

-Avv. Nicola Perrotti Avv. Vittoria Lanfranchi Avv. Paolo Marini Avv. Sara Drammis -

25122 BRESCIA, corso Martiri della Libertà, 23

Tel. (+39).030.3755985 - (+39) 030.5030851

Mail: segreteria@studiolegaleperrotti.it

24027 NEMBRO (BG), via Ronchetti n. 17 -

Tel. (+39).035.4127010- Fax [+39] 035.4721675

www.studiolegaleperrotti.it

IL PAPIRO MUZIRIS E LA GLOBALIZZAZIONE DEI COMMERCII DELL'IMPERO ROMANO

1. Il quadro storico-economico dei commerci con l'India

La scoperta, nel marzo del 2023, di una statua in marmo risalente al secondo secolo dopo Cristo raffigurante il Buddha avvenuta durante gli scavi dell'antica città di Berenice in Egitto ha riportato all'attenzione dei media la questione dei commerci tardo antichi tra l'Impero romano e l'India (Fig.1).



Fig. 1 La statua del Buddha recentemente ritrovata a Berenice, Egitto (2023).

Si tratta di circostanza in realtà già nota.

I traffici tra Roma e l'India sono infatti ampiamente attestati sia tramite le fonti letterarie, tra le quali ricordiamo la *Geografica* di Strabone e le *Naturalis Historiae* di Plinio il Vecchio, sia grazie a recenti ritrovamenti archeologici quali abbondanti quantitativi di monete romane in India ed addirittura in Vietnam e Cina e manufatti ed oggetti di artigianato di influenza – se non di diretta derivazione – asiatico indiana nel territorio dell'Impero romano.

Tra questi non può tacersi la statuetta di avorio – verosimilmente utilizzata come gamba di un tavolino – della dea Lakshmi ritrovata nel 1938 a Pompei, a conferma della diffusione, anche in territori e comunità più periferiche rispetto alla capitale Roma, del frutto dei commerci in essere con l'Asia (Fig. 2).



Fig. 2 Statuetta in avorio raffigurante la dea Lakshmi ritrovata a Pompei (1938)

Detto commercio, che ebbe a svilupparsi presuntivamente dal momento in cui Roma, sconfitte ed assorbite Cartagine, la Grecia ed infine l'Egitto, assunse il carattere di potenza navale e divenne il fulcro delle rotte commerciali che da ogni angolo del costituendo Impero portavano alla capitale derrate alimentari, risorse energetiche e beni voluttuari, si sviluppava lungo due direttrici alternative.

La direttrice terrestre, che ebbe il suo sviluppo dal momento della costituzione della provincia d'Asia e che partendo da Palmira, attraversava il deserto fino a raggiungere la Persia e di lì, seguendo la via della seta, le città della Battriana e dell'India e la direttrice marittima che, partendo dalle coste egiziane sul mar Rosso, approfittando dei venti favorevoli della stagione dei monsoni, permetteva di sbarcare direttamente sulla costa della penisola indiana.

In particolare, questa soluzione sembra essere stata preferita dai commercianti dell'Impero sia perché essa sottraeva le spedizioni alla minaccia costante di tassazioni, respingimenti e taglieggiamenti da parte delle

diverse popolazioni che si incontravano lungo la via terrestre e tutelava da interruzioni dei traffici quando le relazioni romane con l'ingombrante vicino persiano deterioravano a tal punto da scadere in vere e proprie guerre di confine.

Per quanto ancora rudimentale, infatti, la tecnica costruttiva navale consentiva di realizzare navi onerarie in grado di trasportare quantitativi di beni significativamente maggiori di una qualsiasi carovana di cammelli.

Relativamente alla rotta navale, è giunta fino a noi, sebbene nella sua versione tardo antica, un'opera davvero particolare, presumibilmente composta originariamente da un mercante egiziano di lingua greca, comunemente nota come il *Periplo del mare Eritreo*.

Si tratta di una vera e propria guida commerciale che descrive i luoghi coinvolti negli scambi commerciali tra Arabia, Africa e India, aree bagnate da quello che, in antichità, era appunto detto mare Eritreo.

