivo de favorecer las relaciones con dichas ciudades, facilitando así el comercio con ellas⁴⁷.

La política expansionista llevada a cabo por Alejandro Janeo y por Herodes el Grande revela el interés de ambos gobernantes por aprovechar las ventajas de los flujos comerciales que atravesaban sus territorios. La construcción del puerto de Magdala en tiempos del primero, y del puerto de Cesarea Marítima en tiempos del segundo, ponen de manifiesto este interés. Ambas iniciativas reforzaron la posición estratégica de Palestina, que ya de por sí facilitaba el trasvase de mercancías entre las rutas comerciales terrestres que venían de Oriente y los puertos del Mediterráneo.

A su muerte, Herodes legó Galilea y Perea a su hijo Antipas, que gobernó la región durante más de cuarenta años (4 a. C. – 39 d. C.). Antipas trató de aprovechar la situación heredada de su padre e implementó una política encaminada a favorecer el comercio en la medida de sus posibilidades. Su matrimonio con la hija del rey nabateo Aretas IV sirvió inicialmente para estrechar las relaciones con quien controlaba las

⁴⁶ Este fue el principal efecto del dominio romano, directo o a través de los *reges socii* herodianos, de Palestina, como afirma PASTOR, J., “Trade, Commerce, and Consumption: “La conquista romana, al incorporar a Palestina dentro del Imperio Romano, afectó al comercio de Palestina, no solo porque aumentó la seguridad y la facilidad de este dentro de los límites del mundo romano, sino también porque creó un mercado final mucho más grande que el que había existido en el período helenístico” (300).

⁴⁷ Tiro y Berito (*Bell.* 1,422); Antioquía (*Bell.* 1,425); Quíos y Rodas (*Bell.* 1,424). La lista de las construcciones y otros beneficios de Herodes a diversas ciudades del imperio es impresionante, y no se puede descartar que la mayoría de ellas tuvieran relación con su política comercial, como ya sugirió APPELBAUM, “Economic Life in Palestine, 669.

rutas comerciales procedentes de la península arábica⁴⁸. Su interés por favorecer el comercio se percibe también en la política urbanística que llevó a cabo. Dicha política dio como resultado la construcción o reconstrucción de tres ciudades: Séforis, Betharamphtha y Tiberias⁴⁹. Los estudios sobre el reinado de Antipas suelen subrayar la importancia de la primera y la última, pues ambas fueron, sucesivamente, capitales de su reino⁵⁰. Sin embargo, es importante tener presentes las tres para captar su valor estratégico en relación con el comercio: Séforis estaba situada en el camino entre el lago y la costa y controlaba esta ruta; Betharamphtha, situada en la Perea, controlaba las conexiones con la ruta nabatea; finalmente, Tiberias, situada en la orilla del lago, aseguraba la conexión entre ambas⁵¹. En coherencia con este interés comercial, Antipas, al igual que su padre, cultivó las relaciones con ciudades importantes del imperio, como atestiguan las inscripciones dedicadas a él que se han encontrado en Delos y en Cos⁵².

La fundación de Tiberias es, en este contexto, especialmente relevante para averiguar cuál fue el papel de Magdala en el comercio de la época. Tiberias, como se sabe, se encuentra a cinco kilómetros de Magdala, y es inevitable preguntarse por qué Antipas decidió construir su nueva capital tan cerca de una ciudad que ya tenía un puerto y que reunía todas las condiciones para serlo. No es fácil responder a esta intrigante cuestión. Tal vez la tendencia antirromana de Magdala, que se puso de manifiesto en la

⁴⁸ *Ant.* 18, 109. Más tarde, los devaneos amorosos de Antipas con Herodías provocarían una guerra de nefastas consecuencias para la región (*Ant.* 18, 113-115. 120-125). Flavio Josefo cuenta cómo algunos fugitivos de la tetrarquía de Filipo se pusieron de parte de Aretas y propiciaron la derrota de Antipas (*Ant.* 18, 114). Este episodio revela indirectamente que en esta guerra estaba en juego el control de la ruta nabatea.

⁴⁹ *Bell.* 2, 168; *Ant.* 18, 27. 36-38.

⁵⁰ Véase, por ejemplo, JENSEN, *Herod Antipas in Galilee*, 135-162.

⁵¹ Tal vez no sea casual que Antipas dedicara estas tres ciudades a la familia imperial renombrando las dos que ya existían: Séforis (*Autocrátoris*) y Betharamphtha (*Livias*), y dando a la tercera el nombre del emperador reinante: Tiberias. Desde el punto de vista de los mercaderes que venían de oriente y del sur, llegar a estas ciudades era llegar al imperio. BERNETT, M., *Der Kaiserkult in Judäa unter den Herodiern und Römern. Untersuchungen zur politisch und religiösen Geschichte Judäas von 30 v. bis 66 n. Chr.*, Mohr Siebeck, Tübingen 2007, 217-235, insiste en este dato, señalando con razón que la intención de Agripa fue congraciarse con el emperador. Sin embargo, no se puede descartar que también este hecho tuviera la finalidad de facilitar el comercio.

