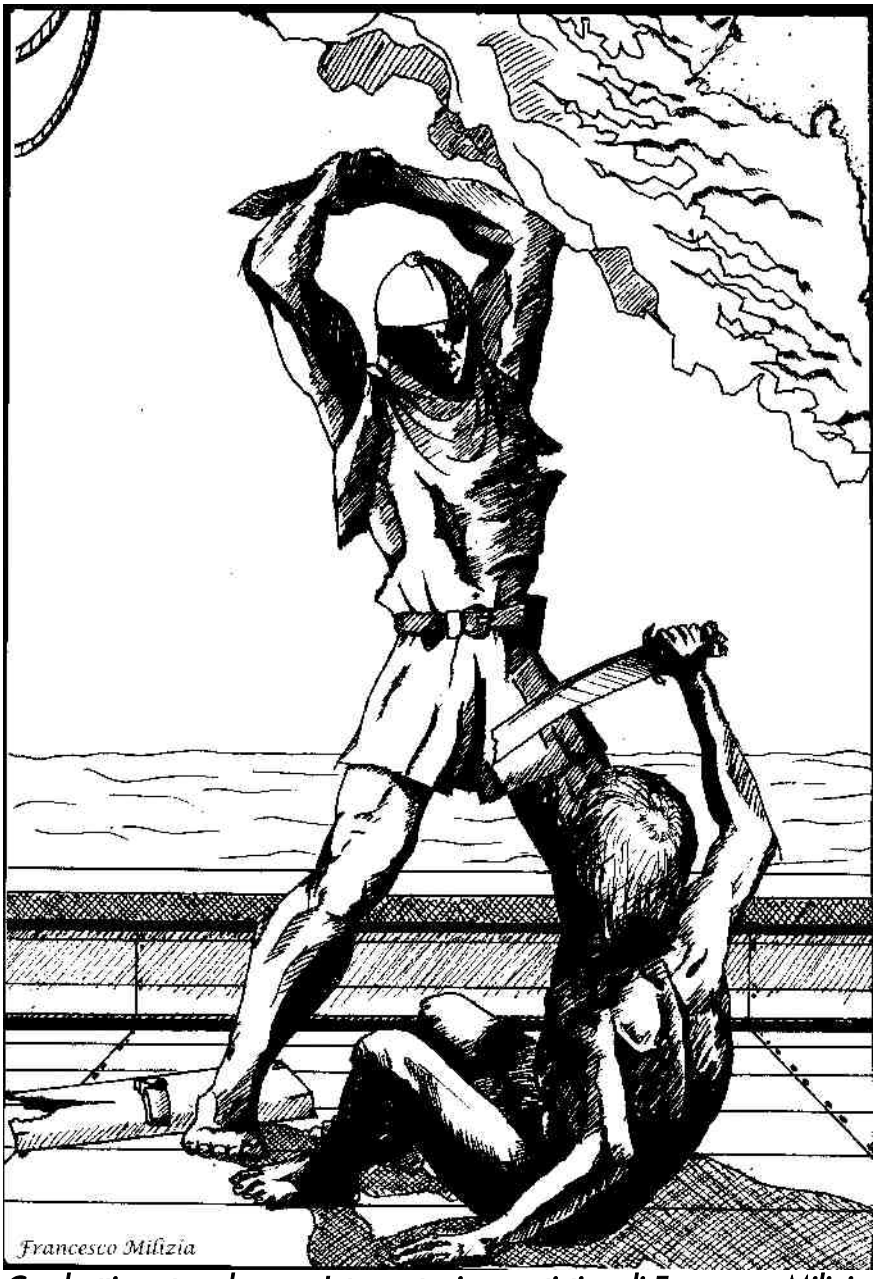
Piero Pastoretto
Umberto Maria Milizia

Le Quinqueremi

Roma alla conquista del Mediterraneo

Edizioni

ARTECOM-onlus
Roma 2008



Combattimento sul mare, Interpretazione artistica di Francesco Milizia
Il miles navalis *è senza corazza come quelli rappresentati nel rilievo al Cap. IV*

INDICE

Prefazione 5

Presentazione 6

PRIMA PARTE
STORIA E TESTIMONIANZE

Capitolo I
Testimonianze numismatiche ed archeologiche 11
Capitolo II
Prima del 264 29
Capitolo III
Dopo il 264 43
CapitoloIV
Le guerre puniche 55
La I Punica 60
La II Punica 68
Navi e schieramenti 79
Manovre 81
Il combattimento 83

SECONDA PARTE
La nave, forma e considerazioni

Capitolo V
L'equipaggio di una quinquereme 88
Le poliremi 91
L'equipaggio 94
Personale nautico e tecnico 96
I classiarii 100
Capitolo VI
Provviste e materiale imbarcato 106
Capitolo VII
Elementi principali della costruzione 116
La chiglia 120
I ponti 125

L'alberatura 126
Capitolo VIII
La questione dei rematori 129
Capitolo IX
Remeggio e dimensioni 140
Sfatare una leggenda 142
Un celeuma 147

I remi 152
Le dimensioni 154
La palata 161
La stiva 163
Visione generale della nave 165

Bibliografia 173
Tavola Cronologica 174
Nota alle illustrazioni 175

PREFAZIONE

Ma come fece Roma, secondo la tradizione così inesperta di cose di mare da essere costretta a combattere sulle navi come se la battaglia si svolgesse sulla terraferma, a sconfiggere nemici che di mare avevano una larghissima esperienza? E come mai erano così efficienti i rematori nonostante gli pazi angusti, le scudisciate e conseguenti ferite lacero-contuse, propagandate da certa filmistica?

P. Pastoretto ed U. M. Milizia affrontano il problema liberandolo da preconcetti e favole, ed assumendosi il difficile compito di tentare una ricostruzione il più probabile possibile dela quinquereme, una delle più temibili macchine da guerra dell'antichità, che consentì a Roma il controllo ed il dominio del Mediterraneo, in particolare durante le guerre puniche, e che trova finalmente qui lo spazio dovuto. Dicevo "finalmente" e questo perché, nonostante non manchino studi in proposito, la sua funzione, la sua struttura ed i suoi meriti non hanno trovato spazio a nostro avviso sufficiente nelle sedi opportune. Basti in merito osservare – ma è un'esemplificazione - che negli indici analitici del magistrale Trattato di Storia romana *di G. Giannelli e S. Mazzarino (Roma 1962 e successive edizioni), il termine "quinquereme" (ed il suo equivalente greco* pentera*) non esiste! Fatica dunque di grande valenza storica la loro, incentrata com'è su un'attenta, puntuale e direi quasi minuziosa analisi delle fonti scritte e di quelle archeologiche, che vengono sottoposte ad analisi critica e storica e quindi corrette, ove necessario, delle incongruenze e delle improbabilità che talora contengono, in particolare le prime. Avrei personalmente gradito, certo, anche una più precisa indicazione della bibliografia moderna ed una maggiore analisi critica della medesima; ma il fatto è che risulta evidente come quest'ultima non abbia, sino a questo saggio, fornito alcuna proposta che possa considerarsi definitiva. Di fronte a tale lacuna, era inevitabile – e necessario – che gli autori indirizzassero la loro attenzione scientifica non tanto all'analisi degli studi attuali, quanto all'origine delle informazioni che abbiamo al riguardo.*

Naturalmente, l'uso di questa nave da guerra e le battaglie di cui fu protagonista non sono scindibili dal contesto storico ed economico in cui operarono ed in cui si svolsero, e conseguentemente la trattazione è ricca di elementi storici, fornendoci così un quadro generale completo del periodo di interesse. Un volume di divulgazione scientica dunque,

anzi di alta divulgazione scientifica, che nel fornire un importante contributo alle scienze dell'antichità, è fruibile – a parte qualche capitolo più "tecnico" che gli autori peraltro sottolineano e di cui chiedono venia – anche dal lettore interessato alla materia.

Nicolò Giuseppe Brancato

PRESENTAZIONE

Ci sono, nella storia, dei piccoli misteri sui quali i libri, anche quelli importanti, non sanno dare risposte cambiando elegantemente discorso quando capita. Ad esempio, sembrerà strano, ma come fosse fatta una nave da guerra antica nessuno lo sa esattamente; così, se qualcuno cercasse di capire il reale svolgimento di una battaglia navale tra Roma e Cartagine nel corso della Seconda Guerra Punica rischierebbe anche di cadere in grossolani errori. La nave da battaglia per eccellenza delle due flotte, la quinquereme, è del tutto sconosciuta nella sua struttura interna ed assai poco in quella esterna. Tra l'altro quello che bisognerebbe arrivare a determinare non si limita allo svolgimento tattico dei combattimenti, ma a quello della guerra sul piano strategico, dove si svolgevano complesse operazioni navali e terrestri, con proiezione di forze oltremare a distanza anche di migliaia di chilometri e della durata di mesi o di anni.

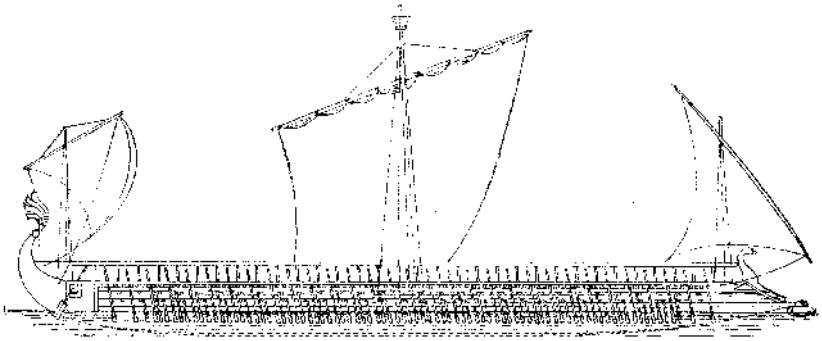
L'importanza storica? Senza un'esatta valutazione della fattibilità di queste operazioni da parte romana il bacino del Mediterraneo sarebbe diventato un lago fenicio e... tutta la storia sarebbe stata totalmente diversa. Tornando alla quinquereme sappiamo che fu l'asse portante della politica bellica sia di Roma che di Cartagine permettendo, come abbiamo detto, delle serie di operazioni complesse che la avvicinano assai agli ultimi concetti di nave multiruolo più che a quelli di nave da battaglia della II Guerra Mondiale.

Cerchiamo di vedere cosa si può dedurre dai dati in nostro possesso, tra i quali, anzitutto, gli scritti degli storici. Non si deve dimenticare che Erodoto, Tucidide, Polibio, Livio e Tacito, per citare i maggiori, scrivevano di cose che i loro contemporanei conoscevano benissimo; poteva variarne l'interpretazione politica, ma non la sostanza.

Così veniamo a sapere che le "triere" degli Ateniesi, quelle che sconfissero i Persiani a Salamina, combattevano soprattutto col

rostro, ma che già i Siracusani, imbarcando su navi più grosse un certo numero di soldati e di armi da getto, riuscirono a sconfiggere gli Ateniesi stessi con abbordaggi effettuati dopo averli indeboliti con tiri a distanza. Di sicuro i Cartaginesi perfezionarono la quinquereme e viene riportato un significativo episodio: solo dopo la cattura di una quinquereme nemica arenatasi sulla costa della Sicilia i Romani ne poterono copiare la struttura e ne costruirono ben duecento in sei mesi, nei cantieri del Campo Marzio, dove oggi è la centralissima Piazza Argentina. Una bella prova di organizzazione da parte romana ma anche di efficienza dei "servizi" cartaginesi che erano riusciti a

proteggere i loro segreti in cantieri dove sicuramente lavoravano migliaia di persone. Ovviamente i Romani non conoscevano solo l'interno delle navi nemiche, l'esterno l'avevano già visto (di mal occhio) in battaglia.



Ma come erano fatte queste navi?

Va chiarito subito che le galee che dominarono i mari europei dal tardo Medioevo al Rinascimento e oltre hanno in comune con le navi antiche quasi solo la propulsione a remi. Del tutto diverse sono le tecniche di costruzione e l'impiego bellico. Non va dimenticato che tra i due tipi di nave passano più di mille anni; e non è detto che le più antiche siano da considerarsi inferiori, a parte forse la tecnica del timone.

Ma vediamo cosa dicevano allora:

"Quella della navigazione è un'arte, come tante altre, e non è possibile esercitarla così, quando capiti, nei momenti d'ozio: anzi, piuttosto, non ammette che le si affianchi altra occupazione secondaria." TUCIDIDE, La guerra del Peloponneso, I, 142 (dal discorso di Pericle agli Ateniesi).

"Quanto più sono miti nell'agire, lenti nel cominciare, tanto più accaniti, io temo, saranno nell'infierire, quando avranno cominciato." (Quo lenius agunt, segnius incipiunt, eo, cum coeperunt, vereor ne perseverantius saeviant.) LIVIO, XXI, 10, 7 (parole di Annone durante l'ambasceria dei Romani a Cartagine a causa dell'assedio di Sagunto).

"Buona nave è detta non quella dipinta con smaglianti colori; né quella munita di rostro argentato o dorato; né quella che ha il cassero intarsiato d'avorio; né quella onusta di dovizie regali; ma quella stabile e solida, che ha il fasciame robusto e a perfetta tenuta; atta a resistere all'assalto delle onde; docile al nocchiero e non soggetta a troppa deriva." SENECA, Epistulae ad Lucilium, IX, 76, 13.

Prima Parte
Storia e testimonianze

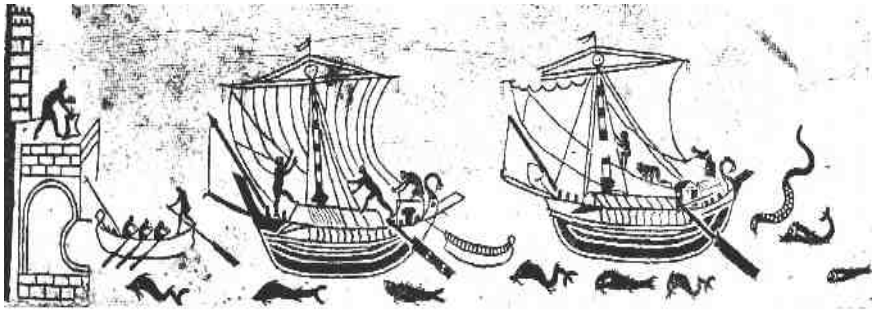
IL BACINO DEL TIRRENO ED IL CONTRASTO PUNICO-ROMANO.

Così immaginavano l'Italia gli antichi Romani, con un sopra ed un sotto: l'Adriatico stava sopra ed il Tirreno sotto ed ancora più sotto Cartagine.

Sopra e sotto a cosa non sappiamo, ma la prospettiva per noi è davvero insolita se non inquietante; per esempio da Napoli si scendeva direttamente a Cartagine che veniva a trovarsi al vertice di un triangolo formato dalle coste della Corsica e della Sardegna per un lato, da quelle della Sicilia per l'altro e dalla costa italiana per il terzo.

CAPITOLO I

TESTIMONIANZE NUMISMATICHE E ARCHEOLOGICHE



Mosaico rappresentante navi che si ritirano nel porto di Rimini mentre un addetto fa segnalazioni

La premessa metodologica a questo capitolo è che, prima di iniziare a cercare delle testimonianze archeologiche, sia necessario sapere cosa cercare o, almeno, in che direzione cercare, pertanto ci si perdonerà se anticipiamo brevemente cose che saranno dette nei capitoli seguenti finalizzandole alla storia della monetazione romana.

La questione della forma di una quinquereme è connessa, come già apparirà evidente dagli altri capitoli di questa trattazione, alla storia delle principali potenze marittime del Mediterraneo, con particolare riguardo a Roma ed a Cartagine. Ci si riferisce a nazioni che avevano sviluppato un'elevatissima cultura non tanto speculativa quanto pratica; in altre parole la classe dirigente delle due città-stato era abituata e capace ad affrontare e risolvere con immediatezza e razionalità i problemi politici ed economici che di volta in volta si presentavano.

Stranamente, mentre tutti gli storici sono concordi nel valutare positivamente lo spirito imprenditoriale e di conquista dei Cartaginesi la stessa cosa non è avvenuta per quanto riguarda i Romani; ciò è dovuto principalmente al "bonus" di simpatia di cui godono i perdenti valorosi ed alla necessità dei nazionalismi ottocenteschi europei di svalutare l'operato dei Romani e la loro civiltà in favore di un recupero romantico delle culture preromane e germaniche.

Comunque sia, la quinquereme fu la nave di linea delle due flotte nel momento in cui Roma e Cartagine erano passate definitivamente da città-stato a capitali di stati sovranazionali. La prima fu Cartagine ed a

Cartagine è dovuta la forma quasi definitiva della quinquereme, la cui tipologia fu copiata dai Romani per stessa ammissione di questi ultimi. Uno sguardo di massima alla storia della nascita di una vera flotta romana aiuterà a comprendere meglio la questione relativa alla forma di una quinquereme e tutti i problemi tecnici relativi alla sua costruzione.

La prima cosa da chiarire è che Roma non nacque solo come città agricola ma che sin dall'inizio la sua storia fu congiunta ad un fiume, il Tevere, ed ai traffici che dal mare od al mare andavano e venivano per il tramite di questo. Le colline abitate da Latini (il Palatino) e da Sabini (il Quirinale) si fusero in un'unica comunità ponendo una fortezza in comune sul Campidoglio. Il punto del Tevere meglio guadabile era così efficacemente controllato e protetto.

Quando ancora le piccole pianure tra i colli non erano bonificate già uno dei re, Anco Marzio secondo la tradizione, fondava la colonia di Ostia sulla riva sinistra del Tevere, alla foce, per regolare il traffico fluviale. La riva fu la sinistra perché ovviamente meglio difendibile dagli Etruschi. Una tesi storica non troppo peregrina[1] fa notare che l'antico nome del Palatino era *Fagutal*, faggeto, e quello del Quirinale derivava da *Querquetal*, querceto, alberi con i quali si costruivano le ordinate ed il fasciame delle barche. Anche se, per la verità, le barche degli antichi non erano costruite con questa tecnica, è comunque vero che la disponibilità di legni duri e legni elastici, secondo le necessità, fosse favorevole allo sviluppo di una rudimentale industria cantieristica fluviale.

I Romani controllavano la foce ed i guadi del Tevere sin dagli inizi e la ricchezza della città non veniva certo dal piccolo territorio agricolo ma dai traffici commerciali che convergevano a Roma ed interessavano Etruschi, Sabini, Equi e Latini; si spiega, così, quello straordinario sviluppo demografico (oltre 50.000 abitanti) della Roma regia che i ritrovamenti archeologici confermano in pieno.

Anche il controllo della riva destra del Tevere dovette essere raggiunto assai presto, a partire dalla foce sino al fiume Cremera, vicino alla confluenza con l'Aniene, dove si trovavano i terreni dei Fabii che, come vuole la leggenda, più volte si sacrificarono per difenderli, permettendo alla città un completo controllo del traffico fluviale. La presenza di una dinastia etrusca a Roma, i Tarquini, certamente rese meno ostili i vicini Veienti. Gli Etruschi a Roma dovevano essere una minoranza assai ricca, visto che si trattava probabilmente di commercianti, artisti e costruttori qualifi-

cati.

Nulla di strano, perciò, che Roma fosse stata inclusa nella serie di patti che Cartagine fece con gli Etruschi a danno delle colonie greche del Tirreno e che portarono alla battaglia di Alalia, in cui i Greci furono sconfitti e permisero a Cartaginesi ed Etruschi di avere rispettivamente il dominio della Sardegna e della Corsica.

Sotto questa dinastia etrusca Roma conquistò la costa dal Tevere a Terracina ed il primo trattato con Cartagine, del 509, forse più che ai primi tempi della repubblica risaliva agli ultimi tempi regi; salvo una riconferma col nuovo regime. È stato notato che Polibio, che si fece tradurre il latino arcaico del trattato, non poteva sapere che nel V secolo il *cognomen* non era in uso presso i Romani e che, perciò, poté confondersi nel vero nome dei sottoscrittori che non sarebbero, così, i primi due consoli.[2] Il 508 comunque, in assenza di prove certe in contrario, deve essere considerata la data cui riferirsi per il trattato tra le due città. Le difficoltà che la città trovò a riaffermare il proprio predominio all'interno della lega latina non pregiudicarono la validità di questo trattato. In fondo,[3] che senso avrebbe avuto un trattato navale se i Romani non avessero avuto, sia pure in minima misura, una qualche potenza navale?

Meno forte ci sembra l'osservazione che i termini di derivazione greca (la maggior parte) ed etrusca che i Romani usavano fossero già conosciuti sin dai tempi più antichi. Molti popoli conoscevano e conoscono i principali termini navali senza mai essersi affacciati sul mare, tanto più la cosa doveva essere così a Roma che era nata quasi a contatto col mare. Solo due termini sono di sicura origine etrusca, *rostrum* ed *ancora*,[4] ma estremamente significativi: i Romani presero dagli Etruschi i termini relativi ai due pezzi in bronzo e legno di maggior dimensione e di più difficile fusione, arte in cui gli Etruschi erano divenuti maestri.

Le tappe dell'allargamento del dominio di Roma sull'Italia Centrale sono troppo note per doverle ricordare, ma su di un periodo in particolare vorremmo che si soffermasse l'attenzione del lettore: quello che va dall'incursione dei Galli su Roma nel 390 all'inizio delle guerre sannitiche. La figura dominante della politica romana fu Marco Furio Camillo, che per allontanare la minaccia celtica dai popoli italici e ristabilire il prestigio di Roma riformò l'esercito, introducendo l'ordinamento manipolare nelle legioni ed il soldo per i legionari, facendo cadere sull'erario il costo delle armi che allora erano a carico dei singoli.

Roma, già sovrapopolata, contemporaneamente si impadronì con la forza ed un sistema di alleanze differenziate (altra innovazione) delle pianure del Sud del Lazio per avere grano e dell'interno della penisola fino alla costa picena; il tutto in poco più di cinquant'anni dal 390 al 340. Nel 320 a.C. il territorio di Roma si estendeva per 6.000 Km^2 con 800.000 abitanti, secondo per estensione e primo per ricchezza e popolazione in Italia. I Galli erano stati fermati nella pianura padana, il grano costava meno e poteva mantenere gli oltre duecentomila abitanti della città e dintorni (calcolati sulla base delle riserve di leva per quattro legioni in tempo di pace) ma Roma si affacciava già su due mari ed il

controllo che esercitava sui traffici italiani aveva ormai un peso "mediterraneo". Il grano era stato importato spesso via mare nei tempi precedenti in occasione di cattivi raccolti perché il territorio della città era appena sufficiente, nella tarda epoca regia, al mantenimento della popolazione, il che fa presupporre la necessità almeno di un controllo marittimo delle coste, fatto che conferma l'esistenza di una forza navale romana al tempo del primo trattato con Cartagine.

Camillo stesso si fece interprete delle nuove necessità economiche fondando una zecca per la città, sotto il tempio di Giunone Moneta (da *moneo* = consiglio, ammonisco); tra l'altro Roma aveva anche sue miniere di rame (estinte da tempo in epoca imperiale) nel territorio etrusco di Cere a nord del Tevere. Sino ad allora la circolazione monetaria era stata scarsa e prevaleva un'economia più vicina al baratto. Pezzi di metallo marcati con figure di animali e di peso esatto (*aes signatum*) erano già in uso e assieme circolava una certa quantità di monete, latine anzitutto e poi etrusche e greco-campane, ma anche di città un po' più lontane tra le quali certamente anche Cartagine, fin dove si estendevano i commerci romani. Ricordiamo che ancora nel 452 la *Lex Menenia-Sestia* fissava le ammende in buoi e montoni ma che già nel 450 le leggi delle XII tavole stabilivano l'equivalenza: 1 bue = 100 assi di bronzo.

Tra gli animali rappresentati, oltre i bovini e le pecore (quasi inutile ricordare che *pecunia* viene da *pecus* = pecora), erano gli elefanti, sfatando la leggenda che vuole il primo incontro dei Romani con questi animali nello scontro con l'esercito di Pirro. Poiché non ci risultano tentativi di acclimatazione in Italia di questi bestioni lanciamo l'ipotesi che fossero conosciuti attraverso i commerci con il Nord Africa, cioè con Cartagine.

A sostegno della tesi che vuole una discreta, se non prevalente, circo-

lazione monetaria a Roma già prima della fondazione della prima zecca, citiamo i disordini relativi all'incapacità delle autorità a regolare interessi e tasso di sconto sulla nuova divisa, che dal 352 provocò per due o tre anni tumulti popolari; di certo non avrebbero potuto esserci problemi tali se la pratica del prestito con interessi composti non fosse stata già in uso diffusamente. Con questi soldi Camillo potè pagare il soldo ai "soldati" e, come si vede, il cerchio si chiude. Ricordiamo che il termine *solidus* (solido, saldo) fu il nome dato dall'imperatore Costantino alla moneta in oro puro, e quindi non svalutabile, da lui usata per pagare le truppe.

La corrispondenza tra monetazione e fatti politico – militari ha permesso, agli studiosi attenti, datazioni molto precise e anzi, precisissime quando sulle stesse appare il nome di un console o di un

altro magistrato, la cui successione è perfettamente nota. Per questo poniamo anzitutto l'attenzione proprio su questo tipo di rappresentazioni di navi.

Quello che ci interessa notare è che già sulle prime monete di *aes gravis* (bronzo pesante) nel 335 a.C., inizialmente del peso della libbra latina, più conosciuta e più leggera di quella romana, si trova rappresentata la prora di una nave rostrata, da guerra, e con alcune caratteristiche già simili a quelle successive. L'A*es Gravis* era chiamato anche *Aes Libralis* perché basato sul peso di una libbra (da *libra* = bilancia). La libbra latina valeva 273 gr., quella romana 327gr., ad indicazione della notevole differenziazione di Roma dalle altre città latine; ogni libbra romana si divideva in 288 scrupoli. Riteniamo più significativo questo fatto che ogni storia sulla cattura della flotta anziate e sul trasporto a Roma dei rostri di quelle navi; per inciso, come avrebbero potuto catturare una flotta i Romani se non ne avessero avuto anch'essi una, visto che le navi avrebbero potuto prendere il largo quando volevano? Ci sembra anche difficile poter prendere una città per via di terra se questa è continuamente rifornita dal mare, almeno se non si attua una qualche forma di blocco.

Assolutamente nulle le osservazioni del Babelon[5] sulla prima monetazione romana e sulla forma delle prore, visto che confonde facilmente il rostro con il *proembolon*. Secondo Babelon le monete greche con navi mostrano tre tipi di prora:

1) *à bec pointu recourbé en arc de cercle*, ossia con becco a punta

curvato ad arco di cerchio;

2) *à bec pointu et projeté en avant,* cioè con becco a punta e proiettato in avanti;

3) *prore arrondie en volute* ovvero con prora arrotondata in voluta.

