

Materiality and Identity

Selected papers from the proceedings
of the ATrA Conferences
of Naples and Turin 2015

Ilaria Micheli (ed.)

with the contributions of Ilaria Micheli,
Franco Crevatin, Ilaria Incordino,
Gianni Dore and Moreno Vergari,
Dario Nappo, Gianfrancesco Lusini

Impaginazione
Gabriella Clabot

© copyright Edizioni Università di Trieste, Trieste 2016.

Proprietà letteraria riservata.
I diritti di traduzione, memorizzazione elettronica,
di riproduzione e di adattamento totale e parziale di questa
pubblicazione, con qualsiasi mezzo (compresi i microfilm,
le fotocopie e altro) sono riservati per tutti i paesi.

ISBN 978-88-8303-750-4 (print)
ISBN 978-88-8303-751-1 (online)

EUT Edizioni Università di Trieste
via Weiss 21 – 34128 Trieste
<http://eut.units.it>
<https://www.facebook.com/EUTEdizioniUniversitaTrieste>

Table of contents

- ILARIA MICHELI
7 *Introduction: Identity “Matters”.
Chasing Identity. Looking for coherence
among a sense of the self, the group, the
outsiders and a proper lifestyle in one’s
microcosm and in areas of transition*
- FRANCO CREVATIN
17 *Micromondi*
- ILARIA MICHELI
57 *Materiality and Hunt among the Ogiek
of Mariashoni (Kenya)*
- GIANNI DORE, MORENO VERGARI
93 *Identità, ibridazione e evoluzione
dell’abitare tra i Saho di Eritrea e
Etiopia*
- ILARIA INCORDINO
125 *Hunting in the emergence
of ancient Egyptian state*
- DARIO NAPPO
137 *Il sistema doganale dell’Egitto
romano alla luce della evidence
documentaria*
- ILARIA INCORDINO
149 *Foreign aromatic products
in the cultural and religious
identity of ancient Egypt*
- GIANFRANCESCO LUSINI
157 *Dinamiche identitarie
nell’Etiopia antica e medievale*

Il sistema doganale dell'Egitto romano alla luce della *evidence* documentaria

DARIO NAPPO
Università di Torino

Abstract

In questo lavoro si prova a delineare un'analisi preliminare del sistema doganale esistente nella provincia romana d'Egitto nel primo secolo d.C., con particolare riguardo al commercio estero, gravitante attorno all'area del Mar Rosso. Una serie di reperti, rinvenuti nel corso di un arco temporale di parecchi decenni, forniscono la base di partenza, la *evidence* necessaria, per iniziare a ricostruire nel dettaglio le dinamiche fiscali, ma anche sociali, che determinavano questo tipo di commercio. L'analisi si propone di evidenziare come il sistema doganale romano nella provincia d'Egitto fosse particolarmente ben organizzato e strutturato in maniera da rendere il più efficiente possibile il processo di imposizione fiscale su un commercio molto redditizio, come era quello con i popoli del remoto Oriente.

Keywords

Commercio Roma India, storia economica, Egitto romano, fiscalità

1 – INTRODUZIONE

Il ruolo chiave che la provincia d'Egitto svolgeva nella gestione dell'imponente volume dei traffici commerciali che collegavano l'impero di Roma con il Remoto Oriente è stato oggetto di molti studi.¹ Gli studiosi sono concordi nell'affermare che principalmente attraverso i porti egiziani, infatti, le preziose merci provenienti dall'Est venivano importate per poi essere distribuite in tutto l'Impero. L'importanza del gettito fiscale derivante da questo commercio è a sua volta ormai un punto accettato dalla comunità scientifica.²

Ricostruire con precisione le modalità attraverso le quali il complesso sistema di tassazione sulle merci in ingresso nell'Impero era gestito non è semplice, ma fortunatamente l'indagine archeologica portata avanti negli ultimi decenni nell'area del Mar Rosso ha aumentato nettamente la quantità di informazioni a nostra disposizione sul tema. In particolare, sono alcuni oggetti della cultura materiale, rinvenuti appunto negli scavi archeologici in corso in Egitto, che hanno permesso di migliorare la nostra comprensione del complesso funzionamento della macchina fiscale romana. Scopo di questo contributo è dunque provare a fare il punto della situazione e sottolineare quali sia stato l'apporto determinante delle indagini di cultura materiale sulla ricostruzione del sistema doganale romano nel Mar Rosso.

2 – CONTESTO GEOGRAFICO

Dopo una lunga traversata via mare che partiva dalle coste indiane, i vascelli romani giungevano nel Mar Rosso, ai porti egiziani, principalmente Myos Hormos e Berenice.³ Da qui, le merci erano trasportate attraverso il deserto orientale egiziano, tramite piste carovaniere.⁴ Lungo di esse esisteva una serie di postazioni militari sottoposte a continua sorveglianza e fornite di punti di approvvigionamento idrico (*hydreumata*).⁵ Dopo il lungo viaggio nel deserto, le merci erano scaricate a Coptos, porto fluviale sul Nilo. Questa città svolgeva un ruolo chiave nella gestione dei traffici, ben descritto da Strabone, che la

¹ Solo per citarne alcuni tra i più rilevanti: Warmington (1928); Sidebotham (1986); De Romanis (1996); Young (2001); Tomber (2008).