⁵² JENSEN, *Herod Antipas in Galilee*, 209-211.

guerra judía, explique en parte la opción de Antipas⁵³. En todo caso, parece evidente que su control sobre Magdala era reducido, lo cual podría ser un indicio de que la ciudad estaba en manos de una élite con buenos contactos adquiridos gracias al comercio. La construcción de Tiberias pudo haber tenido, en parte, la finalidad de controlar parte de ese comercio⁵⁴.

Tras el breve reinado de Agripa I (41-44 d. C.), a quien Calígula entregó la tetarquía de Antipas y los demás territorios del reino de Herodes, la situación política de la región dio un giro importante. En lo que se refiere a Magdala, el dato más notable de la nueva situación es que quedó vinculada al reino creado por Claudio para su amigo Agripa II (53-93?). Este nuevo reino incluía las regiones de Batanea, Traconitide, Gaulanítide y Abilene⁵⁵, un amplio territorio de gran importancia estratégica para el control de las rutas comerciales, que tres años más tarde Nerón completó añadiendo las ciudades de Betharamphta (*Livias*), Magdala y Tiberias⁵⁶. Después de la guerra judía, Agripa II volverá a recuperar estos territorios, que administró hasta el final de su reinado.

La ampliación del reino de Agripa II en tiempos de Nerón tenía una clara finalidad comercial. Agripa controlaba ya un tramo importante de las rutas comerciales de oriente, pero necesitaba un acceso a los puertos del Mediterráneo, y el control de Tiberias y Magdala le facilitaba este acceso. Fue en esta época cuando la ciudad de Magdala experimentó una transformación importante, como han revelado las excavaciones arqueológicas de la zona del complejo portuario⁵⁷.

Así pues, la política territorial de los últimos reyes asmoneos y de los gobernantes herodianos revela un claro interés por controlar el comercio en la zona. Durante este amplio periodo de tiempo que abarca el siglo I a. C. y el siglo I d. C. Magdala desempeñó un papel importante en los intercambios comerciales de la región. Ahora bien, para conocer el alcance de este comercio, es necesario precisar un poco más la relación de la ciudad con las rutas comerciales de Oriente.

⁵³ El relato de Flavio Josefo muestra que las tensiones entre Magdala y Tiberias se revelaron claramente en la guerra contra los romanos: JENSEN, M. H., "Magdala/Taricheae and the Jewish Revolt", en BAUCKHAM, R. (ed.), *Magdala of Galilee*, 269-286, pp. 279-280.

⁵⁴ JENSEN, *Herod Antipas in Galilee*, 235 observa que las monedas acuñadas por Antipas con motivo de la construcción de Tiberias proclamaban su prosperidad.

⁵⁵ *Bell. 2*, 247; *Ant. 20*, 238.

⁵⁶ *Bell. 2*, 252; *Ant. 20*, 159.

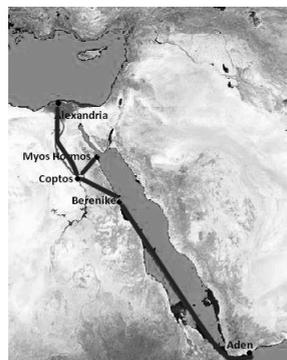
⁵⁷ ROSSI ET AL., "New Insights into the Palaeoenvironmental Evolution of Magdala, 6.

3. LAS RUTAS DEL COMERCIO CON ORIENTE

Tradicionalmente, el comercio entre Roma y Oriente seguía dos rutas: la ruta marítima, que conectaba las costas del Mar Rojo con las del Golfo Pérsico y las de la India; y la terrestre, que, a través de Persia, llegaba hasta China. Ahora bien, con el descubrimiento de los vientos monzones, que soplan alternativamente en dirección este y oeste una vez al año, la ruta por mar se convirtió en la más frecuentada⁵⁸. Esta hegemonía de la ruta marítima no supuso, sin embargo, la total desaparición de la terrestre.

En el siglo I a. C., ambas rutas tenían ramificaciones que llegaban hasta las regiones situadas al este de Galilea (Decápolis y Traconítide) y desde allí se dirigían hacia los puertos del Mediterráneo.