Moneta di Demetrio Poliorcete

Di queste tre tipologie solamente la terza apparterrebbe alla monetazione romana, deducendo che, dato che questo terzo tipo si riscontra in una moneta di Demetrio Poliorcete del 306, la prima monetazione romana dovesse essere posteriore, in corrispondenza della fine della II Guerra Sannitica. Abbiamo controllato di persona le immagini portate da Babelon a sostegno della sua tesi e possiamo affermare con certezza che, purtroppo per lui, era ignaro di cose navali sino ad arrivare a confondere, in qualche caso, la prora con la poppa e, certamente, le navi mercantili con quelle da guerra. Per inciso, è certamente errata anche l'opinione del Sydenham che, contro ogni documentazione, ritiene che non ci siano coniazioni prima delle monete argentee campano-romane, senza chiedersi a che scopo Marco

Furio Camillo avrebbe fondato, ottanta anni prima, una zecca.

Riprendendo il discorso, nelle prime monete romane se sul *verso* è in genere rappresentata una prora di nave sul *recto*, assieme all'indicazione del valore in multipli o sottomultipli dell'asse, si trova una divinità. Quella rappresentata più spesso è Giano Bifronte, il dio a due facce, che indicava il passaggio dalla pace alla guerra e viceversa (le porte del suo tempio erano aperte solo in tempo di guerra), ma sono frequenti anche Giove, Giunone, Minerva, gli dei protettori della città sul Campidoglio e con loro Ercole, dio della forza molto venerato in tutta Italia nonché, ovviamente, la dea Roma. A parte consideriamo Mercurio, protettore dei commerci e Castore e Polluce, i due semidei che proteggevano la calma sul mare, divinità che chiaramente indicano come con questa monetazione non si intendesse tanto, o solamente, pagare gli eserciti quanto sostenere i commerci, magari anche con una bella squadra navale con grande dispiacere, supponiamo, dei pirati di cui allora il Mediterraneo era pieno.

Delle successive monete (dal 312) romano–campane in argento c'è da sottolineare che ripetevano i tipi delle città campane con in più la rappresentazione di vinti tra soldati con divise o armature diverse. Visto che si trattava di coniazioni fatte in città alleate ad uso dei soldati romani fac-

ciamo l'ipotesi che uno dei due soldati fosse romano e l'altro campano, come si conveniva ad alleati.

Notiamo che il 312 fu anche l'anno dell'istituzione dei *duumviri navales*. Questa coincidenza sposta un poco i termini di valutazione storici: Roma coniò una moneta più forte, in argento, contemporaneamente ad una decisa espansione sul mare, sia commerciale che militare. Non dobbiamo dimenticare che i suoi domini arrivavano all'Adriatico e che era ormai improrogabile controllare le rotte tra il Tirreno e questo mare. Precedentemente si metteva in rilievo che queste monete dovevano servire a pagare gli eserciti lontani dalla città impegnati nelle operazioni contro i Sanniti, ma non si vede perché i Romani avrebbero dovuto pagare i legionari con una moneta diversa da quella usuale nella città, che era solamente a quattro – cinque giorni di distanza (almeno i confini del territorio); si pensi invece che la cassa di cui deve disporre il comandante di una nave deve essere ben rifornita e di moneta buona e universalmente accettata; tra l'altro il peso ed il volume di monete d'argento, al cambio allora in uso, era fortemente minore di quelle di bronzo e la cassa era fisicamente molto meno ingombrante.

Una coniazione regolare in argento fu avviata anteriormente alla I Guerra Punica (286 a.C.), quando Roma si propose decisamente come potenza mediterranea, assieme all'adozione della libbra romana come unità di misura anche per la monetazione e questa moneta fu il *denarius*,

del peso di 1/72 di libbra, la cui quarta parte, il *sestertius*, era indicata con *IIs* (*duo semis* abbreviato) e rappresentata anche con **$**, il futuro simbolo del dollaro.

Contemporaneamente continuò la coniazione di moneta d'argento, il *vittoriatus*, sul quale era rappresentata una vittoria su di una quadriga, di titolo e peso greci (il *denarius* era d'argento puro), evidentemente per sostenere meglio dei commerci in rapidissima espansione, anche se in breve la migliore qualità del *denarius* romano spiazzò quasi tutte le monete fatte con argento di titolo inferiore.

Per completare il discorso, un accenno deve pure essere fatto alla riduzione del peso dell'asse che dal 286 a.C. fu equiparato a mezza libbra, non più latina ma romana che valeva 327 grammi invece di 273. Questo passaggio diminuì la svalutazione dell'asse affermando allo stesso tempo che nell'Italia Centrale l'unica potenza economica era Roma. Non abbiamo parlato a caso di svalutazione della moneta in termini at-

tuali, perché i debiti dello Stato continuarono ad essere fatti in assi senza variazioni nelle cifre dei bilanci, con conseguente diminuzione del debito pubblico reale, il che durante la guerra contro Pirro non fu di poco conto, visto che il nemico, come attestano le stesse fonti romane, disponeva di una grande liquidità. Non crediamo di dover sottolineare ulteriormente le connessioni tra guerra ed economia.

In questo stesso anno si iniziò, come abbiamo detto, la coniazione del *denarius*, che valeva 10 assi (*5*45 g.) ed era di argento puro, del peso di 1/72 di libbra (4,*5*5 g.), con un rapporto di 1:220 in peso. Il debito dello Stato, conteggiato in assi di bronzo, era quasi dimezzato mentre veniva introdotta una moneta assai più stabile. Presumiamo che da questo momento in poi i bilanci dello Stato e le imposte siano stati calcolati in *denarii*, come si continuò poi, per secoli, sino al basso impero.

Una successiva svalutazione della metà fu compiuta dopo la Prima Guerra Punica dalla *Lex Flaminia* nel 217 con la riduzione del peso dell'asse ad 1 oncia di 27,25 g (*As Uncialis*). Sempre nello stesso anno il *denarius* fu portato ad 1/84 di libbra ma del valore di 16 assi, con una svalutazione molto minore dell'asse ed un rapporto di 1:112 in peso, ad indicare che ormai la vera moneta di Roma era quella in argento e che il bronzo era ormai poco richiesto[6].

Questa breve panoramica sulla politica monetaria di Roma evidenzia due cose:

1 – la politica economica della città andò di pari passo con quella marittima;

2 – i commerci della città erano tanto estesi che le permettevano di vincere guerre pur dovendo sostenere costi (e perdite) di gran lunga superiori a quelli nemici;

3 – quando i Romani si affacciarono come potenza sul Mediterraneo non erano affatto digiuni o impreparati né in economia né in cose di mare.

Riguardo al secondo punto rimandiamo ai capitoli seguenti.

Oltre che sulle monete, immagini di navi da guerra sono arrivate sino a noi anche in altri modi: bassorilievi, sculture, mosaici, pitture murali, incisioni in metallo, cammeo o vetro. Ognuna di queste tecniche ha alcune caratteristiche che certamente condizionano l'artista o l'artigiano e lo costringono a modificare la rappresentazione. Per quanto riguarda le monete, le dimensioni ridotte e la necessità di dare sufficiente rilievo al-

l'incisione portò gli incisori delle matrici di conio a dare più rilievo del necessario ad alcuni elementi, come i contorni e le linee; questo anche perché con l'uso questi tendevano ad appiattirsi, mettendo presto fuori corso le monete. Dare rilievo alle incisioni su cammeo, sbalzi su piccoli gioielli in metallo o su vetro presenta, in linea di massima, problemi simili a quelli della monetazione a parte una minore preoccupazione riguardo l'usura.

Diverso è il discorso per i bassorilievi, le pitture murali e le sculture di maggiori dimensioni nei quali il numero di particolari può essere maggiore, distanza di visione a parte; infatti una metopa sulla cornice di un tempio, che deve essere vista da venti metri di distanza in basso è inutile, se non controproducente, che riporti troppi dettagli se paragonata con una pittura murale visibile da due metri già nella sua completezza. I mosaici vanno paragonati alle pitture, salvo una minore definizione, costituzionale alla tecnica usata, che non permette di tracciare linee continue se non con una certa approssimazione.

Infine, non si può non tenere conto della permanenza, in campo artistico, delle tradizioni rappresentative delle varie scuole, così forti che gli archeologi se ne servono per le datazioni più precise e che spesso possono prevalere sull'osservazione diretta dei soggetti rappresentati. Facciamo notare che solamente durante le guerre puniche a Roma si introdusse massicciamente l'arte greca in forma diretta, in particolare durante la seconda ad opera della politica espansionista di cui gli Scipioni erano tra i maggiori rappresentanti. Prima le forme artistiche prevalenti erano quelle etrusche ed etruschi erano la maggior parte degli artisti chiamati a Roma.

Un caso a parte è l'Isola Tiberina di Roma, che con due ponti tra i più antichi conosciuti, collega le due parti della città sulle rive del Tevere. La metà più a valle dell'isola, in epoca imperiale o, meglio, tardo repubblicana nel I secolo, fu modellata a forma di quinquereme a ricor-

do del miracoloso intervento del dio Esculapio in occasione di un'epidemia. Certamente l'isola si era sempre prestata ad essere usata come lazzaretto proprio in caso di epidemia per la sua facile isolabilità (bastava chiudere i ponti) e tuttora è sede di un complesso ospedaliero.

I ponti dell'isola erano rimasti di legno sino a quell'epoca forse per la possibilità di essere tagliati o distrutti facilmente (ricordiamo l'episodio di

Orazio Coclite), e anche perché i cantieri della città forse ancora mantenevano una certa attività. Ad una accurata ispezione si è rilevato che molte parti del monumento sono state rimosse, accuratamente numerate, e messe da parte; malgrado ciò lateralmente, in corrispondenza di quello che avrebbe dovuto essere l'apposticcio, ancora sporgono dei massi ben squadrati collocati ad intervalli regolari di circa 66 cm. (2 piedi romani). Supponiamo che tra un masso e l'altro fosse collocato del materiale di riempimento, altrimenti perché sarebbero stati alternati dei pieni e dei vuoti? Sulla base di questa supposizione formuliamo l'ipotesi che fossero rappresentate anche le aperture dei remi. Il risultato porta ad una distanza tra l'inizio di un masso ed il successivo di 120 cm. e questa doveva essere la distanza tra due banchi superiori di rematori. Purtroppo l'assoluta ignoranza degli archeologi che guidarono i primi restauri anteriormente alla II Guerra Mondiale e di chi ha diretto le ultime sistemazioni non permette una certa ricollocazione del materiale cui facevamo cenno prima.

Anteriormente, in corrispondenza dell'apertura anteriore ai banchi dei rematori sull'apposticcio, e che troviamo raffiguata anche nelle altre rappresentazioni antiche, si può chiaramente vedere il dio Esculapio (Asclepio in greco) con in mano un bastone col serpente simbolo di suo padre Apollo, affacciato mentre guida la nave; questo fatto ci induce a credere che il grado di chi aveva questo compito fosse certamente elevato perché ad un dio, per di più benefattore della città, non poteva certo essere dato un posto secondario.

Quello che ci preme sottolineare è il fatto che la prora di nave scolpita all'estremità dell'isola, come se stesse discendendo il fiume, ha le stesse dimensioni, misurate dagli autori personalmente, che i nostri calcoli danno per le navi reali e che il lettore troverà esplicati nell'ultimo capitolo del libro come conclusione di tutta una serie di ragionamenti e di indagini.

Passiamo ora ad esaminare qualche immagine di monete cercando sia di provare le ipotesi fatte, che verificare se, nell'arco di oltre tre secoli, si possa capire come si modificò la quinquereme in questo lasso di tempo, sempre che ci sia stato uno sviluppo reale.

Alle fotografie si è preferito il disegno, per la maggiore capacità di evidenziare i contorni[7]. Le monete sono riprodotte cercando di mantene-

re la scala reale. Non ci si deve meravigliare delle dimensioni eccezionali di alcune, ma sino al 312 a.C. la mancanza di monete

d'argento costringeva i Romani a dover coniare, a pari valore, pezzi di bronzo molto pesanti.

Una cosa è certa, queste monete non le tiravano allo stadio per protestare contro gli arbitri, sarebbero state considerate armi improprie, costo a parte.

Nel decusse ed in tutte le monete anteriori al 260 a.C., quando i Romani catturarono una quinquereme cartaginese intatta, notiamo subito la presenza di un elemento che non compare nelle successive e che nelle monete più grandi è rappresentato con una certa precisione: sotto la carena, anteriormente, è rappresentato un fascio di travi curvo in fuori, con tanto di fascia metallica al centro che ne impedisce l'allargamento.

Tre sono le ipotesi (solo ipotesi) che abbiamo formulato:

1 – sostenere elasticamente il rostro per attenuare l'impatto sulla carena in caso di speronamento;

2 – impedire danni alla carena nel caso si fosse dovuto lanciare la nave sulla riva, come durante uno sbarco;

3 – coesistevano entrambe le funzioni citate.

La prora di nave scolpita sull'Isola Tiberina

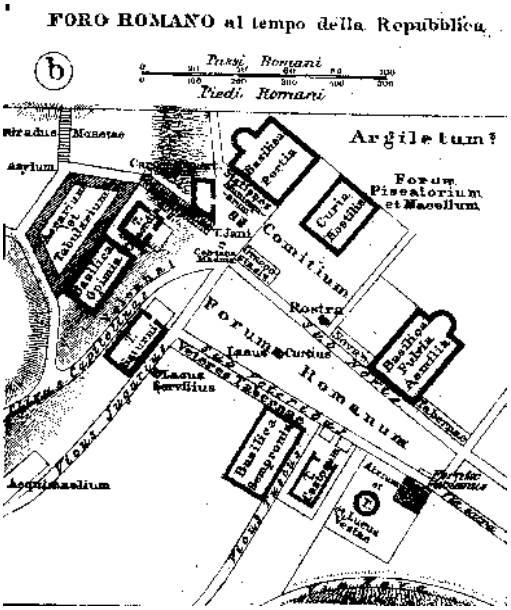
Notiamo, a proposito, che di sbarchi effettuati con questa tecnica prima del 260, non si ha traccia ma anzi, fu proprio dopo la fortunata cattura della quinquereme punica che Marco Attilio Regolo tentò la sua avventura in Africa.

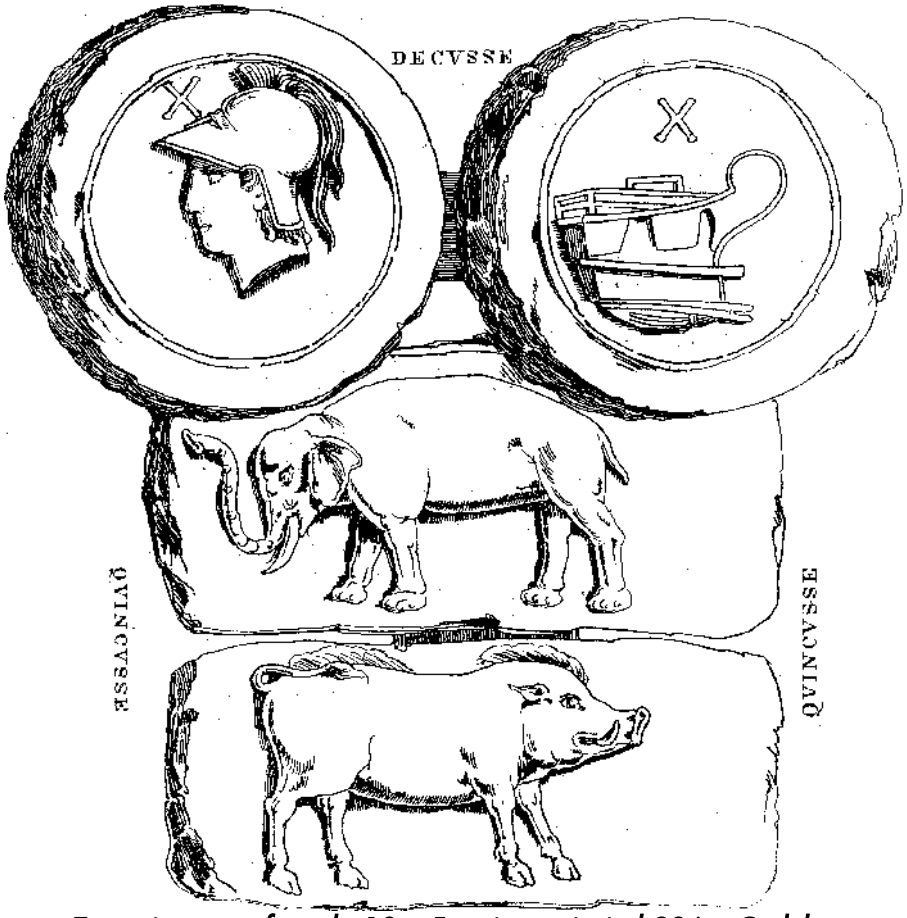
Rimane forse più attendibile la prima ipotesi, nel qual caso i Romani avrebbero imparato a costruire il rostro in modo da poterlo alzare o abbassare secondo le necessità e che questo fosse uno dei segreti dei Cartaginesi; del resto, non si era forse arenata intatta la nave cartaginese sulle spiaggia senza che l'urto del rostro con la riva la danneggiasse?

Queste, lo ripetiamo per evitare contestazioni, sono solamente ipotesi e saremo contenti se, anche solo per contraddirle, si facesse qualche piccolo passo in avanti nella conoscenza della tecnica navale antica.

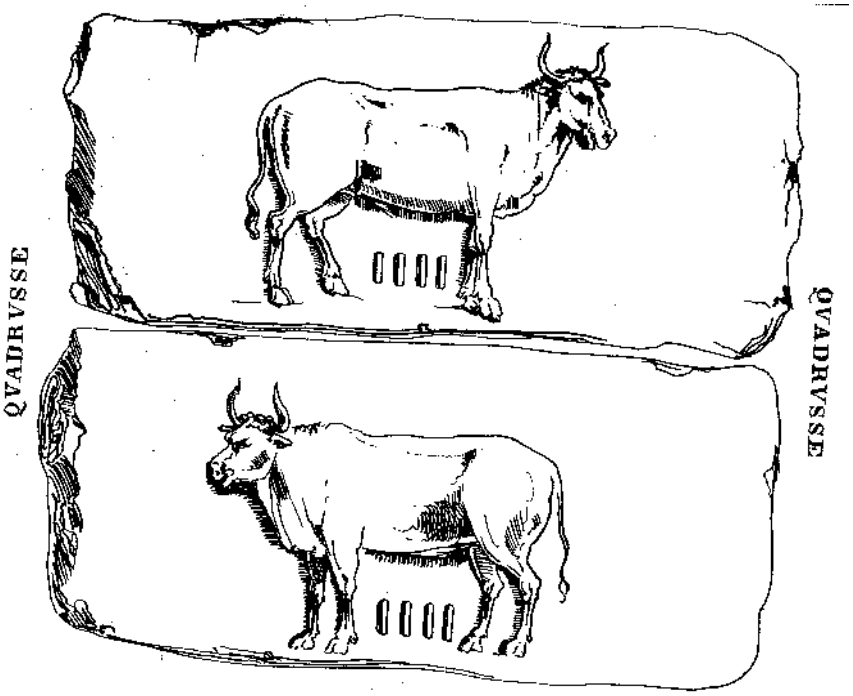
A proposito della tecnica degli sbarchi, se il rostro si fosse piantato sulla spiaggia, come si sarebbe potuto tirare indietro la nave agevolmente a forza di remi, anche avendo lanciato un'ancora posteriormente per poter tirare la cima a questa legata? Queste operazioni dovevano avvenire sempre rapidamente perché erano previste anche con forte contrasto nemico.

Per verificare in parte queste ipotesi abbiamo inserito due monete del 134 e del 108 a.C. con rappresentata una prora di nave[8] ed un rilievo sepolcrale del II secolo a.C. che evidenzia la stessa struttura delle monete più antiche.





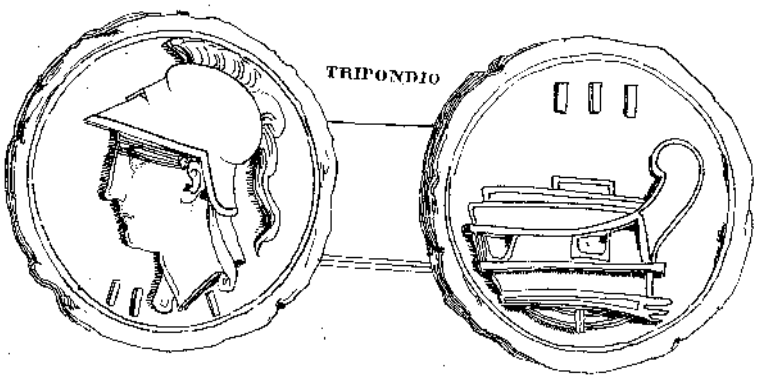
Enormi monete fuse da 10 e 5 assi anteriori al 286 a.C. del peso rispettivo di 2730 e 1365 grammi.
(L'immagine è ridotta del 33% circa rispetto l'originale)



Moneta del valore di 4 assi anteriore al 286 a.C. del peso di 1092 grammi.

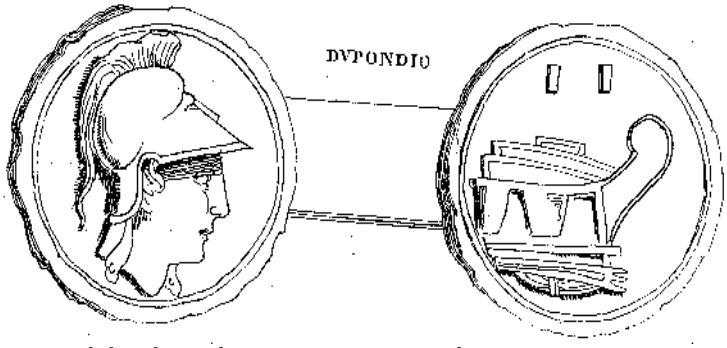
(L'immagine è ridotta del 20% circa rispetto l'originale)

Monete così spiegano perché i numismatici le chiamino Aes Rudis.



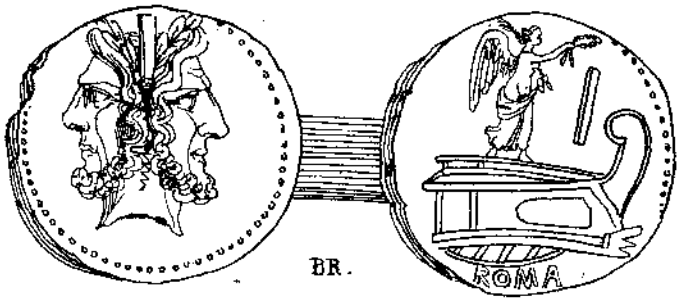
Moneta del valore di 3 assi anteriore al 286 (tri-pondus dove pondus = peso), peso 819 grammi.

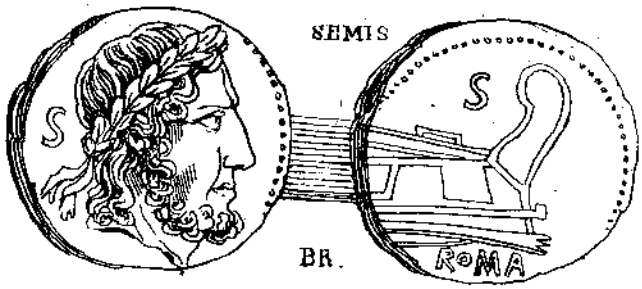
(L'immagine è ridotta del 33% circa rispetto l'originale)



Moneta del valore di 2 assi anteriore al 286, peso 546 grammi.
(L'immagine è ridotta del 40% circa rispetto l'originale)

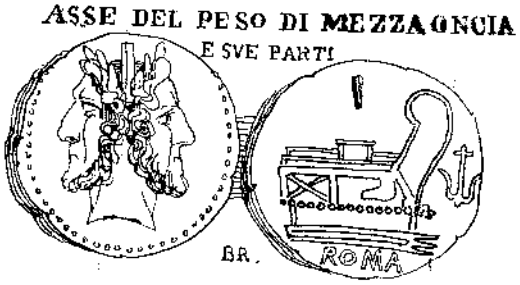
ASSE DEL PESO DI DUE ONCE E SUE PARTI



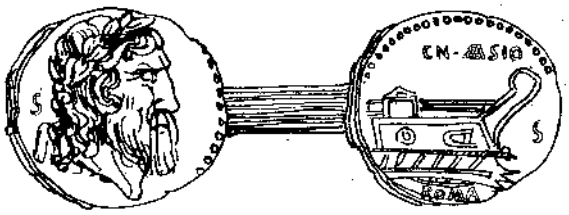


Monete da 1 asse e da ½ asse successive alla svalutazione del 286.

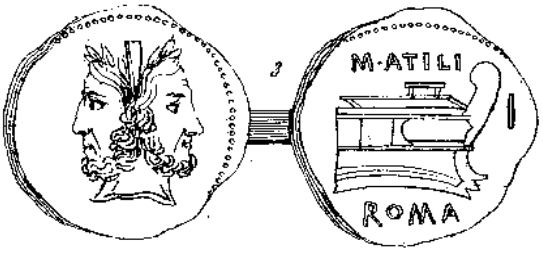
Moneta da 1 asse successiva alla svalutazione del 217 (Lex Flaminia).



Moneta da 1 asse successiva alla svalutazione dell'89 (Lex Papiria)



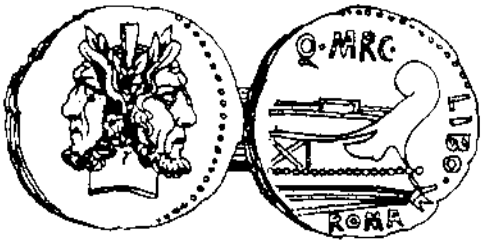
Moneta da ½ asse di Gneo Cornelio Asina, console nel 260.



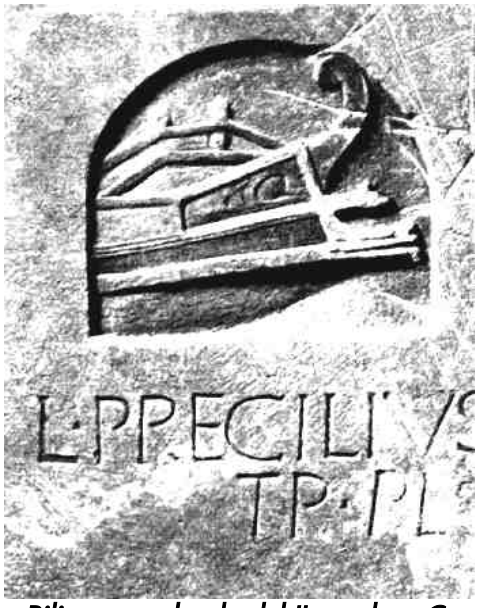
Moneta da 1 asse di Marco Atilio Regolo, console nel 256.

Moneta di Marco Atilio Regolo che ricorda la spedizione in Africa.

Moneta di Caio Cecilio Metello Caprario, 134 a.C.



Moneta di Quinto Marcio Liborio, 108 a.C.



Rilievo sepolcrale del II secolo a.C.

a

b

QUADRILATERO CHE RAPPRESENTA:

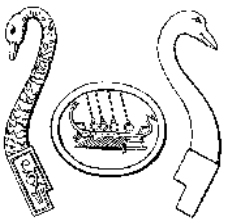
a) *tripudium solstinum;*

b) ROSTRI DI MARE.

