

*MARE NOSTRUM ET MARE ERYTHRAEUM:*  
EL CANAL DEL WADI TUMILAT

*MARE NOSTRUM ET MARE ERYTHRAEUM:*  
CANAL OF WADI TUMILAT

JORDI GONZÁLEZ PÉREZ

[jperezgz@ub.edu](mailto:jperezgz@ub.edu)

UNIVERSITAT DE BARCELONA. CEIPAC<sup>1</sup>

[RECIBIDO: 22/07/2016; ACEPTADO: 15/02/2017]

**RESUMEN<sup>2</sup>**

El presente estudio tiene como objeto analizar el canal que un día unió el Nilo con el Mar Rojo. El dominio del Nilo a través de un canal artificial posibilitó a los egipcios usar el agua como un motor de movilidad para un mayor tráfico de productos y personas entre el delta del río y el Golfo de Suez. Al margen de su uso para irrigar el territorio que atraviesa el Wadi Tumilat, y como defensa contra los enemigos procedentes de Oriente, el canal egipcio que partía del brazo Pelusiaco fue usado sobretodo para importar productos suntuarios desde Oriente o contrariamente, para exportar grano y otros productos egipcios a Oriente. No hemos de olvidar que el tráfico fluvial por el canal redujo

30

---

<sup>1</sup> CEIPAC. Universitat de Barcelona. Secció Història Antiga, Història Amèrica i Àfrica del Departament d'Història i Arqueologia de la Universitat de Barcelona. Avinguda Can Serra 23, 1-2. L'Hospitalet de Llobregat CP.08906.

<sup>2</sup> El presente artículo fue presentado en el convegno internazionale 'Il ruolo delle vie d'acqua per la circolazione delle merci e degli uomini nelle regioni dei delta e delle foci urbanizzate: Guadalquivir, Nilo, Rodano, Tevere' celebrado durante los días 13-16 de Mayo de 2015 en l'École Française de Rome (Piazza Navona 62). Un breve resumen online del mismo: "El Canal de los dos Mares. Época Antigua", par Jordi Pérez González. Publié sur *CIRILI. City, River, Littoral*, ISSN: 2494-551X, le 14/07/2016. Lien: <http://cirili.hypotheses.org/783>. Este trabajo se inserta dentro del proyecto financiado por la Agència de Gestió d'Ajuts Universitaris i de Recerca. Generalitat de Catalunya, Centro para el Estudio de la Interdependencia Provincial en la Antigüedad Clásica (CEIPAC) (2014 SGR 218) y en el marco del Proyecto de la European Research Council, Economic and Political Networks (EPNet Project) (ERC-2013-ADG-340828).

J. González Pérez, "Mare Nostrum et Mare Erythraeum: el canal del Wadi Tumilat", *RIPARLA* 3 (2017), 30-57.

el tiempo empleado para cubrir la distancia menciona y posibilitó una mayor carga de mercancías.

**PALABRAS CLAVE:** Canal de los faraones, Wadi Tumilat, mega-construcciones, comercio suntuuario, Oriente.

**ABSTRACT**

This work focuses on the study of the canal that in the past linked the Nile with the Red Sea. Control over the Nile through an artificial canal allowed the Egyptians to use water as means to increase mobility, which permitted a higher transit of goods and people between the river delta and the Gulf of Suez. In addition to being used to irrigate the territory crossing Wadi Tumilat, and as a defense against the enemies from the East, the Egyptian canal that started at the Pelusiac arm was used mainly to import sumptuary goods from the East and to export grain and other products to the East. Also, fluvial transit through the canal reduced travel time and increased the amount of goods being transported.

**KEY WORDS:** Canal of the Pharaohs, Wadi Tumilat, mega structure, sumptuary trade, East.

La construcción artificial en el delta nilótico de un canal que unió la ribera del Nilo con el Mar Rojo se conoce en las fuentes literarias desde época faraónica hasta la dominación árabe del territorio.

Todavía el trazado resulta un misterio y los trabajos arqueológicos en la región no han permitido profundizar más en el tema. La entrada y salida del mismo resultan de difícil interpretación, aún así, se presume que tendría como punto de partida la ciudad de El Cairo y que moriría en Clysma. Las fuentes escritas más antiguas sobre la construcción datan de finales del siglo VI a.C., siendo más comunes las referencias a partir de los siglos V y II a.C., cuando aumentan los comentarios de autores griegos y latinos<sup>3</sup>.

Al parecer, el uso del canal perdura hasta el período de la conquista arabo-musulmana de Egipto, cuando finalmente se cegase<sup>4</sup>. El principal objetivo de su construcción sería el de transportar un mayor número de bienes y personas entre el Nilo y el Mar Rojo en el menor tiempo posible.

Mi interés por la presente vía tiene el objeto de profundizar en la interacción de personas y productos procedentes del Mar Eritreo en este espacio ribereño gracias a la construcción del canal<sup>5</sup>. La misma pregunta ya fue planteada con

<sup>3</sup> H. SONNABEND s.v. Kanal. = H. SONNABEND (hsg.), *Mensch und Landschaft in der Antike. Lexicon der historischen Geographie*, Stuttgart-Wiemar 1999, 243. También en: J.-J. AUBERT, “Aux origines du canal de Suez? Le canal du Nil à la mer Rouge revisité”, *Espaces intégrés et ressources naturelles dans le monde romain*, Paris-Besançon 2004, 6.

<sup>4</sup> J. SUÑÉ ARCE, “El Canal de los dos mares. Época musulmana”, *CIRILI. City, River, Littoral*, ISSN: 2494-551X, publié le 16/08/2015. Lien: <https://cirili.hypotheses.org/109>.

<sup>5</sup> Esta línea teórica ya ha sido defendida por algunos historiadores de la historia económica romana: P.J. SIPJESTEIJN, “Trajan and Egypt”, en E. BOSWINKEL ET AL. (eds.), *Studia Papyrologica Varia*, Papyrologica Lugduno Batava 14, Leiden 1965, 113; M.G. RASCHKE, “New Studies in Roman Commerce with the East”, *Aufstieg und Niedergang der Römischen Welt* II.9.2, Berlin-New York 1978, 604 y ss.; S.E. SIDEBOTHAM,

anterioridad por J.-J. Aubert<sup>6</sup>, quién acentuó el carácter intermitente y puntual del canal como vía alternativa de acceso del comercio procedente del Mar Rojo. Después de una detallada revisión de las fuentes en su conjunto, todas ellas parecen tener como elemento común el carácter irregular del uso del canal, necesitado de un continuo mantenimiento ligado a los intereses tanto de privados como del Estado.

### Historia del canal.

En sus más de casi mil años de historia el canal ha sido conocido como: Canal de Necaio, Canal de Darío, Canal de Ptolomeo, Canal de Trajano, Canal de Sesostris, Canal de los Antiguos, o, según fuentes musulmanas, Canal del Emir de los Creyentes, Canal de al-Ḥakam o Canal de la Perla.

Gracias a una noticia de Aristóteles, en su estudio *Meteorología* (352b), sabemos que quizás el primer faraón en iniciar las obras fuese Sesostris (dinastía XII), allá en el segundo milenio a.C. No podemos por ello precisar de cuál de los tres faraones homónimos se trató<sup>7</sup>. Un estudio reciente por parte de F.

---

*Roman Economic Policy in the Erythra Thalassa, 30 B.C.-A.D. 217*, Mnemosyne, Supplementum 91, Leiden 1986; F. DE ROMANIS, *Cassia, Cinnamomo, Ossidiana. Uomini e merci tra Oceano indiano et Mediterraneo*, Saggi di storia antica 9, Roma 1996; G.K. YOUNG, *Rome's Eastern Trade. International Commerce and Imperial Policy, 31 BC-AD 305*, London-New York 2001; J.-J. AUBERT, "Aux origines du...", 2-30; IDEM, "Trajan's Canal: River Navigation from the Nile to the Red Sea?", en F. DE ROMANIS, M. MAIURO, *Across the Ocean. Nine Essays on Indo-Mediterranean Trade*, Leiden, Boston 2015, 33-42; R. McLAUGHLIN, *Rome and the Distant East. Trade Routes to the Ancient Lands of Arabia, India and China*, London-New York 2010. Una breve síntesis sobre los canales en la antigüedad: D.J. MARTÍN-ARROYO SÁNCHEZ, "La intervención romana sobre los medios ribereños. Aproximación al estero de Hasta Regia (Jerez de la Frontera, Cádiz)", en J.A. LÓPEZ-GETA, G. RAMOS GONZÁLEZ, R. FERNÁNDEZ RUBIO (coords.), *El Agua en Andalucía. Retos y avances en el inicio del milenio*, SIAGA 30, Madrid 2012, 762.

<sup>6</sup>J.-J. AUBERT, "Aux origines du...", 5-6.