Tuttavia, rispetto ad altre opere narrative descrittive di viaggi, il *Periplo* si differenzia in quanto esso contiene più che annotazioni di natura geografica o naturalistica, vere e proprie indicazioni di carattere principalmente economico, descrivendo per ciascuno dei porti che sono elencati tutti i beni commerciabili in esso, sia importati che esportati, i momenti migliori per navigare lungo una data rotta e quelli adatti per salpare.

Due sono le rotte commerciali presenti nel *periplo*: la prima è diretta in Africa, e segue le coste del continente fino all'odierna Tanzania, mentre la seconda prosegue verso est, costeggia gli odierni Yemen e Oman in Arabia e, passando per le coste dell'Iran, arriva infine nell'India meridionale.

I punti di partenza (e di arrivo, come si vedrà) di entrambe erano i porti egiziani che si affacciavano sul mar Rosso, Myos Hormos e Berenice. Il primo era forse attivo ancora prima dei Tolomei ed è l'unico porto nominato anche da Strabone, il quale ci informa anche di come, al suo tempo, più di 120 navi salpassero da lì alla volta dell'Oriente, contro le 20 del passato (*Geografia*, II, 5, 12).

In seguito, tuttavia, sembra che Berenice abbia strappato a Myos Hormos il ruolo di porto principale, considerato quello che dice Plinio circa mezzo secolo dopo (*Naturalis Historia*, VI, 26, 103); l'aumento di importanza della città è dimostrato anche dal fatto che le distanze date all'interno del *periplo* hanno come punto di riferimento in Egitto la stessa Berenice, e non Myos Hormos (Fig. 3).

La rotta africana, estranea all'argomento di questo scritto, appare comunque di minore rilevanza, adatta a commercianti con minori risorse e dotati di naviglio più sottile non adatto dunque ad affrontare le traversate oceaniche.

La rotta asiatica, pur essendo assai più lunga e rischiosa, prometteva maggiori guadagni, una volta presa la rotta, le navi commerciali potevano sostare al di là del mar Rosso, lungo la penisola arabica ove erano disponibili diverse merci provenienti dai porti africani ed era possibile ottenere mirra ed incenso di produzione locale.

Le navi di grande tonnellaggio giungevano, dunque, grazie ai monsoni che le muovevano costantemente da sud-ovest verso nord-est nella stagione estiva, piuttosto agevolmente alla penisola indiana ove potevano una grande quantità di prodotti a basso prezzo per poi rivenderli ad un costo maggiorato, realizzando così guadagni considerevoli. Gli scambi commerciali erano sviluppati al punto che nella città di Muziris, situata nella parte sudoccidentale della penisola, molto probabilmente risiedeva stabilmente una colonia di mercanti occidentali. L'importanza della città era, d'altronde, ben nota alle fonti, al punto che viene nominata anche nella *Tabula Peutingeriana*, copia medievale di una mappa di epoca romana raffigurante l'intera ecumene o mondo allora conosciuto, al di sotto di un templ(um) Augusti (Fig. 4).

L'ignoto autore del *Periplo* fornisce, poi, nomi di regni e popoli per tutta la parte occidentale della penisola indiana. Alcuni sono identificabili e per altri sappiamo che avevano inviato delle ambascerie a Roma.

Il principale prodotto importato dall'India risulta essere il pepe ed accanto ad esso, perle, pietre preziose come i diamanti, corallo, avorio, essenze, altre spezie come la cassia, tutti prodotti in grado di soddisfare le necessità di lusso delle élites della società romana ed un grande quantitativo di animali esotici principalmente destinati alle

venationes negli anfiteatri cittadini (si vedano a tal proposito le scene di caccia di tigri indiane rappresentate sui pavimento a mosaico della villa romana del Casale di Villa Armerina e del Tellaro a Noto).

Oltre ad essi si aggiungeva la seta, che li giungeva direttamente dalla Cina.



Fig. 3 Mappa delle rotte commerciali descritte nel *Periplo del Mare eritreo*.