Alcuni studiosi hanno assegnato a questo quadrilatero un valore monetario, noi crediamo di no dato che non è indicato alcun valore specifico e propendiamo per l'ipotesi di un ex-voto. L'esame di come i polli mangiassero si compiva in varie occasioni, anche prima di una battaglia navale.

Note al Cap. I

1. A. MAZZARINO, *Il Pensiero Storico Classico*, Roma 1964 .
2. LUIGI PARETI, *Storia di Roma e del mondo romano, 6 voll. Torino 1952, ed. UTET.*
3. DOMENICO CARRO, *Classica, Storia della Marina di Roma*, supplemento alla *Rivista Marittima*, dal 1992.
4. PARETI op. cit.
5. ERNEST BABELON, *Description historique e chronologique des Monnais de la Republique Romaine*, Paris 1885-86. Vedi anche E.A. SYNDENHAM, *The Coinage of Roman Republic revised with indexes by* G.C. HAINES, London 1952 e M.A. SEABY, *Roman Silver Coins*, London 1952.
6. Ma sul *denarius* il valore era indicato in assi, X nel 286 e XVI nel 217. Una successiva svalutazione avvenne nell'86 a.C. con la *Lex Papiria*, che dimezzò ancora una volta il peso dell'asse (*As Semiuncialis*).
7. Le monete sono state riprodotte dall'opera di GAETANO RIGGIO, *Monete delle Antiche Famiglie Romane raccolte da Gaetano Riggio*, Napoli 1836, Stamperia Reale; opera accuratissima, sfruttata da tutti i numismatici successivi anche senza essere citata e che proseguiva il grande lavoro di studio cominciato a Napoli nel secolo XVIII a Ercolano e Pompei. Attualmente la collezione è dispersa nei principali musei del Mondo.
8. Per curiosità del lettore ricordiamo che il sistema monetario cartaginese dal 410 al 340 a.C. è fenicio per l'oro e attico (ateniese) per l'argento; dopo il 340 fu adottato in tutto il sistema attico su modelli siracusani. I Cartaginesi, in poche parole, adottarono la moneta più in uso senza tentare di imporne una propria, come invece fecero, con successo, i Romani.



CAPITOLO II
PRIMA DEL 264

Il Lazio al tempo della Roma regia

Intorno all'XI secolo genti latine - pastori ed agricoltori provenienti forse dai Colli Albani - presero ad installarsi su una delle modeste alture che caratterizzano l'agro intorno al Tevere, in parte vulcanico, in parte alluvionale.

Sulle tre cime di quel colle, più tardi chiamato Palatino, costruirono le loro rotonde capanne di graticci coperti di fango, simili alle urne cinerarie di tipo falisco-latino scoperte recentemente in una necropoli vicina, ed alcuni secoli più tardi fortificarono il loro *pagus* con una cinta quadrata di mura.

Nel corso del tempo altri nuclei di Latini, e forse anche di Sabini che migravano dalle terre al di là dell'Aniene, si aggiunsero all'agglomerato primitivo innalzando i loro villaggi sulle tre cime dell'Esquilino e su quelle del Celio, fino a quando si formò il *septimontium,* una lega religioso-

militare che comprendeva la popolazione di tutti i *pagi* vicini.

Il luogo non era certo ideale: il Tevere, non sottoposto ad alcuna regolazione degli argini, creava acquitrini e stagni nelle valli, rendendo difficili i contatti tra i villaggi; tuttavia offriva anche acqua in abbondanza per mandrie e greggi, ed era guadabile poco più a valle dell'Isola Tiberina, dove sarebbe sorto molto più tardi il ponte Sublicio.

Il corso del fiume costituiva infatti una naturale via di comunicazione verso l'interno in direzione nordest-sudovest; il suo guado rappresentava poi la via obbligata per il traffico nord-sud, ed il Tevere stesso segnava i confini fra i territori di espansione etrusca, che si arrestavano alle sue rive settentrionali (Tarquinia, Cere, Veio), e le regioni abitate dai Latini e, più a meridione, la Magna Grecia.

I *pagi* successivamente si moltiplicarono e, oltre al Palatino, l'Esquilino ed il Celio, occuparono anche l'Aventino ed il Quirinale, quest'ultimo occupato da un insediamento sabino, sempre sulla riva sinistra del Tevere. Il Campidoglio fu la fortezza che Latini e Sabini costruirono dopo essersi riuniti in una sola comunità ed al comando della quale si alternarono nei tempi più antichi.

Ma sicuramente possiamo cominciare a parlare di una Roma vera e propria, cioè di un organico tessuto urbano, solo quando, dopo la metà del VII secolo, lo spazio pianeggiante del Foro divenne un'area commerciale.

In questa data doveva ormai essere iniziata la dominazione od il protettorato etrusco; ed il fatto che questo popolo fosse dedito ai commerci ed ai traffici segnò una volta per tutte il destino futuro della città.

Le popolazioni locali avevano già cominciato ad usare il Tevere, navigabile fino a Roma, per l'esportazione del legname dei boschi che ricoprivano le alture e le pianure del Lazio.

Greci, Fenici ed Etruschi erano gli acquirenti più interessati a questa preziosa merce, costituita soprattutto dai faggi, per le loro costruzioni navali; ma anche le saline alle foci del fiume contribuirono ad arricchire enormemente l'emporio del Foro. Sorse così Ostia, la cui fondazione è attribuita ad Anco Marzio (640-616 a.C.)[1] e in corrispondenza del Foro Boario fu costruito un porto fluviale dove si onorava la divinità greca di Ercole.

Sotto il dominio etrusco Roma conobbe poi un'intensa attività edilizia,

con case di legno e mattoni, templi monumentali e fognature. La prosperità delle classi più abbienti è testimoniata dalla proliferazione di vasi attici e manufatti stranieri che sono stati ritrovati negli scavi archeologici.
La ricchezza della città derivava soprattutto dai diritti di transito, ma non è pensabile che i suoi abitanti, soprattutto quelli di origine etrusca, non cominciassero essi stessi a gestire traffici ed operazioni che oggi si direbbero di *import-export*.

Il VII secolo e la prima metà del VI sono, d'altra parte, rappresenta l'epoca aurea dell'espansione culturale ed economica degli Etruschi, sia verso l'Emilia dove furono fondate Felsina, Mantova, Adria e Spina, sia verso il sud della Penisola: attraverso il Lazio infatti fu raggiunta la Campania, in cui sorsero le città ed i centri commerciali di Nola, Capua, Ercolano e Pompei.

È ovvio però che, così facendo, entrassero in concorrenza, e quindi in guerra, con le colonie della Magna Grecia, le quali trovarono i loro naturali alleati nei Latini, desiderosi di liberarsi dall'egemonia etrusca.

Sconfitti nel 524 a. C. ad Aricia dai Cumani, nel 474 dai Siracusani di Gerone nella battaglia navale di Cuma, e premuti da una contemporanea invasione dei Celti, gli Etruschi dovettero ritirarsi in direzione dei loro centri di origine, offrendo così a Roma la possibilità di darsi una costituzione più confacente alle sue origini latine di quella monarchica: una costituzione oligarchico repubblicana.

Che la città sia stata per almeno un secolo sotto la dinastia di origine etrusca dei Tarquini è un fatto ormai accettato da tutti gli storici; altrettanto sicuro è che la grande maggioranza della popolazione rimase sempre latina di lingua e cultura, assorbendo etnicamente gli elementi sabini ed etruschi.

In una pittura murale della tomba François di Vulci (di contenuti anti-romani ed in cui i Romani sono perdenti) sono rappresentati due personaggi: uno è qualificato come CNEVE TARXU(NIES) RUMAX (cioè CNAEUS TARQUINIUS ROMANUS), e l'altro come MACSTARNA.

Circa l'identificazione del secondo si danno due possibilità: o si tratta di Mastarna, nome originario di Servio Tullio secondo la tradizione che lo vuole proveniente dall'Etruria al seguito del mercenario Aulo Vibenna; o, secondo altri, ci troviamo invece di fronte alla traslitterazione in lingua etrusca del termine latino *Magister,* titolo portato al tempo della

Monarchia dal comandante romano dell'esercito per conto del re.

A Cere, inoltre, dove si sarebbe rifugiato Tarquinio dopo la sua cacciata, sono state ritrovate le tombe dei Tarquini.[2]

Comunque siano andate le cose, che cioè la dinastia etrusca di Roma sia stata abbattuta da una sollevazione dell'esercito, o da un moto popolare, rimane notevole il fatto che uno dei primi atti della neonata Repubblica (509 a. C.) sia stato la firma o la conferma di un trattato commerciale con Cartagine, che Polibio colloca appunto nel 508, datandolo 28 anni prima dell'invasione di Serse della Grecia (480), e quindi, per la storia ufficiale romana, sotto il consolato di Lucio Giunio Bruto e Marco Orazio.

Un tempo la storiografia, sotto l'impulso e l'autorevolezza del Mommsen, tendeva a mettere in discussione questa data, sembrando impossibile che in epoca così remota Roma potesse avere interessi e traffici tanto estesi da sentire il bisogno di un accordo con la più grande potenza marittima del Mediterraneo occidentale.

Oggi al contrario si tende ad accettare la cronologia polibiana, e personalmente riteniamo che si possa avanzare la seguente interpretazione.

È noto che nel corso del VI secolo esisteva un'alleanza tra Etruschi e Cartaginesi: lo dimostra, se non altro, la fortunata battaglia navale che essi combatterono congiuntamente contro i Focesi ad Alalia, databile intorno al 540.[3]

Tale alleanza era probabilmente suffragata da un trattato commerciale andato perduto, in cui dovevano essere compresi anche i Romani, di fatto inseriti nell'orbita etrusca in quanto soggetti alla dinastia dei Tarquini[4]; quando poi questi furono rovesciati, i Punici si affrettarono ad allacciare con la Repubblica nuovi rapporti economici in sostituzione di quelli vecchi.

La conclusione che si può derivare dalla precedente tesi mi pare assai chiara: Roma, sin dall'età arcaica, era una media potenza commerciale mediterranea; dunque le sue navi, e successivamente quelle dei suoi alleati, solcavano il mare in rotte non di piccolo cabotaggio, ma spingendosi fino alle coste dell'Africa.

La ricostruzione che qui stiamo tentando a proposito dell'eccezionale tempismo del primo trattato commerciale romano-cartaginese va in direzione opposta all'ipotesi di T. Frank secondo il quale la cacciata dei

re etruschi «*have involved a marked emigration of the commercial and industrial classes*»[5].

Ora, è vero che, stando alle ricerche archeologiche, l'attività edilizia pubblica di Roma subì una notevole flessione, così come l'importazione di oggetti di lusso dalla Grecia; è anche vero che, non più protetta dagli Etruschi, la città dovette attraversare un periodo delicato della sua storia, con l'aggressione di nuovi nemici, primi fra tutti gli stessi Etruschi (507), la ribellione dei Latini (498-493) e successivamente la guerra contro Volsci ed Equi (492-430); ma è infine anche vero che un trattato commerciale così importante come quello del 508 (che tra l'altro coincide singolarmente con la *Lex Rhodia* che regolamentava la giurisprudenza marittima) non sarebbe stato certamente offerto ad una città in totale dissoluzione economica.

Si potrà obiettare forse che Cartagine abbia stipulato un accordo in vista di futuri possibili sviluppi del commercio romano. Ammettiamolo: ma ciò vorrà dire che Roma si trovava al massimo in cattive acque, e non alla bancarotta. Riteniamo un po' meno possibile invece una terza ipotesi avanzata da Barbara Scandigli[6] e cioè che il trattato in questione sia da farsi risalire alla fine del regno dei Tarquini piuttosto che all'inizio della Repubblica.

A parte il fatto che Polibio è molto chiaro nello specificare che esso fu firmato «ai tempi di Lucio Giunio Bruto e Marco Orazio in carica dopo la cacciata dei re», rimane ovvia la considerazione che la politica estera economica di Cartagine non si sarebbe impegnata in maniera così solenne con una monarchia in procinto di cadere. Si potrebbe invece pensare, semmai, che il documento del 508 sia una riedizione del precedente trattato fra Cartagine ed i Tarquini, rinnovato con il nuovo regime instauratosi nella città di Roma.[7]

Polibio riferisce di aver letto di persona il documento, e di averlo tradotto egli stesso, notando la cospicua differenza tra la lingua latina arcaica e quella a lui contemporanea; tuttavia non lo trascrive per intero, ma lo riassume specificando che «gli accordi sono più o meno questi». La spiegazione di un comportamento così singolare dello storico greco può essere duplice: o il testo del trattato era troppo lungo e minuzioso per riportarlo integralmente, e perciò ne trascrive solo i passi fondamentali; oppure la traduzione che era riuscito a farne era lacunosa, e l'autore illustra solo ciò che è riuscito a comprendere.

Appare però molto strano che Livio, il quale scrive ad un secolo di distanza da Polibio, non citi mai l'accordo commerciale del 508, ma soltanto quello del 348, che lo storico greco riporta invece come secondo trattato fra Roma e Cartagine.

Anche a questo proposito si deve procedere per deduzioni: dando credito a Polibio di aver presa visione del testo originale (perché avrebbe dovuto mentire?) o di una copia dell'accordo, e di aver datato con correttezza l'epoca, ricavandola ad esempio dai nomi di Bruto ed Orazio, resta da concludere che Livio non fa cenno del trattato perché *ai suoi tempi il documento non esisteva più a Roma.*

Infatti Polibio[8] specifica che il trattato da lui letto era ancora ai suoi tempi conservato a cura degli Edili su delle tavole bronzee presso "Giove Capitolino", ed è logico pensare che questa tavole siano state rimosse dopo la firma del nuovo trattato che, ovviamente, sostituiva il primo.

L'attenzione riservata fin qui a questo particolare storico non deve essere considerata oziosa per un'ottima ragione: poiché nel corso dei trattato si trovano citate per la prima volta, anche se come considerazione personale di Polibio, le *navi lunghe* romane, a testimonianza che già nel VI secolo Roma possedeva forse una sia pur minima marina da guerra. Ecco la pagina polibiana:

"Il testo del Trattato suona circa così: "A queste condizioni vi sarà amicizia fra i Romani e i loro alleati con i Cartaginesi e i loro alleati: né i

Romani né gli alleati dei Romani navighino oltre il promontorio detto Calos, a meno che non vi siano costretti da un fortunale o dall'inseguimento dei nemici."

Chi vi sia stato costretto a forza, non faccia acquisti sul mercato, né prenda in alcun modo più di quanto gli sia indispensabile per rifornire la nave o celebrare sacrifici e si allontani entro cinque giorni.

I trattati commerciali non abbiano valore giuridico se non siano stati conclusi alla presenza di un banditore o di uno scrivano.

Delle merci vendute alla presenza di questi, il venditore abbia garantito il prezzo dallo Stato, se il commercio é stato concluso nell'Africa settentrionale o in Sardegna.

Qualora un Romano venga dalla parte della Sicilia in possesso dei Cartaginesi, goda della parità di diritti con gli altri.

I Cartaginesi a loro volta non facciano alcun torto alle popolazioni di Ardea, Anzio, Laurento, Circeo, Terracina, né di alcun'altra città dei

Latini soggetta a Roma; si astengano pure dal toccare le città dei Latini non soggette ai Romani, e qualora si impadroniscano di alcuna fra esse, la restituiscano intatta ai Romani.

Non costruiscano in territorio latino fortezza alcuna; qualora mettano piede nel paese in assetto di guerra, è loro proibito passarvi la notte.

Il promontorio di Calos è quello che si trova proprio davanti a Cartagine, rivolto a settentrione: i Cartaginesi, a mio parere, proibirono ai Romani di procedere oltre ad esso in direzione sud con le navi da guerra."

Risulta da questo trattato che i Cartaginesi consideravano la Sardegna e l'Africa settentrionale come terre loro[9].

Come è facile osservare leggendo, il passo si può dividere in due parti: nella prima viene riportato il testo dell'accordo; nella seconda viene aggiunto un commento personale dell'autore.

Scopriamo così che i Romani avevano già un certo controllo della fascia costiera del Lazio e la consideravano una zona di loro esclusivo interesse commerciale e politico; ma solo nel commento vengono menzionate le *navi lunghe (macrais nausí)* alle quali è vietato di procedere al di là del promontorio Calos[10].

Certo, chi sostiene fermamente che i Romani dell'età arcaica non possedessero una marina da guerra, obietterà che qui si tratta di una pura illazione di Polibio, in quanto nel trattato non se ne fa alcuna menzione; ma, se per questo, non c'è neppure un accenno al naviglio militare cartaginese, che pure sappiamo esistere in grande copia.

Possiamo dedurre che il divieto di navigazione riguardasse solo navi da guerra perché poco oltre si fa menzione di commerci fatti in Africa Settentrionale da navi mercantili romane e si prescrive che i contratti per essere validi siano conclusi e registrati alla presenza di un pubblico funzionario o di un notaio. Anche i Cartaginesi non potevano pernottare in assetto di combattimento nei territori soggetti ai Romani, ma forse navigare con navi da guerra si, e questo spiegherebbe perché Magono si fosse potuto presentare con una flotta davanti al porto di Ostia senza violare formalmente alcun trattato.

Possiamo tranquillamente arguire che Roma non fosse una grande potenza navale come Cartagine, ma dal trattato si vede che ognuna delle due potenze contraenti si sentisse in grado di proteggere i traffici commerciali nella propria sfera di influenza.

In conclusione, e per non portare troppo alle lunghe il problema, potremo concretare almeno alcuni punti fermi: che allo scadere del VI secolo Roma, grazie al passato dominio degli Etruschi, era una discreta potenza commerciale, i cui interessi si estendevano fino alla Sicilia ed all'Africa; che ogni traffico marittimo, come la storia insegna, richiede *necessariamente* la presenza di navi da guerra per la sua tutela; che perciò nella medesima epoca, presumibilmente, Roma possedeva una modesta flotta militare. Queste considerazioni che siamo andati elencando ci serviranno in seguito per sostenere che, alla vigilia della prima guerra Punica, i Romani non erano dei dilettanti del tutto digiuni dell'arte della navigazione e di costruzioni navali, ma dovevano già contare su un'agguerrita marina ed una secolare tradizione mediterranea.

Un ulteriore indizio a riprova della tesi che Roma possedesse fin dai primi tempi della sua storia una flotta commerciale ci è offerto da Livio il quale, riportando come la città, all'inizio del V secolo soffrisse di una grave carestia che la costringeva ad importare grano da Cuma e Siracusa, ricorda che «*Le navi* (ovviamente romane) *erano state trattenute dal tiranno Aristodemo, erede dei Tarquini, per rivalsa dei beni di costoro*»[11]. Non bisogna infine dimenticare che il poeta Quinto Ennio, nei suoi *Annales,* afferma che nella città esistevano dei cantieri navali.

Le navi infatti venivano costruite, armate e riparate nei *Navalia* ("cantieri") aderenti all'*Emporium,* fuori della Porta Trigemina e congiunti al Tevere, pressappoco dove ora sorge Piazza di Torre Argentina. Gli storici antichi sono piuttosto parchi di notizie riguardanti la politica navale romana nei secoli successivi al VI, attratti come sono dalle drammatiche guerre per il dominio dell'Italia.

Sebbene il medesimo mito della fondazione dell'urbe si fondi sull'arrivo per mare di un eroe esule, Enea, il cui culto fu sempre fiorente a Lavinio; sebbene Livio riconosca che uno dei più antichi simboli di Roma fosse una nave, e che i *Neptunalia,* feste che si celebravano il 23 luglio, erano altrettanto antiche[12] la sua attenzione, forse anche a causa degli scarsi documenti che poteva consultare, era più tesa a ricostruire il processo attraverso il quale Roma estese il suo dominio terrestre, che le tappe che la condussero, nei medesimi secoli, ad instaurare un forte potere marittimo[13].

Alla notizia di una battaglia navale sul Tevere presso Fidene, che sarebbe avvenuta nel 426 durante la guerra contro i Veienti ed i Fidenati, Livio stesso non dà molto credito, nonostante la ritrovi citata negli annali a sua disposizione[14] a causa della ristrettezza del fiume in quella zona.

Riporta invece senza il beneficio del dubbio un episodio del 394, quando il Senato, dopo la vittoria di Marco Furio Camillo su Veio e Faleria, provvide a sciogliere un voto fatto e di offrire un vaso d'oro al santuario di Apollo in Delfi.

Fu pertanto inviata una nave da guerra *(navis longa),* che però venne intercettata e catturata dai pirati di Lipari i quali, a quanto riferisce Plutarco, si giustificarono della loro azione affermando di aver scambiato il legno romano per un'imbarcazione etrusca, e restituirono infatti la nave, i doni e l'equipaggio[15]. Dai passi dei due autori si possono ricavare alcune deduzioni di una certa importanza:

a) i Romani nel 394, e cioè 130 anni prima dello scoppio delle Puniche, possedevano delle unità da guerra;

b) queste dovevano apparire, qualunque essa fosse, di foggia etrusca, tanto da poter indurre in inganno i pirati liparini, rivali di quelli tirreni, od almeno da avvalorarne le scuse;

c) la restituzione del bottino probabilmente non avvenne per il sacro rispetto della divinità, assai inverosimile tra delle popolazioni dedite alla pirateria, ma per il timore di una rappresaglia minacciata dagli ambasciatori romani inviati a chiedere soddisfazione;

d) se ciò è vero, Roma poteva contare a quel tempo su almeno una piccola squadra navale, tanto robusta però da incutere timore ai temerari pirati di Lipari.

Procedendo nell'analisi delle poche notizie che riguardano la presenza della Repubblica sul mare prima delle guerre contro Cartagine, senz'altro significativo è il particolare che, nella monetazione romana, l'*aes libralis* di bronzo, o asse, battuto intorno al 335, compare con impressa la prora di una nave rostrata. Indizio incontrovertibile, al di là di tutte le discussioni sulle altre fonti storiche, che bastimenti da guerra

della Repubblica in quel periodo solcavano se non altro le acque etrusco-laziali.

Poco più oltre nel tempo incontriamo la testimonianza di Teofrasto, il discepolo di Aristotele morto tra il 288 ed il 286, e nato quindi nella

prima metà del IV secolo a.C. Egli riporta, senza datarla, la notizia di una fallita spedizione di 25 navi romane per stabilire una colonia in Corsica, isola notoriamente sotto il dominio etrusco[16]. L'episodio, anche se non suffragato da Livio e da molti messo in dubbio, non appare però inverosimile. Sappiamo infatti che il tiranno Dionisio di Siracusa nel 384 organizzò una spedizione contro gli Etruschi e saccheggiò il santuario di Pyrgi, vicino a Cere, impiantando poi una stazione greca in Corsica; sappiamo anche che le relazioni tra Dionisio e Roma erano molto buone; è dunque possibile che i Romani approfittassero della debolezza dei loro rivali etruschi per un colpo di mano nell'isola.

Teofrasto d'altronde, come osserva Attilio Momigliano che presta fede alla verità della notizia[17] riferisce l'episodio come avvenuto in passato, quindi almeno anteriore o coincidente con la prima metà del IV secolo, forse di pochi anni posteriore al 384.

È vero che nel 390 Roma aveva riportato la tragica sconfitta del fiume Allia ad opera dei Galli Senoni, e quindi si potrebbe argomentare che avesse ben altri grattacapi tra le mani che quello della fondazione di una colonia; ma è anche vero che gli stessi Galli avevano in precedenza messo a mal partito gli Etruschi (assedio di Chiusi), e che la Repubblica, dopo il disastro dell'Allia e l'occupazione della stessa Roma, era tanto vitale da conquistare Tuscolo nel 380 circa.

In linea di massima, perciò, la spedizione in Corsica potrà essere databile fra il 384 ed il 380, data della seconda invasione celtica; e suffraga ancora la tesi che Roma possedesse, a quel tempo, una flotta civile e militare (appare impensabile che i coloni partissero senza la scorta di navi da guerra, con il pericolo di essere intercettati dagli Etruschi) di dimensioni imprecisabili, ma comunque superiori alle 25 unità che salparono per l'isola.

All'incirca al medesimo periodo, o forse a pochi anni dopo, potrebbe risalire poi il trattato navale fra la Repubblica e Taranto, cui i Tarentini si richiamarono nel 282 in occasione dello sconfinamento di navi romane nel loro golfo dopo aver doppiato il Capo Lacinio (oggi Capo Colonna in Calabria), che segnava il limite massimo delle loro rotte.

Nel 349 e 348 si collocano invece due altri avvenimenti notevoli, ricordati tanto da Livio quanto da Polibio. Il primo riguarda una campagna navale *(bellum maritimum)* che il console Lucio Furio Camillo, figlio del più noto Marco, condusse contro i pirati greci che infestavano il litorale del Lazio, e in particolare le foci del Tevere e le coste prospicienti

le città di Anzio e Laurento. I pirati, non potendo più approvvigionarsi a terra, si allontanarono.

L'altro episodio riguarda il secondo trattato romano cartaginese del 348, che Livio considera il primo, con cui si imponevano a Roma dei vincoli più restrittivi e circostanziati del precedente. Nel documento è fatta aperta menzione del divieto, per i Romani, di esercitare la pirateria oltre i capi di Calos, Mastia e Tarseio; ma sembrerebbe assai più logico che tale clausola riguardi più i popoli alleati o comunque i protetti dalla Repubblica, come ad esempio gli Anziati, che i Romani in prima persona[18]. Sostanzialmente l'accordo consentiva alle navi latine di commerciare soltanto con Cartagine e le zone puniche della Sicilia, mentre vietava gli scali in Sardegna, in Africa settentrionale ed in Spagna. Dieci anni più tardi, e cioè nel 338, è collocabile la guerra contro i Volsci di Anzio, durante la quale Roma si sbarazzò della città marittima ora amica ora rivale, colpevole di alcune scorrerie, probabilmente piratesche, contro Ostia.

I consoli Lucio Furio Camillo e Caio Menio condussero ad Anzio una colonia latina, e le sue navi furono portate ai cantieri di Roma e distrutte; con i loro rostri fu poi adornata quella tribuna del Foro che avrebbe preso in seguito il nome di "Rostri"[19] Sulla scorta di questo episodio possiamo concludere che Roma, a partire almeno dal 338, avesse un robusto nucleo di naviglio militare.

Il fatto di aver precluso la navigazione agli Anziati riveste infatti il chiaro significato di riservare solo a se stessa, come potenza regionale, l'uso del mare; il fatto poi che molte navi da guerra di Anzio fossero distrutte e non riutilizzate, sta ad indicare infine che i Romani ne possedevano già a dovizia di proprie, e con mentalità molto pratica non intendevano tenerne in armamento un numero eccedente ai loro bisogni.

Con la conquista di Palepoli e l'alleanza con le città campane di Gaeta, Pompei, Napoli e Cuma, Roma sarebbe entrata in una serie interminabile di guerre contro i Sanniti (343-280), ma avrebbe anche acquisito degli alleati preziosi per l'estensione del suo potere marittimo che, da regionale, si avviava ormai a diventare tirrenico. Non a caso al 312 si fa risalire l'istituzione della magistratura di nomina popolare dei *Duumviri navales,* incaricati dell'allestimento e delle riparazioni della flotta[20].