² Si confrontino, a tal proposito, le testimonianze di Strabone (17, 1, 13) e Flavio Giuseppe (*Bell. Iud.* 2, 386). Cfr. Wilson (2015): 13-32.

³ L'importanza di questi due porti nel contesto eritreo è ben attestata da *Periplus Maris Erythraei* (di seguito indicato con l'acronimo PME), 1. Per il testo del PME l'edizione di riferimento è quella di Casson (1989).

⁴ Si vedano, tra gli ultimi contributi sull'argomento, Maxfield (1996): 11-12; Rathbone (2002): 180; Bagnall and Rathbone (2004): 280-284. Cobb (2015): 377-81.

⁵ Bernard (1972) : 46-54; Bagnall (1976): 35; Sidebotham 1986: 3; Bagnall and Rathbone (2004): 280-282.

definisce come un ἐμπόριον, dove confluivano le merci dall'India, dall'Arabia e dall'Etiopia.⁶ Infine, il tutto era nuovamente caricato su battelli per risalire il fiume ed arrivare ad Alessandria, da cui si provvedeva alla distribuzione in tutto l'Impero. Si trattava, dunque, di un percorso quanto mai frammentato, che prevedeva diverse fasi.

Lungo un tragitto tanto tortuoso, il prezioso carico poteva essere oggetto di tentativi di rapina da parte dei briganti che infestavano il deserto; d'altro canto, i mercanti, profittando di tutti questi passaggi intermedi, avrebbero potuto cercare di sottrarre almeno parte delle merci alla tassazione imposta dall'autorità imperiale.

Ne consegue che disporre di un efficiente sistema di controllo sulle merci in arrivo, durante tutto il percorso che queste seguivano, era interesse tanto dei mercanti (per tutelarsi da possibili furti) quanto dello Stato, o piuttosto dei funzionari da esso demandati alla riscossione delle tasse (per evitare episodi di evasione fiscale).

3 – FISCALITÀ

Fino a poco più di trenta anni or sono, ben poco era noto di questo sistema di controlli doganali: le nostre uniche fonti di conoscenza erano di tipo letterario, e non fornivano informazioni molto precise. Erano sostanzialmente tre:

1. Strabone attesta che sulle merci di provenienza indiana gravavano tasse doppie e pesanti.⁷
2. Il *Periplus Maris Erythraei* ricorda che nel porto nabateo di Leuke Kome un παραλήπτης riscuoteva una tassa del 25%⁸.
3. Una serie di iscrizioni da Palmira provano che una tassa della stessa entità, su merci di importazione straniera, era riscossa anche nella importante città siriana⁹.

⁶ Strab. 17, 1, 45: καὶ νῦν ὁ Ἰνδικὸς φόρτος ἅπαξ καὶ ὁ Ἀραβίος καὶ τοῦ Αἰθιοπικοῦ ὁ τῷ Ἀραβίῳ κόλπῳ κατακομιζόμενος εἰς Κοπτὸν φέρεται, καὶ τοῦτ' ἔστι ἐμπόριον τῶν τοιούτων φορτίων. Ma analogamente si esprimono, per descrivere la città, anche Plin. *Nat. Hist.* 5, 60; Ael. Arist. *Aeg.* 36.

⁷ Strab. 17, 1, 13.

⁸ PME 19: ὄρμος ἐστὶν ἕτερος καὶ φρούριον, ὃ λέγεται Λευκὴ κόμη [...] ἔχει ἐμπορίου τινὰ καὶ αὐτὴ τὰξιν τοῖς ἀπὸ τῆς Ἀραβίας ἐξαρτιζόμενοι εἰς αὐτὴν πλοίοις οὐ μεγάλοις. διὸ καὶ παραφυλακῆς χάριν καὶ εἰς αὐτὴν παραλήπτης τῆς τετάρτης τῶν εἰσφερομένων φορτίων καὶ ἑκατοντάρχης μετὰ στρατεύματος ἀποστέλλεται. Secondo Bowersock (1983): 70-71, si tratterebbe di un'imposta di pertinenza del regno nabateo. Di parere opposto Young (1997): 226-228.

⁹ *AE* 1947, nn. 179; 180. Si veda Starcky (1949): nn. 29; 113.