La *ruta marítima* tenía como eje la travesía entre las costas de la India y la península arábiga⁵⁹. Al llegar al golfo de Adén, se podían seguir tres caminos para alcanzar las costas mediterráneas. El más común en tiempos de Augusto, una vez que el Mar Rojo quedó libre de piratas, consistía en dirigirse hacia las costas egipcias para llegar al puerto de Berenike, o al de Myos Hormos, desde los cuales se alcanzaba por tierra el puerto fluvial del Coptos, donde las mercancías se embarcaban hacia Alejandría. Esta ruta estaba protegida por el ejército imperial,



Ruta marítima
occidental (egipcia)

⁵⁸ La fecha exacta del descubrimiento de los monzones es una cuestión discutida, pero parece que ya los navegantes de la época ptolemaica lo conocían y que su uso se generalizó a lo largo del siglo I a. C. (SIDEBOTHAM, S. E., *Roman Economic Policy*, 8-9; WARMINGTON, E. H., *The Commerce between the Roman Empire and India*, Curzon, London 1974, 35-83; MCLAUGHLIN, *Rome and the Distant East*, 40-42). El *Peryplus Maris Eritraei*, que data de mediados del siglo I d. C., ofrece ya una detallada descripción que presupone el aprovechamiento de los monzones (CASSON, *The Periplus Maris Erythraei*).

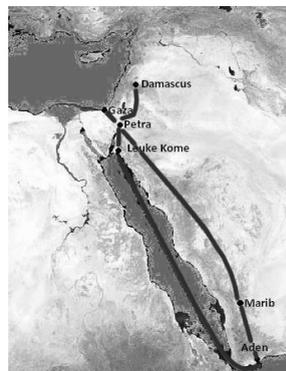
⁵⁹ Una descripción detallada de estas rutas puede encontrarse en WARMINGTON, E. H., *The Commerce between the Roman Empire and India*, 6-18; REY-COQUAIS, J.-P., "L'Arabie dans les routes de commerce entre le monde méditerranéen et les côtes indiennes," en T. FAHD (ed.), *L'Arabie préislamique et son environnement historique et culturel : actes du Colloque de Strasbourg, 24-27 juin 1987*, Brill, Leiden 1989, 225-240; SIDEBOTHAM, S. E., *Roman Economic Policy*, 48-77; MCLAUGHLIN, *Rome and the Distant East*, 23-81.

pero los mercaderes debían pagar un elevado impuesto que solía corresponder a una cuarta parte del valor de la mercancía transportada.

La segunda posibilidad consistía en dirigirse hacia el puerto de Leuke Kome, desde el que se accedía fácilmente a la ruta nabatea que llevaba hasta Petra. También en el puerto de Leuke Kome Augusto había emplazado oficinas de impuestos, aunque estos no eran tan gravosos como los de la ruta egipcia.

Una variante de esta ruta, la tercera alternativa de la ruta marítima, consistía en descargar las mercancías en el puerto de Adén, en las costas de *Arabia Felix* y, desde allí, continuar por tierra hacia el norte, atravesando la península arábiga hasta Petra. Esta ruta, controlada por los nabateos, es la que Augusto quiso explorar sin éxito con la expedición de Elio Galo⁶⁰.

La ruta que pasaba por el puerto de Leuke Kome, y la que subía desde Adén recorriendo toda la península arábiga, y añadiendo a los productos del lejano Oriente (especias, seda, gemas, etc) otros locales (incienso, bálsamo, etc), llegaban hasta Petra, capital del reino nabateo, que en tiempos de Augusto se convirtió en un importante agente comercial⁶¹. Desde Petra, las caravanas podían seguir dos rutas. Una de ellas, la más tradicional, llevaba hasta el puerto de Gaza⁶². La otra se dirigía hacia Damasco, atravesando los territorios al este del Jordán, entre los que se encontraban los de las ciudades de la Decápolis y las regiones de Batanea y de Traconítide al este del lago Genesaret⁶³.



Ruta marítima
oriental (arábigo-nabatea)

⁶⁰ MILLAR, F., "Caravan Cities: The Roman Near East and Long Distance Trade by Land", en M. AUSTIN ET AL. (eds.), *Modus Operandi: Essays in Honour of Geoffrey Rickman*, University of London, London 1998, 119-137, 123-126;

⁶¹ REY-COQUAIS, "L'Arabie dans les routes de commerce, 229-232, sugiere que con el auge de la ruta alejandrina los nabateos se orientaron hacia el norte, y que en esta época cobró especial relevancia el eje Petra-Damasco. Esto explica que el periodo más floreciente del reino nabateo fueran los siglos I a. C. y I d. C. (BALL, *Rome in the East*, 60-67)

⁶² COHEN, R., "New Light on the Petra-Gaza Road", en *Biblical Archaeology* 45 (1982) 240-247.

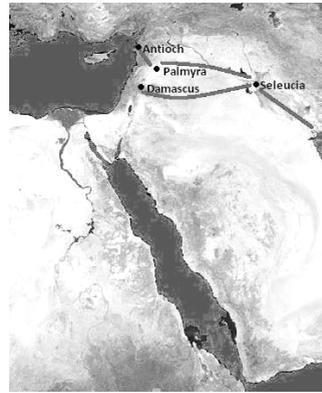
⁶³ ROLL, I., "Imperial Roads and Trade Routes beyond the Roman Provinces of Judaea-Palaestina and Arabia. The State of Research", en *Tel-Aviv* 32 (2005) 107-118.