Nel 292 abbiamo poi la notizia dell'invio di una nave da guerra

(Valerio Massimo parla di una trireme) ad Epidauro per portare a Roma, afflitta da una pestilenza, l'immagine di Esculapio. La nave ritornò con un serpente che si rifugiò subito nell'Isola Tiberina, dove più tardi sarebbe sorto un tempio in onore del dio. In ricordo di quell'episodio, l'isola fu più tardi sistemata in quella forma di nave rostrata che gli storici non hanno esaminato forse a sufficienza per le loro ricostruzioni delle antiche *naves longae* di Roma.

Venti anni dopo, nel 282, la Repubblica era militarmente tanto forte e sicura sul Tirreno centro-meridionale da poter inviare una squadra di 10 navi da guerra in ricognizione nel Golfo di Taranto. Le ragioni dell'impresa si devono far risalire all'alleanza tra Roma e la città greca di Turi in funzione anti lucana; ma la stessa alleanza aveva certamente lo scopo primario di una ben mirata espansione del potere marittimo verso lo Ionio.

L'episodio non fu certo glorioso per le armi romane: quattro navi lunghe furono affondate, una catturata, ed il duumviro Cornelio, come narra Appiano, ucciso.

Ma neppure nella successiva guerra contro Pirro Roma ed i suoi alleati mostrarono di essere in grado di dominare le rotte marittime: Pirro non solo sbarcò in Italia senza che i nemici potessero impedirglielo, dal momento che non controllavano né lo Ionio né l'Adriatico, sul quale pure si affacciavano i loro domini; ma poté anche passare in Sicilia e tornare in tutta tranquillità sul continente. A dir il vero, neppure i Cartaginesi fecero un gran bella figura durante la guerra tarentina, che pure li interessava da vicino perché metteva a serio repentaglio i loro possedimenti siciliani. Preferirono invece non farsi immischiare in un conflitto che si sarebbe esteso dalla Magna Grecia alle coste dell'Epiro, e far combattere al posto loro i Romani.

Nel 279, poco dopo le offerte di pace che Pirro aveva avanzato in seguito alla vittoria di Ascoli Satriano, e che la Repubblica sembrava sul punto di accettare, inviarono infatti una flotta di 130 navi ad Ostia sotto la guida dell'ammiraglio Magone, ma il Senato declinò l'aiuto con il pretesto che Roma era in grado di condurre le operazioni belliche da sola. Tuttavia, questa fu l'occasione per le due potenze di stringere un nuovo trattato, stavolta esplicitamente militare, in base al quale si impegnavano, in caso di alleanza *(symmachia),* di venire l'una in aiuto dell'altra, se aggredita[21].

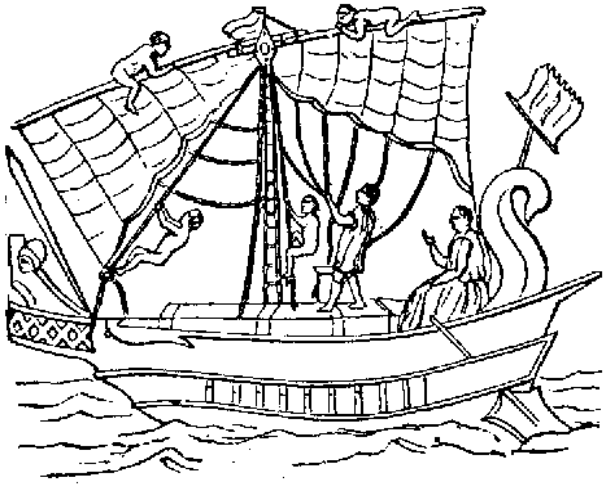
Le clausole specifiche dell'accordo dimostrano quanto fossero deboli, almeno in quel momento, le forze di Roma sul mare: i Cartaginesi si impegnavano infatti a fornire le navi (onerarie, e non soltanto da guerra) per il trasporto delle truppe, ed a controllare le rotte marittime per conto dell'alleata, chiaramente non in grado di farlo con i propri mezzi. Soltanto però quattro anni dopo, nel 275, Cartagine si decise finalmente ad entrare come parte attiva nel conflitto, combattendo una battaglia navale nello Stretto contro le 200 navi di Pirro che ritornavano in continente.

Plutarco riferisce soltanto che il re epirota perdette molte unità; ma se riuscì a sbarcare in Italia un esercito praticamente intatto, quel medesimo che sarebbe stato sconfitto da Lucio Cornelio Lentulo e Marco Curio Dentato a Benevento nello stesso anno, se ne deve concludere che lo scontro non fu del tutto favorevole ai Punici. Ma l'episodio che avrebbe maggiormente influenzato la futura storia navale di Roma, segnandone una volta per sempre i destini, intervenne pochi anni dopo, nel 272.

Tornato Pirro nel suo regno, lasciò tuttavia il figlio Eleno ed un presidio a Taranto, che riprese con ostinazione le armi contro i Romani e ricevette questa volta l'insospettabile aiuto di una flotta cartaginese, in aperta violazione del trattato che la legava alla Repubblica.

Taranto comunque cadde nel 272, e Reggio nel 270; quel che però qui importa è che, fra il 279 ed il 272 deve essere accaduto qualcosa che non è stato registrato dalle fonti storiche, ma che ha guastato irrimediabilmente i secolari ed amichevoli rapporti tra Roma e Cartagine, trasformandole da alleate in nemiche. Il loro confronto per la supremazia marittima e commerciale, prima sui bacini occidentali, poi praticamente sull'intero Mediterraneo, era nell'ordine delle cose, poiché obbedisce alla legge ineluttabile dei rapporti tra i popoli.

Quando poi Roma conquistò Reggio, si affacciò sullo Stretto, e prese ad interessarsi delle cose di Sicilia portando aiuto ai Mamertini, minacciando così la presenza cartaginese nell'isola, la devastante serie delle guerre Puniche era ormai una realtà. Perché la sua vera origine ebbe luogo proprio negli anni tra il 279 ed il 272, quale sia stato cioè il *casus belli* del repentino aiuto portato da Cartagine all'indomita Taranto, resta e resterà un mistero.



Note al Cap. II

1. TITO LIVIO, *Ab urbe condita libri*, I, 23.
2. È da notare che, nella tradizione, il primo dei Tarquini aveva in origine il nome di Lucumone. Questo in realtà non è un nome proprio, ma una carica che nelle antiche città etrusche corrispondeva a quella di *Rex,* e successivamente, nel VI secolo, ad un magistrato elettivo. Il Lucio Tarquinio Prisco dei Romani era dunque un lucumone, re o magistrato con poteri civili religiosi e militari, di Tarquinia.
3. Alalia è l'attuale Aleria, isola di fronte alla costa orientale della Corsica. Si tratta forse della prima grande battaglia navale nel Tirreno. La flotta focese, composta da 60 navi, si scontrò con un numero doppio di legni etrusco-cartaginesi, perdendo i due terzi delle sue unità (40 navi). Erodoto riferisce di una vittoria greca, ma il fatto che i Focesi abbandonassero la Corsica per rifugiarsi a Massilia (Marsiglia), e fondare in Campania Hyele (più tardi chiamata Elea, e futura patria del filosofo Parmenide), starebbe ad indicare il contrario. Dal punto di vista storico si può concludere che la battaglia di Alalia abbia segnato la fine dell'espansione greca in Occidente, e l'acquisizione del predominio del commercio nel Mediterraneo nord-occidentale da parte degli Etruschi. Questi ne ricavarono la sicurezza dei loro traffici con la Corsica; i Cartaginesi, da parte loro, la sicurezza dei loro possessi in Sardegna.
4. ARISTOTELE, in *Politica,* III, 9, 1280 a/b, menziona senza datarlo questo trattato etrusco-cartaginese "*per le importazioni, per il rispetto reciproco, per l'alleanza in caso di guerra*".
5. T. FRANK, *An Economic History of Rome,* New York, 1920, p. 36.
6. B. SCANDIGLI, *I trattati romano-cartaginesi,* Pisa, 1981.
7. È ormai accettato da tutta la storiografia che il trapasso dalla Monarchia alla Repubblica non fu repentino, ma determinato da un graduale indebolimento del potere del re, sempre più limitato e controllato dalle magistrature locali. Questa tesi, avanzata da Wilhelm Ihne già nel lontano 1847, è oggi universalmente accolta, ed ormai si discute soltanto sui lenti meccanismi che hanno condotto all'avvento della Repubblica, indipendentemente dall'atto rivoluzionario finale che lo ha coronato. I Cartaginesi pertanto dovevano essere ben coscienti della precarietà della Monarchia in Roma, e da ottimi mercanti quali erano non avrebbero mai preso accordi commerciali con un regime in dissoluzione, bensì con quello giovane e vigoroso che lo sostituiva.
8. POLIBIO, *Storie,* III, 26, 1.
9. Cfr. POL., cit., III, 22-23.
10. *Calòs* (in greco = bello) corrisponde al promontorio Bello dei Latini, probabilmente l'attuale Capo Farina.
11. LIVIO, *op. cit.,* II, 34.
12. Il tempio dedicato a Nettuno nel Campo Marzio fu edificato agli inizi della Repubblica.
13. Per "potere marittimo" ci rifacciamo qui alla sobria ma efficace definizione dell'ammiraglio Flamigni, da poco scomparso: «Il potere marittimo è composto della Marina militare, di quella mercantile e di quei sostegni logistici, amministrativi e finanziari che consentono di sostenere e proteggere i traffici marittimi». Cfr. A. FLAMIGNI, *Il potere marittimo in Roma antica dalle origini alla guerra siriaca,* edito a cura della «Rivista Marittima», 1995. L'ammiraglio Flamigni, tra l'altro, è stato uno dei primi storici

a sostenere con vigore l'esistenza di una tradizione marittima e militare di Roma prima del 264.

14. LIVIO, *op. cit.*, IV, 34.

15. PLUTARCO, *Vita di Camillo,* 8; LIVIO, *op. cit.*, V, 23.

16. TEOFRASTO, *La vita delle piante,* V, 8, 3. Il naturalista greco riferisce che i Romani sbarcarono senza difficoltà in Corsica ma, avendo trovato l'isola «densa di alberi come un luogo selvaggio», decisero di non edificarvi alcuna città. Naturalmente la ricostruzione di Teofrasto del motivo per cui non fu fondata la colonia appare molto dubbia. Alcuni storici comunque pongono la spedizione in un'età molto più tarda della metà del IV secolo: certamente però non posteriore al 288-286, data della morte dell'autore, che tuttavia precede di buoni 20 anni la prima Punica.

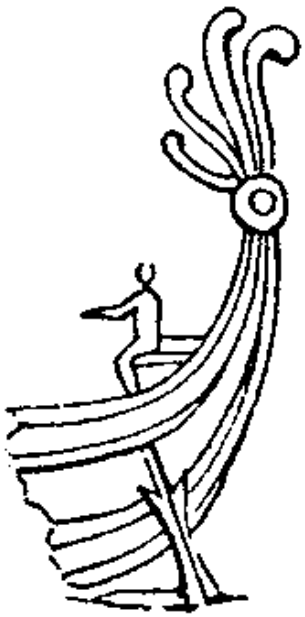
17. A. MOMIGLIANO, *Roma arcaica*, Milano, Sansoni, s.d., pp. 204-205.

18. POL., *op. cit.*, 24, 113.

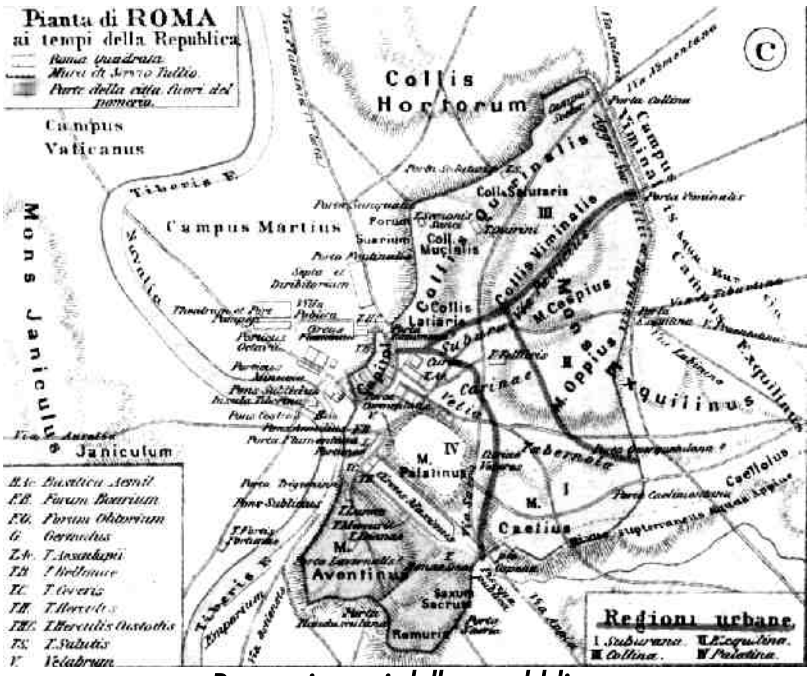
19. LIVIO, *op. cit.*, VIII, 4.

20. LIVIO, *op. cit.*, IX, 30. Nel 267 sarebbero poi comparsi anche i *Quaestores classici,* una magistratura forse subordinata a quella dei duumviri, come i più conosciuti *quaestores* erano gli uomini di fiducia dei consoli ed i responsabili del tesoro delle legioni.

21. POL, *op. cit.*, III, 25, 1-5.



CAPITOLO III
DOPO IL 264



Roma ai tempi della repubblica

Nel 260 a.C. Polibio colloca un episodio molto noto ed altrettanto discusso dagli storici, in seguito al quale i Romani si sarebbero sollevati dalla loro ancor modesta condizione di *"Rari nantes in gurgite vasto"*[1], per dotarsi si una poderosa flotta militare. Questa in realtà, come ci siamo sforzati di mostrare, non doveva essere loro mancata neppure nei tempi arcaici della Monarchia e dei primi secoli della Repubblica: il trattato commerciale del 508, le cui clausole presuppongono una certa parità ed equivalenza fra i contraenti, testimoniano che la flotta mercantile di Roma avesse già a quei tempi una certa dimensione; e poiché, come si è già osservato, le leggi del potere marittimo impongono che i traffici commerciali di qualsiasi potenza - grande, media o piccola non importa - vengano tutelati e protetti dal potere militare, è sicuramente lecito ammettere che, al di là delle fonti storiche, Roma etrusca e Roma latina abbia sempre posseduto una piccola flotta da

guerra.

È vero che le rare volte che Livio riporta particolari di traffici mercantili o di navi rostrate nazionali, usa riferire che gli equipaggi erano costituiti per lo più da *socii,* cioè alleati, e non da *cives Romani*[2]. Questo particolare non ci deve però far ritenere che i Romani fossero del tutto digiuni dell'arte della navigazione: sin dall'epoca regia la città possedeva un centro marinaro come Ostia, a cui via via si aggiunsero Anzio, Terracina, Laurento, Circei, gli insediamenti etruschi di Gravisca, Pyrgi e Regisvilla, e più tardi le città della Campania i cui abitanti, pur non essendo tecnicamente romani, ma *socii,* fornivano gli equipaggi[3]. Non c'è però affatto da stupirsi di un simile fenomeno: ancor oggi la maggior parte dei marinai delle flotte commerciali di tutto il mondo proviene dai centri della costa, e fino a qualche anno addietro la leva di mare per la Marina Militare Italiana avveniva di preferenza tra i giovani pescatori e naviganti delle città e dei borghi marittimi. Insomma, se i Romani non fornivano le ciurme e la bassa forza, erano però mercanti, noleggiatori, armatori e persino comandanti delle navi civili e da guerra. Lo dimostrano, se non altro, la sicurezza e la perizia con cui i pretori, al comando di ingenti forze, cominciarono a solcare il Mediterraneo nella prima Punica, risultando spesso vincitori di un nemico fortissimo sul mare; cosa che sarebbe senz'altro inconcepibile se non fosse esistita in Roma una lunga tradizione di esperienza marinara.

Il capitolo precedente si concludeva con un interrogativo circa gli anni cruciali fra il 279 ed il 272, che videro il rapido mutamento di rotta nei rapporti tra le potenze romana e cartaginese, passate dall'alleanza al conflitto: un conflitto che iniziò in pratica già con l'aiuto offerto dai Punici a Taranto, e deflagrò poi in tutta la sua violenza nel 264. Intendiamoci: il dubbio riguarda soltanto il *casus belli,* mentre è fin troppo chiara la *causa belli.* Il motivo primo della discordia furono le trattative di pace della Repubblica con Pirro, che gli consentivano di volgere le sue armi verso la Sicilia, mettendo con ciò in serio repentaglio i possedimenti cartaginesi dell'isola (Panormo, Lilibeo e Drepano). Cartagine si vide allora costretta a prevenire le mosse di Pirro stringendo d'assedio Siracusa, ma fu una mossa strategicamente sbagliata, poiché consentiva ai Greci di scendere in campo come difensori dell'indipendenza dei Sicelioti. D'altra parte anche Roma fu allarmata per la spedizione del re nell'isola, dal momento che con essa veniva meno la speranza di

allontanarlo dall'Italia dietro l'impegno di rispettare la libertà di Taranto e della Magna Grecia, e probabilmente ne attribuì la colpa alla dissennata politica cartaginese d'aggressione a Siracusa: interruppe perciò immediatamente le trattative di pace con il re e si affrettò a sottoscrivere il terzo trattato con Cartagine.

Il trattato, però, nacque già morto, sotto la minacciosa presenza di una flotta punica ad Ostia, in un clima di reciproci sospetti e forse di

accuse roventi; di fatto la città fenicia non intervenne affatto nel meridione per insidiare le posizioni di Pirro, ma lasciò l'alleata a sbrigarsela da sola, sperando magari in una sua sconfitta, e accontentandosi soltanto di difendere la Sicilia e guerreggiare con Sanniti, Bruzi e Lucani.

Fortunatamente per i Punici, il re d'Epiro non riuscì ad espugnare Lilibeo (Marsala) nel 276, e dovette fare rotta sul continente, dove lo attendeva la sconfitta di Benevento. Dal suo successivo ritorno in patria l'unica a guadagnarci però fu Roma: Taranto, i Bruzi, i Lucani e i Salentini, con il loro importante porto di Brindisi, entrarono nella confederazione romano-italica, mentre ai Sanniti fu tolta gran parte del territorio, compresa Benevento, che divenne colonia latina. Era giunto il momento della guerra, dopo quasi tre secoli di pace e di amicizia, che si erano fondate sull'assenza di motivi di contrasto. Il possesso dell'Italia meridionale, che i Punici avevano cercato di evitare correndo in soccorso di Taranto, portava i Romani ad affacciarsi sulle rive calabre dello Stretto, ed a nessuno, in Cartagine, sfuggiva che la prossima tappa sarebbe stata la Sicilia orientale, proprio quelle terre sulle quali la potenza fenicia desiderava estendersi.

Le forze di cui i due contendenti disponevano erano colossali. I Cartaginesi potevano far ricorso ad un inesauribile numero di armati, attingendo alle risorse delle altre colonie fenicie del Mediterraneo (i Libiofenici), alle popolazioni che abitavano il retroterra africano dalle Colonne d'Ercole alle Sirti, agli Iberi della Spagna meridionale, ai Siculi della Sicilia occidentale, ai Sardi e ai Corsi. Celti e Liguri fornivano inoltre truppe rozze ma temibili, ed i mercenari greci, a loro volta, reparti disciplinati e perfettamente condotti. I Romani, dal canto loro, avevano sviluppato un mirabile sistema di alleanze con i Latini e gli altri popoli della Penisola ai quali, anziché la sottomissione e lo sfruttamento di *subiecti,* era stata concessa la qualifica e la dignità di *socii*. Entrambi

disponevano poi delle risorse finanziarie e dei rifornimenti necessari ad un lungo conflitto; ma esistevano pure delle differenze di notevole spessore: i Cartaginesi, ad esempio, erano padroni assoluti del mare; Roma invece possedeva gli eserciti migliori, costituiti da robuste milizie di piccoli possidenti contadini, e doveva fare scarsissimo ricorso ai poco affidabili mercenari.

I Sicelioti, schiacciati in mezzo a tali potenze, si trovavano invece a recitare la parte del vaso di coccio tra i vasi di ferro. Lo dimostra l'esitante politica di Gerone a proposito dell'*affare dei Mamertini* nel 264. Questi rudi mercenari campani di origine osca al soldo di Agatocle (il nome deriva da Mamerte, l'equivalente osco di Marte), nel 283 si erano impadroniti di Messana (Messina) resistendo successivamente ai

ripetuti attacchi di Pirro. Nel 265 furono assediati da Gerone e chiesero l'intervento dei Cartaginesi, i quali si stabilirono nella rocca costringendo i Siracusani a sgomberare il campo. Poco dopo però gli stessi Mamertini, o una parte di loro, invitarono i Romani ad occupare la città: decisione non troppo strana, dal momento che i Punici si comportavano da arroganti padroni, mentre Roma era pur sempre alleata dei loro connazionali. A questo punto però la situazione si fece ancor più incandescente: Gerone rispose all'invio di truppe latine alleandosi con l'antico rivale cartaginese, salvo poi passare all'amicizia con Roma nel 263, non appena il console Appio Claudio ebbe messo a mal partito l'esercito suo e dei collegati. Agrigento invece, eterna rivale di Siracusa, rimase fedele a Cartagine fino alla sua caduta nel 262, dopo un ferreo assedio durato sei mesi.

Ma al fine di sviluppare l'argomento marinaro che qui ci proponiamo, rispetto al quale le precedenti note servono soltanto da introduzione, d'ora in poi sarà necessario concentrare il discorso sul campo navale, esaminando alcune pagine apparentemente enigmatiche di Polibio, l'unico storico a cui possiamo rifarci per la prima Punica. Di Livio, infatti, ci sono rimasti solo i libri I-X della prima deca, che vanno dalle origini di Roma al 293 a.C., ed il XXI-XLV, dalla terza a metà della quarta deca, che comprendono gli avvenimenti dal 219 (inizio della seconda Punica) al 167, fine della terza Macedonica (171-168 a.C.).

Procedendo per ordine, occorre innanzitutto ricordare che ancora nel 264 i Romani soffrivano di un'enorme inferiorità marittima. Per disporre di una scorta militare necessaria al vettovagliamento dell'esercito di

Sicilia, in quell'anno Roma dovette ad esempio farsi dare in prestito dai Locresi, Tarentini, Napoletani ed Eleati, dei *pentecóntori,* navi da cinquanta remi ormai superate, e delle più evolute triere. I Cartaginesi li avevano attaccati prontamente, e durante lo scontro una loro nave coperta, una quinquereme, spintasi troppo innanzi nell'ardore della battaglia, si arenò e fu catturata.

Ma a questo punto riteniamo sia più utile riportare tutti di seguito i passi equivoci di Polibio:

"Una delle ragioni che mi indussero a soffermarmi lungamente su questa guerra fu appunto il desiderio che si sapesse come, quando, e per quale ragione in particolare ***i Romani siano scesi in mare per la prima volta****."*[4]

"In genere i Romani ricorrono in ogni occasione alla forza, convinti di dover portare a termine ad ogni costo i loro disegni, e che nessuno dei loro progetti sia inattuabile. Ma mentre in molti casi essi devono il loro successo a tale risolutezza, in altri, ***specialmente per mare****, falliscono miseramente. Nelle imprese terrestri infatti, rivolte contro uomini e opere*

umane, il più delle volte riescono vittoriosi, perché si servono della forza contro forze pressappoco pari alla loro, e se talvolta vengono sconfitti, ciò non accade molto spesso; ***quando invece pretendono di usare la forza contro il mare e gli elementi, subiscono gravi rovesci****. Così accadde loro in quell'occasione e spesso altre volte e ancora accadrà, finché non sapranno frenare quell'eccessivo tracotante ardimento per cui ritengono di poter percorrere in qualunque momento ogni mare ed ogni terra."*[5]

Ed a proposito dell'attraversamento dello Stretto nel 264:

"Non possedendo i mezzi necessari, e neppure in assoluto di nessun mezzo, ***non avendo mai avuto un programma marittimo****, essi non avevano concepito un tale progetto, che già lo misero in esecuzione, con tanta audacia che ancor prima di acquistare l'esperienza della cosa, già attaccavano i Cartaginesi... Ecco una prova della veridicità delle mie parole e dell'incredibile audacia dei Romani: quando decisero per la prima volta di sbarcare le loro truppe a Messina,* ***non solo non avevano una nave pontata (katàfraktos naus), ma neppure una nave da guerra (makrón ploion), né un'imbarcazione leggera (lembos)****."*[6]

Riproducendo poi fedelmente il modello della quinquereme cartaginese arenatasi nello Stretto, i Romani:

"Intrapresero la costruzione delle loro prime navi: cento quinqueremi e venti triremi. ***Ma poiché gli armatori non avevano assolutamente alcuna esperienza della costruzione delle quinqueremi, perché nessuno fino ad allora aveva mai usato in Italia navi di tale tipo****, questa parte del programma causò loro molte difficoltà."*[7]

Applicandosi infine all'addestramento degli equipaggi:

"Mentre alcuni si dedicavano all'allestimento delle navi e si occupavano di armarle, altri, arruolati gli equipaggi, insegnavano loro sulla terraferma a maneggiare i remi nel seguente modo: facevano sedere gli uomini sui banchi per rematori, disposti sulla terraferma, nello stesso ordine dei banchi della nave; nel mezzo ponevano il capo delle manovre (ton keleustén), li abituavano a gettarsi tutti insieme all'indietro accostando al petto le mani, quindi a chinarsi avanti spingendole in fuori, e ad iniziare e cessare il movimento agli ordini del comandante. Essi procedevano a questi preparativi e, non appena le navi furono pronte, le vararono, fecero rapidamente qualche manovra realistica in mare, poi iniziarono la navigazione lungo le coste italiane secondo gli ordini del console."[8]

Il console citato nel passo, in carica nel 260, anno a cui si riporta l'episodio, era Caio Duilio, eletto insieme a Cneo Cornelio Scipione Asina.

Che cosa dire di tutta questa nutrita serie di brani? In primo luogo si osserva una notevole contraddizione fra le logiche conclusioni che si possono trarre dai due trattati del 508 e del 348, riportati dallo stesso Polibio, che cioè i Romani godessero di uno sviluppato commercio marittimo, e le successive affermazioni polibiane, che li gratificano di dilettantismo e pressappochismo, se non proprio di sfrenata sconsideratezza. In secondo luogo troviamo che i passi sopra riportati contrastano anche con le notizie liviane che abbiamo con una certa diligenza riportato nelle pagine precedenti. Come è dunque possibile accettare per vere le affermazioni del I libro delle *Storie,* in cui si legge che i Romani nel 264 scendevano in mare per la prima volta e non possedevano neppure una nave da guerra? E' vero che le *Storie* di Polibio iniziano con il 264 (proseguendo forse quelle di Timeo) e non riguardano, a differenza delle indagini di Livio, gli anni precedenti, ma è anche impensabile che lo storico greco, così scrupoloso e documentato, vissuto per tanto tempo a Roma, non si fosse interessato delle vicende più

antiche della città, e non avesse consultato le stesse fonti che più tardi sarebbero state sfruttate da Livio[9]. Ed infine, come conciliare l'assoluta imperizia dei Romani sul mare con la splendida vittoria di Milazzo, che già Duilio coglieva nel 260? È chiaro che un popolo di agricoltori e bifolchi ha tante probabilità di sconfiggere una nazione marinara, quante ne possiede una masnada di ciechi di vincere un esercito di vedenti!