In particolare le informazioni desumibili dal *Periplus* e dalle iscrizioni palmirene avevano indotto gli studiosi a credere che la stessa aliquota fosse applicata alle tasse gravanti sulle merci che giungevano ai porti egiziani del Mar Rosso.¹⁰

Nel 1985, la pubblicazione di un papiro di eccezionale importanza (il P. Vindob. G 40.822)¹¹ ha confermato in via definitiva questa ipotesi, attestando che ad Alessandria era riscossa una tassa del 25% sulle merci importate dall'India, chiamata nel testo τετάρτη.¹²

Il papiro vindobonense, databile al II secolo d.C., contiene in realtà due documenti distinti, anche se correlati: uno sul recto e uno sul verso.

Sul recto è conservata parte di un contratto tra un uomo d'affari e un mercante, che regola le condizioni di viaggio commerciale a Muziris (uno dei principali porti indiani), finanziato dall'uomo d'affari, tramite un prestito ipotecario. L'uomo d'affari, oltre a provvedere al finanziamento, concede sostegno logistico al mercante, attraverso suoi agenti dislocati ad Alessandria, a Coptos e in un porto del Mar Rosso.¹³

Dalla lettura del testo, risulta che le merci importate dall'India, dopo essere approdate in un porto del Mar Rosso e aver attraversato il deserto orientale egiziano, entravano nelle ἐπὶ Κόπτου δημοσῖαι παραλημπτικαὶ ἀποθήκαι, passando sotto la ἐξουσία e la σφραγὶς del creditore¹⁴. Successivamente, dopo aver disceso il Nilo fino ad Alessandria, entravano, sempre sotto la ἐξουσία e la σφραγὶς del creditore, nella ἐν Ἀλεξανδρείᾳ τῆς τετάρτης παραλημπτικῆ ἀποθήκῃ.¹⁵

Nel verso, invece, troviamo i calcoli relativi alla τιμὴ delle merci importate dalla nave Hermapollon (che rientrava dal suo viaggio commerciale in India), cioè l'imponibile su cui si doveva calcolare l'importo del dazio (τέλος). Il calcolo della τιμὴ è elaborato prima per ciascuno dei sei φορτία separatamente, poi, alla fine, le varie τιμαὶ si sommano nella τιμὴ complessiva di tutto il carico. Tuttavia, essendo la prima colonna del testo pressoché integralmente perduta, ci restano solamente i calcoli relativi alle τιμαὶ di tre φορτία:

¹⁰ De Laet (1949): 307-309; Raschke (1978) : 1018 nt. 1515.

¹¹ Il papiro è stato successivamente ripubblicato in SB XVIII 13.167. Gli studi specifici su questo documento sono molti; la prima edizione fu a cura di Harrauer e Sijpesteijn (1985): 124-155. Si vedano anche Thür (1987): 229-245; Thür (1988): 229-233; Casson (1986): 73-79; Casson (1990): 195-206; Foraboschi e Gara (1989): 280-282; Purpura (1996): 368-375; De Romanis (1996): 183-196; De Romanis (1998), 11-60; Rathbone (2000): 39-50; Rathbone (2002): 179-198; De Romanis (2012): 75-101.

¹² P. Vindob. G 40.822, recto, colonna II, l. 8: εἰς τὴν [ἐν Ἀλεξ]ανδρείᾳ τῆς τετάρτης παραλημπτικὴν ἀποθήκην.

¹³ P. Vindob. G 40.822, recto, colonna II, ll. 1; 5-6; 8-9; 15; 24-25 (ἐπίτροποι ἢ φροντισταί).

¹⁴ Romanis (1996): 183-196.

¹⁵ P. Vindob. G 40.822, recto, colonna II, ll. 3-7.

nardo gangetico, avorio e σχιδάι.¹⁶ Recentemente, il De Romanis ha proposto un convincente tentativo di identificare le altre tre mercanzie, sulla base dei frammenti sopravvissuti del testo del papiro.¹⁷ Oltre a queste informazioni, nel testo troviamo anche l'indicazione riguardante la τιμή complessiva di tutto il carico, che ammonta a ben 1154 talenti e 2852 dracme.¹⁸

In base alle informazioni ricavabili dal papiro, possiamo desumere che all'arrivo nei porti egiziani non si procedesse materialmente alla riscossione delle imposte dovute. Lo stoccaggio, la classificazione e i calcoli per la tassazione erano certamente effettuati a Coptos, dove però ancora una volta la τετάρτη non era ancora riscossa: questa tassa era infatti da pagarsi ad Alessandria, prima che le merci venissero distribuite in tutto l'Impero.