<sup>7</sup>F. MONNIER, "Le canal des Pharaons", *Pharaon Magazine* 8, 2012, 25. Sobre la fluctuación de los años reales de gobierno de los faraones de nombre Sesostris de la dinastía XII, véase J.-J. AUBERT, "Aux origines du...", 8 nota 26. En J. SANMARTÍN, J.M. SERRANO, *Historia antigua del Próximo Oriente. Mesopotamia y Egipto*, Madrid 1998,

Monnier pone de manifiesto una construcción más tardía del canal durante el Primer Período Intermedio (2350-2008), en una época en la que el Wadi Tumilat aún estuvo bañado por las aguas del Nilo hasta el lago Timsah.

Durante la Dinastía X, originaria de Heracleópolis (en la zona de El Fayum), se trasladó la capital de esta localidad a la zona menfita. Los objetivos políticos e ideológicos de los faraones de la Dinastía se encuentran reflejados en las *Instrucciones de Merikara*, escritas supuestamente por el faraón conocido como Khety ó Jety<sup>8</sup>, a su hijo y también faraón Merikare. Gracias al texto sabemos que los heraclopolitanos, aceptando momentáneamente la partición del país entre el norte y el sur, tuvieron una actividad intensa en la zona del delta, donde restauraron su situación, repoblando los territorios, garantizando la explotación de los recursos y asumiendo la seguridad de las fronteras donde los extranjeros se habían infiltrado. Con el objeto de irrigar los territorios y de transportar los productos crearon diferentes canales en el rico curso deltaico nilótico. F. Monnier, siguiendo la traducción de W. Ward y P. Vernus de las *Instrucciones de Merikara*, cree que quizás el canal aquí analizado también podría haberse utilizado a modo de línea defensiva contra los enemigos procedentes de su frontera nororiental<sup>9</sup>. Por todo ello

---

(habiendo utilizado la sexta reimpresión del 2012), 345 se ofrece la siguiente cronología: Sesostris I (1919-1875), Sesostris II (1844-1837) y Sesostris III (1837-1818).

<sup>8</sup> F. Monnier menciona la posibilidad de que se trate del faraón Kheti III; F. MONNIER, "Le canal des...", 25. Por otra parte J. Von Beckerath propuso a Kheti con el prenomen Nebkaure; J. VON BECKERATH, "Zur Begründung der 12. Dynastie durch Ammenemes I", *ZÄS* 93, 1966, 13-20.

<sup>9</sup> La traducción de W. Ward permitió a W.H. Shea identificar por primera vez el canal del Delta oriental; W.H. SHEA, "A date for the Recently Discovered Eastern Canal of Egypt", *Bulletin of the American School of Oriental Research* (BASOR) 226, New Heaven 1977, 32-38; W. WARD, "Asiatics and the Delta during the First Intermediate Period", en *Egypt and the East Mediterranean World 2200-1900 B.C.*, Beirut 1971, 100-145. Texto publicado en F. MONNIER, "Le canal des...", 25: "Creuse un canal jusqu'à ces...Inonde-le jusqu'à Kem-our. Vois, c'est la défense contre les étrangers. Ses murs sont fortifiés. Son armée est grande...". Por su parte la traducción de P. Vernus difiere en la parte inicial, pero presenta la misma idea: "Médenit a été creusée tout au long de son

el autor llega a pensar que estaríamos frente a la legendaria “Muralla de los Gobernantes”<sup>10</sup>. Si la construcción atribuida a Amenemat I fue realmente un muro, quizás pudo estar conectado con el canal mencionado a Merikara, y que Z. Andrea<sup>11</sup> relaciona con el canal representado en el relieve de Seti I en Karnak descubierto por Sneh, Weissbrod y Perath<sup>12</sup> en la frontera sinaítica de Egipto.

La fase inicial de las construcciones de los diferentes canales del frente oriental del delta nilótico resulta aún muy borrosa. No existe consenso en la comunidad académica a la hora de discernir sobre si los canales mencionados en las fuentes y evidenciados arqueológicamente son en realidad partes del canal aquí mencionado u otros canales construidos durante el mismo periodo. Lo que sí parece ser una realidad es su función defensiva durante los primeros tiempos de su construcción, como propusiesen Sneh<sup>13</sup> o Monnier<sup>14</sup>, quienes destacaron la

---

territoire agricole, et son côté a été irrigué jusqu'à a Kem-our. Vois, elle est le cordon ombilical des étrangers. Ses fortifications sont en service; ses soldats sont nombreux”. Por nuestra parte, hemos utilizado una traducción de J.M. SERRANO DELGADO, *Textos para la historia Antigua de Egipto*, Madrid 1993, 90-95: “Medenyt ha sido rescatado para su nomo; ha sido irrigado su flanco hasta Kem-Ur. Es el baluarte contra los extranjeros; sus defensas y sus combatientes son numerosos”.

<sup>10</sup> Sólo mencionada en dos ocasiones, una en el Cuento de Sinuhe y otra en la Profecía de Nefertí: J.A. WILSON, “The story of Sinuhe & The prophecy of Neferty”, en J.B. Pritchard (ed.), *Ancient Near East Texts*, Princeton University Press, Princeton 1969, 446 y ss.

<sup>11</sup> Z. ANDREA, “La frontera sinaítica del Egipto Antiguo”, *Trabajo y Comunicaciones (2ª Época). Memoria Académica. FaHCE* 26-27, 200-2001, 11-43.

<sup>12</sup> A. SNEH, T. WEISSBROD, I. PERATH, “Evidence for an Ancient Egyptian Frontier Canal”, *American Scientist* Vol. 63, New York 1975, 542-548.

<sup>13</sup> A. SNEH, T. WEISSBROD, I. PERATH, “Evidence for an Ancient...”, 542-548; Z. ANDREA, “La frontera sinaítica...”, 22, nota 51.

<sup>14</sup> F. MONNIER, “Le canal des...”, 25-26. Sobre la línea defensiva en este territorio, véanse los trabajos del mismo autor: “Les forteresses égyptiennes, 4e partie”, *Pharaon Magazine* 21, 2015; “Les grandes routes fortifiées du Nouvel Empire (Les forteresses, 3a partie)”, *Pharaon Magazine* 20, 2014.

trifuncionalidad del canal en el siguiente orden: defensa, irrigación y navegación<sup>15</sup>.

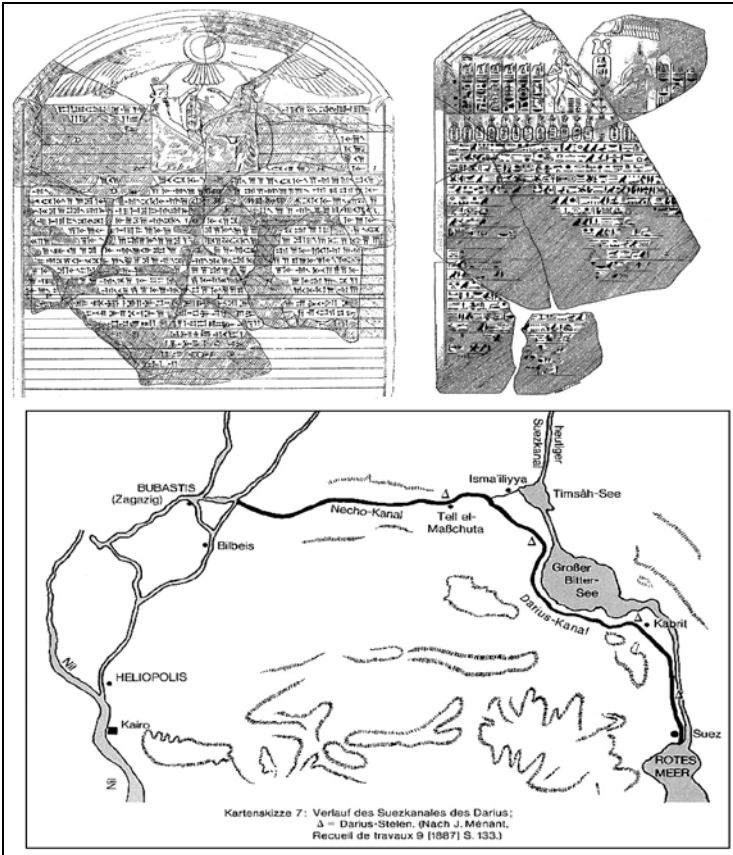


Fig. 1. Estelas de Darío: a la izquierda estela de Kabret; a la derecha estela de El-Maskebuta. Imagen inferior, recorrido del canal bajo el gobierno de Darío. Las cuatro estelas halladas sobre el trazado del canal aparecen en el mapa representadas en forma de triángulo. H. SCHÖRNER, “Künstliche Schifffahrtskanäle in der Antike. Der sogenannte antike Suez-Kanal”, *SKYLLIS Zeitschrift für Unterwasserarchäologie* 3 Jahrgang, Heft 1, 2000, 30 y 32, figs. 4-6.

<sup>15</sup> J. PÉREZ GONZÁLEZ, “El Canal de los dos Mares...”.