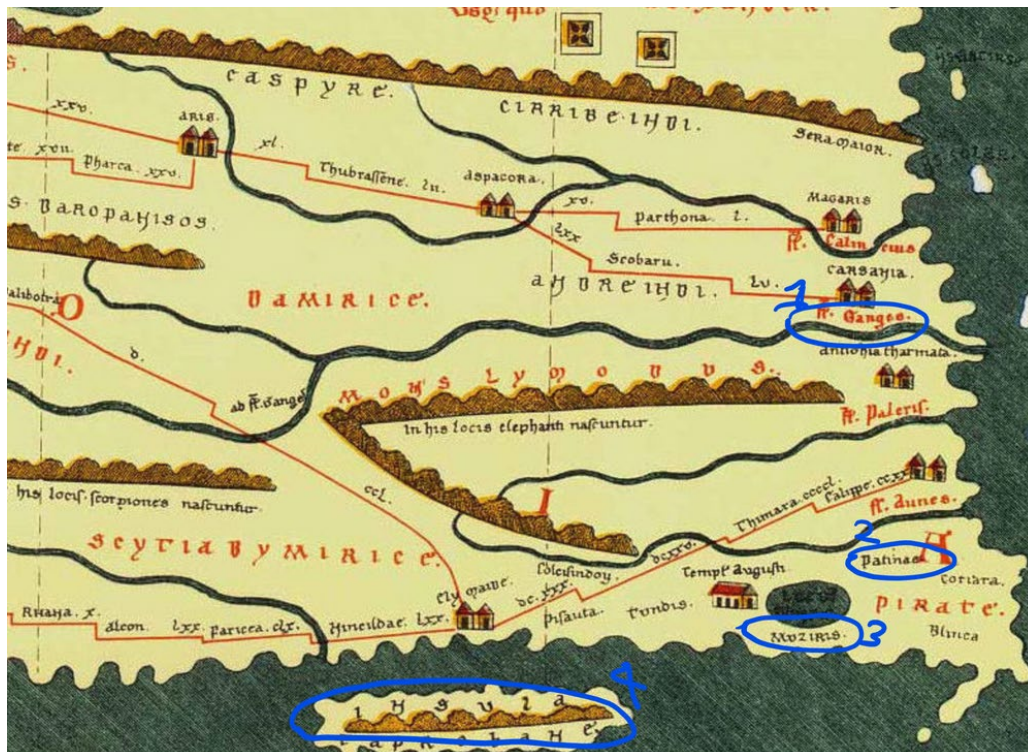


Fig. 4 La città di Muziris in India, indicata nella *Tabula Peutingeriana* (copia del XII secolo di mappa tardo romana).

Le spedizioni dei mercantiolgevano sulla via del ritorno non appena la stagione dei monsoni mutava, con l'arrivo dell'inverno, infatti, l'aria sull'Oceano Indiano risultava più calda e salendo risucchiava sotto di sé l'aria

fresca e secca che proveniente dall'interno dell'Asia, invertendo drammaticamente la direzione dei monsoni che ora si muovevano in direzione opposta da nord-est verso sud-ovest, spingendo dunque le navi di nuovo verso l'Egitto.

Una volta giunte sulle coste del Mar Rosso, tuttavia, le merci dovevano proseguire il loro percorso: dopo esser state sottoposte ad una prima serie di imposte (una appena le navi attraccavano calcolata sul loro valore, un'altra necessaria per poter transitare lungo le piste carovaniere), esse intraprendevano un nuovo viaggio, via terra, verso il Nilo, sfruttando le piste carovaniere.

La meta era Coptos in cui esse venivano conservate e tassate. Da qui, mediante barche, risalivano il Nilo ed arrivavano ad Alessandria, dove si pagava la *tetarte*, una tassa del 25% su tutte le importazioni.

Il commercio era estremamente redditizio per lo stato romano, in quanto poteva guadagnare molto dai dazi doganali e dalle tasse sulle merci, infine, quest'ultime potevano finalmente essere imbarcate per Roma e le grandi città del Mediterraneo, pronte a soddisfare le richieste dell'alta società imperiale.

2. Lo strumento giuridico a supporto del commercio internazionale, i *pecunia traiecticia*

Quali erano dunque gli strumenti giuridici più comuni per regolare ed alimentare il commercio internazionale dell'Impero romano?

Lo strumento più frequente erano i prestiti marittimi o *pecunia traiecticia* che si configuravano come mutui del tutto eccezionali.

In diritto romano, come è noto, con il mutuo tradizionale un soggetto, detto mutuante, trasferiva in proprietà ad un altro soggetto, detto mutuatario, una certa quantità di denaro o di altre cose fungibili, e il mutuatario si impegnavano a restituire, alla scadenza, non le stesse cose, ma il *"tantundem eiusdem generis et qualitatis"* ovvero cose fungibili o *"del medesimo genere o qualità"*.