Tuttavia, sappiamo che a livello amministrativo Coptos non era solo un importante centro di smistamento commerciale, ma aveva anche un ruolo importante dal punto di vista della fiscalità. L'iscrizione *OGIS II 674*, comunemente nota col nome di 'tariffa di Coptos'¹⁹, riporta infatti un rescritto del prefetto d'Egitto Mettìo Rufo, datato chiaramente 10 maggio 90 d.C., dove si dichiara che ivi sono contenuti gli importi che gli addetti alla riscossione di una gabella chiamata ἀποστόλιον devono riscuotere.²⁰ Dopo l'introduzione della tassa, troviamo una ventina di rubriche che elencano gli importi da riscuotere. Queste rubriche si dividono in due gruppi distinti. Il primo²¹ elenca gli importi che determinate categorie di viaggiatori dovevano pagare, in funzione del loro sesso e della loro professione; il secondo²² gli importi (decisamente più bassi) che andavano pagati per un'altra tassa, il πητάκιον, la quale ricadeva su uomini, animali e veicoli che si avviassero lungo la via del deserto.

I problemi legati all'interpretazione della tassa chiamata ἀποστόλιον sono molteplici: in cosa essa consistesse, chi fossero gli individui tenuti a pagarla e, soprattutto, per qual motivo, sono problemi ancora irrisolti.

L'editore della tariffa pensò per primo che l'ἀποστόλιον fosse una tassa che coloro che viaggiavano lungo le piste nel deserto nel tratto Coptos-Mar Rosso pagavano all'arrivo a Coptos²³. Questa interpretazione fu in seguito sostan-

¹⁶ L'interpretazione di questo termine non è univoca: De Romanis (1998): 14 ha ipotizzato che si trattasse di un qualche tessuto, mentre Rathbone (2000): 45 ha sostenuto che si trattasse di frammenti d'avorio.

¹⁷ De Romanis (2012): 75-101.

¹⁸ P. Vindob. G 40.822, verso colonna II, l. 29. Per inciso, le τιμαί dei tre φορτία superstiti dell'elenco corrispondono all'11,29% del totale.

¹⁹ *OGIS II 674*; ripubblicata in SB V, 8904. Il primo a indicare questa iscrizione con l'epiteto di «der Tarif von Koptos» fu Wilcken: cfr. O.Wilck., 347.

²⁰ *OGIS II 674*, ll. 2-4: ὅσα δεῖ τοὺς μισθ[ω]τὰς τοῦ ἐν Κόπτωι ὑποπέπτοντος τῆι ἀπαβαρχία ἀποστολίου πράσσειν κατὰ τὸν γνώμον[α].

²¹ *OGIS II 674*, ll. 9-20.

²² *OGIS II 674*, ll. 21-32.

²³ Hogarth (1896): 32: «I would suggest that up to l. 20 the items due are to be paid on

zialmente ripresa anche dal Wilcken²⁴, il quale si spinse a sostenere che la tassa fosse stata imposta dallo Stato per coprire le spese necessarie al mantenimento delle truppe militari nel deserto orientale, che garantivano la sicurezza lungo le piste carovaniere²⁵. Un momento fondamentale nella discussione fu rappresentato dallo studio di Uxcull-Gyllenband e Wallace, i quali sostennero la teoria che il termine ἀποστόλιον derivasse da ἀπόστολος, e designasse dunque un importo da pagare per ottenere un lasciapassare necessario a viaggiare sulla pista da Coptos al Mar Rosso.²⁶

Negli anni successivi, la discussione sulla natura dell'ἀποστόλιον si arenò, e si andò cristallizzando la *communis opinio* secondo la quale la 'tariffa di Coptos' (e conseguentemente l'ἀποστόλιον) avrebbe riguardato semplicemente i diritti di pedaggio che erano tenuti a pagare gli individui che utilizzavano la pista carovaniere da Coptos ai porti del Mar Rosso²⁷, quindi per spostamenti all'interno della provincia. Tale ipotesi sembra a tutt'oggi la più convincente, ed è quella che si segue in questo lavoro.²⁸ In base a questo quadro, a Coptos dunque sarebbe esistita una forma di controllo che riguardava coloro che intraprendevano la via del Mar Rosso, partendo dal Nilo. Questa ipotesi è rinforzata da una serie di documenti rinvenuti in anni ben più recenti rispetto alla Tariffa di Coptos, e dall'altro capo della carovaniere Nilo-Mar Rosso.

Fino a non molto tempo fa, ben poco era invece noto riguardo alla organizzazione della fiscalità lungo le rotte carovaniere e nei porti del Mar Rosso. Questa lacuna è stata corretta da un *corpus* di documenti rinvenuti a partire dai primi anni 2000 negli scavi archeologici condotti nella città portuale di Berenice, corrispondente alla attuale Ras Banas, ai tempi l'insediamento ro-

arrival at Coptos: from l. 20 to l. 30 they are to be paid in advance before departure. Lines 30-32 refer to a local use of the road as an approach to cemeteries in the eastern desert».

²⁴ Wilcken (1899): 349: «Hogarth hat scharfsinnig erkannt, dass die Sätze bis Z. 20 bei der Ankunft in Koptos, die späteren vor der Abreise von Koptos ebendort zu entrichten waren. Ich meine, dieselben Gebühren werden, vermutlich in derselben Höhe, auch in Berenike zu zahlen gewesen sein, wo wohl gleichfalls ein entsprechender Tarif publicirt gewesen sein mag».