Al describir estas regiones cercanas a Damasco, el geógrafo Estrabón nos proporciona un testimonio valiosísimo que confirma el paso de las caravanas comerciales por ellas. Refiriéndose a las correrías de los bandidos liderados por Zenodoro, que ya hemos mencionado al hablar de la política de Herodes, afirma que “los bárbaros roban sobre todo a los mercaderes (*empóroi*) que vienen de la Arabia Feliz”⁶⁴. Esta breve alusión revela que el origen de los mercaderes, independientemente de la ruta que hubieran seguido, era el golfo de Adén, punto neurálgico que conectaba estas rutas con las que surcaban el mar hacia el lejano Oriente.

La *ruta terrestre* llegaba a las costas mediterráneas desde China y la India atravesando Persia⁶⁵. En la época de Augusto, esta ruta era menos transitada por las dificultades que encontraban los comerciantes para atravesar los territorios del imperio parto.

Sin embargo, los contactos comerciales con Mesopotamia eran frecuentes. A esta región llegaban también por mar productos del lejano Oriente a través de los ríos Tigris y Éufrates. Las caravanas partían de Seleucia y, a través de Palmira y Damasco, llegaban a los puertos mediterráneos⁶⁶. La vinculación tradicional de los judíos con Babilonia desde la época del exilio favoreció mucho esta ruta comercial que Herodes quiso sin duda fortalecer al fundar la ciudad de Batira y emplazar en ella un grupo de judíos bien armados. Aunque al narrar este acontecimiento, Flavio Josefo señala que la intención de Herodes fue proteger a los judíos que peregrinaban desde Babilonia a Jerusalén, sabemos que esta era también una ruta comercial⁶⁷.

La ruta marítima, como ya hemos dicho, se convirtió en la más transitada debido al descubrimiento de los monzones y a las dificultades que



Ruta terrestre desde Mesopotamia

⁶⁴ *Geogr.* 16,2,20.

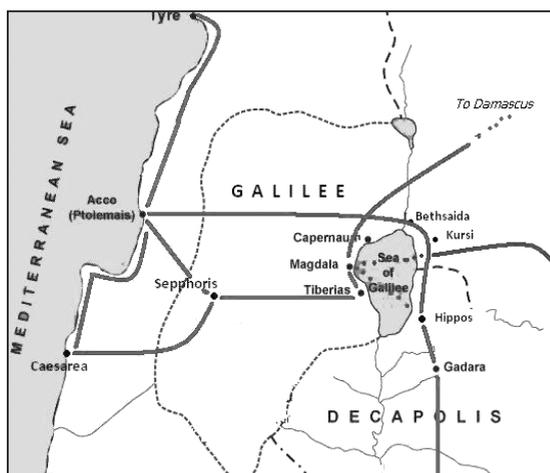
⁶⁵ WARMINGTON, *The Commerce between the Roman Empire and India*, 18-34; McLAUGHLIN, R., *Rome and the Distant East*, 83-109.

⁶⁶ BALL, *Rome in the East*, 123-133

⁶⁷ MILLAR, “Caravan Cities, 129-130; McLAUGHLIN, R., *Rome and the Distant East*, 92-95.

tenían las caravanas para transitar por el imperio parto. Sin embargo, la ruta terrestre no dejó de utilizarse a causa de la estacionalidad de dichos vientos. Los vientos monzones, en efecto, soplan en dirección suroeste desde Mayo hasta Septiembre, y en dirección noreste desde Noviembre hasta Abril, lo cual limitaba la navegación en uno y otro sentido a un viaje anual. La consecuencia de este carácter estacional de los monzones era que ciertos productos escaseaban en los mercados algunos meses del año. Sin embargo, la ruta terrestre, aunque era más larga y, por tanto, la más costosa, podía ofrecer estos productos a lo largo de todo el año⁶⁸.

La complementariedad de estas dos rutas comerciales, que confluían en Damasco, explica la importancia estratégica de las regiones situadas al este de Galilea, y la atención que les prestaron tanto Alejandro Janeo como Herodes el Grande. Magdala se encontraba en una posición privilegiada, a medio camino entre estas rutas comerciales de Transjordania y los puertos del Mediterráneo⁶⁹. A ella llegaban, a través de lago, los productos de la ruta nabatea que pasaba cerca de las ciudades de Gadara y Hippos. Aunque ninguna de estas dos ciudades se encuentra en la orilla del lago, ambas tenían un puerto en la orilla del lago⁷⁰. La ciudad de Gadara tenía una posición privilegiada que facilitaba este tránsito comercial, pues



Rutas comerciales relacionadas con Magdala

⁶⁸ SELAND, E. H., “The Persian Gulf or the Red Sea? Two Axes in Ancient Indian Ocean Trade, Where to Go and Why” en *World Archaeology* 43 (2011) 398-409.

⁶⁹ Las conexiones reflejadas en el mapa siguen la propuesta de ILAN, Z., “Eastern Galilee, Survey of Roman Roads”, en *Excavations and Surveys in Israel* 9 (1989-90) 14-16, p. 15.