Tali notevoli incongruenze, per di più su dei punti così nodali delle vicende di Roma sul mare, ci spingono a soffermarci per breve tempo sulla figura storica e letteraria di Polibio. Egli infatti, sin dall'antichità, era stimato uno scrittore autorevole e fededegno. Nato a Megalopoli, in Arcadia, intorno al 205, e morto tra il 120 ed il 116, ebbe la fortuna di vivere diciassette anni a Roma (dal 166 al 150) e di seguire poi il suo grande amico Scipione l'Emiliano nella III Punica, assistendo nel 146 alla presa e distruzione di Cartagine, e nel 133 alla caduta di Numanzia.

Polibio inoltre si distacca inequivocabilmente dalla tradizione ellenistica della storiografia, intesa non tanto come ricostruzione scientifica della realtà e della verità, quanto come opera con pretese moralistiche e retoriche. Per Duride, Filarco e Timeo, pressappoco suoi contemporanei, la storiografia doveva essere concepita, non diversamente dalla poesia e dalla tragedia, come una rappresentazione drammatica e vivace degli avvenimenti, così ricca da poter suscitare nel lettore commozione e compartecipazione simili a quelle che si provano di fronte ad una rappresentazione tragica. Se a ciò si unisce poi il gusto talvolta pedantesco per i particolari e le descrizioni[10], l'insistenza tutta particolare nel delineare tipi e caratteri psicologici, e le erudite digressioni etnogeografiche, si comprende che in mezzo a tutte queste preoccupazioni artistiche e retoriche, quella dell'aderenza alla verità storica e del controllo critico delle fonti diventasse per costoro del tutto secondaria.

Al contrario, la storia di Polibio è *pragmatica,* cioè rivolta eminentemente alla individuazione del campo storico per eccellenza: guerra e politica. Accusando i suoi predecessori di *acrisia,* l'Autore aggiunge che, senza la ricerca delle cause, "la storia può affascinare ma non insegnare"[11] e distingue anzi, con scrupolo, tra causa apparente *(prófasis),* causa occasionale *(arché)* e cause storicamente accertate *(áitia)*[12]. Allo stesso tempo Polibio relega nel regno della fantasia

l'intervento degli dèi nelle vicende storiche, e destina anche la Fortuna *(tyche)* ad un ruolo tutto sommato secondario rispetto alle virtù ed ai difetti degli uomini. Infine, si dimostra documentato nell'esame delle fonti ed acuto nelle ricerche, quanto più possibile condotte personalmente (come ad esempio quando si tratta di ricostruire quale passo alpino abbia usato Annibale per scendere in Italia), piuttosto che ricavate da facile cultura libresca.

Uno storico 'moderno', dunque, razionale e informato; un osservatore scrupoloso ed un attento narratore; ma anche, almeno per i passi sopra citati, come ci sforzeremo di dimostrare, uno storico drammatico e retorico di stampo ellenistico le cui constatazioni, deleterie per tanta storiografia romana soprattutto d'origine straniera, vanno prese con molta prudenza.

Innanzitutto appaiono completamente infondate le affermazioni che i Romani non avessero mai condotto delle operazioni belliche sul mare; in secondo luogo sembra per lo meno paradossale che essi non conoscessero affatto le quinqueremi, anche se questo modello di navi non era costruito dai Greci del continente alleati di Roma. La Repubblica, infatti, intratteneva cordiali rapporti con Dionisio II di Siracusa, che possedeva già, come vedremo, delle *pentére,* l'equivalente greco delle future quinqueremi latine; infine, fra le 130 navi condotte nel 279 da Magone ad Ostia, dovevano esserci necessariamente delle quinqueremi puniche che non potevano certo essere sfuggite alle autorità ed alle maestranze romane. Dunque il giudizio di Polibio va corretto e reinterpretato in questo senso: non è affatto vero che i Romani nel 260 non avessero mai visto una quinquereme; essi in realtà non avevano mai visto *la struttura interna ed il sistema di remeggio di tali unità,* rinchiusi dentro lo scafo, e forse volutamente tenuti segreti dalle potenze che disponevano di tali bastimenti; ma le loro dimensioni e le forme esterne dovevano essere ben note.

Anche cercando di non farci ingannare dal tono leggendario del racconto di Polibio siamo propensi ad accettare come fondamentalmente vero questo episodio; di sicuro i Romani sino ad allora avevano avuto bisogno di navi destinate più alla perlustrazione costiera che alla navigazione in alto mare e dovevano essere abbastanza indietro nelle tecniche costruttive rispetto ai Cartaginesi.

Quanto al fatto che facessero allenare i rematori a terra su banchi

ricordiamo che questa pratica già era stata imposta da Pericle agli Ateniesi (che non ne avevano voglia) per poter rimediare, eventualmente, alla defezione dei mercenari ingaggiati per i remi.

Non solo si imparavano le manovre di base ed a muoversi di concerto a remare ma anche ad alzare, ad abbassare, a ritrarre i remi senza ostacolarsi a vicenda, ma si "facevano" anche muscoli e fiato.

Di fatto la flotta allestita nel 264 fu impiegata realmente solo nel 260. Lanciamo l'ipotesi che Polibio abbia frainteso leggendo che le navi furono impostate in 60 giorni. In questo lasso di tempo si presero le decisioni politiche, si stabilì una condotta militare di massima, si trovarono le risorse finanziarie, si cominciò ad assumere il personale, si cominciarono a costruire i magazzini per il materiale e, contemporaneamente, ad accumularlo e lavorarlo mano a mano che arrivava... il tutto secondo le richieste e con la guida degli architetti navali, comunque fossero chiamati, e dei maestri d'ascia.

Pure la presunta goffaggine ed inesperienza dei Latini sul mare va drasticamente confutata: lo stesso Polibio ci informa che sul modello cartaginese catturato i cantieri navali di Roma produssero 100 quinqueremi, oltre a 20 triremi, che costituirono la flotta di Caio Duilio. Floro, epitomatore di Livio del III secolo d. C., afferma che la costruzione richiese appena 60 giorni dal taglio degli alberi al varo delle navi; ma se anche avesse richiesto 6 mesi e più (almeno per una parziale stagionatura del legno), se ne dovrebbe ugualmente dedurre che Roma ed i suoi alleati disponevano di cantieri, armatori, mastri ed operai non solo estremamente abili ed esperti, ma anche in misura considerevole, stimabile in parecchie migliaia.

Costruire una nave non è cosa da poco, anche quando si tratta soltanto di riprodurre un modello: un semplice falegname abituato a fabbricare carri ed attrezzi agricoli non può trasformarsi *ipso facto* in un artigiano navale, né un architetto edile in un esperto di costruzioni nautiche, e neppure gli schiavi possono fornire la bassa manovalanza dei cantieri, che deve pur sempre possedere una qualche specializzazione. Tutto il racconto di Polibio, insomma, non regge al benché minimo uso del buon senso storico. Dimostra, al contrario, che Roma possedeva i mezzi tecnici, le maestranze, e soprattutto la comples-

sa organizzazione lavorativa, necessari a produrre in serie una grande quantità di quinqueremi; e tutto ciò non poteva derivare che da una

secolare esperienza. Esperienza che si poteva trasmettere soltanto nel corso di generazioni di lavoratori nelle corporazioni navali dei cordai, dei velai, dei maestri d'ascia, dei carpentieri e dei progettisti e direttori dei lavori. E se anche si ammetterà che gli scafi siano stati allestiti in massima parte dagli esperti cantieri greci degli alleati, cosa possibilissima, quanto alla presunta imperizia dei Romani nella guerra sul mare ed all'approssimazione delle loro costruzioni navali, basterà far riferimento all'adozione del *corvo* ed alla vittoria di Milazzo.

Come abbiamo visto anche l'addestramento al remeggio su finti banchi ricostruiti a terra è un episodio che va discusso e risolto: non con la conclusione superficiale di Polibio, che non esistevano equipaggi di rematori, per cui si doveva insegnar loro persino a muovere le braccia e come inarcare la schiena; ma nel senso che occorreva riaddestrare degli uomini già esperti, ad un sistema di voga e ad una disposizione al remo per loro inusitate. Che poi questi esercizi avvenissero a terra, particolare rifiutato da molti storici, non ci pare invece che sia da mettere troppo in dubbio. È infatti probabile che Roma e alleati non avessero i rematori sufficienti ad armare un cosi gran numero di navi (circa 34.000 uomini), e che perciò dovessero addestrare *ex novo* parecchi equipaggi; e non è neppure inverosimile, come vedremo meglio più avanti, che i primi esercizi avvenissero su dei simulacri posti sulla terra ferma. In fin dei conti, anche i vogatori dei moderni armi da corsa si allenano, talvolta, in apposite vasche. Certamente però l'addestramento non poteva limitarsi a questo artifizio ed a poche successive uscite in mare, come sostiene lo storico: forgiare un equipaggio doveva essere un'operazione assai lunga e faticosa, come osserva lo stesso Polibio a proposito della battaglia delle Egadi del 241[13].

Dunque, a nostro avviso, l'intero episodio del 264 va rivisto e criticato alla luce delle precedenti considerazioni. Polibio è uno storico corretto e dotato di indipendenza critica, lo riconosceva lo stesso Cicerone, che pure non era prodigo di lodi, ma i fatti che narra nel I libro delle *Storie* risalivano a cinquant'anni prima della sua nascita, e pertanto egli non poteva controllarli *de visu,* come ad esempio i documenti dei trattati romano-cartaginesi, e neppure rifarsi alla propria esperienza personale, come per gli avvenimenti della III Punica e di Numanzia. Pur non volendo accusarlo di aver costruito tutto l'episodio di sana pianta, come fece Gaetano de Sanctis, ed ammettendo che l'abbia ricavato da qualche fonte scritta, magari poetica, o da una tradizione orale, dobbiamo

tuttavia constatare che tutto il racconto sa di romanzesco, se non proprio di epico. Polibio era uno dei pochi greci che ammiravano

Roma, e tendeva perciò ad idealizzarne le istituzioni e gli uomini.

Facendo ricorso alla nota abilità mitopoietica degli antichi - nel nostro caso, quella di abbellire la storia con passi drammatici adatti ad esaltare i caratteri dei popoli - quale mezzo migliore poteva trovare lo storico, se non quello di descrivere i Romani all'inizio della guerra contro Cartagine come potenti sulla terra, ma privi di qualsiasi esperienza navale? Ecco così una gente di rudi pastori ed agricoltori inoltrarsi arditamente sulle distese del *lungi risonante* mare, ripetendo le traversie dei loro esuli antenati Troiani, e dopo disastri e tempeste che fecero più vittime dello stesso nemico - anche questo è un elemento molto drammatico - sconfiggere miracolosamente chi da secoli signoreggiava sul Mediterraneo, per estendere poi la propria talassocrazia dalle Colonne d'Ercole all'Egeo. E l'origine di tutto ciò sarebbe stata l'episodio fortuito di una quinquereme punica arenata, rinvenuta, e riprodotta dilettantisticamente da inesperti carpentieri!

La conclusione logica che riteniamo di poter trarre dal resoconto polibiano su tutto l'argomento sarà dunque la seguente:

a) è possibile che, in effetti, i Romani abbiano catturato e copiato una quinquereme cartaginese nel 264 a.C. Non sarebbe l'unico esempio di *counterengineering* della storia: gli Inglesi, ad esempio, nel secondo conflitto mondiale costruirono i loro *chariot* sul modello di un *maiale* italiano ritrovato intatto, ed i Russi fecero altrettanto con un bombardiere B29 americano costretto ad un atterraggio di fortuna. Ogni potenza, infatti, sente il vivo desiderio di conoscere i segreti delle armi altrui, nemici o persino alleati che siano. Quel che conta, però, è che i Romani o i loro alleati, a differenza da quanto afferma Polibio, avevano le capacità tecniche e gli uomini adatti alla rapida messa in mare di una imponente flotta di nuove unità da guerra;

b) è anche possibile che per un certo tempo gli equipaggi dei rematori fossero addestrati a terra in una sorta di simulazione di voga, che doveva necessariamente essere diversa in una quinquereme, rispetto ad una trireme o ad un *pentecóntoro*. Se questa simulazione ci fu, essa non servì però ad insegnare il remeggio ad un popolo digiuno di quest'arte, ma semmai ad addestrare gli uomini durante il periodo in cui i cantieri allestivano le navi della flotta, ed a formare dal nulla nuovi

equipaggi;

c) Polibio, volendo esaltare le virtù morali e le capacità organizzative dei Romani, condisce tutto l'episodio, in buona misura vero, con delle considerazioni palesemente false sulla inettitudine dei Latini alla navigazione ed alla guerra marittima. Una tale falsificazione della verità storica non deve farci perdere però la stima nell'Autore, poiché faceva parte della tradizione storiografica del tempo, che era solita abbellire e

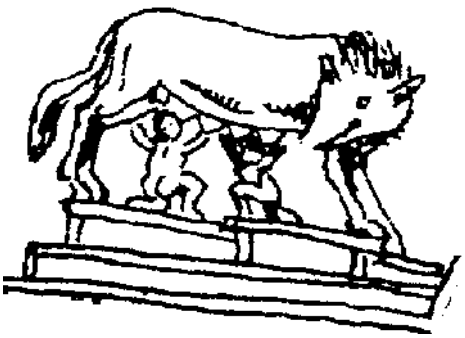
drammatizzare i fatti, perché fossero formalmente e retoricamente attraenti per il lettore dai gusti raffinati. La storiografia insomma, anche nel 'razionalista' Polibio, era pur sempre considerata un genere letterario, un *opus rhetoricum maxime,* oltre che un'indagine critica e scientifica.

Un riconoscimento, in conclusione, va attribuito al buon Polibio: di aver proposto una narrazione tanto efficace da aver tratto in inganno generazioni di storici che pur si dicevano avveduti, e di aver saputo creare cosi un bel mito. Un mito che, tra l'altro si inseriva in una tradizione ed in un *topos* assai caro agli stessi Romani, i quali amavano ricordare come i loro antenati, nell'arte militare, avessero imparato alla scuola dei loro nemici, e avessero poi superato gli stessi maestri. Così essi avrebbero tratto dagli Etruschi la formazione falangitica, dagli Iberici il gladio, dai Galli lo scudo e la *lorica hamata*, dai Greci le macchine e le tecniche d'assedio; e, ovviamente, dai Cartaginesi, il modello della quinquereme e le tattiche della strategia navale[14].

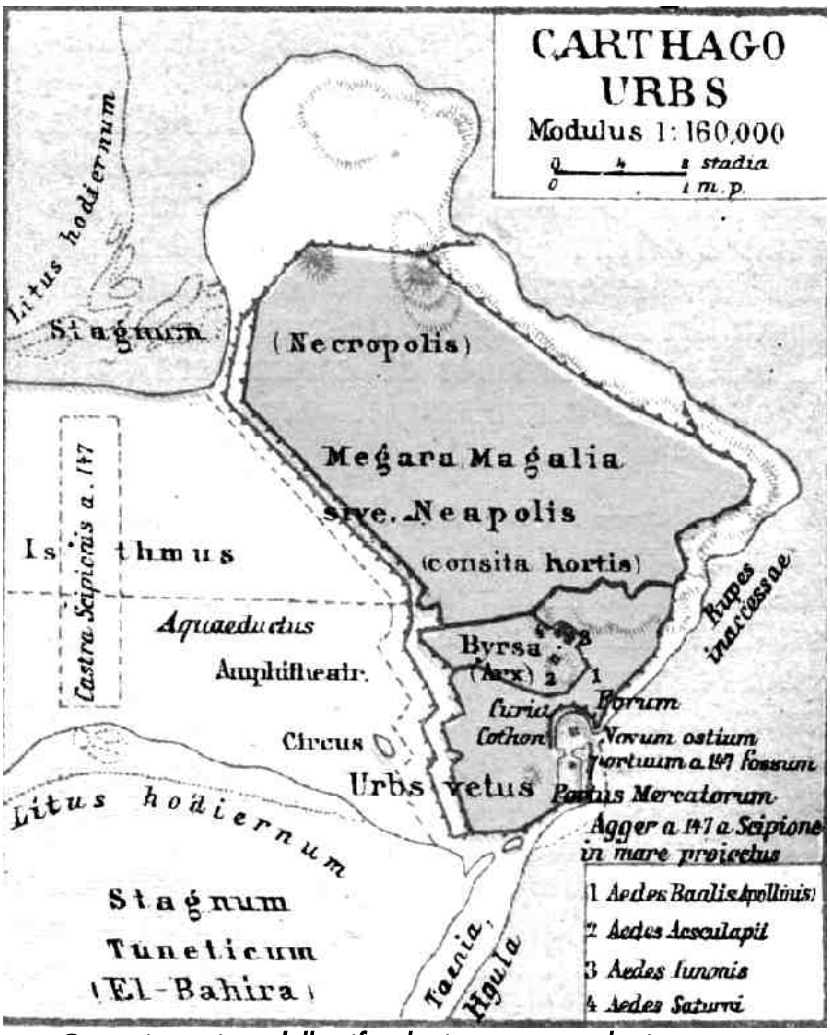
ROMA

Note al Cap. III

1.VIRGILIO, *Eneide,* I, 118.
2. È il caso, ad esempio, della notizia dell'approdo a Pompei della squadra romana in missione di sorveglianza delle coste campane nel 311. In quell'occasione i *socii navales,* cioè i marinai alleati, si resero responsabili di una razzia nei territori circostanti.
3. È forse opportuno ricordare che i rapporti fra i Romani e gli alleati erano di genere assai composito. Tra i *socii* erano annoverati i *cives optimo iure* delle *coloniae romanae,* i *cives sine suffragio* dei *municipia*, gli alleati latini e delle *coloniae latinae* e gli alleati italici.
4. POLIBIO, *op. cit.*, I, 20, 8. L'evidenziatura è mia.
5. POLIBIO, *op. cit.*, I, 37, 7-10. L'evidenziatura è mia.
6. POLIBIO, *op. cit.*, I, 20, 12-13.
7. POLIBIO, *op. cit.*, I, 20, 9-10.
8. POLIBIO, *op. cit.*, I, 21, 1-3.
9. Dei 40 libri delle *Storie* di Polibio ci sono giunti, mutili, i primi 5; degli altri 35 possediamo solo gli *excerpta* della tarda antichità. I primi 2 libri sono di introduzione e contengono il resoconto della I Punica, della II Illirica e della sottomissione dei Galli cisalpini; il terzo contiene la II Punica sino a Canne; il quarto ed il quinto gli avvenimenti in Oriente all'epoca della CXL Olimpiade.
10. Neppure Polibio risulta del tutto estraneo a certi gusti: basti pensare alla descrizione del *corvo,* a cui dedica praticamente tutto il capitolo 22 del libro I.
11. POLIBIO, *op. cit.*, II, 25, 2.
12. POLIBIO, *op. cit.*, III, 9.
13. POLIBIO, *op. cit.*, I, 59, 12. In tempi molto più recenti Ottaviano, per la guerra contro Sesto Pompeo, dovette affrancare 20.000 schiavi il cui addestramento, nel porto di Pozzuoli, richiese un intero inverno.
14. Cfr. ad esempio, a questo proposito, DIODORO SICULO, *Biblioteca storica*, XXIII, 2, 1.



CAPITOLO IV
LE GUERRE PUNICHE



Cartagine prima della rifondazione come colonia romana

Le guerre Puniche si protrassero per più di un secolo, 118 anni per la precisione, essendo iniziata la prima nel 264, mentre l'ultima si concludeva nel 146.

Quest'opera, poiché è finalizzata all'esame di un'ipotesi ricostruttiva di una quinquereme del III secolo a. C., prenderà in considerazione

soltanto le prime due.

Le fonti principali di quei drammatici avvenimenti rimangono Polibio, Livio ed i suoi epitomatori come Eutropio, essendo gli altri storici posteriori meno affidabili, o in genere dipendenti dai primi due.

Si trattò di uno scontro per il dominio prima, e la sopravvivenza poi, fra quelle che oggi sarebbero definite due superpotenze militari, marittime e commerciali del bacino mediterraneo che all'epoca era, praticamente, il centro pulsante e vitale (con una parola molto di moda oggi, si direbbe "globale") del mondo conosciuto.

Le guerre che ne seguirono, ed i periodi di pace segnati da forti tensioni che le separarono, potevano perciò ben essere percepiti nell'ottica di chi li visse come un lunghissimo e sanguinoso periodo di crisi mondiali.

Sanguinoso soprattutto per Roma e per l'Italia, che ad esempio tra il 219 ed il 202 (II Punica) conobbero una falcidia di soldati e civili mai prima riscontrata nella storia.

In diciassette anni di guerra perirono infatti 300.000 italici su una popolazione di circa 4 milioni, con una media annuale dello 0,5% ed una mortalità totale dell'8%. Uno studio del nostro amico Lanfranco Sanna, membro della Società di Cultura e Storia Militare e particolarmente versato nelle cifre e nelle statistiche, mostra come queste perdite siano paragonabili e persino superiori a quelle dei paesi europei nel primo conflitto mondiale.

Italiani ed Inglesi, ad esempio, ebbero la medesima mortalità media della seconda Punica, ma per un periodo di soli 4 anni, sicché la cifra totale si ferma al 2% anziché all'8% della popolazione totale. Soltanto i Francesi ebbero una percentuale maggiore di mortalità annua, lo 0,85%, ma che moltiplicata per 4 anni anziché 17 dà soltanto il 3,4%.

Anche riguardo al potenziale umano mobilitato può essere istituito un parallelo: in certi periodi della guerra Roma ebbe sotto le armi il 10% della popolazione, cifra raggiunta nella prima Guerra Mondiale soltanto dalla Francia, mentre l'Italia non superò mai la soglia del 9%. Il periodo in questione non vide però soltanto il confronto fra Roma e Cartagine, ma anche la lenta e continua espansione del potere marittimo latino su tutto il Mediterraneo, dalle Colonne d'Ercole alle coste anatoliche. Nel corso delle guerre Puniche i Romani affrontarono infatti ben tre conflitti

contro la Macedonia (230-168) e la guerra Siriaca (191-188); ridussero successivamente la Macedonia e la Grecia a province (148 e 146) ed infine ottennero per testamento da Attalo III il regno di Pergamo in Asia Minore (133).

Proprio in questo atteggiamento di dinamismo espansionistico si rivela la differenza di carattere tra i due popoli mediterranei: i Cartaginesi si accontentavano di dominare commercialmente il Mediterraneo Occidentale, mentre l'uso della forza era limitato alla sola conservazione delle loro basi di rifornimento (essenzialmente la Sicilia e successivamente la Spagna, indispensabili per il loro grano) e delle rotte marittime; i Romani al contrario non conoscevano limiti e misura alla loro straordinaria capacità di affrontare i nemici anche più temibili ed alla loro volontà di potere incontrastato.

Sfruttando la tattica del *divide et impera,* o quella ancor più efficace di farsi alleati i popoli sconfitti dopo averne abbattuto con la guerra le tirannidi *(parcere subiectis, debellare superbos),* o infine quella di proporsi come arbitri e di patrocinare le cause dei deboli contro i potenti, essi poterono intervenire in Oriente nel complicato mosaico dei regni ellenistici e delle leghe greche, e batterli separatamente con uno straordinario gioco di atti di forza ed alleanze, di blandizie e minacce, di generosità e ricatti.[1]

I Romani mostrarono così di possedere una visione strategica globale del teatro di operazioni del bacino mediterraneo, in cui i diversi fronti marittimi e terrestri, nonché le diverse situazioni politico strategiche, sono interdipendenti fra di loro perché unificate appunto dalla grande distesa d'acque di questo mare interno.

Roma insomma, in poco più di un secolo, riuscì a combattere ed abbattere contemporaneamente sia la secolare potenza di Cartagine, sia le insidie dei numerosi e ricchi regni ellenistici: tutto ciò trasferendo con la flotta i propri eserciti su un'estensione vastissima di territori, che andavano dalla Gallia alla Spagna, dalle isole mediterranee all'Africa Settentrionale, dalla Macedonia all'Asia Minore; e mostrando non solamente un'energia eccezionale ed una illimitata capacità di muovere uomini e mezzi, ma anche una versatilità ed una visione strategica totale, che chiamare lucide sarebbe troppo poco.

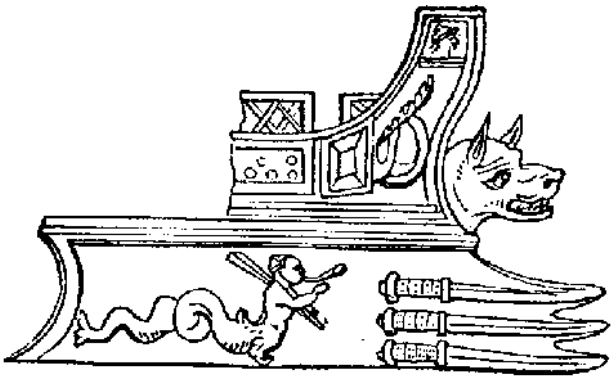
La parte successiva del capitolo si occuperà di mostrare una sintesi,

forse un poco arida, delle operazioni navali condotte da Roma tra il 260 ed il 204 a.C. Essa servirà però a rendere informato il Lettore non soltanto del susseguirsi degli avvenimenti e delle campagne marittime di questo periodo, molto meno conosciute dal grosso pubblico rispetto a quelle terrestri, ma soprattutto delle capacità tecniche e belliche delle quinqueremi, le più potenti e perfezionate unità navali delle marinerie militari dell'antichità.

La sintesi che seguirà non vuol essere critica e pedante, poiché ben diverso è lo scopo del presente studio: si assumeranno pertanto le cifre e le date così come sono riportate dagli storici latini e greci più quotati,

senza addentrarci nella discussione, che sarebbe assai lunga e tediosa, sulla loro esattezza e veridicità.

Un dovuto e sentito ringraziamento va porto infine all'ammiraglio Domenico Carro il quale, con sapienza e pazienza, dalle pagine dei suoi fascicoli speciali editi annualmente dalla «Rivista Marittima» ed intitolati *Classica*, ha condotto un utilissimo studio sulla storia navale di Roma, che ha ispirato ed aiutato le ricerche per il presente capitolo.



1. La prima Punica

Gli scontri navali della I Guerra Punica

Gli scontri iniziali sul mare tra Romani e Cartaginesi, avvenuti nel 260, videro senza dubbio una superiorità dei primi, anche se cominciarono proprio con una loro sconfitta.

Tra i due consoli eletti per quell'anno, Caio Duilio e Cneo Cornelio Scipione Asina, a quest'ultimo toccò il comando della flotta appena costruita di 120 quinqueremi. Egli partì con 17 navi alla volta della Sicilia ordinando al resto delle squadre di seguirlo costeggiando il litorale italiano.

Nel suo viaggio Scipione tentò di impadronirsi di Lipari, ma si fece sorprendere all'ancora dal cartaginese Boode, salpato da Palermo con 20 navi su ordine di Annibale il Vecchio con il compito di intercettarlo, e fu costretto ad arrendersi ed a darsi prigioniero[2].