²⁵ Ivi, 348.

²⁶ Uxcull-Gyllenband (1934): 64; Wallace (1938): 273: «The pass purchased at Coptos did not entitle its recipient to leave Egypt, but to travel over the road from Coptos to one of the ports of the Red Sea».

²⁷ Tra gli esempi più autorevoli potremo citare: Bernard (1984): 199: «Tarif de droits à payer à l'alabarque pour les personnes, les animaux et le matériel passant par Koptos»; Sidebotham (1986): 35: «The Coptos Tariff is not a list of tax rates, but rates levied for use of one of the roads leading from Coptos to a Red Sea port»; Rathbone (2002): 184: «Another levy of the arabarchy collected at Koptos by its lessees (*misthôtai*) was the *apostolion* (*apostolos*-charge) for use of the desert routes to and from the Red Sea ports»; Young 2001: 50: «The *apostolion* mentioned in the inscription may represent a kind of pass or ticket of the sort that was required for travel in many parts of Egypt under the Romans».

²⁸ Opinione divergente è rinvenibile in Burkhalter (2002): 199-230. Si vd. anche Purpura (2002): 130-154.

mano più meridionale in Egitto, termine ultimo di una rotta marittima che collegava l'Impero all'India del sud. La bibliografia sulla città di Berenice e il suo ruolo nel commercio internazionale è molto ampia,²⁹ e ad essa si rimanda per maggiori dettagli sulla città. I documenti su cui invece vorrei centrare la mia analisi sono un gruppo di *ostraka* rinvenuti nel sito archeologico e pubblicati da Roger Bagnall.³⁰ Questi reperti hanno fornito preziose informazioni sul funzionamento della dogana in uscita di Berenice.

Complessivamente, il *corpus* di *ostraka* è composto da circa 260 documenti. La maggior parte di essi è databile al primo secolo d.C.³¹ Non sono tutti omogenei tra di loro per tema e struttura, e in questo lavoro ci si concentrerà solo su quelli che sono rilevanti per la presente analisi.

Si tratta di una serie di lasciapassare che accompagnavano i mercanti che esportavano merci da Berenice, per caricarle su navi destinate a lasciare il porto, alla volta dell'India. Parte di questi prodotti sarà certamente stata usata per il consumo delle truppe di bordo, ma la maggior parte di essi era invece destinata all'esportazione.³² Le ricevute dei lasciapassare furono emesse in un non precisabile punto della rotta dal Nilo a Berenice (Coptos, verisimilmente) ed erano da consegnarsi ai funzionari che si occupavano della dogana di Berenice; questo significa, come sottolineato dagli editori degli *ostraka*, che "the amounts due were collected in the valley [i.e. at Koptos], with the goods then free to pass through the gate in Berenike."³³

Innanzitutto, questi documenti hanno dimostrato per la prima volta al di là di ogni dubbio l'esistenza di una dogana nella città di Berenice. Le tasse (come abbiamo già avuto modo di vedere in precedenza) erano pagate altrove, ma a Berenice c'era una forma di controllo finale.

Questi lasciapassare possono essere divisi in quattro gruppi, in base alla loro struttura base:

1. NN a NN, *quintanensis*, saluti; per favore, lascia passare NN che trasporta una quantità X di una certa mercanzia
2. NN a NN (nessun titolo specificato) saluti; per favore, lascia passare NN che trasporta una quantità X di una certa mercanzia
3. NN a coloro che sono presso la dogana, saluti; per favore, lascia passare NN che trasporta una quantità X di una certa mercanzia

²⁹ Sidebotham and Wendrich (1995); Sidebotham and Wendrich (1996); Sidebotham and Wendrich (1998); Sidebotham and Wendrich (1999); Sidebotham and Wendrich (2000); Sidebotham and Wendrich (2007); Sidebotham (2002): 217-240; Sidebotham (2011).

³⁰ Bagnall et al. (2000); Bagnall et al. (2005). Ai documenti raccolti in questi due volume si farà di seguito riferimento con l'abbreviazione O.Berenike.

³¹ Bagnall et al. (2000): 3.

³² Bagnall et al. (2000): 8.

³³ Bagnall et al. (2000): 5.

4. Epaphroditos schiavo di Delias schiavo di Aeimnestos schiavo di Cesare a NN, *quintanensis*, saluti; per favore, lascia passare NN, schiavo di Delias schiavo di Aeimnestos schiavo di Cesare, che trasporta una quantità X di una certa mercanzia.