El testimonio epigráfico más antiguo de la existencia del canal se atribuye a una serie de estelas bilingües erigidas por Darío I (521-486 a.C.). Según el análisis epigráfico de G. Posener en 1930, las estelas conmemorarían el avance del canal en su parte más oriental, desde el Wadi Tumilat hasta Koubri pasando por Serapieion/Serapeum y Kabret/Kabrit (bordeando los Lagos Amargos próximos al Mar Rojo). Son un total de cuatro estelas las mandadas erigir por el aqueménida, hallándose las más occidentales en las proximidades de la moderna Tell El-Maskhuta (Fig 1).

Una de las primeras medidas del rey Darío fue la de enviar una expedición de reconocimiento del canal. Las primeras noticias no fueron alentadoras, ya que en ciertos sectores del canal faltaba corriente de agua, por consiguiente el rey persa mandó volver a excavar y limpiar las zonas afectadas del canal que permitiese un tráfico continuo de bienes y personas. De esta forma permitió la navegación de una flota de veinticuatro o treinta y dos navíos cargados de tributos de los territorios conquistados hacia Persia.

Darío el Rey dice: Yo, el persa, con los persas (soldados), he tomado Egipto. Me di la orden de cavar esta corriente del río que está en Egipto (Piru es su nombre) al mar río Amer que sale de Persia. Esta corriente fue excavado como he ordenado, y los barcos procedentes de Egipto, en esta corriente navegaron a Persia, como he ordenado<sup>16</sup>.

---

<sup>16</sup> Nuestra traducción se ha realizado partiendo de la versión francesa de V. SHEIL, *Revue d'Assyriologie* 27, 1931, 97 reproducida en BIFAO 30, 297 y citada a su vez por G. POSENER, "Le canal du Nil à la mer Rouge avant les Ptolémées", *Chronique d'Égypte* 13, 271-273. El texto original en cuneiforme en G. POSENER, *La première domination perse en Égypte. Recueil d'inscriptions hiéroglyphiques*, Bibliothèque d'étude, IFAO 11, Cairo 1931, 77 (i) y (j). Existe a su vez una traducción del texto al italiano realizada por F. DE ROMANIS, *Cassia, Cinnamomo, Ossidiana. Uomini e merci tra Oceano indiano et Mediterraneo*,



Con Cambises II se inicia la Dinastía XXVII o primera dominación persa (525-404 a.C.) poniendo fin a la independencia política de la que gozaba Egipto hasta el momento. En el 525 a.C. se incorporará Egipto como una provincia más (una satrapía más) del gran estado universal formado por los persas en Próximo Oriente. Durante los años de dominación aqueménida del territorio se reclamarán tributos a los egipcios, su transporte a Persia se realizará a través de todas las vías posibles.

Como sugieren las fuentes, la obra de Darío no se trataría de un proyecto nuevo, sino que sería una continuación del ya iniciado por el faraón Neco, hijo y sucesor de Psamético, perteneciente a la Dinastía XXVI (664-525 a.C.). Tratando de mejorar las posibilidades de comercio, empezó la construcción -o tal vez reconstrucción- del canal. La propia geografía del delta del Nilo sirvió de base para la realización de esta colosal obra. El canal resiguó en muchos tramos el valle natural surgido de uno de los antiguos brazos del Nilo de época prehistórica y que seguramente uniese el Nilo con los lagos de Timsah y Amers (Gran Lagos Amargos). El canal sólo se construyó en los tramos necesarios entre los distintos puntos acuíferos que de forma natural llevan al Mar Rojo (Figs. 2-3).

Recientemente un estudio de John P. Cooper analiza el trazado que siguió este antiguo canal, realizando diversas interpretaciones sobre su localización. Para ello se ha servido de diversos mapas cartográficos de la zona y de los diferentes hallazgos arqueológicos de lo que parecen ser tramos del canal<sup>17</sup>.

---

Saggi di storia antica 9, Roma 1996, 85; J.-J. AUBERT, "Aux origines du...", 225, nota 22.

<sup>17</sup> J.P. COOPER, "Egypt's Nile-Red Sea Canals: Chronology, Location, Seasonality and Function", L. BLUE, J.P. COOPER, R. THOMAS, J. WHITEWRIGHT (eds.), *Connected Hinterlands: Proceedings of Red Sea Project IV, held at the University of Southampton, September 2008*, Society for Arabian Studies Monographs 8, British Archaeological Reports S2052, Archaeopress, Oxford 2009, figs. 20.2, 7-8.

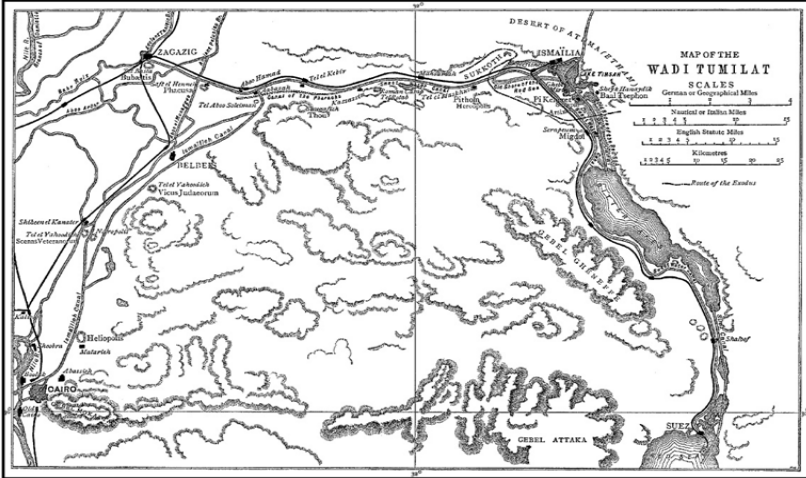


Fig. 2. *Mapa del Wadi Tumilat.* H. SCHÖRNER, “Künstliche Schifffahrtskanäle in...”, 29.



Fig. 3. *Imagen actual del delta del Nilo con diversas interpretaciones del trazado.*

Con la invasión de Palestina y la sumisión de Jerusalén por parte de Neco II (610-595 a.C.), Egipto fijó su frontera septentrional en el Éufrates y procurándole el vasallaje de otros

estados de la región, en especial el de los fenicios. Se abriría así un período excepcional para la historia de Egipto marcado por su brevedad, debido a que la expansión de Egipto por esta región originará un enfrentamiento directo con los babilonios, con un resultado claramente negativo<sup>18</sup>. En la batalla de Karkhemish del 606 a.C. Egipto será derrotado por el príncipe de Babilonia Nabucodonosor, quién lograría la sumisión de los diferentes puertos fenicios, quedando bajo la autoridad de Neco tan sólo una pequeña franja de Gaza<sup>19</sup>.

Desprovistos de todo acceso a Occidente después de perder el control sobre Fenicia, Neco volcó sus esperanzas en la búsqueda de nuevas rutas de navegación. Así, tratando de mejorar sus opciones comerciales encargó a unos marinos fenicios una nueva ruta hacia Occidente a través del Mar Rojo. Tal y como Heródoto comenta Neco contrató a marineros fenicios para la empresa, hombres avezados en el arte de navegar y grandes comerciantes que guardaban celosamente el secreto de sus rutas marítimas. Durante tres años circunnavegaron el continente africano, partiendo desde los puertos del Mar Rojo, navegando hacia el sur hasta bordear el Cabo de Buena Esperanza, para seguidamente ascender hasta adentrarse en el Mediterráneo a través de las Columnas de Hércules, y arribando a Egipto.

Λιβύη μὲν γὰρ δηλοῖ ἑωυτὴν ἐοῦσα περιῤῥυτος, πλὴν ὅσον αὐτῆς πρὸς τὴν Ἀσίην οὐρίζει, Νεκῶ τοῦ Αἰγυπτίων βασιλέος πρῶτου τῶν ἡμεῖς ἴδμεν καταδέξαντος· ὃς ἐπειτε τὴν διώρυχα ἐπαύσατο ὀρύσσων τὴν ἐκ τοῦ Νείλου διέχουσαν ἐς τὸν Ἀράβιον κόλπον, ἀπέπεμψε Φοῖνικας ἄνδρας πλοίοισι, ἐντειλάμενος ἐς τὸ ὀπίσω δι' Ἡρακλέων στηλέων ἐκπλέειν ἕως

<sup>18</sup> J. PADRÓ, *Historia del Egipto faraónico*, Madrid 1996, 326 (habiendo utilizado la edición de 2008).

<sup>19</sup> A. KUERT, *The ancient Near East*, Routledge, London 1995; M. VAN DE MIEROOP, *A history of the ancient Near East, ca. 3000-323 B.C.*, Blackwell, Oxford 2007; J. SANMARTÍN, J.M. SERRANO, *Historia antigua del...*, 336.