Subito dopo però Annibale, informato dell'avvicinarsi della flotta che seguiva l'avanguardia di Scipione, mosse incontro ai Romani con 50 navi, ma ebbe la peggio e perdette la maggior parte della sua squadra salvandosi a stento con pochi superstiti[3].

Se le cifre riportate da Polibio sono esatte, lo scontro dovette

accendersi fra 103 unità romane (le 120 varate meno le 17 di Scipione) e 50 puniche in una proporzione di 2 a 1.

A favore di Annibale poteva giocare soltanto la sorpresa e l'inesperienza degli avversari, ma poiché Polibio afferma che i Romani navigavano in formazione di battaglia e non in ordine di crociera, è più probabile che sia stato proprio Annibale ad essere avvistato per primo e ad essere colto impreparato dal nemico.

La battaglia, nella testimonianza di Polibio, avvenne subito dopo che i Cartaginesi ebbero doppiato "il promontorio estremo d'Italia", dunque lungo le coste del Bruzio, probabilmente all'altezza dell'attuale Capo dell'Armi, che è il più meridionale, o del Capo Vaticano, che è il più occidentale.

Se fosse vero il primo caso, non si vedrebbe perché Annibale, partendo da Palermo, abbia circumnavigato la Sicilia da sud anziché seguire la rotta più settentrionale; quindi ci sembra più certo che lo scontro sia da collocarsi nelle acque di Capo Vaticano.

Nel medesimo anno 260 Caio Duilio assunse il comando della flotta in luogo del collega catturato e fece montare sulle sue quinqueremi - Polibio riferisce elusivamente "Su consiglio di qualcuno" - i celebri *corvi,* passerelle dotate di uncino adatte ad artigliare le navi nemiche ed a trasbordare rapidamente i fanti di marina sui loro ponti[4]. Se l'episodio fosse vero (ma molti lo hanno messo in discussione), i Romani avrebbero determinato una rivoluzionaria innovazione della tattica navale del *diékplous,* cioè lo sfondamento della linea nemica, poiché il *corvo* avrebbe consentito di agganciare l'avversario durante la manovra bordo contro bordo mentre le navi defilavano a minima distanza l'una dall'altra: in altri termini, Duilio avrebbe dotato le sue navi di un'arma orientabile adatta ad agire di fianco, mentre il tradizionale rostro poteva essere efficace soltanto *in caccia,* cioè di prua.

Una simile novità, sottolineata ad esempio come straordinaria dal celebre Jack La Bolina nella sua troppo trascurata *Storia generale della Marina militare*, a nostro avviso potrebbe essere paragonata soltanto all'invenzione delle torri brandeggiabili delle artiglierie allo scadere del XX secolo.

Non staremo a riportare la famosa descrizione di questi congegni, che costituisce uno dei passi più celebri e conosciuti dello storico greco, né ci impelagheremo nelle discussioni che sono sorte intorno alla loro

reale esistenza o no. È certo che Polibio non cita mai più queste macchine dopo la battaglia di Milazzo, anche se, nel passo in questione, specifica che "Solo più tardi" furono chiamati *corvi*.

D'altra parte la loro descrizione è molto analitica e dettagliata, come se lo storico avesse potuto osservarli di persona. Senza pretendere di esprimere un parere autorevole, si potrà perciò ipotizzare che i corvi non furono più usati semplicemente perché veniva ormai a mancare il fattore sorpresa (un'arma segreta fa effetto solo una o due volte, poi non è più 'segreta' in quanto il nemico prende le sue contromisure); oppure che i corvi non abbiano mostrato troppa efficacia e siano stati in seguito abbandonati; o, infine, che fossero armati solo sporadicamente sulle unità da guerra romane. Quel che qui importa è però un altro particolare che ci verrà utile in seguito, e cioè che le quinqueremi erano di tale grandezza da essere capaci di portare ingombranti e complesse macchine da guerra sui loro ponti.

La prima importante battaglia navale delle guerre Puniche avvenne nelle acque di Milazzo *(Mylae)*: i Romani di Caio Duilio disponevano all'incirca del centinaio di navi lunghe che avevano vinto a Capo Vaticano; i Cartaginesi, guidati dal solito Annibale, imbarcato su una *eptére* che era appartenuta a Pirro (usiamo qui, come in futuro, il termine navale corretto in greco, che termina in *eta*, e che in italiano suonerebbe "setteremi") misero in mare 130 unità ma ebbero la peggio perdendo, secondo Polibio, 50 navi tra catturate ed affondate[5]; il tardo storico Eutropio riporta anche le stime di 7.000 cartaginesi fatti prigionieri e 3.000 uccisi. A Caio Duilio furono decretati, primo 'ammiraglio' in Roma, gli onori trionfali.

L'anno successivo, il 259, il nuovo console Lucio Cornelio Scipione, fratello di Cneo, devastò la Sardegna e la Corsica, e proprio in quest'occasione dovettero forse avvenire i primi sbarchi anfibi di *milites navales,* ovvero *classiarii,* di cui dovremo occuparci in seguito. Scipione poté celebrare a Roma il trionfo sulle due isole senza che Annone, il nuovo comandante cartaginese sostituto di Annibale il Vecchio, fosse riuscito ad intercettarlo. Passò un anno intero senza significativi eventi marittimi, ma nel 257 si verificò una nuova battaglia navale in cui i Punici non riuscirono a sfruttare la sorpresa. La flotta romana al comando del console Marco Atilio Regolo era all'ancora presso Tyndaris, ad occidente di Milazzo, quando comparve quella punica

guidata da Amilcare.

Gli equipaggi latini più pronti a muovere presero immediatamente il largo, mentre gli altri si affannavano a tornare a bordo e salpare. Il comportamento valoroso delle prime navi che si erano gettate contro il nemico e furono distrutte salvò però il resto della flotta, che poté organizzarsi ed attaccare i Cartaginesi catturando dieci unità ed affondandone otto[6].

L'estate seguente del 256 a.C. vide la più grande battaglia navale del Mediterraneo, dell'antichità e di tutti i tempi: sebbene le cifre fornite da Polibio possano essere considerate eccessive e venire perciò almeno dimezzate, le due flotte che si scontrarono a Capo Ecnomo (oggi Salso, presso Licata) erano in ogni caso di proporzioni colossali[7]. I Romani, al comando dei due consoli Marco Atilio Regolo e Lucio Manlio erano salpati da Messina con 330 navi *catafratte*, cioè dotate di un ponte di coperta (a quel tempo tutte le quinqueremi, ma anche le triremi erano 'catafratte'), senza contare le navi onerarie, per imbarcare l'esercito a Capo Ecnomo e trasferirlo in Africa. Si trattava dunque di una gigantesca operazione anfibia che, secondo Polibio, interessava 140.000 uomini tra soldati ed equipaggi, anticipando di più di duemila anni la quantità di forze degli sbarchi più famosi della seconda guerra mondiale. I Punici, all'ancora presso Eraclea Minoa ad ovest di Capo Ecnomo, disponevano di 350 navi e 150.000 uomini, ed erano in attesa della partenza del nemico per balzargli addosso e distruggerlo.

Quando Annone decise di attaccare, i Romani avevano già assunto la formazione di crociera, in forma di enorme cuneo e particolarmente robusta e massiccia. La battaglia, molto ben manovrata dai consoli, nonostante la flotta fosse appesantita dalle navi onerarie e da quelle addette al trasporto dei cavalli che erano trainate a rimorchio, vide una clamorosa sconfitta dei Cartaginesi. I Romani persero 24 navi contro le 30 del nemico, ma ne catturarono ben 64 con tutti gli equipaggi. Sbarcati in Africa l'esercito e Marco Atilio Regolo, destinati purtroppo alla sconfitta, nel 255 Roma apprestò una nuova flotta per recuperare i superstiti della sfortunata spedizione: si trattava anche questa volta di un numero enorme di navi, 350, al comando dei consoli Marco Emilio e Servio Fulvio.

Contro questa forza imponente i Punici poterono mettere in mare soltanto 200 unità, che affrontarono i Romani a Capo Ermeo, davanti a

Cartagine, ricavandone una nuova e disastrosa sconfitta: secondo le cifre (probabilmente esagerate) di Polibio, i Cartaginesi persero 114 navi contro solo 9 dei Romani[8]. L'entità della vittoria fu tuttavia tale che in Campidoglio venne innalzata una nuova colonna rostrata, che a detta di Livio venne distrutta da un fulmine nel 172. Il viaggio di ritorno fu invece funestato da una terribile tempesta, che i marinai avevano previsto e comunicato ai consoli, ma il cui pericolo non fu preso in troppa considerazione, forse per l'urgenza di lasciare al più presto le acque pericolose d'Africa. La flotta fece così naufragio nel tratto di costa siciliana tra Camarina e Capo Pachino (Punta secca e Capo Passero) e si salvarono dall'immane disastro soltanto 80 bastimenti.

Per nulla intimorito da una tale catastrofe, il Senato fece allestire nel medesimo anno 220 navi che furono varate in un periodo di tempo, che Polibio stesso definisce "a stento credibile", di appena tre mesi. Con una tale flotta, rinforzata dalle unità superstiti del naufragio, i consoli del 254 Aulo Atilio e Cneo Cornelio cinsero d'assedio e conquistarono Palermo, la più grande città cartaginese della Sicilia[9]. Roma non si addormentò certo sugli allori, perché l'anno successivo, il 253, una flotta di 260 navi al comando di Cneo Servilio Cepione e Caio Sempronio Bleso tornò a devastare le coste africane.

L'ira di Nettuno guastò tuttavia l'impresa, dal momento che una nuova terribile tempesta ne colò a picco ben 150[10]. Dopo un tale disastro il Senato decise di sospendere le spedizioni navali di carattere strategico e di mantenere armata una flotta di sole 60 unità per le comunicazioni con la Sicilia, dove ancora resisteva la piazzaforte punica di Lilibeo (Marsala). Le operazioni nell'isola, in mancanza di un forte supporto marittimo per i rifornimenti logistici, vennero però a languire, sicché nel 250 furono allestiti nuovi bastimenti sino a raggiungere il numero di 200, con i quali i consoli Caio Atilio e Lucio Manlio sbarcarono a Lilibeo e strinsero d'assedio la fortezza difesa dal generale Imilcare. Cartagine inviò allora in soccorso della guarnigione 50 navi con 10.000 uomini agli ordini dell'ottimo Amilcare Barca, che riuscì a forzare il blocco nemico.

Successivamente, durante le estenuanti scaramucce tra le due parti, un tale Annibale, detto Rodio, si offrì coraggiosamente di entrare in porto per prendere contatto con gli assediati e riferire sulle loro condizioni. La rischiosa operazione riuscì per diverse volte, anche perché Annibale

disponeva di una speciale *tetrére* (quadriremi), capace di sviluppare una velocità tale da lasciare indietro qualsiasi unità nemica. Evidentemente la nave di cui disponeva il navarca punico era un modello più leggero e sottile delle quinqueremi del tempo, ma i Romani alla fine riuscirono a catturare lui, la sua nave ed un'unità gemella che riequipaggiarono con rematori propri[11].

L'episodio ora esaminato è particolarmente significativo perché otto anni più tardi, come vedremo tra breve, i Romani avrebbero varato un'intera flotta di quinqueremi sul modello della *tetrére* di Annibale Rodio, ed è probabile che non abbiano più abbandonato questa consuetudine. Quando studieremo le caratteristiche delle quinqueremi classiche, dunque, ci occuperemo proprio di questo tipo di unità, che risultava 'nuovo' ed in un certo senso 'rivoluzionario' rispetto al naviglio precedentemente in uso tanto nelle flotte ellenistiche quanto in quelle puniche. Non ci è dato di sapere se anche i Cartaginesi seguirono i loro nemici nell'adozione di tali unità per le loro squadre: se non lo fecero, dovremo concludere che, a partire dagli anni Quaranta del III secolo, i Romani godettero di una superiorità tecnica e industriale della loro cantieristica rispetto a quella dei loro rivali.

Nel 249 il console Publio Claudio Nerone, raccolti 10.000 nuovi marinai per ricostituire gli equipaggi logorati dall'assedio di Lilibeo, tentò una sortita improvvisa verso Drepano (Trapani), l'altra grande piazzaforte rimasta ai Cartaginesi in Sicilia dopo la caduta di Palermo. L'impresa però si rivelò un disastroso fallimento, poiché delle 200 navi allestite per quell'impresa se ne salvarono soltanto 21, mentre 93 furono catturate e le rimanenti finirono miseramente in secca. Gli uomini perduti in quell'occasione furono ben 30.000[12].

Il collega Lucio Giunio si incaricò allora di portare vettovaglie e materiale in Sicilia con un'imponente flotta di 800 navi onerarie (secondo la stima di Polibio), scortate da 120 unità da guerra: 60 appena armate ed altre 60 tratte da Lilibeo. Giunio divise le sue navi in due squadre, alle quali i Punici potevano contrapporre appena 100 quinqueremi comandate dall'ammiraglio Cartalone; doppiò poi Capo Pachino e si mise all'ancora in una località non precisata della costa meridionale sicula, che però non offriva alcun riparo al mare. Lì fu sorpreso da una forte tempesta, che invece Cartalone evitò rifugiandosi oltre Capo Pachino, e perdette gran parte delle sue unità in un immane

naufragio[13].

In seguito a questo nuovo grave disastro, il terzo in quattro anni, che nel complesso erano costati alla Repubblica la perdita di centinaia di navi e alcune decine di migliaia di uomini, il Senato sospese tutte le operazioni navali sino al 242, allorquando fu chiaro che la guerra non poteva essere vinta soltanto con le forze terrestri. Si decise allora di armare una nuova flotta, e la scelta può ben essere definita felice, poiché portò alla rapida conclusione del conflitto con una delle più brillanti vittorie che Roma abbia mai colto sul mare.

Tuttavia, come un ben orchestrato dramma, che rappresenta una situazione disperata prima dell'inaspettato colpo di scena finale, Roma nel 242 aveva ormai speso nel ventennale conflitto fino all'ultima risorsa. Le finanze dello Stato erano infatti tanto esauste che dovettero essere i privati a versare i fondi necessari all'allestimento delle navi; i cittadini più ricchi (come era già accaduto in Atene prima della battaglia di Salamina) si impegnarono a finanziare la costruzione di una nave a testa, oppure a gruppi di due o tre a seconda delle fortune private, e così poté essere messa in mare una flotta di 200 quinqueremi[14] **concepite sul modello della** *tetrere* **di Annibale Rodio**[15], che fu affidata a Quinto Lutazio Catulo all'inizio dell'estate del 241.

Il console s'impadronì indisturbato del porto di Drepano e della rada di Lilibeo - tanto a lungo contesi nelle operazioni precedenti - poiché i Punici, probabilmente resi troppo sicuri dall'ormai settennale assenza di squadre romane in Sicilia, avevano ritirato in Africa le loro navi lunghe. Resisi conto del pericolo, si affrettarono ad inviare Annone con il compito di sbarcare ad Erice dei rifornimenti per la guarnigione di Drepano, e questi si ancorò all'Isola Sacra (oggi Marettimo), nell'arcipelago delle Egadi. Li lo sorprese Lutazio, mentre navigava lungo il breve tratto di mare che lo separava dalla costa sicula, con il suo naviglio stracarico di vettovagliamenti; le navi romane, al contrario, erano molto più alleggerite e quindi manovriere, oltre che più veloci, in quanto costruite sul modello della *tetrere*.

Plinio sostiene che Lutazio partì da una baia riparata facendo tagliare dai suoi equipaggi le gomene delle ancore. Una prova della sua versione sarebbe stata però soltanto quella del ritrovamento di un così gran numero di ancore sul fondale. Ebbene, pare che un sub palermitano le abbia effettivamente scoperte presso Cala Rossa negli anni Sessanta, ma

che le abbia in parte vendute clandestinamente, in parte distrutte per ottenerne dei pesi da sub di piombo. Se così fosse, uno dei più importanti ritrovamenti archeologici dell'era contemporanea sarebbe andato perduto. Comunque sono di recente riprese le ricerche nella zona ad opera di un cacciamine della Marina Militare, d'intesa con la Sovrintendenza dei beni archeologici della Sicilia.

Al prezzo, secondo Diodoro di 80, secondo Eutropio di sole 12 navi perdute, il console colò a picco o catturò con tutti gli equipaggi 120 legni nemici[16]. Annone fu crocefisso al suo ritorno in patria ed Amilcare Barca, cedendo le armi a Lilibeo, fu costretto a chiedere la pace, che venne accordata da Lutazio e perfezionata con un nuovo trattato navale, il quarto tra Romani e Cartaginesi, in base al quale i Cartaginesi dovevano abbandonare la Sicilia ed impegnarsi a non far guerra a Gerone di Siracusa né ai suoi alleati; era inoltre fatto loro obbligo di restituire tutti i prigionieri senza riscatto, di non arruolare mercenari in Italia e di pagare in venti anni 2200 talenti euboici d'argento.

Il Senato tuttavia non approvò il trattato imposto dal console, e vi aggiunse delle condizioni ancora più dure: il pagamento immediato di 1000 talenti e l'evacuazione di tutte le isole minori di Sicilia[17].

In 24 anni di guerra (264-241) la Repubblica aveva perduto, tra navi onerarie e lunghe, più di 700 unità; la sua rivale, circa 500[18]. Il maggior numero dei naufragi è attribuito dagli storici alle tempeste, piuttosto che alle armi puniche; ciò tuttavia non deve alimentare, a nostro giudizio, la facile accusa dell'inesperienza marittima dei Romani, che mal si concilierebbe con le loro splendide vittorie navali. Si tratta probabilmente, invece, di una scelta o, se si preferisce, di una precisa filosofia delle operazioni militari. I consoli possedevano degli ottimi marinai, se non altro tra gli alleati greci ed italici che da secoli solcavano i mari, uomini che erano in una certa misura in grado di conoscere e prevedere il tempo o di prendere i provvedimenti opportuni per evitare i fortunali e comunque limitarne i danni; le loro navi potevano essere all'inizio più goffe e rustiche, ma non erano certamente più fragili e pericolose di quelle cartaginesi, poiché le maestranze dei cantieri che costruivano per la Repubblica erano di tutto rispetto.

Non resta allora da concludere che i comandanti romani anteponevano alla prudenza consumata e naturale dei marinai le ragioni squisitamente belliche dei militari; erano cioè propensi a correre un serio

rischio sul mare, purché la contropartita fosse un notevole vantaggio strategico o tattico sul nemico. Ciò li portava non ad ignorare o sottovalutare - come dei navigatori da diporto - i consigli dei loro navarchi, ma a trascurarli coscientemente in nome di superiori necessità belliche. Si potrà anche dire che questa era una mentalità di ricchi terricoli che non avevano mai visto il mare in vita loro, di generali più o meno capaci di manovrare le legioni in uno scacchiere terrestre ma che mai avevano calcato il ponte di una nave, e tali dovevano essere forse i consoli ai quali era assegnata la responsabilità di una flotta; ma da qui ad accusarli di una beotica insensatezza ce ne corre; e che tutto sommato la strategia romana non fosse quella di incoscienti dilettanti allo sbaraglio viene provato dal fatto che, con tali sistemi, la Repubblica vinse sul mare la più grande e temuta marineria del suo tempo, e le strappò l'intero Mediterraneo occidentale.

Nonostante le precedenti considerazioni, resta il fatto che i Romani subirono circa un terzo di perdite in più dei loro rivali, e ciò torna ad onore dei Cartaginesi; è però altrettanto incontrovertibile che la quasi totalità del conflitto si combatté tra la Sicilia e l'Africa, mentre il litorale italico e quello laziale non furono minacciati una sola volta dai Punici, e ciò va attribuito a lode delle squadre navali, del Senato e dei generali romani. Questi ultimi avevano intuito che, tenendo continuamente sotto minaccia la Sicilia con i loro eserciti, Roma si sarebbe procurata un duplice vantaggio: quello di non vedere le flotte avversarie scorrazzare lungo la Penisola, perché inchiodate a sostenere la resistenza delle loro piazzaforti sicule, e quello ancor più prezioso di disporre di una base formidabile, marittima e logistica, per proiettare le proprie forze verso l'Africa.

Allora, come nel XX secolo, la posizione geostrategica della Sicilia le conferiva tanto le chiavi del Mediterraneo Meridionale, quanto quelle dell'Africa Settentrionale in direzione sud, e dell'Italia in direzione nord: le campagne italo germaniche in Libia, Egitto e Tunisia, e la data del 10 luglio 1943 stanno a confermarlo.

2. La seconda Punica

La spedizione di Annibale in Italia

La prima Punica era costata a Roma un'enorme quantità di ricchezze e di uomini: il censimento accusò la diminuzione di un sesto della popolazione, mentre l'asse perdette circa l'83% del suo valore. Ciò nonostante la Repubblica negli anni immediatamente

successivi alla guerra trovò le energie sufficienti per spazzar via i presidi cartaginesi dalla Sardegna e dalla Corsica, sconfiggere gli Illiri della regina Teuta, annientare i Galli a Talamone e occupare stabilmente la Valle del Po, sino a stabilire i propri confini sulle Alpi Giulie.

Sull'altro versante le cose andavano in modo pressappoco uguale, poiché anche i Punici si ingrandirono in Spagna, ma alcune elementari riflessioni sono opportune per comprendere il punto di vista degli sconfitti: a Cartagine tutto sommato non importava poi troppo di aver perso la Sicilia come base strategica nel Mediterraneo, sebbene avesse speso ingenti energie nei secoli precedenti per conquistarla anche solo parzialmente.

La politica della città, al contrario di quella romana, non aveva infatti gli obiettivi tipici di una grande potenza imperialistica, bensì quelli di una potenza commerciale. Ma proprio per questo motivo la perdita della Sicilia risultava ancor più grave, dal momento che essa era il granaio di Cartagine. In alternativa i Punici, sotto la guida dei Barca, durante il periodo di pace con Roma occuparono parte della Spagna: tuttavia la Spagna non era la Sicilia, ed il problema degli approvvigionamenti rimaneva piuttosto grave.

In breve, sussisteva per Cartagine la necessità obiettiva di riprendere la guerra, ma il senso pratico dei suoi politici suggeriva che sarebbe stato inutile tentare una seconda volta di vincerla sul mare. Da qui deriva probabilmente l'idea geniale di Annibale, un uomo che non conosceva limiti alla propria ambizione e non si lasciava sgomentare dalle difficoltà apparentemente più insormontabili: il progetto, semplice nel suo profilo, folle per qualsiasi altra persona che non fosse Annibale, era quello di attaccare l'Italia per via di terra, e di soffocare l'aquila romana nel suo nido senza il concorso essenziale di una flotta, che ormai non era più padrona del Mediterraneo. Un piano tanto folle che, come spesso accade, corse il rischio di riuscire.

Siamo adesso nel 218 a. C., e Roma non conosce ancora le forze e gli obiettivi di Annibale mentre questi si dirige a nord di Sagunto. La prudenza vuole che si preparino due operazioni: una offensiva contro la Spagna, destinata a partire dalla Sicilia con 160 quinqueremi, 16.000 fanti e 1.800 cavalieri, al comando di Tito Sempronio Longo; ed una difensiva in Provenza, affidata a Publio Cornelio Scipione, il padre del

futuro Africano, con 60 quinqueremi e probabilmente almeno 7.000 uomini e 300 cavalli.

Queste forze dovevano ricongiungersi con le legioni che il pretore Lucio Manlio conduceva per via terrestre[19]; ma poiché Scipione arrivò quando Annibale aveva già passato il Rodano, si limitò ad inviare il fratello Cneo contro Asdrubale e Magone in Spagna, insieme alla maggior parte dei soldati, riservando a se stesso il compito di difendere l'Italia sul Po: compito risultato poi superiore alle sue forze, dal momento che fu sconfitto e ferito al Ticino.

Nel medesimo anno però il pretore di Sicilia Marco Emilio colse una bella vittoria navale a Lilibeo contro 35 quinqueremi puniche, catturando 7 navi e 1.700 prigionieri. Sempronio Longo, da parte sua, giunto troppo tardi con la sua flotta per partecipare alla battaglia, veleggiò verso Malta strappandola ai Cartaginesi, ed inviò poi le sue truppe al nord contro Annibale.

Cneo Scipione intanto approdava ad Emporio, e con una serie di sbarchi sottometteva, o riportava all'alleanza di Roma, tutte le città della costa fino all'Ebro, alle cui foci, nel 217, riuscì vincitore anche in un modesto scontro navale. Forte del successo ottenuto, poté depredare le riserve di sparto di Longuntica e saccheggiare anche l'isola di Ibiza, quindi ricevette l'apporto di altre 30 navi e 8.000 fanti che il Senato gli inviava insieme al fratello Publio, reduce dal Ticino.

Nel frattempo, le incursioni puniche verso la Sardegna e Pisa non ebbero successo a causa del totale dominio marittimo di Roma. Il pretore Tito Otacilio distrusse infatti una squadra nemica nel Canale di Sardegna catturando 7 navi; ugualmente infruttuosa si rivelò tuttavia nel 217 la spedizione in Africa del console Cneo Servilio Gemino, che si concluse con la sola conquista di Cossira, cioè l'attuale Pantelleria.

In sostanza il biennio 218-217 vide l'assoluta padronanza del Mediterraneo Occidentale da parte dei Romani, consolidata ancor di più dal controllo diretto del Canale di Sicilia con il possesso di Malta e Pantelleria, ma mediocri fatti d'armi sul mare. Vero è che le guerre terrestri si vincono soltanto se si è padroni delle rotte marittime, ma è anche vero che la Repubblica versava in una situazione del tutto particolare: non disponeva di uomini con cui insidiare l'Africa, o perché impegnati in Spagna contro Asdrubale e Magone, o perché

falcidiati nelle terribili disfatte del Ticino, della Trebbia, del Trasimeno e, nel 216, di Canne; in secondo luogo era assolutamente inutile tagliare ogni via di comunicazione e rifornimento ad Annibale, dal momento che egli si approvvigionava a sufficienza nell'Italia stessa, sia attraverso i popoli amici di Cartagine, sia devastando i territori degli alleati dei Romani.

Per un breve periodo la difesa della città fu affidata alla III legione classica inviata per intero a Teano Sidicino ed ad altri 1500 classiarii (quasi un'altra mezza legione) spostati da Ostia a Roma stessa.

Era tale la gravità del momento, che non vi erano più neppure i mezzi per pagare il soldo dei marinai ed il grano per mantenere gli equipaggi, come testimoniano le lettere al Senato di Tito Otacilio e Aulo Cornelio, rispettivamente propretori per la Sicilia e la Sardegna, che lamentavano le disperate condizioni delle loro flotte[20].

Alla tragica situazione finanziaria si ovviò imponendo d'autorità ai privati facoltosi di pagare un anno o sei mesi di salario dei marinai, secondo le loro sostanze. Quanto invece al rifornimento degli eserciti di Spagna, urgentemente richiesto dai due Scipioni, si riuscì a raccoglierlo solo obbligando gli appaltatori dello Stato a consegnare gratuitamente il materiale e le scorte di viveri, le armi e il vestiario.