A ben vedere, I gruppi 1-3 rappresentano solo varianti minori rispetto a uno schema generale, che include uno scrivente, che si rivolge a un funzionario, chiedendo un lasciapassare per delle persone che trasportano quantità pre-stabilite di alcune mercanzie (le più comunemente attestate sono vino, olio, aceto). I destinatari sono a volte identificati dal titolo di *quintanensis* (gruppo 1); a volte soltanto dal loro nome proprio (gruppo 2); altre volte, infine, essi sono semplicemente definiti come “quelli della dogana”, senza che né il nome proprio, né il titolo vengano esplicitati (gruppo 3). A titolo di esempio, si riportano degli esempi per ogni gruppo, presi dal “dossier di Andouros” (O. Berenike 50-67):

Ἀνδουρωι κουνιτ(αησίωι)· πάρες
 Τιβερίου Κλαυδ(ίου) [[Ἀχιλλέωϛ]] Δωριώνος
 Παουῶτι Παοῦτος ἰταλικὰ
 δέκα, (γίνεται) ἰταλ(ικὰ) ι.

(O. Berenike 51)

“Ad Andouros, *quintanensis*. Lascia passare di Tiberius Claudius [Achilleus] Dorion, per Paouos figlio di Paouos, 10 italika, totale 10 ital(ika).”

Per il secondo gruppo, un esempio dal “dossier di Sosibios” (O. Berenike 1-35):

Σωσίβιος Ἀνδουρω(ι) χα(ίρειν) πάρες Ἀνδουρω(ι)
 Παχ() οἴνου ἰταλ(ικὰ) ς.

(O. Berenike 11)

“Sosibios ad Andouros, salute. Lascia passare per Andouros figlio di Pach() 6 italika di vino.”

Per il terzo gruppo, un esempio dal “dossier di Robaos” (O. Berenike 36-49):

[Ῥ]οβαος τοῖς ἐπὶ τῆι πύλῃ χα(ίρειν)
 πάρετε Ἀρνώθηι [εἰς]
 [ἐ]ξαρτισμὸν ῥόδ(ια) η.

(O. Berenike 36)

“Robaos a quelli presso la dogana, salute. Lascia passare per Haryothes per approvvigionamento, 8 rhodia.”

Dall’analisi della struttura di queste tre tipologie di documenti si può ricavare che *quintanenses* corrispondono agli agenti doganali. Gli editori dei testi

hanno già sottolineato che l'espressione "le persone presso la dogana" è probabilmente utilizzata da un mittente che non conosce il nome del funzionario a cui si sta rivolgendo,³⁴ e ci permette di comprendere che gli *ostraka* erano utilizzati dai mercanti come lasciappassare per la dogana di Berenice, e d'altro cando, che i funzionari che si occupavano di controllare questo passaggio erano appunto detti *quintanenses*.

L'ultimo gruppo di documenti, invece, ci permette di addentrarci in un ulteriore aspetto. La struttura del gruppo 4, pur di fatto rientrando nello schema generale, presenta infatti alcuni tratti peculiari. Infatti, il mittente è sempre un certo "Epaphroditos schiavo di Delias schiavo di Aeimnestos schiavo di Cesare", che si rivolge al *quintanensis* Pakoibis, richiedendo un lasciappassare per delle persone che appartengono allo stesso gruppo di schiavi cui apparteneva lo scrivente (O. Berenike 184-88). La prima peculiarità è che in questi documenti lo scrivente non è solo identificato dal suo nome, ma anche, e forse in maniera più pregante, da suo essere parte di un gruppo di schiavi che è connesso ad Amneistos, membro della *familia Caesaris*. Una caratteristica ancora più eccezionale è che, con la sola eccezione di O. Berenike 184, tutti gli altri *ostraka* sono dei moduli precompilati, in cui è stato lasciato uno spazio vuoto per aggiungere poi solo successivamente il nome della persona che trasportava vino, nonché della precisa quantità di *keramia* di vino:

Ἐπαφ[ροδί]τος Δ[ηλίου] Ἀ]ειμνήστ[ου]
 Καίσαρος Πακοίβι κοιντανησίωι χ(αίρειν)
 πάρες *uacat* τῶν Δηλίο[υ]
 Ἀειμνήστου Καίσαρος [οἶ]νου πολεμμα(ικοῦ).
 κερά[μα] *uacat*

(O. Ber. 186)

"Epaphrodeitos schiavo di Delias schiavo di Aeimnestos schiavo di Cesare, a Pakoibis *quintanensis*, salute. Lascia passare per (*uacat*) di quelli di Delias schiavo di Aeimnestos schiavo di Cesare, (*uacat*) *keramia* di vino Ptolemaico."

Gli editori del dossier hanno avanzato l'ipotesi che "since all forms ended up in the rubbish heap at Berenike, they might have been used without actually having been filled in."³⁵ Le persone che trasportano il vino, i cui nomi sarebbero dovuti essere aggiunti in un momento successivo, sono tutti identificati come τῶν Δηλίο[υ] Ἀειμνήστου Καίσαρος, "degli uomini di Delias schiavo di Aeimnestos schiavo di Cesare". Anche lo scrivente, Epaphroditos, è identificato come schiavo dello stesso Delias. Il dossier sembra quindi gettare luce su un aspetto finora ancora poco discusso dagli studiosi, rispetto al commercio nell'area del mar Rosso, quello cioè del coinvolgimento della compagine imperiale nella gestione dei traffici con l'oriente. Per quanto il legame non sia

³⁴ Bagnall et al. (2000): 8-12.