⁷⁰ DE LUCA, S., “Il contesto storico-archeologico della missione di Gesù attorno al Lago di Galilea”, en J. M. GARCIA – D. MASSARA (ed.), *Con gli occhi degli apostoli: Una presenza che travolge la vita*, Piccola casa editrice, Milano 2011, 14-16 observa: “Tanto los Hippos como Gadara lograron un acceso directo al lago con los puertos de Sussita y Tell a

en ella confluían la ruta nabatea del sur y la que venía del este a través de Batanea. Gracias a su fácil acceso al lago, los bienes que llegaban a través de estas rutas podían fácilmente transferirse a la otra orilla, es decir, al puerto de Magdala, desde donde se transportaban por tierra, a través de la calzada que bordeaba el lago, hacia los puertos fenicios de Tiro y Tolemaida,⁷¹ y más tarde al puerto de Cesarea. El tráfico comercial, como es lógico, fluía en ambos sentidos, como demuestra la presencia de cerámica galilea en Gadara⁷².

Aunque no sabemos con precisión cuál era el trazado de estas rutas en el siglo I a. C., pues el sistema de calzadas que conocemos data del siglo II d. C., en la mayoría de los casos el trazado de las mismas depende de las condiciones del terreno y, por tanto, se puede suponer que la red de comunicaciones en el siglo I a. C. no era sustancialmente distinta⁷³.

4. EL COMPLEJO PORTUARIO DE MAGDALA Y EL COMERCIO DE LA ÉPOCA

Los restos arqueológicos encontrados en las excavaciones de Magdala cobran sentido cuando los situamos en el contexto del intenso flujo comercial de la región. El interés de los gobernantes de la zona por controlar los territorios y ciudades por las que circulaba dicho flujo comercial apoya también esta contextualización.

La plaza porticada, como ya he señalado, conecta arquitectónicamente tres estructuras que pueden relacionarse directamente con la actividad comercial. En primer lugar, el segmento del complejo portuario situado en los lados este y sur de la plaza, cuyas extraordinarias dimensiones y características hacen pensar en una intensa circulación

través de los cuales, además de los bienes comerciados, transitaban las modas, las expresiones artísticas y las ideas ... El aumento demográfico registrado en la región desde el siglo primero d.C. debió verse favorecido, sin duda, por el floreciente comercio de artículos de lujo (especies, seda, piedras preciosas, bálsamo) en tránsito hacia el oeste." (15).

⁷¹ Las monedas y la cerámica de la época prerromana encontradas en Magdala confirman esta relación con Fenicia: DE LUCA, "La città ellenistico-romana di Magdala, 446.

⁷² Sobre la posición estratégica de Gadara y el tráfico comercial en los dos sentidos, véase WEBER, TH. M., "Gadara and the Galilee", en J. ZANGENBERG ET AL. (eds.), *Religion, Ethnicity, and Identity in Ancient Galilee*, Tübingen 2007, 449-477, pp. 450-464.

⁷³ AVI-YONAH, M., "The Development of the Roman Road System in Palestine", en *Israel Exploration Journal* 1 (1950-51) 54-60, pp. 100-101; GRAF D. F. ET AL., "Roman Roads", en D. N. Freedman (ed.), *The Anchor Bible Dictionary*, Doubleday, New York 1992, vol 5, 782-787, pp. 783-784; ROLL, "Imperial Roads and Trade Routes.

de mercancías. En segundo lugar, las termas del lado norte, ampliadas en la segunda fase de construcción, en las que los mercaderes podían descansar y encontrarse. Y en tercer lugar, la calzada situada en el lado occidental, cuya amplitud facilitaría el tránsito de las mercancías por tierra.

De estos tres elementos, los dos más directamente relacionados con la actividad comercial son el puerto y la calzada. El puerto de Magdala facilitaba los intercambios con los otros puertos del lago, principalmente con los de Hippos y Gadara, que estaban conectados a las rutas comerciales del Oriente. Por su parte, la calzada que discurría al otro lado de la plaza formaba parte del camino que bordeaba la orilla occidental del lago y continuaba después hacia los puertos del Mediterráneo, pasando por Séforis⁷⁴.

Otros restos arqueológicos encontrados en la reducida superficie del complejo portuario confirman que este espacio urbano constituía un importante enclave de intercambio comercial. En primer lugar, la variedad de las monedas encontradas revela un comercio floreciente con los puertos de Fenicia y con las ciudades de Transjordania (Hippos, Gadara, e incluso Bostra)⁷⁵. En segundo lugar, la cerámica, que procede en su gran mayoría de Kefar Hanania⁷⁶, pero también de Chipre, Rodas y Asia Menor⁷⁷, así como los restos de mármol, que parecen tener orígenes muy diversos (Iasos, Mar de Mármara, Frigia) ponen de manifiesto importantes conexiones internacionales. En tercer lugar, la gran cantidad de ungüentarios encontrados en las piscinas de las termas confirma la implicación de Magdala en el comercio del bálsamo procedente de Arabia⁷⁸. Finalmente, las pequeñas vasijas de vidrio, alguna de ellas de origen romano⁷⁹, así como los instrumentos de aseo y de adorno personal reflejan un

⁷⁴ LEIBNER, *Settlement and History in Hellenistic, Roman, and Byzantine Galilee*, 17.