I giuristi di epoca più tarda riconoscevano alla base dell'idea del 'prestare qualcosa ad altri' valori tipicamente romani come la *fides*/fiducia e l'*amicitia*, cioè, sostanzialmente, una fondata aspettativa che colui al quale ho prestato mi restituirà quanto gli ho dato: si trattava di valori che è verosimile supporre si trovassero alla base del mutuo già a partire da questa età.

Nasceva così il cd. mutuo informale, cioè il prestito di consumo, in cui l'*accipiens* acquista la proprietà di quanto datogli, obbligandosi nel contempo a restituire alla scadenza pattuita altrettanto dello stesso genere e qualità.

Nel periodo che va dalla fine della monarchia ai primi secoli della Repubblica, la ricchezza a Roma era infatti sostanzialmente nelle mani di un numero limitato di famiglie che si conoscevano e sposavano tra loro ed investivano praticamente tutto nella terra, che, grazie soprattutto ad una economia decisamente condizionata dal lavoro degli schiavi, offriva una produzione così fortemente orientata verso l'autoconsumo, da lasciare in secondo piano la possibilità di percepire profitti. Per tali ragioni, quindi, in questo periodo i prestiti erano per la maggior parte diretti all'autoconsumo e alla sussistenza.

Con la fondazione di un vero e proprio «impero mediterraneo», Roma si apriva a traffici e commerci, che prima, nella chiusa città dedita ad agricoltura e pastorizia, erano decisamente più limitati: si trattava di un'epoca in cui nell'Urbe affluivano schiavi, merci, derrate; si intensificavano gli scambi e i commerci, anche trans-marini; fioriva l'impresa e il capitale commerciale appariva in continuo aumento. Roma si avviava già da questo momento a diventare il centro internazionale degli affari.

Le imprese avevano bisogno di sempre maggiori capitali, così che il ricorso al credito diventava la normale fonte di finanziamento dell'azienda.

Accanto ai mutui tradizionali e fondamentalmente gratuiti, se ne affiancavano dunque di nuovi, legati al nuovo impulso che l'economia romana andava ricevendo a seguito della riferita espansione militare e del conseguente sviluppo commerciale. Ai semplici 'prestatori di denaro', che concedevano in prestito denaro loro

proprio, si affiancavano dei banchieri di professione, che ricevono depositi ed erogano prestiti, sul modello dei moderni istituti di credito.

Il mutuo, riconosciuto così come un contratto *iuris gentium*, e come tale aperto anche agli stranieri, conosceva una straordinaria fioritura, che giocava un ruolo fondamentale nel tentativo di affrancazione dalla dogmatica delle sue origini.

Divenuto il mutuo un contratto commerciale, da un lato, si sentiva l'esigenza di corroborare l'obbligo alla restituzione con elementi ultranei rispetto alla vincolatività della mera dazione, elementi che potessero garantire in maniera più incisiva il prestatore sulla eventualità della restituzione di quanto prestato; dall'altro lato, si assisteva al tentativo di elaborare modelli dogmatici che superassero i limiti costituiti dalla dazione stessa per la produzione degli effetti (obbligatori) del contratto di mutuo, sforzandosi anzi, in qualche modo, di aggirarne la stessa necessità ai fini della conclusione di una operazione finanziaria, che comunque rimaneva, nella sua sostanza, un prestito di denaro.

Infatti, la natura fondamentalmente gratuita del mutuo tradizionale che prevedeva il limite insuperabile della restituzione del medesimo capitale prestato cozzava contro gli interessi dei finanziatori che volevano vedere i frutti dei loro investimenti e dei commercianti medesimi che, in assenza di una reale remunerazione del rischio, faticavano a trovare finanziatori disponibili a sostenerli.

Tra la fine del I e l'inizio del II sec. d.C. cominciava, dunque ad acquistare una certa diffusione nel diritto romano un nuovo modello di mutuo, largamente ispirato al modello del *foenus nauticum* assai diffuso nella Grecia classica, redatto sotto forma di documento stipulatorio, nel quale si dava atto di aver ricevuto una certa somma a titolo di mutuo e ci si impegnava solennemente, nelle forme proprie della stipulatio, alla sua restituzione (a volte comprensiva altresì anche degli interessi) entro il termine stabilito.