ἐς τὴν βορρῆην θάλασσαν καὶ οὕτω ἐς Αἴγυπτον ἀπικνέεσθαι. ὀρμηθέντες ὧν οἱ Φοίνικες ἐν τῆς Ἐρυθρῆς θαλάσσης ἔπλεον τὴν νοτίην θάλασσαν· ὅπως δὲ γίνοιτο φθινόπωρον προσσχόντες ἂν σπειρεσκον τὴν γῆν, ἵνα ἐκάστοτε τῆς Λιβύης πλέοντες γινοίατο, καὶ μένεσκον τὸν ἄμητον· θερίσαντες δ' ἂν τὸν σῖτον ἔπλεον, ὥστε δύο ἐτέων διεξελθόντων τρίτῳ ἔτεϊ κάμφαντες Ἡρακλέας στήλας ἀπικνοντο ἐς Αἴγυπτον. καὶ ἔλεγον ἐμοὶ μὲν οὐ πιστά, ἄλλῳ δὲ δὴ τεῷ, ὡς περιπλώοντες τὴν Λιβύην τὸν ἥλιον ἔσχον ἐς τὰ δεξιὰ. Herod., *Historia* IV.42.2-43.

Carlos Schrader en la traducción castellana de la edición Gredos de la obra de Heródoto reconoce la posibilidad de dicha empresa: los expedicionarios alcanzarían en junio el sur de África, donde se detendrían para sembrar y esperar la cosecha de noviembre. Seguidamente, llegarían en marzo, con vientos favorables, al golfo de Biafra y en junio a la costa de Liberia, deteniéndose por segunda vez a cosechar en junio en las costas de Marruecos. Finalmente, pasarían por el estrecho de Gibraltar y regresarían a Egipto a los tres años desde su partida, recorriendo cerca de 25.000 kms.<sup>20</sup>

---

<sup>20</sup> “En este sentido, es evidente que Libia está rodeada de agua por todas partes, salvo por el lado que confina con Asia; que nosotros sepamos, el rey de Egipto, Neco, fue el primero que lo demostró, ya que, tras interrumpir la excavación del canal, que desde el Nilo, se dirigía al golfo arábigo, envió en unos navíos a ciertos fenicios, con la orden de que, a su regreso, atravesaran las Columnas de Heracles hasta alcanzar el mar del norte y llegar de esta manera a Egipto. Los fenicios, pues, partieron del mar Eritreo y navegaron por el mar del sur. Y cuando llegaba el final del otoño, atracaban en el lugar de Libia en que, en el curso de su travesía, a la sazón se encontraban, sembraban la tierra y aguardaban hasta la siega. Y, una vez recogida la cosecha, reemprendían la navegación, de manera que, cuando habían transcurrido dos años, en el tercer año de travesía doblaron las Columnas de Heracles y arribaron a Egipto. Y contaban –cosa que a mi juicio, no es digna de crédito, aunque puede que lo sea para alguna otra persona– que, al contonear Libia, habían tenido el sol a mano derecha”. Véanse W. WOODBURN HYDE, *Ancient Greek Mariners*, New York 1947, 236 y ss.; H. DE MEULENAERE, *Herodotos over de 26ste. Dynastie*, Lovaina 1951, 62-63. En lo que refiere al hecho de encontrarse el sol a mano derecha desde el amanecer hasta el atardecer, circunstancia que el historiador no cree veraz, en realidad se trataría de un fenómeno que debió sucederles

Heródoto pone en evidencia que Libia (África) está rodeada por agua por todas partes, salvo en la parte que confina con Asia por Egipto y el istmo de Suez. Afirmación que caería en el olvido hasta los tiempos de Vasco de Gama. Durante el periplo, Necao mandó interrumpir la construcción del canal, quién atribuyó la construcción a Seti I allá en los años 1312-1298 a.C. Quizás los navegantes fenicios construyesen la flota en los puertos egipcios del Mar Rojo.

Desconocemos cuando inició de nuevo las obras del canal Necao<sup>21</sup>. Con la presente construcción, dotó a Egipto de nuevos puertos en la zona de Clysmá, más próximos al Mediterráneo que los puertos de Coptos, Myos Hormos o Berenice. Tras suspender la excavación del canal, se volcó en mejorar la marina egipcia incorporando a la flota egipcia las novedades de los griegos y fenicios: los trirremes<sup>22</sup>. Con esta mejora trató de intimidar a

---

en el hemisferio austral al bordear el Cabo de Buena Esperanza con rumbo a Occidente.

<sup>21</sup> Herod. *Historia* II.158.

<sup>22</sup> J. SANMARTÍN, J.M. SERRANO, *Historia antigua del...*, 336. El trirreme era el navío típico de guerra del Mediterráneo en el siglo V a.C., construido por los corintios (Tuc. I,13, ya en el 704 a.C. los corintios construían estas embarcaciones); L. BASCH, “Phoenician Oared ships”, *The Mariner’s Mirror* 55, 1969, 139-162 y 227-245 en los comentarios de Carlos Schrader del libro VII (nota. 145). La embarcación era impulsada a remo por tres filas de remeros a distinto nivel y un hombre por remo, valiéndose de una distribución tal que llevase una línea inferior de 27 remeros por 31 remeros en cada una de las dos líneas superiores. La extensión de los remos no superaría los 4/4,5 metros de longitud, siendo las dimensiones máximas de los navíos de 37 metros de eslora por 3 de manga en el casco, alcanzando los 6 metros al nivel de los arbotantes, unos salientes de los costados que permitían un mayor impulso en los remos. La tripulación, contando los 170 remeros, se compondría por un número aproximado de 200 hombres, no superando una velocidad de 10 o 15 km por hora en condiciones favorables. Para más, véase: R.K. PEDERSEN (ed.), *On sea and ocean. New research in Phoenician seafaring. Proceedings of the symposium held in Marburg, June 23 - 25, 2011 at Archäologisches Seminar, Philipps-Universität Marburg*, Eigenverlag des Archäologischen Seminars der Philipps-Universität, Marburg 2015.

## Nabucodonosor II, defendiéndose de un posible ataque contra Egipto por mar.

158.1 Ψαμμητήχου δὲ Νεκῶς παῖς ἐγένετο καὶ ἐβασίλευσε Αἰγύπτου, ὃς τῆ διώρυχι ἐπεχείρησε πρῶτος τῆ ἐς τὴν Ἐρυθρὴν θάλασσαν φερούση, τὴν Δαρκεῖος ὁ Πέρσης δευτέρα διώρυξε· τῆς μῆκος ἐστὶ πλόος ἡμέραι τέσσερες, εὗρος δὲ ὠρύχθη ὥστε τριήρεας δύο πλέειν ὁμοῦ ἐλαστρουμένας<sup>23</sup>. 2 ἦνται δὲ ἀπὸ τοῦ Νείλου τὸ ὕδωρ ἐς αὐτὴν· ἦνται δὲ κατύπερθε ὀλίγον Βουβάστιος πόλιος παρὰ Πάτουμον τὴν Ἀραβίην πόλιν, ἐσέχει δὲ ἐς τὴν Ἐρυθρὴν θάλασσαν. ὀρώρουται δὲ πρῶτον μὲν τοῦ πεδίου τοῦ Αἰγυπτίου τὰ πρὸς Ἀραβίην ἔχοντα· ἔχεται δὲ κατύπερθε τοῦ πεδίου τὸ κατὰ Μέμφιν τείνον ὄρος, ἐν τῷ αἰ λιθοτομῖαι ἔνεισι· 3 τοῦ ὄν δὴ ὄρεος τούτου παρὰ τὴν ὑπώρεαν ἦνται ἡ διώρυξ ἀπ' ἐσπέρης μακρῆ πρὸς τὴν ἡῶ, καὶ ἔπειτα τείνει ἐς διασφάγας, φέρουσα ἀπὸ τοῦ ὄρεος πρὸς μεσαμβρίην τε καὶ νότον ἄνεμον ἐς τὸν κόλπον τὸν Ἀράβιον. 4 τῆ δὲ ἐλάχιστον ἐστὶ καὶ συντομώτατον ἐκ τῆς βορρῆς θάλασσης ὑπερβῆναι ἐς τὴν νοτιὴν καὶ Ἐρυθρὴν τὴν αὐτὴν ταύτην καλεομένην, ἀπὸ τοῦ Κασίου ὄρεος τοῦ οὐρίζοντος Αἰγυπτὸν τε καὶ Συρίην, ἀπὸ τούτου εἰσὶ στάδιοι ἀπαρτὶ χίλιοι ἐς τὸν Ἀράβιον κόλπον. 5 τοῦτο μὲν τὸ συντομώτατον, ἡ δὲ διώρυξ πολλῶ μακροτέρη, ὅσῳ σκολιωτέρη ἐστὶ· τὴν ἐπὶ Νεκῶ βασιλέος ὀρύσσοντες Αἰγυπτίων ἀπώλοντο δωδέκα μυριάδες. Νεκῶς μὲν νυν μεταξὺ ὀρύσσω ἐπαύσατο μανητίου ἐμποδίου γενομένου τοιοῦδε, τῷ

<sup>23</sup> Carlos Schrader, en la versión comentada de la Editorial Gredos, en la nota 565 del Libro II.158 de Heródoto, ofrece una posible medida del ancho y la profundidad del canal, correspondiente a una información del libro VII (24) del mismo autor. En la primera nota ofrece una anchura del canal de unos 45 m., por una profundidad de casi 5 metros, mientras que siguiendo la referencia del libro VII, la medida propuesta es de 30 m de ancho por 4 de profundidad. Las medidas han sido extraídas de estudios topográficos realizados en la zona del canal de Atos por T. SPRATT, “Remarks on the Isthmus on Mount Athos”, *Journal of the Royal Geographical Society* 17, 1845, 145 y ss. Por consiguiente, no queda muy clara cual fue la medida real del canal, pese a ello, sabemos por Heródoto que el canal permitió la navegación de dos trirremes en paralelo (II.158).