⁷⁵ DE LUCA, "La città ellenistico-romana di Magdala, 446.

⁷⁶ Un cargamento de esta cerámica, en tránsito hacia la otra orilla, se encontró en el puerto de Magdala hace años; véase: FRITSCH C. T. –BEN-DOR, I., "The 'Link' Expedition to Israel" en *The Biblical Archaeologist* 23 (1960) 50-59, pp. 57-59.

⁷⁷ DE LUCA, S. – LENA, A., "The Harbor of the City of Magdala/Tarichaeae on the Shores of the Sea of Galilee, from the Hellenistic to the Byzantine Times. New Discoveries and Preliminary Results", en S. LADSTÄTTER ET AL. (eds.), *Harbours and Harbour Cities in the Eastern Mediterranean*, BYZAS 19, Istanbul 2015, 113-163, p. 10.

⁷⁸ DE LUCA, "La città ellenistico-romana di Magdala, 375-377. 540-544.

⁷⁹ DE LUCA, "La città ellenistico-romana di Magdala, 423.

gusto por el lujo que está vinculado tradicionalmente al comercio con Oriente⁸⁰.

La variada procedencia de las monedas, la cerámica y los demás productos y utensilios muestra que el complejo portuario era un lugar de intercambio, y que por las rutas que confluían en él las mercancías circulaban en ambos sentidos: desde las rutas de Transjordania hacia los puertos del Mediterráneo, y desde estos hacia aquellas. Magdala participaba plenamente de la posición estratégica de Palestina como lugar de tránsito entre el imperio romano y Oriente.

En este sentido, es interesante observar que la mayoría de estos restos arqueológicos están relacionados con un tipo de comercio particular. Según Jack Pastor, la localización geográfica de Palestina, así como el sistema de calzadas y el proceso de urbanización llevado a cabo en la región, crearon las condiciones necesarias para la existencia paralela de diversos tipos de mercado. Había, en primer lugar, un comercio *local* dedicado a la compraventa de productos del lugar que canalizaba la mayor parte de la actividad comercial. Había también un comercio *regional* que afectaba a un área geográfica más amplia e implicaba el intercambio de productos dentro de la misma región. En tercer lugar, existía un comercio *interregional* que incorporaba productos importados y un comercio internacional a través del cual se exportaban a otros países productos locales⁸¹. Y había, finalmente, un comercio *de tránsito* a través del cual circulaban productos que tenían su origen y destino en otras regiones⁸².

Esta tipología encaja bien con los hallazgos de Magdala, pues además del complejo portuario sobre el que trata este estudio, las excavaciones

⁸⁰ PARKER, G., “*Ex Oriente Luxuria: Indian Commodities and Roman Experience*”, en *Journal of Economic and Social History of the Orient* 45 (2002) 40–95; EL-NOWIEMMY, M., “The Red Sea and the Luxury of the Roman Women A Literary Study”, en H. MORAD (ed.), *Festschrift in Honour of Prof. Dr. El-Sayed Felefel*, Institute of Research and African Studies, Cairo 2013, 64-75.

⁸¹ Un ejemplo de ello son los vasos y la cristalería encontrados en Cafarnaún: MATTILA, S. L. “Revisiting Jesus’ Capernaum: A Village of Only Subsistence Level Fisher and Farmers?”, en D. A. FIENSY AND F. K. HAWKINS, *The Galilean Economy in the Time of Jesus*, Society of Biblical Literature, Atlanta 2013, 75-138, pp. 90-95).

⁸² PASTOR, “Trade, Commerce, and Consumption, incluye en este último tipo: “El comercio de perfumes y especias traídos de Oriente por los nabateos a los puertos mediterráneos de Palestina, y luego enviados a Roma” (201).

realizadas un poco más al norte siguiendo el malecón del puerto han desenterrado los restos de unas instalaciones que han sido identificadas por Zapata-Meza como un mercado⁸³. Tendríamos así, en el mismo complejo portuario, dos zonas en las que funcionaban dos mercados paralelos, uno situado al norte, que según la tipología de Pastor podría incluirse entre los de carácter internacional, pues desde él se exportaban conservas de pescado⁸⁴; y otro situado al sur dedicado al comercio de los productos de Oriente, que según la tipología de Pastor correspondería al tipo de mercado de tránsito. A ellos habría que añadir las transacciones de carácter regional, atestiguadas por la procedencia de las monedas y de la mayoría de la cerámica, y, como es obvio, un mercado local, en el que habría que incluir el comercio urbano y el que la ciudad mantenía con las localidades cercanas, entre ellas, muy probablemente Cafarnaún⁸⁵.