³⁵ Bagnall et al. (2005): 74.

certamente diretto (vi sono vari livelli tra Epafrodeitos e Cesare), il dettaglio sembra degno di nota. D'altra parte, se è vero che questo tipo di commercio permetteva di realizzare grossi guadagni, non sembra fuori luogo ipotizzare che anche l'imperatore o elementi a lui legati abbiano avuto interesse a prendere parte a queste imprese commerciali.³⁶

Anche se gli elementi presentati in questa prima analisi non sono sufficienti a sostenere una teoria complessiva che possa sostenere questa ipotesi, si possono certamente trarre alcune conclusioni generali, sulla base dei documenti analizzati in questo lavoro.

4 – CONCLUSIONI

La prima è che il sistema doganale messo in atto ai tempi dell'Impero in Egitto per regolare entrata e uscita delle merci destinate al commercio nel Mar Rosso era molto ben strutturato, radicato nel territorio in maniera capillare. Si può notare come in ognuna delle città chiave di questo network commerciale in Egitto, si provvedesse a uno solo degli aspetti legati alla fiscalità. Ad Alessandria avveniva la riscossione della *tetarte*, a Coptos si provvedeva a prelevare l'*apostolion* per coloro che avessero bisogno di attraversare le piste carovaniere del deserto, mentre invece a Berenice ci si occupava di controllare che i mercanti che uscivano dalla provincia avessero le necessarie autorizzazioni.

Un sistema di controllo alquanto complesso e raffinato, che dà ragione del grande interesse che lo Stato romano aveva nel controllo e nello sviluppo di questi commerci, che, come si è già fatto notare, erano fonte di forti gettiti fiscali.

La precedente affermazione introduce anche l'ultima parte di queste conclusioni, che riprende quanto già detto alla fine del paragrafo precedente. Sembra di poter intravedere nella documentazione superstite una prova del coinvolgimento personale dell'imperatore o di persone comunque a lui vicine, nel commercio con l'Oriente. Questa ipotesi, al momento ancora non pienamente verificabile, rappresenta senza ombra di dubbio la pista più interessante da seguire, per il prosieguo di questo tipo di indagini nel futuro.

³⁶ Plinius Maior, *Naturalis Historia*, 6, 101: [...] *nullo anno minus HS D imperii nostri exhauriente India et merces remittente quae apud nos centuplicato ueneant.*

BIBLIOGRAFIA

- BAGNALL, R. S. (1976). *The Florida Ostraca, Documents from the Roman Army in Upper Egypt (GRBS monograph 7)*, Durham.
- BAGNALL, R. S., RATHBONE, D.W. (2004). *Egypt from Alexander to the Copts*, London.
- BAGNALL, R. S., HELMS C., VERHOOGT A. M. F. W. (2000). *Documents from Berenike. Volume I. Greek Ostraka from the 1996-1998 seasons*. Bruxelles.
- (2005). *Documents from Berenike. Volume II. Texts from the 1999-2001 seasons*, Bruxelles.
- BERNARD, A. (1972). *Le Paneion d'El-Kanaï: Les Inscriptions grecques*, Leiden.
- (1984). *Portes du désert*, Paris.
- BURKHALTER, F. (2002). "Le Tarif de Coptos. La douane de Coptos, les fermiers de l'apostolion et le préfet du désert de Bérénice", in M.-F. Boussac (ed.), *Autour de Coptos. Actes du colloque organisé au Musée des Beaux-Arts de Lyon*, Lyon: pp. 199-230.
- BOWERSOCK, G. (1983). *Roman Arabia*, Cambridge MA.
- CASSON, L. (1986). "P. Vindob. G. 40.822 and the Shipping of the Goods from India." *BASP* 23, pp. 73-79
- (1989). *The Periplus Maris Erythraei: Text, Translation and Commentary*. Princeton.
- (1990). "New Light on Maritime Loans: P. Vindob. G. 40.822." *ZPE* 84, pp. 195-206.
- COBB, M. A. (2015). "The chronology or Roman Trade in the Indian Ocean", in *JESHO* 58, pp. 362-418.
- DE LAET, S. (1949). *Portorium. Étude sur l'organisation douanière chez les Romains surtout à l'époque du Haut-Empire*, Brugge.
- DE ROMANIS, F. (1996). *Cassia, Cinnamomo, Ossidiana*. Roma.
- (1998). "Commercio, metrologia, fiscalità. Su P. Vindob. G 40.822 Verso." *MEFRA* 110, pp. 11-60.
- (2012). "Playing Sudoku on the Verso of the 'Muziris papyrus'," *Journal of Ancient Indian History* 27 (2010/11), pp. 75-101.
- FORABOSCHI D., GARA A. (1989). "Le direttrici del commercio alessandrino," in *Quaderni ticinesi di numismatica e antichità classiche* 18 pp. 280-282
- HARRAUER, H., SJJPESTEIJN P. (1985). "Ein neues Dokument zu Roms Indienhandel, P. Vindob. G 40.822," in *Anzeiger d. Österreichischen Akad. d. Wissenschaften, Phil.-Hist. Klasse*, 122, pp. 124-155
- HOGARTH, D. G. (1896). "The Classical Inscriptions, IV," in W.M. Flinders Petrie, *Koptos*, London, pp. 30-44.
- MAXFIELD, V. A. (1996). "The eastern desert forts and the army in Egypt during the Principate," in D. M. Bailey (ed.), *Archaeological Research in Roman Egypt*, Ann Arbor, pp. 11-25.
- PURPURA, G. (1996). "Testimonianze storiche e archeologiche di traffici marittimi di libri e documenti", in *ASGP* 44, pp. 368-375.