βαρβάρῳ αὐτὸν προεργάζεσθαι. βαρβάρους δὲ πάντας οἱ Αἰγύπτιοι καλέουσι τοὺς μὴ σφίσι ὁμογλώσσους.

159. 1 παυσάμενος δὲ τῆς διώρυχος ὁ Νεκῶς ἐτρόπετο πρὸς στρατηίας, καὶ τριήρεις αἱ μὲν ἐπὶ τῇ βορηίῃ θαλάσση ἐποιήθησαν, αἱ δ' ἐν τῷ Ἀραβίῳ κόλπῳ ἐπὶ τῇ Ἐρυθρῇ θαλάσση, τῶν ἔτι οἱ ὄλκοι ἐπίδηλοι. 2 καὶ ταύτησι τε ἐχρᾶτο ἐν τῷ δέοντι καὶ Σύροισι πεζῇ ὁ Νεκῶς συμβαλὼν ἐν Μαγδῶλῳ ἐνίκησε, μετὰ δὲ τὴν μάχην Κάδουτιν πόλιν τῆς Συρίας εὐῶσαν μεγάλην εἴλε. 3 ἐν τῇ δὲ ἐσοῆτι ἔτυχε ταῦτα κατεργασάμενος, ἀνέθηκε τῷ Ἀπόλλωνι πέμψας ἐς Βραγχίδας τὰς Μιλησίων. μετὰ δέ, ἑκαίδεκα ἔτεα τὰ πάντα ἄρξας, τελευτᾷ, τῷ παιδί Ψάμμυ παραδοὺς τὴν ἀρχήν<sup>24</sup>. Herod. *Historia* II.158-159

<sup>24</sup> “Hijo de Psamético fue Neco, que reinó en Egipto. Este monarca fue el primero que puso manos a la obra en el canal que va a parar al mar Eritreo, canal que posteriormente acabó de excavar el persa Darío. Su longitud es de cuatro días de navegación y se abrió tan ancho que dos trirremes pueden navegar por él bogando a la par. El agua llega hasta el canal procedente del Nilo —el punto de derivación se halla algo al sur de la ciudad de Bubastis—, pasa por las cercanías de Patumo, la ciudad de Arabia y desemboca en el mar Eritreo. La excavación se inició en la zona de la llanura egipcia que confina con Arabia (con esa llanura confina, al sur, la cordillera que se extiende frente a Menfis, en la que se encuentran las canteras). Por consiguiente, el canal, longitudinalmente, está trazado de oeste a este siguiendo las estribaciones de esa cordillera y, luego, se dirige a unos desfiladeros, encaminándose desde la cordillera hacia el sudeste, hasta el golfo arábigo. Por donde el camino es más corto y más directo para pasar desde el mar del norte al del sur —éste también llamado Eritreo—, es decir, desde el monte Casio, que forma la frontera entre Egipto y Siria, desde allí hasta el golfo arábigo hay <justamente> mil estadios [177,5 km]. Éste es el trayecto más directo, sin embargo el canal es mucho más largo por cuanto es bastante sinuoso. En su excavación, durante el reinado de Neco, perecieron ciento veinte mil egipcios. Pues bien, Neco suspendió a mitad la excavación, pues un oráculo se opuso a ella alegando que estaba trabajando en provecho del bárbaro. Tras suspender la excavación del canal, Neco se empeñó en expediciones militares y mandó construir trirremes —unos con destino al mar del norte y otros en el golfo arábigo, con destino al mar Eritreo—, cuyos varaderos se pueden ver todavía, que utilizaban en caso de necesidad. Po tierra, Neco venció a los sirios en el enfrentamiento de Magdolo [Meggido] y, después de la batalla tomo Caditis (Gaza) [III, 5,1], que es una gran ciudad de Siria (por cierto que consagró a Apolo el vestido que llevaba al lograr esas victorias, enviándolo al santuario de los Bránquidas de Mileto). Y tras reinar en total dieciséis años, murió dejando el poder a su hijo Psamis”.

El texto también hace mención al gran volumen de mano de obra necesaria para la construcción del canal, la que estipuló en cerca de 120.000 hombres<sup>25</sup>. Una noticia similar la recoge Suetonio al hacer mención de las órdenes de Augusto a su ejército tras la anexión de Egipto, a quienes ordenó las tareas de limpieza y reparación de los canales que las abundantes crecidas del Nilo habían destrozado y que el abandono había permitido que se hubiesen cubierto de abundante limo<sup>26</sup>. Ambas noticias son un claro reflejo del gran número de personas necesarias para el correcto y continuo funcionamiento de estas obras faraónicas.

Otra renovación conocida del canal sucedió durante el reinado del faraón Ptolomeo II Filadelfo (285-246 a.C.) y testimoniada en otra estela descubierta en Tell El-Maskhuta en el Wadi Tumilat<sup>27</sup>. Aquí se conmemora la renovación del canal que

---

<sup>25</sup> Cifra considerada por Lloyd como exagerada, quién cree que Heródoto falsea la cifra de muertos en la construcción del canal para crear una imagen negativa del faraón. Para justificar su teoría compara la construcción del Canal de Mahmudieh de 1819 donde murieron 20.000 personas; A. LLOYD, *Herodotus, Book II*, Introduction and Commentary, Etudes préliminaires aux religions orientales dans l'empire romain 43, Leiden 1988, 157; J.-J. AUBERT, "Aux origines du...", 16, nota 58.

<sup>26</sup> Suet. *Vit. Aug.* 18: *Aegyptum in provinciae formam redactam ut feraciorum habiliorumque annonae urbanae redderet, fossas omnis, in quas Nilus excaestuat, oblitatas longa vetustate militari opere detersit*; "Hizo de Egipto una provincia romana, y con objeto de asegurar la fecundidad de la tierra necesaria para el abastecimiento de Roma, mandó a sus soldados limpiar todos los canales abiertos por culpa de los desbordamientos del Nilo, y que con el tiempo se habían cubierto de abundante limo". Traducción propia.

<sup>27</sup> El texto de la conocida como estela de Pithom fue publicado originalmente por el francés por Édouard Naville. Aquí destacan en la línea 12 el "viaje del Rey a Persia": "et lorsqu' il les fit naviguer à travers les sables sur le grand canal oriental de l'Égypte jusqu'au Rot'au, tout le pays fut plein de joie."; "y cuando tuvo que navegar a través de las arenas sobre el gran canal oriental de Egipto para Rot'au, todo el país estaba henchido de alegría" (traducción propia); E. NAVILLE, "La stèle de Pithon", *Zeitschrift für Ägyptische Sprache* 40, 1902, 66-75; F. OERTEL, "Das Problem des antiken Suezkanals", K. REGEN, S. SKALWEIT (hsg.), *Spiegel der Geschichte, Festschrift für Max Braubach zum 10. April 1964*, Münster 1964, 23-24; F. DE ROMANIS, *Cassia, Cinnamomo, Ossidiana...*, 9. Éste último propone una cronología del año 270/269 a.C. para la renovación del canal, por las líneas 16-17 y 22-24 del mismo texto. Todo ello recogido a su vez por J.-J. AUBERT, "Aux origines du...", 8.



llegaba a la villa recién creada de Arsinoé o Cleopatris, actual Suez<sup>28</sup>, en el Mar Rojo.

La visión herodotiana de la región, supuso un auténtico topos literario durante la Antigüedad<sup>29</sup>. Por eso no es de extrañar que el Estado romano invirtiese en las diferentes vías de aprovisionamiento de estos productos exóticos. Los textos de Heródoto daban a entender que estaban frente a una especie de El Dorado, habitado por ricos mercaderes, poco dados al manejo de las armas y de fácil conquista<sup>30</sup>.

El interés de Roma por acceder a las riquezas de los territorios bañados por el mar Rojo queda patente desde el gobierno de Augusto, con quien se inicia una política por afianzar estas rutas, abriendo el Índico a los intereses económicos romanos. Bajo sus órdenes, el prefecto de Egipto, Elio Galo llevó a cabo en los años 25-26 a.C. una expedición militar en Arabia con la esperanza de anexionar al imperio los ricos territorios productores de perfumes, inciensos, piedras preciosas, metales, etc. La fracasada expedición es bien conocida en sus detalles por Estrabón<sup>31</sup>. Pese a ello, quizás la campaña no fuese finalmente un fracaso total desde la perspectiva comercial, contribuyendo a un

---

<sup>28</sup> W.A. LINDSAY, *History of Merchant Shipping in Ancient Commerce*, Adamant Media Corporation, London 1874, 101. Sobre la limpieza del canal obstruido por el cieno por parte de los romanos con la intención de utilizarlo como vía de entrada de los productos orientales, véase: C.E.A. FAYLE, *Short history of the World's Shipping Industry*, Routledge, 2006, 52. En torno a la importancia de Arsinoé como punto de entrada de estas mercancías, conjuntamente con Myos Hormos y Berenice, destacar la obra de: DE L. O'LEARY, *Arabia Before Muhammad*, Routledge, London 1927, 72 y ss.