Las relaciones entre estos diversos mercados eran complejas. No se regían por los criterios que gobiernan el mercado capitalista, sino por los valores de la cultura mediterránea tradicional. El sistema comercial del imperio romano era opaco, volátil y fragmentario⁸⁶. No había un sistema de pesas y medidas unificado ni existían leyes de carácter general que regularan las transacciones comerciales. Debido a ello, los mercados eran poco transparentes y muy imprevisibles, lo cual, a su vez, fomentaba la búsqueda de apoyos en las redes clientelares y de parentesco. En este tipo de mercados, era fundamental conocer las prácticas regionales y cultivar las relaciones personales.

⁸³ ZAPATA-MEZA, M., "Domestic and Mercantile Areas, 102-103.

⁸⁴ Estrabón, *Geogr.* 16, 2, 45. Una reconstrucción del proceso implicado en la industria de la pesca y de las conservas de pescado puede verse en HANSON, K. C., "The Galilean Fishing Economy and the Jesus Tradition", *Biblical Theology Bulletin* 27 (1997) 99-111, p. 106.

⁸⁵ Estos mercados estaban, en algunos casos, interconectados. El de la salazón de pescado, por ejemplo, dependía de las capturas realizadas al norte del lago (Cafarnaún, Betsaida), ya que la pesca era más abundante en esta zona, pues era allí, en las aguas templadas por las fuentes termales, donde se congregaban los peces en los meses de invierno: NUN, M., *El mar de Galilea y sus Pescadores en el Nuevo Testamento*, Kinneret Sailing Company, Kibbutz Ein Gev 1990, 6-7; véase también: DE LUCA, S., "Capernaum", in D. M. MASTER (ed.), *The Oxford Encyclopedia of the Bible and Archaeology*, Oxford 2013, vol. I, 168-180, p. 172.

⁸⁶ Esta es la caracterización que hace de él Peter F. Bang en su magnífico estudio sobre el comercio y los mercados en el imperio romano: véase: BANG, P. F., *The Roman Bazaar. A Comparative Study of Trade and Markets in a Tributary Empire*, University Press, Cambridge 2008, 131-201.

En las sociedades preindustriales, los beneficios comerciales, como todos los demás bienes, se distribuían de forma bastante desigual. Los gobernantes, a los que una concepción patrimonialista del estado otorgaba el derecho de cobrar impuestos, eran, sin duda, quienes mayor provecho sacaban del comercio. De hecho, sus necesidades crecientes hicieron que los impuestos al comercio se incrementaran progresivamente⁸⁷, sobre todo aquellos que gravaban el comercio de tránsito, que era el que les proporcionaba mayores ingresos y el que más fácilmente podían controlar. De hecho, una parte muy significativa de los impuestos extraídos por Augusto procedía del comercio con el lejano Oriente, del mismo modo que los ingresos obtenidos por Herodes provenían de los impuestos extraídos del comercio de larga distancia⁸⁸. El interés de Augusto por controlar el comercio en el Mar Rojo se debe a que con muy poca inversión (apenas unas cohortes de soldados y algunos puestos aduaneros), podía cobrar sustanciosas tasas en puertos y aduanas⁸⁹. Siguiendo la misma política, Herodes y sus sucesores trataron de controlar los principales nudos comerciales, imponiendo tasas a todos los bienes que transitaban por su territorio, pues estos impuestos suponían una de sus principales fuentes de ingresos⁹⁰.

⁸⁷ Según BANG, *The Roman Bazaar*. “Las necesidades para satisfacer las demandas de ingresos tanto del estado imperial central, como de los reinos gobernados por la aristocracia local, contribuyeron probablemente a aumentar la carga total de las aduanas y otros impuestos sobre el comercio.” (233).

⁸⁸ OAKMAN, D. “Execrating? Or, Execrable Peasants, 158, recuerda que este comercio de larga distancia era gestionado por las élites y sus agentes.

⁸⁹ McLAUGHLIN, *Rome and the Distant East*, 164-167; BANG, *The Roman Bazaar*, 229-238.

⁹⁰ UDOH, F., “Taxation and other Sources of Government Income in the Galilee of Herod and Antipas”, en D. FIENSY AND J. R. STRANGE (eds.), *Galilee in the Second Temple and Mishnaic Periods. Volume 1: Life, Culture and Society*, Fortress Press: Minneapolis 2014, 366-387, afirma: “El territorio ampliado... le dio acceso a los peajes y aranceles pagados por el comercio interno y por los bienes que transitaban por las ciudades. Mucho más ingresos provenían del control que Herodes ejercía sobre los puertos marítimos y las rutas comerciales terrestres de larga distancia que atravesaban su vasto reino.” (377). En contra de lo que suele pensarse, durante el reinado de Herodes el Grande, Judea no pagaba impuestos a Roma, sino que todos los ingresos revertían sobre el erario del rey. Ello explica, entre otras cosas, la impresionante actividad constructora llevada a cabo durante este periodo de tiempo y los actos de beneficencia que Herodes realizó en otras ciudades del imperio. Véase GABBA, E., “The Social, Economic and Political History of Palestine 63 BCE-CE 70”, en W. HORBURY ET AL. (eds.), *The Cambridge History of Judaism. Vol 3: The Early Roman Period*, University Press, Cambridge 1999, 94-167, pp. 118-125.