L'anno 215 poi, se da un lato vide Annibale, contrariamente al suo solito, incerto e fatalista, desideroso di concludere la campagna più con l'intervento (mai verificatosi) dell'alleato macedone Filippo che con la forza delle sue armi, assistette dall'altro alla nuova gravissima catastrofe della defezione della città di Siracusa. Morto infatti il vecchio e fedele Gerone, il potere era passato al nipote Geronimo, capo del partito filo-cartaginese, il quale senza indugio stipulò un trattato con i Punici in base al quale, una volta cacciati i Romani dall'isola, i confini tra i suoi domini e quelli di Cartagine sarebbero stati segnati dal fiume Imera.

Con tale alleanza Geronimo intendeva forse mettere fine alla plurisecolare guerra che aveva visto Siracusani e Punici affrontarsi per il dominio della Sicilia; in realtà il tiranno cadde presto vittima di una congiura, ma non avvenne per questo lo sperato mutamento di rotta nella politica della città, anzi: una quadrireme su cui erano imbarcati alcuni ambasciatori romani fu catturata all'imboccatura del porto di Siracusa, e l'equipaggio venne massacrato.

Iniziò così nel 214 l'assedio della città, condotto sulla terra dalle truppe di Appio Claudio contro il quartiere dell'Esàpilo, e sul mare dalla squadra navale e dai *classiarii* di Marco Claudio Marcello contro il tratto di mura di Acradina. Otto delle sue 60 quinqueremi, a detta di Polibio e di Livio, furono accoppiate a due a due con un tavolato per reggere le torri d'assedio e le macchine dette "sambuche", ovvero delle scale con alla sommità una piattaforma difesa da graticci e capace di contenere quattro uomini.

Tali macchine, leggermente più elevate dell'altezza delle mura, erano manovrate dalle carrucole montate in cima agli alberi maestri delle quinqueremi accoppiate; sulle altre navi invece, folti reparti di arcieri erano in grado di eseguire un tiro così concentrato di dardi da non consentire a nessuno di affacciarsi dalle mura senza restare ferito.

Le forse un po' troppo barocche macchine d'assedio di Marcello non sortirono però l'effetto sperato, e vennero demolite dai leggendari sistemi

di difesa del celebre scienziato Archimede[21], così che la squadra e l'esercito furono ritirati per limitarsi a tagliare al nemico ogni via di rifornimento.

Dall'altra parte una spedizione di soccorso guidata dal punico Imilcone, che portava 55 navi lunghe nella rada di Siracusa e riconquistava Eraclea Minoica, non portò alcun giovamento agli assediati, e ritornò in Africa. Così la disgraziata città, dopo alterne vicende ed un nuovo tentativo cartaginese di difenderla e di far insorgere l'isola, cadde nel 212 in seguito ad un rapido colpo di mano che, con il concorso di fanti e *classiarii* della flotta, si impadronì di un tratto della cinta muraria presso la fonte Aretusa.

Superata la crisi del 216, Roma poté combattere con vitalità insospettabile ben quattro conflitti contemporaneamente su quattro fronti diversi: ispanico, sardo-siculo, macedonico, e sullo Ionio e l'Egeo.

Il primo e l'ultimo erano i più eccentrici fra di loro, ma tutti insieme richiedevano la presenza in mare di un numero veramente formidabile di navi, almeno quattro flotte (soltanto quella del Mediterraneo Centrale nel 209 contava 200 unità), oltre ad una condotta strategica che ha del meraviglioso per i tempi. Si pensi solo a questo: quale potenza contemporanea, se si fa eccezione per gli Stati Uniti e la Gran Bretagna

del XX secolo, sarebbe in grado di schierare tanti uomini, risorse e navi, e di trovare persino i generali e gli ammiragli capaci di condurre un conflitto globale su scacchieri tanto distanti e caratterizzati da situazioni così diversificate?

Quale organo di governo civile, come era il Senato di Roma, sarebbe oggi capace di "tenere le fila" di un tal numero di conflitti, della diplomazia che vi lavorava dietro, e della strategia di cui abbisognavano? Il Mediterraneo è certo un piccolo mare interno rispetto alle colossali distanze oceaniche ed alla vastità dei fronti impegnati ad esempio nella seconda guerra mondiale; ma le vie di comunicazione del III secolo a. C., la capacità di spostamento per terra e per mare, la conoscenza dei luoghi e le risorse umane e finanziarie erano in proporzione altrettanto piccole.

Diamo adesso un rapido sguardo al fronte bellico orientale.

La guerra Macedonica, parallela a quella punica, si prolungò dieci anni, dal 214 al 204. La *causa belli* fu determinata dall'alleanza tra il re Filippo ed Annibale, che sembrava impostata sui seguenti termini: la Macedonia sarebbe entrata in guerra contro Roma con un esercito ed una flotta di 200 navi, devastando il litorale adriatico della Penisola; a pace conclusa, l'Italia sarebbe rimasta ai Cartaginesi, ma Annibale si impegnava ad aiutare il re nella conquista dell'egemonia su tutta l'Ellade. In realtà non possiamo sapere se Livio trascriva con esattezza le clausole dell'accordo: certo è però che il pericolo era gravissimo, e che la condotta del conflitto avrebbe spinto inesorabilmente la Repubblica ad intervenire nel delicato mosaico della politica greca, in un mare che era greco da tempi immemorabili, e contro avversari che avevano sviluppato un'eccellente tecnica militare.

Ciò nonostante Roma, anziché perdersi d'animo di fronte alle difficoltà oggettive di un tale conflitto, riuscì a fare ben presto, di quelle terre d'antichissima civiltà, una nuova provincia.

Per parare la minaccia macedone la Repubblica seguì la sua usuale e consolidata condotta di attaccare prima di essere attaccata. 55 navi partirono da Ostia per presidiare il Brindisino; ma poiché Filippo era in quel momento impegnato a conquistare Apollonia, il pretore al comando, Marco Valerio Levino, sbarcò in territorio nemico, prese la città di Orico, liberò Apollonia dall'assedio e distrusse le navi sottili con

cui Filippo aveva risalito il fiume.

Successivamente Levino stipulò un'alleanza con gli Etoli nemici della Macedonia, ed avendo a disposizione soltanto una legione e 50 navi, espugnò Anticira nel Golfo di Corinto. Filippo rispose a questa ardita mossa alleandosi a sua volta con gli Achei, senza avvedersi che, così facendo, si prestava proprio al gioco di Roma: con scarsissime forze, e facendo combattere Greci contro Greci, il Senato teneva lontano dall'Italia la minaccia macedone e lasciava Annibale nella condizione di non nuocere; ma allo stesso tempo si conquistava anche degli amici nel rissoso mondo dei piccoli o piccolissimi Stati ellenici (dopo gli Etoli fu la volta di Attalo, re di Pergamo) e si imponeva come potenza militare e marittima in Oriente.

Le operazioni si svilupparono allargandosi da Corcira a Calcide, in Eubea, sempre con l'impegno di poche truppe romane, mai più di 10.000 fanti e 1.000 cavalieri con 35-50 navi; poi, proprio quando Attalo si ritirava dal conflitto perché attaccato da Prusia, re di Bitinia, e le cose sembravano mettersi male per la Repubblica, Filippo all'improvviso cedette, anche perché spinto dalle disastrose notizie che venivano da Cartagine, e fu possibile concludere la pace nel 204.

Frattanto, tra il 211 ed il 209, si consumava la ribellione di Taranto, che si era data ai Cartaginesi costringendo la piccola guarnigione romana a rifugiarsi nella rocca. L'episodio vide due interventi navali intesi a spezzare l'assedio: il primo, partito da Reggio con il propretore Decio Quinzio e 20 navi, tra le quali 2 triremi e 3 sole quinqueremi, si risolse in una disfatta; il secondo, affidato alla ben più consistente forza di 30 quinqueremi, riconquistò la città.

Nel medesimo anno della defezione tarantina, il 211, fu istituita la magistratura dei *duumviri navales,* probabilmente una sorta di ministero della Marina da guerra che si dimostrò molto efficiente; ma si riaccendeva intanto anche il conflitto in Spagna, dove nel 210 erano caduti entrambi gli Scipioni e l'esercito versava in gravi difficoltà. Il Senato inviò un primo corpo di spedizione di 12.000 fanti e 1.100 cavalieri agli ordini di Claudio Nerone.

Questi, partito da Pozzuoli, sbarcò a Tarragona e si diresse verso l'Ebro[22]; subito dopo però il comando della spedizione nella penisola iberica fu affidato al più convinto sostenitore della tesi che Annibale doveva essere sconfitto non in Italia, ma riconquistando la Spagna e

portando la guerra in Africa. Si trattava di Publio Cornelio Scipione, giovane di appena 24 anni e figlio di quel Publio che era stato sconfitto al Ticino ed era caduto nel 210.

Scipione salpò da Ostia con un'ulteriore forza di 30 quinqueremi, 10.000 fanti e 1.000 cavalieri; costeggiata l'Italia e la Gallia, il giovane generale svernò poi ad Emporia, e nella primavera successiva approdò alle foci dell'Ebro. Di lì, anziché procedere verso l'interno alla ricerca dei Cartaginesi divisi in tre forti corpi, con il rischio di venire accerchiato o di cadere in un'imboscata, concepì il piano geniale di conquistare Cartagena, il porto più importante per i rifornimenti del nemico.

Con una complessa operazione combinata terrestre e navale, egli stesso scese a sud con l'esercito, mentre il legato ed amico Lelio si dirigeva nella medesima direzione con le navi; insieme poi assalirono la piazzaforte, in parallelo dal lato terra e dal mare. Cartagena cadde soprattutto per il repentino attacco di 500 *milites navales* che, sbarcati dalle quinqueremi agli ordini di Lelio (probabilmente un centinaio di unità), ed attraversati gli stagni quasi asciutti per la bassa marea, scalarono agevolmente le mura là dove i difensori si ritenevano protetti.

La presa della città, per inciso, è il secondo episodio che illustra chiaramente il modo di operare tattico dei *classiarii:* rapide ed improvvise incursioni che hanno come punto di forza la sorpresa più che il numero. Un sistema molto originale e moderno, la cui discussione ci porterebbe lontano dal tema: basti però qui ricordare che anche Siracusa era caduta in seguito ad un'operazione di "commando" delle fanterie imbarcate.

La conquista di Cartagena fu pure un ottimo 'affare' logistico: Scipione infatti catturò 18 navi da guerra e 63 onerarie, queste ultime cariche di frumento, armi, metalli, vele e sparto; catturò anche diversi prigionieri i quali, in cambio della promessa della libertà, andarono a

rimpinguare gli equipaggi dei rematori.

I *classiarii* che erano imbarcati sulle quinqueremi, probabilmente l'effettivo di una legione, se non di più, furono poi usati dal generale come normali truppe di fanteria durante tutti e quattro anni della successiva campagna. Ciò fu possibile perché, come vedremo più avanti, i *milites navales* non erano soltanto truppe leggere destinate

alla difesa ed all'offesa nei combattimenti sul mare, ma dei reparti dotati del medesimo equipaggiamento pesante della comune fanteria legionaria.

Ad ulteriore dimostrazione di tale peculiarità sta il fatto che, nel 215, il pretore Tito Manlio aveva riconquistato la Sardegna usando i soli *classiarii*.

La loro specialità, dunque, non era molto dissimile da quella dell'USMC (*United States Marine Corps*) degli Stati Uniti che, praticamente da solo, è stato in grado di occupare tutte le basi giapponesi del Pacifico nella seconda guerra mondiale.

Nel 207 avvenne una breve scaramuccia nello stretto di Gibilterra sulle acque antistanti *Gades* (Cadice), in cui una quinquereme e 7 triremi romane intercettarono una quinquereme punica scortata da 8 triremi[23].

L'episodio, in sé di scarsa importanza (fallita una congiura per consegnare Cadice a Scipione, Aderbale è incaricato di portare i congiurati a Cartagine con la sua squadra, ma viene intercettato nello Stretto di Gibilterra da Lelio), è però significativo dal momento che ci fornisce utili informazioni sulla stabilità delle quinqueremi e sulla diversità delle loro strutture individuali. Tali particolari ci torneranno estremamente utili per l'analisi che condurremo in seguito.

Dal passo dunque si ricavano le seguenti notizie: che le triremi erano più veloci delle quinqueremi, in quanto l'ammiraglio Aderbale fa salpare per prima la sua quinquereme poiché più lenta delle altre unità sottili; che la quinquereme di Lelio, alle prese con le forti correnti dello Stretto, governava meglio, e perciò poteva contare su caratteristiche marine superiori a quelle dell'unità avversaria; o perché più stabile, come dice Livio, o perché dotata di un maggior numero di rematori: "*pluribus remorum ordinibus*", letteralmente "con più ordini di remi".

Dal che si deduce che esistevano differenze significative anche tra unità di diverse marinerie appartenenti alla medesima classe; che, infine, le quinqueremi erano dotate senz'altro di maggiori dimensioni rispetto alle triremi ma, sorprendentemente, erano quasi altrettanto manovriere: la quinquereme romana infatti, che ingaggia battaglia da sola, manda a picco due triremi puniche e spazza l'intera fiancata di una terza.

Dopo questa scaramuccia, per inciso, Magone ricevette da Cartagine

l'ordine di salpare da Cadice con la flotta per ricongiungersi ad Annibale in Italia. Appena il generale ebbe lasciata la rada, i Romani si affrettarono però ad occupare la città, coronando così, senza ulteriori perdite, la loro splendida campagna iberica.

Ma le disgrazie non erano ancora finite per i Punici, poiché nel medesimo anno si assistette ad un'altra prestigiosa vittoria della marineria repubblicana: essendo infatti andato il proconsole Marco Valerio Levino a saccheggiare le coste africane presso Utica, durante il ritorno si scontrò con 70 navi cartaginesi, affondandone 4 e catturandone 17.

Tale impresa fu superata nel 205, ma senza neppure bisogno di combattere, dal pretore Cneo Ottavio, il quale riuscì a catturare nelle acque della Sardegna ben 80 onerarie che Magone, dopo essere sbarcato in Liguria con 12.000 fanti e 2.000 cavalieri, rimandava in patria.

Il 205 fu certamente un anno fausto per i Romani, che nei comizi centuriati avevano eletto console Scipione con il programma di concludere la guerra in Africa. L'entusiasmo popolare non dava ancora però sufficienti garanzie al conquistatore della Spagna, che doveva vedersela con un Senato troppo prudente e con l'opposizione, forse anche per gelosia, di un altro eroe della guerra, l'ormai vecchio, ma proprio per questo rispettato, Quinto Fabio Massimo il Temporeggiatore.

Il Senato in realtà non volle rendersi responsabile della missione, ed adottò un procedimento 'obliquo': a Scipione fu assegnata la provincia di Sicilia con 30 navi rostrate ed il consenso di passare in Africa se l'avesse ritenuto opportuno. La spedizione, con quelle poche navi e le scarse forze terrestri di stanza nell'isola, ovviamente risultava impossibile; Scipione aveva tuttavia il permesso di raccogliere volontari e contributi, e non se ne fece certo sfuggire l'occasione.

Così, senza chiedere nulla all'erario della Repubblica, poté impostare sugli scali 20 quinqueremi e 10 quadriremi (che furono varate in 40 giorni di lavori, ma dovettero essere tirate poi in secco a Palermo a stagionare perché il legno era ancora verde), e radunare uomini, armi ed equipaggi, con i quali salpò da Lilibeo nella primavera del 204.

Aveva con sé, oltre alle navi rostrate, 400 onerarie per il trasporto di 16.000 fanti e 1.600 cavalieri, gli effettivi di quattro legioni: un'armata

certo assai esigua se paragonata a quella del 256, che contava su ben 330 navi da guerra oltre a quelle da trasporto.

Ma la vera differenza stava nella tempra e nel valore del comandante; un comandante che, per la sua giovane età, trent'anni, non riscuoteva certo la fiducia del Senato, se questo preparava per il 203 una flotta di 160 navi a difesa del litorale tirrenico e delle isole da possibili incursioni puniche, ma che non si lasciava neppure intimidire dall'impresa cui aveva dato inizio.

Sbarcato a Capo Bello (oggi Capo Farina), Scipione si diede subito ad assediare Utica, la seconda città cartaginese per importanza, e trasse in secco le sue navi in vista dell'inverno. La primavera successiva (203 a.C.), il quadro tattico della situazione in Africa era il seguente: i Romani stringevano d'assedio Utica, ma a loro volta erano minacciati da due eserciti acquartierati poco distante: quello numida di Siface e quello punico di Asdrubale.

Il generale usò allora la sua modesta flotta in un compito di diversione: mise a mare le navi con le macchine da getto e da assedio, come se avesse l'intenzione di attaccare Utica dalla costa, ma inviò di notte il suo legato Lelio ad incendiare gli accampamenti nemici.

Successivamente, con un'analoga operazione a sorpresa, inflisse una dura sconfitta ai Punici ai Campi Magni e prese Tunisi. Nel frattempo, però, veniva avvistata la flotta cartaginese alla vela verso Utica, e l'Africano dovette riportare rapidamente le legioni al vecchio accampamento. La sua squadra di navi rostrate era molto inferiore a quella del nemico, e per giunta si trovava ancora tirata in secco con le poppe rivolte al mare.

Per evitare la catastrofe Scipione si decise a sacrificare le onerarie, ed ideò uno schieramento originale ed inconsueto: fece disporre i bastimenti mercantili su quattro file legandoli fra loro e stendendo delle tavole tra gli scafi, in maniera da formare come un muro galleggiante di fronte ai rostri dei Cartaginesi. Sui ponti delle onerarie, e sopra i tavolati, furono disposti 1.000 fanti scelti, probabilmente dei *milites navales,* e numerosi arcieri che, essendo i mercantili più alti di bordo della navi da guerra, avevano buon gioco sui corrispettivi soldati nemici. Alla fine della mischia lo schieramento romano venne scardinato dai Punici e 60 bastimenti furono catturati, ma le navi lunghe erano salve [24].

Le Quinqueremi

Con quest'ultima cruenta battaglia si concludono le vicende belliche sul Mediterraneo della II Punica. Terminata in un disastro l'impresa di Magone in Italia, e sconfitto Annibale a Zama nel 202, Scipione volle mostrarsi vincitore ai Cartaginesi non marciando alla testa dell'esercito, ma veleggiando trionfante sul mare.

Unì infatti la sua squadra di 40 navi lunghe alle 50 che Lentulo aveva appena condotto dall'Italia, e da Utica navigò verso la capitale. Quando non fu distante dal porto, gli si accostò una nave cartaginese con dieci parlamentari che gli offrirono la resa implorando la sua clemenza. Con quest'ultima umiliazione del nemico la seconda guerra Punica era finalmente vinta.

I Cartaginesi consegnarono le navi rostrate, gli elefanti, i disertori e 4.000 prigionieri romani. Le navi di tutti i tipi furono, per ordine di Scipione, portate al largo e incendiate: sembra che fossero in numero di 500 [25].

Navi e schieramenti

A corollario delle pagine precedenti spendiamo un po' di tempo per presentare uno schema dell'organizzazione militare della flotta romana.

Le navi da guerra, come si è già avuto occasione di notare, erano generalmente definite *naves longae,* che è pressappoco l'esatta traduzione del termine greco *plóia macrá.* Nelle campagne di una certa importanza, al nucleo delle 'navi di linea' si aggiungeva anche un certo numero di *naves actuariae* più leggere, *celaces, lembi, phaseli,* con compiti di vedetta e ricognizione *(naves speculatoriae),* o trasporto messaggi *(naves tabellariae).* A queste vanno poi aggiunte le onerarie per il rifornimento e le navi specializzate per trasporto truppe (in greco *stratiótides),* o cavalli (i greci le chiamavano *ippegogói,* o anche *ippegói*), o grano *(naves frumentariae).* A queste unità vanno aggiunte le *naves actuariae,* imbarcazioni da trasporto, ma a remi, e quindi meno capienti delle onerarie, ma in grado di seguire con maggiore facilità quelle militari. Potremmo definirle *rifornitrici leggere* o *rifornitrici veloci di squadra*.

In epoca più recente, ma probabilmente anche durante le Puniche, il comandante di un'unità era denominato *magister navis,* o più semplicemente *magister,* mentre il secondo aveva il titolo di *beneficiarius*. L'ufficiale in capo di una squadra si chiamava in genere *navarchus,* mentre quello di un intera flotta aveva il grado di *praefectus classis.* In questo caso era imbarcato sulla *navis praetoria* o "ammiraglia", che di solito era contraddistinta da una bandiera rosso porpora, *vexillum purpureum,* e da tre fanali notturni. Il comando squisitamente navale era però sempre subordinato a quello militare; così negli storici leggiamo che a capo di una squadra o di una flotta era preposto un propretore, un pretore, od un console[26]. Nell'imminenza di una battaglia possiamo tuttavia immaginare che la condotta pratica delle operazioni passasse nelle mani di chi era il più esperto nel campo, ovvero il *magister,* il *navarchus* od il *praefectus,* salvo restando che la responsabilità tattica dello scontro rimaneva al comandante militare imbarcato.

I segnali più tipici di una flotta che accettava il combattimento erano lo sgombero dei ponti e le manovre per ammainare le vele, abbattere gli alberi e mettere a mare i remi. Tutte queste operazioni, guidate

attraverso dei segnali convenuti, davano al nemico la certezza che si intendeva affrontarlo; ma talvolta erano un inganno. Tali astuzie non dovevano essere rare nella marineria di Roma e di Cartagine, e tanto più usate, quanto più antica era la tradizione marinara dei contendenti.

I Romani portarono anche nelle guerre sul mare l'ordinamento tipico su un'avanguardia, un centro su più linee e due ali, delle loro legioni: in

questo caso si parlava, adottando un termine specifico dell'esercito, di *acies trip!ex;* ma potevano esserci anche, secondo le circostanze, un'*acies duplex* o persino un'*acies simplex.* Questi nomi però non devono far credere che indicassero soltanto uno schieramento su una, due o tre linee, poiché ogni *acies* poteva essere costituita da più file di navi: l'importante è che esse agissero come una squadra sola; e se l'ordine di battaglia era poi regolare, ad esempio 5 file di 10 navi ciascuna, si parlava di *aequa frons.* Di solito si cercava di sopravanzare le ali del nemico ponendo alle estremità le navi più forti e veloci e tenendo al centro quelle più statiche e massicce. In questo caso c'erano tre distinte formazioni e *l'acies* era *triplex.* Si trattava dello schieramento più usuale e completo, detto anche *phalanx;* ma poteva darsi che le flotte avessero soltanto due separate ali e non un centro[27] ed allora *l'acies* era *duplex,* oppure che esistesse soltanto una linea senza ali, cioè una disposizione *simplex.* Comunque fossero composte le flotte, e cioè da una, due o tre squadre, l'ordine di battaglia poteva assumere le seguenti caratteristiche:

- ***acies lunata,*** a forma di mezza luna con la faccia concava verso il nemico: era una formazione tipica d'attacco, con le ali sopravanzate rispetto al centro e pronte all'avvolgimento;

- ***acies incurva,*** identica alla precedente, ma con la faccia convessa rivolta al nemico; si trattava di una formazione meno usata, chiaramente difensiva, o adatta ad una ritirata in buon ordine;

- ***forceps,*** a forma di una V, adottato raramente;

- ***cuneus,*** a forma di triangolo con il vertice superiore rivolto al nemico. Fu usata dai consoli Regolo e Manlio nella battaglia di Capo Ecnomo, che disposero le due navi ammiraglie al vertice della figura, lasciando le più lente dei *triarii* come base del triangolo; la terminologia, assimilata a quella utilizzata per indicare le schiere delle legioni, è di Polibio.

- ***acies ovalis,*** a forma di cerchio, che veniva messa in atto quando

una flotta correva il rischio di essere circondata: allora le onerarie si disponevano al centro e le navi lunghe in circolo, con le prore ed i rostri rivolti al nemico. Corrispondeva più o meno, tranne che nella figura, all'*agmen quadratum delle* legioni.

Manovre

I Greci di epoca ellenistica avevano sviluppato un numero notevole di opere sulle tattiche del combattimento navale. Romani e Cartaginesi non dovettero ignorarle, ed anzi probabilmente le applicarono e le perfezionarono con l'uso pratico durante le loro guerre. Purtroppo, della maggior parte di questi "manuali" ci è giunto solamente il titolo. In ambiente latino possiamo ricordare almeno i *Libri navales* di Varrone del I sec. a. C., andati perduti come gli *Stratagemata* di Frontino, una parte dei quali era dedicata alle questioni navali (I sec. d. C.), ed i *Praecepta belli navalis*, che facevano parte dell'*Epitome rei militaris* di Vegezio, un'opera tarda che però si rifaceva a scritti ben più antichi.

Le manovre in battaglia si riducevano sostanzialmente a due principali, consolidate come si è detto dalla tattica navale ellenistica, con possibili ed infinite varianti dettate dalla contingenza o dal genio dei comandanti. Esse ci sono giunte con i termini greci:

- il ***perí*plous**, che consisteva nel far accostare rapidamente a dritta ed a sinistra le due ali, per tentare l'accerchiamento della flotta avversaria. Se la manovra riusciva, ed il nemico non faceva in tempo ad estendere le sue linee per parare la minaccia, non gli restava che disporsi nella formazione a cerchio, ma gli era preclusa qualsiasi altra mossa. Il *perí*plous fu ad esempio tentato dai Punici a Capo Ecnomo;

- il ***diékp*lous**, cioè la formazione in colonna per tentare la penetrazione di forza nello schieramento avversario, spezzarne i remi ed abbordarlo con le fanterie imbarcate. Le unità di testa tentavano solitamente di rompere la prima linea delle navi nemiche, aprendo uno spazio per le successive, le quali, superata la formazione, avrebbero poi virato di bordo per circondarla e attaccarla con i rostri.

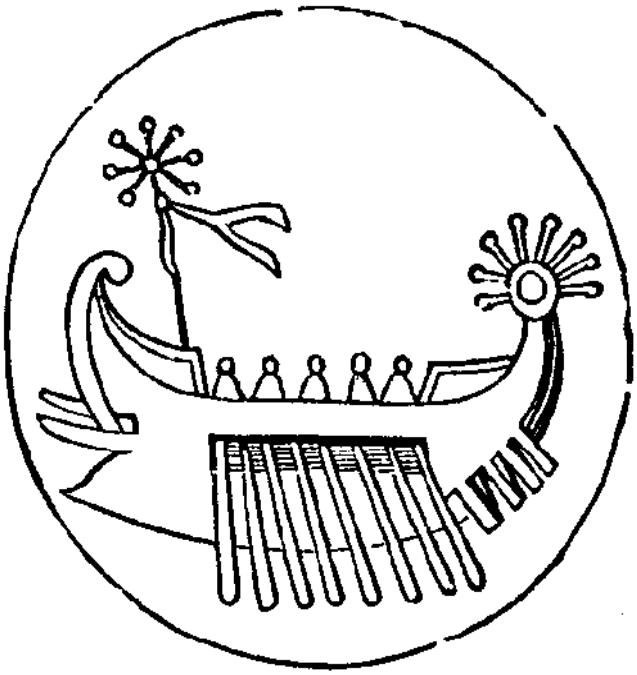
Effettuato lo sfondamento in un solo punto, la battaglia si risolveva in scontri individuali tra i singoli legni, in cui quelli attaccanti avevano un certo vantaggio se sopraggiungevano di poppa, ma dove l'abilità dei rematori e la freddezza dei comandanti continuavano ad avere un valore risolutivo. Comunque fosse, quella delle due flotte che perdeva l'ordine iniziale, e si frazionava nelle manovre per contrastare quella avversaria, aveva in pratica già perduto lo scontro.