Questi prestiti marittimi erano, secondo la famosa definizione del giurista Modestino (III secolo d.C.), «*Traiecticia ea pecunia est quae trans mare vehitur*», vale a dire denaro destinato ad un'operazione di commercio da svolgersi oltremare.

Si trattava, dunque, di un prestito finanziario il cui scopo esclusivo era quello di consentire al commerciante beneficiario di poter acquistare *al di là del mare* merci da riportare in patria e da rivendere.

A garanzia della restituzione del finanziamento, il mutuatario poneva il valore stesso delle merci (ed in alcuni casi il valore della nave medesima) che, una volta giunto il vascello sano e salvo in porto, se rivendute al prezzo corretto, avrebbero consentito guadagni tali da remunerare ampiamente l'impresa commerciale, restituire il finanziamento e ripagarlo con gli interessi pattuiti.

Al contrario, un evento negativo, purché non imputabile al commerciante, come ad esempio il naufragio della nave con le merci o la sua cattura da parte dei pirati, con conseguente perdita del carico, avrebbe comportato il venir meno dell'obbligo in capo al mutuatario di restituire la somma ricevuta e l'assunzione completa del rischio del trasporto da parte del creditore.

Già Christian Friedrich Glück, giurista tedesco dell'800, individuava proprio nell'assunzione del rischio da parte del creditore della perdita totale o parziale del carico (e/o della nave medesima) l'essenza del prestito marittimo, rischio che avrebbe giustificato la possibilità di percepire interessi in misura più alta di quella ordinariamente ammessa dal diritto romano (pari al 12% annuo).

Naturalmente, il calcolo degli interessi *usuras infinitas*, senza limiti, si poteva applicare solamente al periodo di tempo in cui effettivamente le merci – e con esse la garanzia del finanziatore – erano davvero a rischio e dunque quando esse, imbarcate sulla nave da trasporto, si trovavano nel tragitto tra il porto di partenza e quello di arrivo. Una volta lì giunte, assicurata la sopravvivenza delle merci poste a garanzia, al prestito tornava ad essere applicato il tasso di interesse ordinario.

Un rescritto diocleziano precisa la natura e delimita l'estensione del rischio assunto dal creditore.

Gravava sul debitore, infatti, la perdita derivante dalla violazione di leggi o di limiti contrattuali: le fonti attestano la prassi di stabilire un termine entro il quale la nave avrebbe dovuto intraprendere la navigazione. La previsione di questo termine corrisponde all'interesse del creditore. Quest'ultimo, assumendo il rischio della navigazione, non era disposto a tollerare partenze tardive, che avrebbero potuto rivelarsi più pericolose. Alla stessa esigenza di limitare i rischi della navigazione rispondeva la previsione di un termine entro il quale il viaggio dovesse essere portato a compimento.

In diverse occasioni abbiamo traccia di servi del finanziatore inviati "in missione" assieme al mutuatario con il compito di assicurarsi che gli impegni assunti da quest'ultimo relativamente al carico di merci da effettuare, alla rotta effettivamente da seguirsi ed alle date di partenza e di ritorno, fossero osservati scrupolosamente. Detti servi potevano anche essere espressamente autorizzati a parlare in nome e per conto del padrone, curandone gli interessi, consentendo o proibendo modifiche in corso d'opera sull'organizzazione del viaggio, necessitate da imprevisti intervenuti.

3. Il papiro Muziris

Nel quadro sopra ritratto si inserisce il papiro cosiddetto "di Muziris".



Si tratta di un papiro, unico nel suo genere, scritto in greco e datato grossolanamente attorno alla metà del secondo secolo dopo Cristo, scoperto e pubblicato a Vienna per la prima volta solamente nel 1985.

Il *recto* ed il *verso* del papiro sono grosso modo contemporanei ed hanno entrambi a che fare con una spedizione di beni dall'India all'Egitto.

Il *recto* contiene parte di un contratto che ha ad oggetto il trasferimento di merci da un punto sulla costa egiziana del mar Rosso ove esse sono state scaricate (a questo punto possiamo dire presumibilmente Myos Hormos o Berenice), attraverso il deserto fino alla cittadina di Copto e dal lì, lungo il fiume Nilo, fino ad Alessandria; fa altresì riferimento ad un mutuo concesso "*katà Mouzerin*", Muziris era all'epoca il principale porto sulla costa sudoccidentale dell'India ed il prestito in questione dovrebbe necessariamente essere il

descritto prestito navale detto *pecunia traiectica* o, riprendendo la definizione di un istituto simile d'origine greca, *foenus nauticum*.