Los restos encontrados en Magdala parecen confirmar la existencia de diversos mercados, lo cual explica al mismo tiempo la peculiaridad de las instalaciones vinculadas a la plaza porticada. Una de las cosas que han llamado la atención a los arqueólogos es la ausencia de almacenes en esta parte de la ciudad⁹¹. Este hecho, que aparentemente cuestionaría la función comercial del complejo, no es, sin embargo, relevante, si las instalaciones estaban destinadas a un intercambio comercial de tránsito. La estrecha conexión arquitectónica que existe entre el puerto y la calzada son, en este sentido, datos mucho más relevantes⁹².

En el contexto de la política comercial del imperio, que Herodes y sus sucesores reprodujeron en sus territorios, se entiende fácilmente que en Magdala hubiera funcionarios que regulaban el comercio y cobraban los impuestos sobre el tránsito de mercancías, y se explica también que hubiera un puerto especialmente dedicado a este comercio de tránsito. Este puerto no necesitaba grandes almacenes, sino un aspecto que impresionara a los comerciantes que venían de una larga travesía por el desierto. Para estos comerciantes, las ciudades de la Decápolis y Magdala eran la puerta de entrada del imperio. Hay que tener en cuenta que en el mundo antiguo, el comercio, lo mismo que otras actividades económicas, estaban determinadas por una cultura basada en el honor y en las manifestaciones públicas que lo reforzaban.

Los mercados eran una parte importante de las ciudades. De hecho, en casi todas las ciudades de Palestina se han encontrado instalaciones

⁹¹ En una comunicación personal, Stefano de Luca me precisó este dato: “A diferencia de la fase helenística, en la fase romana del *quadriportico* no hay elementos que sugieran una función industrial y comercial clara porque no hay instalaciones de almacenamiento o plantas de procesamiento. Sin embargo, la cantidad de recipientes para el transporte, como las ánforas de la excavación del puerto, y algunas áreas al oeste de la calle pavimentada V1-V2, que tienen las características de las tiendas, dejan abierta la cuestión. Debe tenerse en cuenta que estaban en funcionamiento muchos otros puntos de atraque, como el que se encuentra inmediatamente al norte del *quadriportico*, que reveló una estructura defensiva imponente, con una cuenca interna (al sur de la carretera V3) y los dos posibles puntos de atraque que aparecieron de las excavaciones hacia el norte (IAA Área A y Mex. Área D). Además, la cuenca al sur del *quadriportico* terminaba hacia el oeste precisamente donde parece comenzar la sección pavimentada de la calle V2, creando un enlace directo entre el atraque costero y las rutas de comunicación terrestres.”

⁹² BAUCKHAM, R. AND DE LUCA, S., “Magdala as We Now Know It”, en *Early Christianity* 6 (2015) 91-118, pp. 100-106, ofrecen argumentos para identificar el *quadriportico* con la *palaestra* de los baños, sobre todo después de la renovación de mediados del siglo I d.C.

dedicadas a este propósito. La mayor parte de ellos seguía el modelo de los mercados griegos, que consistían en una plaza rectangular (*agora*) rodeada por una columnata (*stoa*)⁹³. Esta es, precisamente, la estructura de la plaza porticada de Magdala, aunque en este caso, la magnificencia de la construcción quedaba resaltada por el hecho de flanquear la orilla del lago.

Así pues, los argumentos expuestos avalan la hipótesis de que la zona excavada por De Luca y su equipo contiene los restos de un complejo portuario dedicado especialmente a facilitar el trasvase de mercancías entre las rutas comerciales de Oriente y los puertos mediterráneos. Este tipo de comercio, que Jack Pastor ha definido como mercado de tránsito, era especialmente controlado por los gobernantes del país, lo cual explica la intensa actividad desarrollada en este complejo portuario durante los reinados de Alejandro Janeo y de Herodes el Grande, una actividad de la que tenemos constancia por la gran cantidad de monedas encontradas en la zona. Cuál pudo haber sido el impacto social y económico de este comercio en la zona, y en qué medida este impacto se refleja en la predicción de Jesús de Nazaret, son cuestiones que merecerían ser exploradas en ulteriores estudios⁹⁴.

⁹³ PASTOR, J., "Trade, Commerce, and Consumption, 302.

⁹⁴ Agradezco a STEFANO DE LUCA sus informaciones puntuales y precisas sobre las excavaciones de Magdala, así como su disponibilidad para discutir muchos de los argumentos de este estudio.