<sup>29</sup> En torno a la visión herodotiana de la India así como de Etiopía, véase M., ALBADALEJO VIVERO, *La India en la literatura griega. Un estudio etnográfico*, Alcalá de Henares 2005, 27-39 y 217-221.

<sup>30</sup> Sobre el interés romano por la ruta derivaba de la propia experiencia de Egipto en el Mar Rojo R. TOMBER, "Rome and Mesopotamia, importers into India in the first millenium AD", *Antiquity* 81, 2007, 972-988; IDEM, *Indo-Roman trade: from pots to pepper*, Duckworth, London 2008.

<sup>31</sup> Str. II.5.12.

mayor conocimiento de la región por parte de los romanos. El propio Estrabón da a entender que después de la campaña augustea, la comercialización de todos estos productos se realizaría a través de puertos egipcios. Existen claros indicios de que Roma invirtió esfuerzo y dinero en la ampliación y reparación de los más importantes puertos egipcios que daban al mar Rojo (Arsinoé, Myos Hormos, Philoteras, Nechesia y Berenice)<sup>32</sup>, así

---

<sup>32</sup> En relación a los puertos de época romana en el Mar Rojo, puede verse el trabajo de David Peacock, donde hace una muy breve mención del puerto de Clysma; D. PEACOCK, “The Roman Ports and Mediterranean Connectivity”, en S. KEAY (ed.) *Rome, Portus and the Mediterranean*, Archaeological Monographs of The British School at Rome 21, London 2012, 347 y ss. Recientemente un estudio de Jean-Jacques Aubert se interesa por el tema aquí trabajado; J.-J. AUBERT, “Trajan’s Canal...”. En esta línea, también tener en cuenta la tesis doctoral de la Dra. Rovira Guardiola sobre el comercio regular entre Egipto y el Mediterráneo, donde además se hace mención a los puertos egipcios como puerta de entrada de los productos procedentes de oriente hasta Alejandría; R. ROVIRA GUARDIOLA, *Las Relaciones comerciales entre Hispania y las provincias orientales durante el Alto Imperio Romano*, tesis doctoral defendida 10-11-2004 en la Universitat de Barcelona, 224-225. En la misma línea, véase L. ROSSI, “Les *frequentissimi mercatores* de Pouzzoles et le blé égyptien à Rome à la fin de l’époque républicaine”, *MÉFRA* 126/2, 2014, [en línea], 126–2 | 2014, Publicado el 18 diciembre 2014, consultado el 28 abril 2017. URL: <http://mefra.revues.org/253> DOI: 10.4000/mefra.2536; L. ROSSI, “Romans and land property rights in Ptolemaic Egypt: the identification of Lucius Septimius”, *Ancient Society* 44, 2014, 127-147. En relación con el comercio de la India a lo largo de los siglos III-VI d.C., destacamos la tesis de L. Anjana Reddy, quien hace mención de forma general en el capítulo cuarto a los puertos más relevantes de la costa egipcia en el Mar Rojo, Myos Hormos y Berenice: A. REDDY, *Lokking from Arabia to India: analysis of the early Roman ‘India Trade’ in the Indian Ocean during the late pre-islamic period (3rd Century BC-6th Century AD). Vol. 1: text. (1/2). A Thesis Submitted to Deccan College Postgraduate and Research Institute for the Award of the Degree of Doctor of Philosophy in Archaeology*, Deemed University, Research Guide Prof. Vasant Shinde and co-guide, Late Prof. Gregory Posschl, November 2013, 148-166. Recientemente, sobre los puertos en el Mar Rojo, D. PEACOCK, L. BLUE (eds.), *Myos Hormos - Quseir al-Quadim: Roman and Islamic ports on the Red Sea. Vol. 2, Finds from the excavations 1999-2003*, Archaeopress, Oxford 2011; K. BURASELIS, M. STEFANOY, D.J. THOMPSON (eds.), *The Ptolemies, the sea and the Nile: studies in waterborne power*, Cambridge University Press, Cambridge 2013; S.E. SIDEBOTHAM, *Berenike and the ancient maritime spice route*, University of California Press, Berkeley-London 2011; C. ZAZZARO, *The ancient Red Sea port of Adulis and the Eritrean coastal region: previous investigations and museum collections*, Archaeopress, Oxford 2013. Otro trabajo reciente sobre el tema, que atestigua la presencia romana enfrente del actual Yemen, en las Islas Farasan D.B. BUKHARIN, “Romans in the Southern Red Sea”, *Arabia* 3, 2005-2006, 135-140.

como la limpieza y restauración de canales antes mencionados<sup>33</sup>. A este respecto, la fundación de Antinoopolis y la vía Hadriana por el emperador Adriano también deben entenderse como parte de la política romana por potenciar las rutas terrestres en la zona.

Lo mismo sucedió con la flota romana mandada construir por Elio Galo, la cual, según Estrabón, se construyó en Arsinoé, puerto desde donde partirían hacia Arabia con motivo de su conquista.

La presencia de Roma en la zona le permitió controlar directamente estas rutas, antes en manos nabateas<sup>34</sup>. Hasta entonces los nabateos se habían dedicado a transportar por tierra los cargamentos de arómata desde Leuke Kome a Petra y de allí a Fenicia, puerta de entrada de estos productos al Mediterráneo.

Desconocemos si después de la anexión de Egipto como parte de la política emprendida de limpiar y restaurar los canales en desuso por los continuos desbordamientos del Nilo y el abandono de la administración ptolemaica, con la intención de asegurar el avituallamiento alimentario de grano a Roma<sup>35</sup> ordenó limpiar el canal aquí estudiado.

---

<sup>33</sup> J. PÉREZ GONZÁLEZ, “El Canal de...”.

<sup>34</sup> Sobre el testimonio de nabateos en el mercado Mediteráneo véase T. TERPSTRA, “Roman Trade with the Far East: Evidence for Nabatean Middlemen in Puteoli?”, en F. DE ROMANIS, M. MAIURO, *Across the Ocean. Nine Essays on Indo-Mediterranean Trade*, Leiden, Boston 2015, 73-96.

<sup>35</sup> Como obras de referencia sobre el abastecimiento de grano a Roma bajo la *annona* citaré P. HERZ, *Studien zur römischen Wirtschaftsgesetzgebung. Die Lebensmittelversorgung*, Stuttgart 1988; B. SIRKS, *Food for Rome*, Amsterdam 1991; L. DE SALVO, *Economía privada e pubblici servizi nell' impero romano. I corpora naviculariorum*, Messina 1992; AA.VV. *Le revitaillement en blé de Rome et des centres urbains des débuts de la république jusqu' au Haut Empire*, Naples-Rome 1994; C. VIRLOUVET, *Tessera frumentaria. Les procédures de la distribution du blé public à Rome*, Roma 1995; E. HÖBENREICH, *Annona. Juristische Aspekte der stadtrömischen Lebensmittelversorgung im Prinzipat*, Graz 1997. Una referencia a la *annona* como elemento de control y distribución de grano y aceite, en J. REMESAL RODRÍGUEZ, “*Providentia et Annona: Cum ventri tibi humano negotium est?*”, en F. MARCO SIMÓN, F. PINA

Trajano por su parte, mandó reexcavar el canal que unía la población de Babilonia (al sur de El Cairo) con Cleopatris (Fig. 4). Las rutas terrestres que unían a través del desierto los puertos egipcios con el Nilo también fueron fortificadas y provistas de pozos de agua cada cierta distancia<sup>36</sup>. Con toda seguridad, el canal conocido ahora como de Trajano, también estuvo vigilado constantemente por militares romanos, con la intención de proteger el tráfico fluvial de esta arteria comercial. Gracias al capítulo de la *Notitia Dignitatum*, dedicada al *comes rei militaris per Aegyptum*, sabemos de la existencia de *militēs* y *praepositi* en época teodosiana ubicados en diversos *castra* de la parte del canal próxima al Nilo, con la clara intención de defender los bienes allí transportados<sup>37</sup>.

Como adelantase J.-J. Aubert, la administración romana intentó hallar nuevas vías de acceso al Mar Rojo más próximas al delta de Nilo y a los puertos Mediterráneos. Esto vendría a suponer una reducción en el número de días que tardaban en llegar los productos procedentes del Mar Rojo. Pero la realidad fue otra. Las cuantiosas y reiteradas reparaciones que exigía el mantenimiento del canal, pronto lo hicieron poco rentable<sup>38</sup>.

---

POLO, J. REMESAL RODRÍGUEZ (eds.), *Religión y propaganda política en el mundo romano*, Col·lecció Instrumenta vol. 12, Barcelona 2002, 119-125.

<sup>36</sup> G.K. YOUNG, *Rome's Eastern Trade...*, 45-51.