Il verso, invece, contiene un elenco di beni, con le rispettive quantità, che figurano tradizionalmente nelle importazioni dall'India ed il loro valore ai fini della tariffazione doganale, detto calcolo, sebbene redatto da una mano diversa, è molto presumibilmente collegato all'accordo descritto sul *recto* ed entrambi riguardano la spedizione commerciale in India della nave *Hermapollon*.

Concentrandoci preliminarmente sul *recto* del papiro, riportiamo la traduzione più comunemente accettata di quanto è sopravvissuto dell'accordo, rimandando per le discussioni sulla corretta interpretazione delle singole parole ad altri contesti.

Purtroppo, delle tre colonne presumibili del testo originario, sopravvive solo la seconda quasi per intero (26 righe). Restano ignoti i due contraenti, e la ragione del prestito.

Colonna 1 (totalmente perduta)

Colonna 2

1. (...) dei vostri altri agenti e dirigenti.
2. E peserò e darò al vostro cammelliere altri venti talenti per il carico per la strada
3. verso l'interno fino a Koptos, e
4. e trasporterò [le merci] nell'entroterra attraverso il deserto, sotto scorta e in sicurezza, al
5. al magazzino pubblico per la ricezione delle entrate a Koptos, e
6. e le metterò sotto la vostra proprietà e il vostro sigillo, o dei vostri agenti o di chiunque di loro sia presente, fino a quando non le caricherò.
7. di loro, fino a quando non li caricherò a bordo al fiume.
8. li caricherò a bordo al momento richiesto sul fiume su un'imbarcazione sana, e
9. li trasporterò a valle fino al magazzino che riceve il dazio di un quarto ad
10. Alessandria, e allo stesso modo li metterò sotto la vostra proprietà e il vostro sigillo o dei vostri agenti,
11. assumendo tutte le spese per il futuro da ora fino al pagamento di un quarto, le spese
12. per il trasporto attraverso il deserto e le spese dei barcaioli e per la mia parte di altre spese.
13. Per quanto riguarda l'eventualità che, al verificarsi della data di rimborso specificata nei
14. contratti di prestito (per un viaggio verso o a) Muziris, io non estinguessi il suddetto prestito a mio nome.
15. nome - vi sarà allora per voi o per i vostri agenti o dirigenti la scelta e il pieno potere, a vostra
16. discrezione, di procedere a un'esecuzione forzata senza alcuna notifica o convocazione,
17. voi possederete e possederete il suddetto titolo e pagherete il dazio di un quarto,
18. e i restanti tre quarti li trasferirete dove vorrete e venderete, ri-ipotecherete,
19. cedere a un'altra parte, a seconda dei casi,
20. e prenderete provvedimenti per gli oggetti dati in garanzia nel modo che preferite,

21. *venderli per proprio conto al prezzo di mercato in vigore in quel momento, deducendo e includendo nel conteggio qualsiasi spesa*
22. *e dedurre e includere nel conteggio tutte le spese che si verificheranno a causa del prestito di cui sopra, con la completa*
23. *fiducia per tali spese a voi e ai vostri agenti o dirigenti e non vi è alcuna azione legale contro di noi [a questo proposito] in alcun modo. Per quanto riguarda il [vostro] investimento,*
24. *qualsiasi ammanco o eccedenza [come risultato della cessione del titolo] è per mio conto, il*
25. *debitore e ipotecario (...)*

Sulle prime, il testo incompleto sopra riportato venne interpretato come un vero e proprio prestito marittimo stretto tra un armatore ed un mercante, con il primo che otteneva un prestito per l'acquisto di merci a Muziris offrendo a garanzia la propria nave.

Più correttamente, l'interpretazione delle righe 13-14 del papiro ove si ci si riferisce alla data di rimborso come "*specificata nei contratti di prestito*" invece di "*la suddetta data di rimborso*" ha nel tempo convinto gli studiosi di essere di fronte ad uno scritto di natura diversa che non comprendeva in sé il prestito marittimo vero e proprio. Allo stesso modo, la lettura di alcune clausole del contratto rende evidente come l'oggetto della garanzia non possa dirsi la nave quanto piuttosto le merci da essa trasportate, soggette al dazio doganale pari ad un quarto del loro valore, uno schema contrattuale peraltro che abbiamo già visto diffusamente presente all'epoca della Grecia classica e puntigliosamente descritto dallo pseudo-Demostene.