- PURPURA, G. (2002). 'Passaporti' romani, *Aegyptus* 82, pp. 130-154.
- RASCHKE, M. G. (1978). "New Studies in Roman Commerce with the East," in *ANRW*, II 9.2, pp. 604-1378.
- RATHBONE, D. W. (2000). "The 'Muziris' papyrus (SB XVIII 13167): financing Roman trade with India." *BSAA* 46, pp. 35-50.
- (2002). "Koptos the Emporion. Economy and Society, I-III AD." in M.-F. Boussac (ed.), *Autour de Coptos. Actes du colloque organisé au Musée des Beaux-Arts de Lyon*, Lyon, pp. 179-198.
- SIDEBOTHAM, S. E. (1986). *Roman Economic Policy in the Erythra Thalassa. 30 B.C.-A.D. 217*, Leiden.
- (2002). "Late Roman Berenike." *JARCE* 39, pp. 217-240.
- (2011). *Berenike and the Ancient Maritime Spice Route*. Los Angeles.
- SIDEBOTHAM, S.E., WENDRICH W. (1995). *Berenike 1994. Preliminary Report of the 1994 Excavations at Berenike (Egyptian Red Sea Coast) and the survey of the Eastern Desert*, Leiden.
- (1996). *Berenike 1995. Preliminary Report of the 1995 Excavations at Berenike (Egyptian Red Sea Coast) and the survey of the Eastern Desert*, Leiden.
- (1998). *Berenike 1996. Report of the 1996 Excavations at Berenike (Egyptian Red Sea Coast) and the survey of the Eastern Desert*, Leiden.
- (1999). *Berenike 1997. Report of the 1997 Excavations at Berenike (Egyptian Red Sea Coast) and the survey of the Eastern Desert, including Excavations at Shenshef*, Leiden.
- (2000). *Berenike 1998. Report of the 1998 Excavations at Berenike (Egyptian Red Sea Coast) and the survey of the Eastern Desert, including Excavations in Wadi Kalalat*, Leiden.
- (2001/2002). "Archaeological fieldwork at a Ptolemaic-Roman port on the Red Sea coast of Egypt 1999-2001." *Sahara* 13, pp. 23-50.
- STARCKY, J. (1949). *Inventaire des Inscriptions de Palmyre, X*, Damasco.
- TOMBER, R. (2008). *Indo-Roman Trade: From Potts to Pepper*. London.
- THÜR, G. (1987). "Hypotheken-Urkunden eines Seedarleh" eine Reise nach Muziris und Apographe für die Tetarte in Alexandria." *Tyche* 2, pp. 229-245.
- (1988). "Zum Seedarlehen κατὰ Μουζείριον." *Tyche* 3, pp. 229-233.
- UXCULL-GYLLENBAND, W. (1934). *Der Gnomon des Idios Logos*, Berlin.
- WALLACE, S.L. (1938). *Taxation in Egypt*, New York.
- WARMINGTON, E.H. (1928). *The Commerce between Roman Empire and India*, Cambridge.
- YOUNG, G. K. (1997). "The Customs Officer at the Nabataean Port of Leuke Kome (Periplus Maris Erythraei 19)." *ZPE* 119, pp. 266-268.
- WILCKEN, U. (1899). *Griechische Ostraka aus Ägypten und Nubien. Ein Beitrag zur antiken Wirtschaftsgeschichte, I*, Leipzig-Berlin.
- WILSON, A. I. (2015). "Red Sea Trade and the State", in De Romanis, F. e Maiuro, M., *Across the Ocean: Nine Essays on Indo-Mediterranean Trade*, Brill, Leuven: pp. 13-32.
- YOUNG, G. K. (2001). *Rome's Eastern Trade. International commerce and imperial policy, 31 BC – AD 305*, London and New York.