<sup>37</sup> Se constata la existencia de un cuerpo de seguridad en el Nilo desde época Ptolemaica, los conocidos como potamophylake. TH. KRUSE, "The Nile police in Ptolemaic period", en K. BURASELIS, M. STEPHANU, D. THOMPSON (eds.), *The Ptolemies, the sea and the Nile*, Cambridge-New York 2013, 182-183.

<sup>38</sup> Esta tesis se contradice con la opinión de autores varios, como es el caso de M.G. Raschke, quién piensa que la destrucción de Coptos por parte de Diocleciano en el año 294 d.C. en represalia a la revuelta en el Alto Egipto, fue clave para el declive de la ruta Berenice-Myos Hormos, en favor de la ruta de Clysmā; M.G. RASCHKE, "New Studies in Roman...", 851, n. 830 y 831, recogido a su vez en R. ROVIRA GUARDIOLA, *Las Relaciones comerciales ...*, 225. Recientemente, D. Nappo pone en entredicho todas estas hipótesis a favor del declive de Coptos y del comercio del Mar Rojo a partir del cambio de siglo y la consecuente exageración retórica derivada del concepto de "crisis" del siglo III d.C. a nivel historiográfico. Así, la destrucción de Coptos, además de atribuírsela a



Fig. 4. *Imagen del delta del Nilo. Salle delle Mappe, Palazzo Ducale de Venecia. Giovanni Ramusio, Giovanni Domenico Zorzi y Giacomo Gastaldi, ca. 1540.*

Pronto el deterioro de la vía hizo impracticable su uso. En esta línea, los costes vinculados a su mantenimiento continuaron hasta época de la conquista arabo-musulmana de Egipto, cuando la administración ‘Umar b. ‘Abd al-‘Azîz, como comenta J. Suné: “Dudo que este estado que intentaba economizar sus ingresos fiscales y que se veía incapaz de incrementar sus efectivos militares pudiese destinar recursos al mantenimiento y limpieza de una obra inmensa que unía el río Nilo con el Mar Rojo. A principios del siglo XIX la limpieza del canal de al-Khatâtba

---

Galieno, sólo se trató de una destrucción “simbólica” más que física, ya que, siguiendo a A.K. Bowman, “in realtà la città sopravvisse e recuperò la sua importanza, fino a diventare la sede del vescovo locale”; D. NAPPO, “Il terzo secolo d.C. e il commercio romano nel Mar Rosso: crisi o trasformazione?”, *SHHLA* 30, 2012, 163-164 nota 65; A.K. BOWMAN, “Two Notes”, *BASP* 21, 1984, 35.

“*Mare Nostrum et Mare Erythraeum: el canal del Wadi Tumilat*”

requería la mano de obra de 30.000 trabajadores durante cuarenta días (Redmount 1995, 134). Es un esfuerzo que, tal como afirma C. A. Redmount (1995, 135), sólo podían realizar estados fuertes y centralizados. Si antes del califato de ‘Umar b. ‘Abd al-‘Azîz el canal sólo se utilizaba de forma intermitente, después de él, con la generalización de los problemas, debió de ser abandonado a su suerte, dando plena verosimilitud al testimonio de Ibn ‘Abd al-Hakam. Seguramente la decisión del califa Abû Dja‘far al-Mansûr fue menos trascendente de lo que algunas fuentes han querido ver y simplemente se limitó a confirmar un estado de cosas que ya se habían empezado a originar varios años antes”<sup>39</sup>.



Fig. 5. Dirección del tráfico comercial del canal según la potencia dominante.

Pese al carácter intermitente de la vía, Roma propició durante algún tiempo la reconstrucción de la ruta, para así combinarla con la red internacional de transportes a Oriente,

<sup>39</sup> J. SUÑÉ ARCE, “El Canal de los dos mares...”.

cuyo eje principal se articulaba alrededor del triángulo entre Coptos-Myos Homros y Berenice<sup>40</sup>.

Al margen de las dificultades que pudo generar el mantenimiento del canal a lo largo de su historia, durante los periodos en los cuales estuvo en activo la funcionalidad del mismo varió dependiendo de que potencia dominase el territorio. Este efecto a modo de “puerta giratoria” fue una de las singularidades de la presente vía (Fig. 5). Como ya hemos comentado, durante el Egipto faraónico el canal se utilizó para acceder al Mar Rojo en una latitud más próxima al delta nilótico. En un principio la vía se utilizó para introducir productos exóticos procedentes de Oriente a través del Mar Rojo a los mercados egipcios. A continuación, la anexión de Egipto como una satrapía más de Persia por parte de los aqueménidas, provocó un giro del tránsito en el canal. Ahora la mayoría de tributos cobrados a Egipto, en especial en grano, serían transportados desde todo el territorio egipcio a través del canal para su posterior consumo en Persia. Siglos después, con la anexión romana del territorio se probó de nuevo la alternancia del uso del canal, cuando, al margen de los puertos más meridionales de Egipto, se utilizó para importar productos suntuarios de origen oriental a los mercados romanos. Por último, durante época omeya e incluso inicios de la época abasí se evidenció el uso del canal para el suministro de cereales entre Egipto y Arabia.

---

<sup>40</sup> F. PINA POLO, “El periplo del Mar Eritreo...”, 105. Recientemente, también se une a la discusión J.P. Cooper, quien analiza cuál de las vías a Oriente atravesando Egipto tendría mayor relevancia. Después de estudiar costes, días utilizados y adversidades climáticas concluye destacando las ventajas logísticas de los puertos del sureste conectados vía Coptos versus Mar Rojo-Canal del Nilo; J.P. COOPER, “No easy option: Nile versus red Sea in ancient and medieval north-south navigation”, en W.V. HARRIS, K. LARA (eds.), *Maritime Technology in the Ancient Economy: Ship Design and Navigation*, Journal of Roman Archaeology Supplementary Series 84, Porsmouth 2011, 205-210.

**Bibliografía.**

- Z. ANDREA, “La frontera sinaítica del Egipto Antiguo”, *Trabajo y Comunicaciones (2ª Época). Memoria Académica, FaHCE* 2000-2001.
- M. ALBADALEJO VIVERO, *La India en la literatura griega. Un estudio etnográfico*, Alcalá de Henares 2005.
- J.-J. AUBERT, “Aux origines du canal de Suez? Le canal du Nil à la mer Rouge revisité”, *Espaces intégrés et ressources naturelles dans le monde romain*, Paris-Besançon 2004, 2-30.
- J.-J. AUBERT, “Trajan’s Canal: River Navigation from the Nile to the Red Sea?”, en F. DE ROMANIS, M. MAIURO (ed.), *Across the Ocean. Nine Essays on Indo-Mediterranean Trade*, Leiden, Boston 2015, 33-42.
- L. BASCH, “Phoenician Oared ships”, *The Mariner’s Mirror* 55, 1969.
- D.B. BUKHARIN, “Romans in the Southern Red Sea”, *Arabia* 3, 2005-2006, 135-140.
- A.K. BOWMAN, “Two Notes”, *BASP* 21, 1984.
- K. BURASELIS, M. STEFANOU, D.J. THOMPSON (eds.), *The Ptolemies, the sea and the Nile: studies in waterborne power*, Cambridge University Press, Cambridge 2013.
- J.P. COOPER, “Egypt’s Nile-Red Sea Canals: Chronology, Location, Seasonality and Function”, L. BLUE, J.P. COOPER, R. THOMAS, J. WHITEWRIGHT (eds.), *Connected Hinterlands: Proceedings of Red Sea Project IV, held at the University of Southampton, September 2008*, Society for Arabian Studies Monographs 8, British Archaeological Reports S2052, Archaeopress, Oxford 2009.
- J.P. COOPER, “No easy option: Nile versus red Sea in ancient and medieval north-south navigation”, en W.V. HARRIS, K. LARA (eds.), *Maritime Technology in the Ancient Economy: Ship Design and Navigation*, Journal of Roman Archaeology Supplementary Series 84, Portsmouth 2011, 205-210.
- DE L. O’LEARY, *Arabia Before Muhammad*, Routledge, London 1927.
- F. DE ROMANIS, *Cassia, Cinnamomo, Ossidiana. Uomini e merci tra Oceano indiano et Mediterraneo*, Saggi di storia antica 9, Roma 1996.
- F. DE ROMANIS, “Traianòs Potamòs: Mediterraneo e Mar Rosso da Traiano a Maometto”, en R. VILLARI (ed.), *Controllo degli stretti e insediamenti militari nel Mediterraneo*, GLF Editori Laterza, Roma 2002, 21-71.