Ma se l'accordo presente nel papiro non è di per sé un prestito marittimo, allora che cos'è?

Secondo una parte degli studiosi, il contratto venne redatto ad Alessandria in due documenti distinti, uno che regolava il prestito marittimo e l'altro la relativa garanzia ("*getrennte Darlehens- und Sicherungsurkunde*" secondo la corrente di studi tedesca della quale si è già detto) e il papiro conterrebbe dunque proprio una porzione di quest'ultima.

La stesura di un contratto di prestito in più di un documento sembrerebbe tuttavia essere estremamente inusuale per i tempi ma i sostenitori della tesi della *garanzia* ritengono che la ragione per questa scelta così inconsueta potrebbe essere il fatto che, consistendo la garanzia del prestatore in merci provenienti dall'India che dovevano ancora passare la dogana, qualora il debitore non avesse ripagato il suo debito, il rischio che le predette merci potessero restare bloccate proprio alla dogana potesse apparire concreto.

A tal fine, dunque, il creditore – od un suo rappresentante – per legittimare il suo diritto a "liberare" dalla dogana almeno i tre quarti dei beni che gli spettavano a garanzia, avrebbe richiesto un documento firmato dal debitore, la famosa "*Sicherungsurkunde*", da poter esibire ai funzionari a Myos Hormos.

A questa lettura del testo, si oppone altra corrente interpretativa che ritiene le ragioni qui sopra riportate per spiegare la redazione di due testi distinti non pienamente convincenti.

Infatti, posto che un unico documento che includesse sia i dettagli del prestito che quelli della garanzia avrebbe potuto servire altrettanto bene allo scopo di liberare le merci bloccate alla dogana, la corrente interpretativa della *garanzia* non è in grado di spiegare con successo la presenza nel testo delle clausole relative al trasporto delle merci dal porto in Mar Rosso fino ad Alessandria.

Clausole che, evidentemente, riguardano questioni *temporalmente successive* al passaggio della dogana romana e quindi, secondo la tesi sopra riportata, completamente inconferenti con la natura del papiro-garanzia.

Più convincente appare invece interpretare il testo come un accordo assunto in un tempo non meglio definito ma certamente successivo all'arrivo delle merci sulla costa del Mar Rosso ove, dunque, era possibile discutere e concordare reciproci diritti e obblighi alla luce della consistenza effettiva del materiale riportato.

Non a caso, infatti, il redattore del testo si attarda a descrivere minuziosamente le attività di carico/scarico delle merci delle carovane cammelliere che avrebbero dovuto attraversare il deserto e le caratteristiche della nave fluviale che avrebbe dovuto trasportare il tutto fino ad Alessandria.

Indicazioni che non sarebbero state possibili a questo livello di dettaglio se il contratto fosse stato stipulato un anno e mezzo prima ad Alessandria.

Se, dunque, si concorda sul collocamento temporale dell'accordo al momento dello scarico delle merci sulla costa del mar Rosso, si comprende più facilmente la natura giuridica dello stesso.

Si deve tornare allo schema contrattuale del prestito navale descritto dallo pseudo-Demostene.

Come abbiamo già visto, i beneficiari del prestito, accusati di inadempienza, si erano assunti l'onere di vendere il carico di merci acquistate nel Ponto entro venti giorni dall'arrivo al porto del Pireo e con i ricavi ripagare i loro creditori; durante questi venti giorni, i creditori detenevano il titolo legale del carico ed avrebbero potuto, in caso di incapacità o mancanza di volontà da parte dei debitori di effettuare le vendite e restituire le somme mutate con gli interessi, prendere possesso direttamente dei beni e provvedere in prima persona alla loro liquidazione.

Nell'accordo del papiro Muziris ci sono passaggi che indicano inequivocabilmente l'esistenza di una clausola simile nel contratto di prestito originale. Proprio come i debitori nel discorso di Demostene concordano che i creditori "manterranno la proprietà" della garanzia fino a quando il prestito non sarà estinto, così il debitore accetta di "mettere i beni che servono come garanzia "sotto il nome e il sigillo" del creditore medesimo o dei suoi agenti (righe 5-6, 9) fino a quando le merci non raggiungeranno la dogana.

Dopo averle sdoganate, il creditore potrà procedere alla loro vendita e provvederà a saldare il suo debito.

A differenza però del caso oggetto dell'orazione dello pseudo-Demostene ove la spedizione avrebbe dovuto raggiungere il Ponto, caricare semplicemente grano e ritornare ad Atene, ove il creditore, un cittadino peraltro, avrebbe potuto assistere in prima persona alle attività di vendita delle merci al fine di garantirsi la restituzione del suo prestito con gli interessi in una spedizione dall'India all'Egitto dall'India all'Egitto nel II secolo d.C., fu necessario molto di più, sia in termini di impegno che di tempo.

Le merci, infatti, non potevano essere vendute, consentendo così al debitore di soddisfare il suo creditore, fino a quando non fossero state portate dal punto di scarico fino ad Alessandria d'Egitto e non fossero passate per la dogana. La situazione era talmente complessa che tutto fa credere come, nel momento in cui la nave giunse sana e salva al porto del Mar Rosso, venne redatto un accordo supplementare per precisare quali fossero le responsabilità del mutuatario da questo momento in poi - ed è questo accordo supplementare che è conservato sul papiro.

Il mutuatario doveva formare una carovana e assegnare vari pacchi a cammellieri per il trasporto attraverso il deserto; doveva assicurare la protezione della carovana dai briganti durante la traversata; doveva controllare i pacchi nei magazzini pubblici di Copto; doveva organizzare un trasporto sicuro via acqua fino ad Alessandria e controllarli alla dogana.

Queste responsabilità erano senza dubbio definite in modo così dettagliato a causa della natura costosa della spedizione: il creditore voleva la garanzia che le merci preziose non viaggiassero su cammelli sovraccarichi o su imbarcazioni del Nilo che rischiavano di imbarcare acqua.

L'accordo aggiuntivo stabiliva poi cosa sarebbe successo se il mutuatario non avesse pagato il prestito "alla data di rimborso indicata nei contratti di prestito a Muziris" - specificata, senza dubbio, come nel contratto citato da Demostene, in un determinato numero di giorni dopo l'arrivo in Egitto.

In questa eventualità il creditore avrebbe preso in consegna i beni che erano stati dati in garanzia e le righe 15-27 dicono esattamente cosa avrebbe potuto fare con essi.

Nel contratto di prestito originale i termini relativi alla garanzia potrebbero essere stati stabiliti solo in maniera generale, dal momento che, se la nave affondava, - come detto - la garanzia cessava di avere rilevanza, ma una volta che la nave era arrivata, sana e salva e piena di merci di valore, una presentazione dettagliata dei termini relativi a tale garanzia deve aver assunto un'importanza così vitale per il creditore da dover essere messa per iscritto in dettaglio.

Un'ultima annotazione.

Alle righe 13 e 14, ove l'ignoto redattore fa riferimento ai termini del rimborso specificati nei contratti di prestito usa l'espressione *katā Muze›rin* che è suscettibile di almeno due interpretazioni.

Per la prima, la preposizione *katā* va interpretata come preposizione di moto a luogo e dunque essa si dovrebbe tradurre come segue *“per un viaggio verso Muziris”*. Questa è probabilmente la lettura più corretta, partendo dalla considerazione che certamente il commerciante finanziatore doveva avere la sua base ad Alessandria, destinazione finale delle merci importate e che dunque Muziris dovesse essere semplicemente la destinazione del viaggio.

Tuttavia, *katā*, quando regge l'accusativo - e *Muze›rin* appare proprio come un accusativo – esso può essere tradotto come un semplice complemento di stato in luogo e quindi *katā Muze›rin* potrebbe essere letta come segue: *al verificarsi della data di rimborso specificata nei contratti di prestito stretti a Muziris*.

Il contratto di prestito marittimo dunque potrebbe essere stato stipulato direttamente a Muziris da membri della possibile colonia straniera residente in città ed è bello immaginare i nostri ignoti contraenti negoziare in greco antico lungo le spiagge assolate dei Tropici.

Avv. Nicola Perrotti