- C.E. FAYLE, *A Short history of the World's Shipping Industry*, Routledge 1934.
- A. KHURT, *The Ancient Near East*, Routledge, London 1995.
- W.A. LINDSAY, *History of Merchant Shipping in Ancient Commerce*, Adamant Media Corporation, London 1874.
- A. LLOYD, *Herodotus, Book II*, Introduction and Commentary, Études préliminaires aux religions orientales dans l'empire romain 43, Leiden 1988.
- D.J. MARTÍN-ARROYO SÁNCHEZ, “La intervención romana sobre los medios ribereños. Aproximación al estero de Hasta Regia (Jerez de la Frontera, Cádiz)”, en J.A. LÓPEZ-GETA, G. RAMOS GONZÁLEZ, R. FERNÁNDEZ RUBIO (coords.), *El Agua en Andalucía. Retos y avances en el inicio del milenio*, SIAGA 30, Madrid 2012, 761-772.
- H. MEULENAERE, *Herodotos over de 26ste. Dynastie*, Lovaina 1951.
- R. MCLAUGHLIN, *Rome and the Distant East. Trade Routes to the Ancient Lands of Arabia, India and China*, London-New York 2010.
- F. MONNIER, “Le canal des Pharaons”, *Pharaon Magazine* 8, 2012.
- F. MONNIER, “Les grandes routes fortifiées du Nouvel Empire (Les forteresses, 3a partie)”, *Pharaon Magazine* 20, 2014.
- F. MONNIER, “Les forteresses égyptiennes, 4e partie”, *Pharaon Magazine* 21, 2015.
- D. NAPPO, “Il terzo secolo d.C. e il commercio romano nel Mar Rosso: crisi o trasformazione?”, *SHHA* 30, 2012, 163-164.
- E. NAVILLE, “La stèle de Pithon”, *Zeitschrift für Ägyptische Sprache* 40, 1902, 66-75
- F. OERTEL, “Das Problem des antiken Suezkanals”, K. REPGEN, S. SKALWEIT (hsg.), *Spiegel der Geschichte, Festsgabe für Max Braubach zum 10. April 1964*, Münster 1964.
- J. PADRÓ, *Historia del Egipto faraónico*, Madrid 1996 (edición de 2008).
- D. PEACOCK, L. BLUE (eds.), *Myos Hormos - Quseir al-Quadim: Roman and Islamic ports on the Red Sea. Vol. 2, Finds from the excavations 1999-2003*, Archaeopress, Oxford 2011.
- D. PEACOCK, “The Roman Ports and Mediterranean Connectivity”, en S. KEAY (ed.), *Rome, Portus and the Mediterranean*, Archaeological Monographs of The British School at Rome 21, London 2012.
- R.K. PEDERSEN (ed.), *On sea and ocean. New research in Phoenician seafaring: Proceedings of the symposium held in Marburg, June 23- 25, 2011 at*

*Archäologisches Seminar, Philipps-Universität Marburg*, Eigenverlag des Archäologischen Seminars der Philipps-Universität, Marburg 2015

J. PÉREZ GONZÁLEZ, “El Canal de los dos Mares. Época Antigua”, *CIRILI. City, River, Littoral*, ISSN: 2494-551X, publié le 14/07/2016.

Lien: <http://cirili.hypotheses.org/783>

F. PINA POLO, “El periplo del Mar Eritreo y la presencia romana en el Índico”, en F. MARCO SIMÓN, F. PINA POLO, J. REMESAL RODRÍGUEZ (eds.), *Viajeros, Peregrinos y aventureros en el Mundo Antiguo*, Col·lecció Instrumenta vol. 36, Barcelona 2010, 101-114.

G. POSENER, *La première domination perse en Egypte. Recueil d'inscriptions hiéroglyphiques*, Bibliothèque d'étude, IFAO 11, Cairo 1936.

G. POSENER, “Le canal du Nil à la mer Rouge avant les Ptolémées”, *Chronique d'Egypte* 13, 1938, 271-273.

M.G. RASCHKE, “New Studies in Roman Commerce with the East”, *Aufstieg und Niedergang der Römischen Welt* II. 9.2, Berlin-New York 1978, 604-1361.

A. REDDY, *Looking from Arabia to India: analysis of the early Roman 'India Trade' in the Indian Ocean during the late pre-islamic period (3rd Century BC-6th Century AD)*. Vol. 1: text. (1/2), a Thesis Submitted to Deccan College Postgraduate and Research Institute for the Award of the Degree of Doctor of Philosophy in Archaeology, Deemed University, Research Guide Prof. Vasant Shinde and co-guide, Late Prof. Gregory Possehl, November 2013.

C.A. REDMOUNT, “The Wadi Tumilat and the Canal of the Pharaohs”, *Journal of Near Eastern Studies* 54/2, 1995, 127-135.

J. REMESAL RODRÍGUEZ, “*Providentia et Annona: Cum ventri tibi humano negotium est?*”, en F. MARCO SIMÓN, F. PINA POLO, J. REMESAL RODRÍGUEZ (eds.), *Religión y propaganda política en el mundo romano*, Col·lecció Instrumenta vol. 12, Barcelona 2002, 119-125.

L. ROSSI, “Les *frequentissimi mercatores* de Pouzzoles et le blé égyptien à Rome à la fin de l'époque républicaine”, *MÉFRA* 126-2, 2014, [en línea], 126-2 | 2014, Publicado el 18 diciembre 2014, consultado el 28 abril 2017. URL: <http://mefra.revues.org/2536>, DOI: 10.4000/mefra.2536.

L. ROSSI, “Romans and land property rights in Ptolemaic Egypt: the identification of Lucius Septimius”, *Ancient Society* 44, 2014, 127-147.

- R. ROVIRA GUARDIOLA, *Las Relaciones comerciales entre Hispania y las provincias orientales durante el Alto Imperio Romano*, Tesis doctoral defendida 10-11-2004 en la Universitat de Barcelona.
- J. SANMARTÍN, J.M. SERRANO, *Historia antigua del Próximo Oriente. Mesopotamia y Egipto*, Akal, Madrid 1998 (sexta reimpresión de 2012).
- J.M. SERRANO DELGADO, *Textos para la historia Antigua de Egipto*, Madrid 1993.
- W.H. SHEA, "A date for the Recently Discovered Eastern Canal of Egypt", *Bulletin of the American School of Oriental Research* 226, New Heaven 1977, 32-38.
- H. SCHÖRNER, "Künstliche Schiffahrtskanäle in der Antike. Der sogenannte antike Suez-Kanal", *SKYLLIS Zeitschrift für Unterwasserarchäologie* 3 Jahrgang, Heft 1, 2000.
- S.E. SIDEBOTHAM, *Roman Economic Policy in the Erythra Thalassa, 30 B.C.-A.D. 217*, Mnemosyne, Supplementum 91, Leiden 1986.
- S.E. SIDEBOTHAM, *Berenike and the ancient maritime spice route*, University of California Press, Berkeley-London 2011.
- P.J. SIPJESTEIJN, "Trajan and Egypt", E. BOSWINKEL ET ALII (eds.), *Studia Papyrologica Varia*, Papyrologica Lugduno Batava 14, Leiden 1965, 106-113.
- A. SNEH, T. WEISSBROD, I. PERATH, "Evidence for an Ancient Egyptian Frontier Canal: The remnants of an artificial waterway discovered in the northeastern Nile Delta may have formed part of the barrier called "Shur of Egypt" in ancient texts", *American Scientist* Vol. 63, New York 1975.
- H. SONNABEND (hsg.), *Mensch und Landschaft in der Antike. Lexicon der historischen Geographie*, Stuttgart-Wiemar 1999.
- T. SPRATT, "Remarks on the Isthmus on Mount Athos", *Journal of the Royal Geographical Society* 17, 1845.
- J. SUÑÉ ARCE, "El Canal de los dos mares. Época musulmana", *CIRILI. City, River, Littoral*, ISSN: 2494-551X, le 16/08/2015. Lien: <https://cirili.hypotheses.org/109>
- T. TERPSTRA, "Roman Trade with the Far East: Evidence for Nabatean Middlemen in Puteoli", en F. DE ROMANIS, M. MAIURO (ed.), *Across the Ocean. Nine Essays on Indo-Mediterranean Trade*, Leiden, Boston 2015.
- R. TOMBER, "Rome and Mesopotamia, importers into India in the first millenium AD", *Antiquity* 81, 2007, 972-988.

- R. TOMBER, *Indo-Roman trade: from pots to pepper*, Duckworth, London 2008.
- M. VAN DE MIEROOP, *A history of the ancient Near East, ca. 3000-323 B.C.*, Blackwell, Oxford 2007.
- J. VON BECKERATH, “Zur Begründung der 12. Dynastie durch Ammenemes I”, *ZAeS* 93, 1966, 13-20.
- W. WARD, “Asiatics and the Delta during the First Intermediate Period”, en *Egypt and the East Mediterranean World 2200-1900 B.C.*, Beirut 1971.
- J.A. WILSON, “The story of Sinuhe & The prophecy of Neferty”, en J.B. PRITCHARD (ed.), *Ancient Near East Texts*, Princeton University Press, Princeton 1969.
- W. WOODBURN HYDE, *Ancient Greek Mariners*, New York 1947.
- G.K. YOUNG, *Rome’s Eastern Trade. International Commerce and Imperial Policy, 31 BC-AD 305*, London-New York 2001.
- C. ZAZZARO, *The ancient Red Sea port of Adulis and the Eritrean coastal region: previous investigations and museum collections*, Archaeopress, Oxford 2013.