Particolare cura veniva infine posta nella scelta del braccio di mare su cui accettare o dare battaglia. Come si sa infatti, le flotte antiche non si

allontanavano mai troppo dalle coste, e quindi anche gli scontri navali avvenivano solitamente nei pressi di queste, promontori od insenature che fossero.

La tattica era quella di costringere l'avversario a schierarsi nelle vicinanze della riva, soprattutto se rocciosa, in maniera che avesse poco spazio per la manovra e che gli fosse impedita la fuga.

Anche le condizioni meteo avevano naturalmente la loro importanza: chi manovra sopravvento è sempre avvantaggiato su chi naviga sottovento.



Il combattimento

Il segnale della battaglia veniva dato dalla nave pretoria innalzando un vessillo rosso, che rimaneva inastato tutto il tempo, e con il quale si comunicavano gli ordini per le manovre, abbassandolo, alzandolo, inclinandolo verso destra o sinistra. Appena levato il segnale, si alzava anche il *clamor militum* dei soldati e degli equipaggi, e si faceva forza sui remi. Possiamo immaginare che le manovre d'ingaggio di un'unità nemica non dovessero essere molto semplici, a meno che non si fosse in due o più di due contro una sola, poiché anch'essa si sforzava di non presentare mai il fianco o la poppa, ma di tenersi costantemente con il rostro in posizione atta ad offendere.

Si ingaggiava cosi una sorta di 'danza', costituita da rapide accostate, accelerazioni e decelerazioni, persino inversioni di rotta, per guadagnare il migliore angolo d'attacco. Questo alla fine poteva avvenire di fianco *(in latera),* fracassando con lo sperone le connessure della nave colpita; di poppa *(in puppim),* spezzando l'opera morta ed i timoni; di fronte (in *proram),* il più pericoloso per entrambi i bastimenti, a meno che uno non fosse molto più grosso e pesante dell'altro. Se le due flotte si gettavano poi l'una contro l'altra, la manovra molto seguita era quella di sfracellare i remi del diretto avversario, ovviamente dopo aver tirato a bordo i propri, facendo strisciare l'una contro l'altra le due fiancate.

Il momento più sanguinoso della battaglia era tuttavia l'abbordaggio e lo scontro tra le fanterie imbarcate. Durante l'accostamento le reciproche artiglierie (*tormenta*) e gli arcieri di bordo tempestavano i ponti nemici con tutti i proiettili a disposizione, molti dei quali potevano essere anche incendiari, come le *ollulae,* riempite di pece e carboni accesi; nell'avvicinarsi, le navi che ne erano dotate mettevano in funzione l'*asser*, una macchina equivalente all'*aries* usato contro le mura, che sfondava le murate o menava strage tra i soldati assiepati sul ponte; poi, a meno che il terribile urto con il rostro non avesse del tutto sconquassato l'unità nemica, avveniva l'ingaggio, consistente nel ramponarla con i *corvi,* uncini e raffi *(manus ferreae),* ed arrembarla con le fanterie.

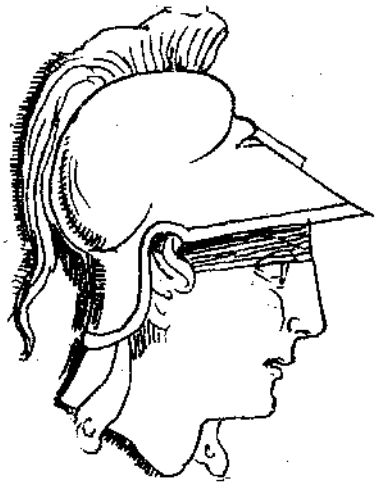
Questa soluzione, come tutti sanno, era costantemente ricercata dai Romani, fortissimi nel combattimento terrestre, mentre era il più possibile evitata dai Cartaginesi con la loro grande pratica nelle manovre, in

quanto consci della propria inferiorità in questo campo. Se l'abbordaggio riusciva al comandante romano, il valore e soprattutto l'addestramento dei *classiarii* decideva allora quasi sempre la sorte infausta della nave punica e la sua cattura.

A giudicare dalle cifre fornite dagli storici, che denunciano un gran numero di prigionieri, rematori ed unità prese al nemico, era l'assalto piuttosto che l'affondamento con il rostro ad essere molto più comune nelle battaglie navali delle guerre Puniche. Conquistare una preda di guerra, rivestiva anche un notevole vantaggio economico per i comandanti e persino per l'equipaggio.

Sottolineiamo il fatto che i Romani reclutarono sempre sia i *classiarii* che i rematori tra le popolazioni italiche loro fedeli mentre i Cartaginesi dovevano ricorrere ad alleati piuttosto incerti o a mercenari.

I rematori erano comunque militari a tutti gli effetti e, per citare un episodio, quando Scipione portandosi appresso sia le legioni dell'esercito che quelle di fanteria di marina lasciò le navi in secco protette da una steccato evidentemente la difesa era affidata ai rematori ed agli equipaggi.



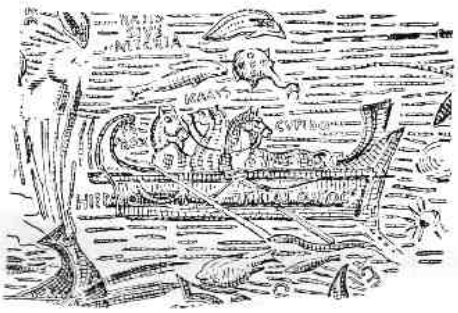
Note al Cap. IV

1. Si tratta in realtà di una politica eterna e universale, non certo scoperta dai Romani né conclusa con la fine della loro civiltà, in cui si cimentano con maggiore o minore fortuna e destrezza tutte le grandi potenze o le aspiranti tali; si tratta, in sostanza, di una politica molto simile a quella adottata dagli Stati Uniti dal 1917 ad oggi, e dall'Unione Sovietica dopo il 1945.
2. POL., *op. cit.*, I, 21, 48. Il Cornelio Scipione console nel 260 era il padre del console sconfitto al Ticino nel 218 e dunque il nonno dell'Africano.
3. POL., I, 21, 9-11.
4. POL., I, 22, 3-10. Gli storiografi antichi amavano dilungarsi in descrizioni di macchine da guerra meravigliose, ma l'esame critico di tali congegni fondato sulle attuali competenze tecnologiche le ha spesso ridimensionate. Un esempio tipico è fornito dagli specchi ustori di Archimede usati durante l'assedio di Siracusa nel 211, descritti da Livio, ma praticamente impossibili a costruire all'epoca,
5. POL., I, 23, 1-10.
6. POL., I, 25, 1-4.
7. POL.., I, 25, 1-4.
8. POL., I, 36, 10-11; Diodoro però, a XXIII, 18, 1, riferisce di soltanto 24 navi puniche perdute.
9. Pol., I, 38, 5-10.
10. POL., I, 39, 1-6. Lo storico non specifica il luogo del naufragio, limitandosi a dire che avvenne in alto mare nella rotta verso il continente. Orosio lo colloca invece nei pressi di Capo Palinuro.
11. POL., I, 46, 4-13 e 47, 1-10. L'Autore definisce queste navi da guerra dalla velocità eccezionale "ben costruite" (*eu kataskeuasménes*); dovevano essere perciò bastimenti particolari e non prodotti in serie.
12. POL., I, 51, 1-12. Tale fu il disastro provocato dalla condotta del comandante che la *gens Claudia* non adottò mai più il *praenomen* Publio.
13. POL., I, 52-54; DIOD., *op. cit.*, XXIV, I, 7-9, narra il medesimo episodio con significative divergenze.
14. DIOD., XXIV, 11, 1, riferisce invece il numero di 300 navi da guerra.
15. POL., I, 59, 7.
16. POL., I, 60-61.
17. POL., III, 27, 1-5.
18. POL., I, 63, 6.
19. LIVIO, *op. cit.*, XXI, 17.
20. LIVIO, XXIII, 21.
21. LIVIO, XXIV, 34.
22. LIVIO, XXVI, 17.
23. LIVIO, XXVIII, 30.
24. LIVIO, XXX, 10.
25. LIVIO, XXX, 43.
26. Su questo argomento non è ancora superato l'ottimo studio di B. GRASER, *De veterum re navali*, Brelin 1864, nonché *Untersuchungen über das Seewesen des Alterthums,* vol. supplementare alla Rivista "Philologus" n. 3, 1865.

27. cfr. LIVIO, XXXVII, 23.

Seconda Parte
La nave, forma e considerazioni

a



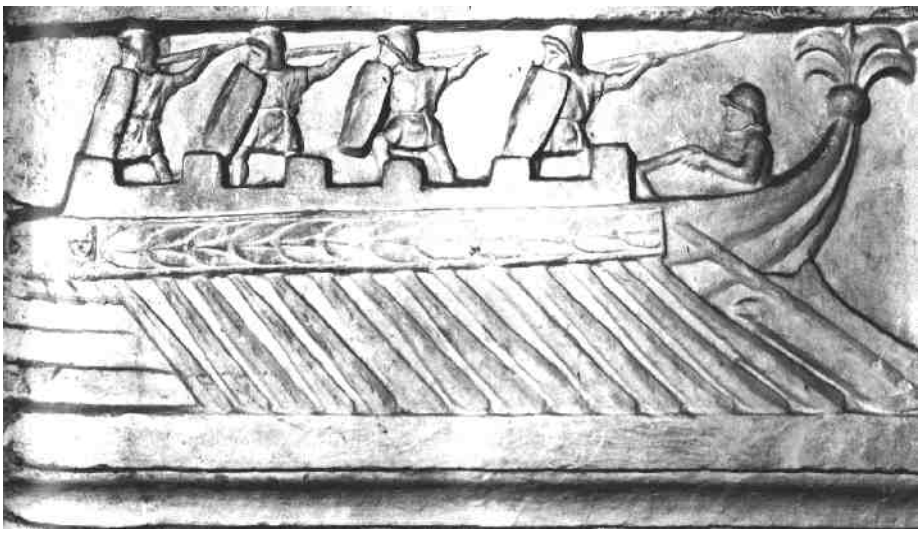
b

a) NAVE DA GUERRA TOLTA DAL MOSAICO BARBERINIANO DI PALESTRINA. -
b) NAVE PORTATRICE DI CAVALLI (Ἵππαγος) - DAL MOSAICO DELLE TERME DI MEDEINA AD ALTHIBURIS (TUNISIA).

Le scene rappresentate in questo mosaico sono ambientate nel delta del Nilo e quelle che si possono osservare sono piuttosto barche che navi che non hanno a che vedere con le vere navi da guerra o per il trasporto dei cavalli. Propendiamo per la rappresentazione di una pattuglia in servizio di polizia fluviale e di un traghetto.

CAPITOLO V

L'EQUIPAGGIO DI UNA QUINQUEREME



Bassorilievo rappresentante una nave da guerra del II sec. a.C..

Nell'affrontare il problema della dimensione, struttura e remeggio delle quinqueremi del III - II secolo a.C. il ricercatore cade nella desolante sensazione di addentrarsi in una sorta di deserto.

Mentre riguardo alle triere greche le notizie abbondano, direi quasi, *sovrabbondano,* anche se spesso inducono a suscitare nuovi dubbi piuttosto che a chiarire i quesiti, riguardo alle pentere ed alle loro corrispettive - ma fino a che punto? - quinqueremi latine ci si trova di fronte ad una esiguità sconcertante di fonti.

Gli storici antichi, che spesso si compiacevano di illustrare anche con qualche fantasia di troppo l'ingegnosità delle macchine belliche (vedi il *corvo* di Polibio), lo schieramento e le manovre tattiche degli eserciti, persino la foggia delle armi dei combattenti, tacciono però sulle caratteristiche strutturali di base delle navi, sulla sistemazione dei banchi e degli ordini, sulle dimensioni degli scafi, su tutto ciò, insomma, che servirebbe ad illuminare o comunque a facilitare la via a noi moderni.

È come se tali particolari costruttivi non interessassero il lettore, e perciò nemmeno lo scrittore di allora; oppure come se fossero tanto noti,

il che è impossibile, da ritenere superfluo riportarli e tramandarli a futura memoria. Singolare contingenza questa, aggravata dalla scarsità di resti archeologici sottomarini, e solo in parte risolta dall'apporto della numismatica o dell'esigua iconografia rimastaci, che tuttavia rende ancora più affascinante, sebbene estremamente ardua, l'ipotesi ricostruttiva.

Come condurre dunque l'indagine? Il vecchio ma sperimentato metodo induttivo-deduttivo di aristotelica tradizione può essere considerato ancora il più solido e fidato.

Occorre però seguire anche la celebrata ma non sempre rispettata massima newtoniana delle *"hypotheses non fingo",* ed escludere pertanto ogni preconcetto aprioristico che si rifaccia o no alla *nobile* autorità di qualcuno, poiché in questo campo di ricerca non esistono verità apodittiche da accampare.

Non vediamo perché, poi, non si possano prendere a modello di ricerca anche le *"sensate esperienze e certe deduzioni"* di Galileo, cominciando a riflettere per ordine sui dati che possediamo, per ricavare, secondo logica e sano senso comune, da quel che è certo ciò che ancora è ignoto.

Sarà opportuno perciò, come consigliava il prudente Cartesio, evitare tanto la facile improvvisazione quanto la dannosa precipitazione, e raccogliere con minuzia gli elementi in nostro possesso, confidando nella pazienza, nella curiosità e nella comprensione del Lettore; soprattutto sarà indispensabile iniziare con atteggiamento e senso di umiltà, poiché quando abbandoneremo le fonti perché ci toccherà di avanzare le ipotesi e le interpretazioni, ci addentreremo non nel campo del certo, ma in quello del possibile e, come diceva Kierkegaard, che se ne intendeva, *"nel possibile tutto è possibile".*

Cercando di essere più concreti dei filosofi sopra citati, incominceremo perciò a gettare una rapida occhiata, quasi un volo d'aquila, alla storia delle poliremi, alla cui categoria appartenevano le pentere, per poi esaminare analiticamente le questioni sull'equipaggio della quinquereme.

Non vorremmo che qualcuno si lasciasse fuorviare da una tale *petitio principii:* diversamente dai procedimenti di ricerca usati da altri, che sono partiti dalla domanda *come poteva essere fatta una quinquereme,* noi partiremo da un quesito diverso: *quali dimensioni doveva avere una*

nave che imbarcava tot di equipaggio e tot di scorte?

Ci sembra dunque opportuno stabilire prima con la migliore approssimazione il numero degli uomini a bordo di una quinquereme, per poi passare alle scorte di viveri ed al carico bellico e marinaresco necessari alla navigazione in regime di sicurezza, ed infine *costruire* su questi dati le dimensioni e la struttura della nave destinata a trasportarli

sul mare.

Si tratta, come qualsiasi altra, di una scelta arbitraria d'inizio: vedremo nel prosieguo se sarà anche portatrice di qualche frutto.

Ancora un'avvertenza: questo studio, anche se condurrà a risultati senz'altro originali, non vuol entrare in polemica con nessuno e non ha la pretesa di contestare alcunché nel pieno rispetto delle altrui tesi: si segue semplicemente una propria strada e si pretende di batterla nel migliore dei modi possibili.

Chiunque abbia dedicato le proprie risorse ed i propri anni al grande mistero delle poliremi antiche, in una ricerca per noi meritevolissima, e per altri forse frivola ed eccentrica, è degno del massimo rispetto per il grande lavoro svolto, anche quando i suoi risultati saranno in contrasto con i nostri.

A nostro giudizio c'è già fin troppa polemica tra i pochi e piuttosto negletti studiosi del ramo, perché la si voglia ancora riattizzare; al contrario, a quanti ci hanno preceduto, vanno il nostro grazie e la nostra più grande stima.

1. Le poliremi.

Per tutto il V secolo a.C. il Mediterraneo, e specialmente lo Ionio e l'Egeo, furono percorsi dalle leggere e veloci triere, qualunque fosse il loro aspetto - simile all'ormai celebre ricostruzione del professore J. S. Morrison e dell'ingegnere J. F. Coates - o diverso. Si ritiene inutile in questo studio addentrarsi su una questione tanto dibattuta come quella dell'*Olympias* e si preferisce invece rimandare all'ampia panoramica delle opinioni emerse dal Convegno dedicato alle poliremi dell'antichità[1].

È certo comunque che le triere dovevano essere degli scafi piuttosto fragili, poco stabili ed angusti; per tali motivi non erano in grado di tenere il mare a lungo, dato che i ristretti spazi interni non potevano contenere scorte sufficienti anche soltanto ad una media crociera per i 170 rematori, gli *epibátes,* cioè i fanti e gli opliti imbarcati, ed i marinai. Si trattava dunque di piccoli vascelli dal formicolante equipaggio, concepiti e adatti alla navigazione del ristretto mare Egeo, dove nel giro di 24 - 48 ore era facile trovare un'isola, un sorgitore, un porto amico per il rifornimento.

D'altra parte le triere elleniche obbedivano ad una filosofia navale squisitamente greca, fondata sulla velocità, la manovra e l'arma temibile del rostro; ad essa faceva da contrappeso l'opposta filosofia fenicio-persiana, che si affidava a navi pontate, alte di bordo, massicce e fornite di un numero maggiore di armati. Stranamente, per inciso, le scelte marittime dei due popoli erano l'opposto speculare di quelle terrestri, che vedevano da una parte la tetragona e pesante falange oplitica, e dall'altra la mobile cavalleria ed i fanti leggeri armati di archi composti.

Una simile difformità tra il pensiero navale dei Greci e la loro disposizione tattica sulla terraferma trovava una coincidenza ed una mediazione soltanto su un punto: lo scontro risoluto e risolutivo, con le lance per i falangiti ed il rostro per i navarchi, che i popoli ellenici cercavano a tutti i costi, mentre gli asiatici prediligevano il combattimento a distanza.

Se però i Greci, con le loro navi veloci e manovriere poterono aver ragione dei più pesanti legni del nemico all'Artemisio, a Salamina ed a Micale, mi sembra che ciò non sia da imputarsi soltanto alla superiorità dei loro scafi, all'arditezza dei trierarchi od alla disciplina degli equipaggi, quanto al fatto che i loro avversari non disponessero ancora

delle macchine belliche che i successivi studi di balistica dell'Ellenismo avrebbero messo a disposizione delle flotte come degli eserciti[2]. A quanto risulta, il primo uso marittimo delle catapulte imbarcate avvenne quando Alessandro Magno munì di queste armi alcune vecchie triere per l'assedio dal mare della città fenicia di Tiro. Prova ne sia che, quando nel IV secolo cominciarono a solcare le onde le navi pontate e pesantemente armate dei diadochi, senz'altro più lente ma più grandi delle triere, queste ultime praticamente scomparvero di scena.

Con quale animo infatti - ci si chiede - un trierarca avrebbe dato l'ordine di dirigere a voga arrancata contro il fianco di un bastimento più alto di bordo con la consapevolezza che, prima di arrivare all'urto, la propria unità sarebbe stata subissata di frecce, giavellotti e proiettili che avrebbero fatto strage dei suoi rematori; e che, anche se trafitto a morte dal rostro, il nemico avrebbe comunque riversato i propri numerosi soldati sulla sua quasi inerme imbarcazione, conquistandola?

D'altra parte l'evoluzione delle costruzioni navali di qualsiasi epoca mostra una costante pressoché invariabile: la tendenza all'ingrandimento graduale degli scafi sino a giungere, come accadde per le poliremi del IV-III secolo, al gigantismo addirittura barocco[3]. Le flotte di Tolomeo Sotér e di Demetrio Poliorcete di Macedonia, che si scontrarono a Salamina di Cipro nel 307, erano fornite di pentere, heptere e di navi da quindici e sedici remi, comunque si vogliano intendere queste cifre. Demetrio Poliorcete, tra l'altro, come Dionisio il Vecchio, era un autentico appassionato di macchine militari come di navi lunghe. Il culmine si sarebbe raggiunto però nel III secolo con Tolomeo II Filadelfo, che costruì una nave 'da venti' e due 'da trenta' remi, e con Tolomeo IV Filopatore, che varò addirittura un colosso 'da quaranta'. Nel corso del III secolo le dimensioni andarono però stabilizzandosi, come era naturale, verso scafi più contenuti ma robusti, di buon affidamento e relativamente veloci: tali bastimenti costituirono la fortunata classe delle pentere e delle quinqueremi, destinate a signoreggiare sul mare per trecento anni.

Circa la nascita di questo modello di nave possiamo rifarci soprattutto all'autorità di due fonti: Diodoro Siculo e Plinio il Vecchio[4].

Non dovremmo andare lontani dal vero se stabiliamo che le pentere cominciarono a comparire ai tempi di Dionisio il Grande (405-367), tiranno siracusano ed energico difensore della Sicilia contro il tentativo egemonico di Cartagine.

Dopo la spedizione ateniese contro Siracusa, i Punici avevano infatti conquistato Selinunte (409), Imera (408) ed Agrigento (406). Dionisio combatté ben quattro guerre contro i Cartaginesi, e cercò contemporaneamente di ridurre ad unità politica sotto la sua guida i Greci della Penisola. L'impresa gli riuscì solo in parte dopo la distruzione di Regio (387), quando poté assumere il titolo di Protettore dei Greci d'Italia contro la minaccia dei Lucani.

Plinio, rifacendosi in verità acriticamente ad autori anteriori (due dei quali, per altro, perfettamente sconosciuti), ricorda che a detta di Aristotele furono i Cartaginesi ad inventare la quadrireme, mentre

secondo Mnesigitone i Salaminii vararono la prima quinquereme e, a parere di Senagora, i Siracusani costruirono la nave a sei remi; Diodoro invece, che visse al tempo di Augusto, riferisce che fu Dionisio a far allestire per primo tanto la tetrere quanto la pentere. Ci informa inoltre di quale fosse stato il primo uso della quinquereme, un uso diplomatico diremmo, in quanto su una di queste nuovissime unità fu trasportata da Locri a Siracusa la sposa di Dionisio di nome Doris. Il primo impiego bellico delle pentere avvenne invece nella spedizione conto Regio del 390, mentre solo cinquant'anni più tardi, nel 351, la città fenicia di Sidone, possedeva già 100 fra triere e pentere.

Il succo che possiamo trarre dalle fonti in disaccordo, e cioè Aristotele, Mnesigitone, Senagora e Diodoro, è il seguente:

- le quinqueremi nacquero durante le guerre punico-siceliote tra la fine del V secolo e l'inizio del IV;
- la confusione circa i popoli che le adottarono per primi non riveste troppa importanza, e comunque potrebbe essere stata indotta dall'aspetto esterno delle navi, che non doveva differire notevolmente fra tetrere, pentere ed esere;
- la nuova classe delle quinqueremi fu usata tanto dai Siracusani quanto dai Cartaginesi in guerra fra di loro;
- è probabile che molte quinqueremi siracusane o puniche fossero state ordinate e varate nei cantieri di Salamina di Rodi in quanto le maestranze di quell'isola erano note in tutto il Mediterraneo per la loro esperienza nelle costruzioni navali;
- quest'ultima ipotesi spiegherebbe la testimonianza di Mnesigitone riportata da Plinio il Vecchio.

Si ricava infine che, quando i Romani impostarono la loro prima flotta

di quinqueremi nel 260, quel modello di unità aveva conosciuto ormai un secolo e mezzo di evoluzione e perfezionamenti e doveva quindi essere largamente sperimentato e sicuro.

2. L'equipaggio.

2.1 I rematori.

Tutta la successiva ricostruzione della struttura e delle dimensioni di una quinquereme romana si fonderà su un notissimo passo polibiano che riveste rilevante importanza perché è l'unico a fornirci delle cifre sugli uomini trasportati da una quinquereme. Descrivendo la flotta romana che avrebbe combattuto e vinto a Capo Ecnomo l'Autore specifica: *"In totale questa forza di marina comprendeva 140.000 uomini imbarcati su 330 navi coperte, poiché ogni nave imbarcava 300 rematori (**erétas men triakosíous**) e 120 soldati."*[6]

Diciamo subito che il passo non è chiaro, o comunque lascia adito a dei dubbi. C'è il sospetto infatti che Polibio ricostruisca il numero delle navi fondandosi sull'ammontare degli equipaggi o viceversa, in quanto le cifre proposte sono un po' troppo artificiose dal momento che, dividendo 140.000 per 420 (cioè 300 rematori più 120 fanti di marina) se ne ricava il numero periodico di 333.333. In ogni caso, comunque, lo storico specifica il numero dei *classiarii (epibàtes)* imbarcati su ogni unità, 120, ed il numero dei rematori, *erétas,* 300, ma non quello dei marinai. La questione non è di poco conto, poiché riguarda proprio la quantità di uomini al remo. A rigore di logica, se la cifra totale della forza imbarcata è di 140.000 unità, nei 300 elementi dell'equipaggio risulterebbe compreso anche il personale nautico, e dunque i rematori dovrebbero essere in numero inferiore a 300, diciamo circa 260-270; se al contrario i rematori erano effettivamente 300, come appare scritto a chiare lettere nel passo polibiano, allora la cifra di 140.000 è approssimata per difetto, poiché calcolando a circa 30-40 i marinai per nave si devono aggiungere almeno altri 9.900 uomini ed arrivare ad una forza imbarcata di 150.000 unità.

Tra i due corni del dilemma siamo portati a scegliere il secondo per due motivi:

- quello principale è schiettamente filologico: il sostantivo greco *erétes,* derivato dal verbo *eresso,* "vogare", significa esclusivamente "rematore" ed in nessun modo può essere esteso a comprendere i marinai, definiti invece con i temini di *nautai* o *yperétai;*

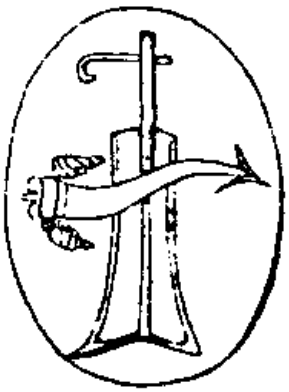
- il secondo, forse più debole, ma in grado di convalidare quello che

lo precede, è all'opposto di natura essenzialmente pratica: date le considerevoli dimensioni e peso di uno scafo che imbarca, soltanto di fanteria di marina, ben 120 uomini equipaggiati ed armati, è piuttosto ipotizzabile una cifra di 300 rematori che una di 260-270.

La ragione di una tale oscurità del passo, che getta in un così grave

imbarazzo di analisi, può essere a sua volta imputata a due elementi: o Polibio equivoca sui numeri, cosa in verità possibile; o preferisce computare nel conto della spedizione soltanto gli uomini *di funzione strettamente bellica,* e cioè appunto i fanti, destinati in primo luogo a difendere le navi e poi a sbarcare a terra, ed i *remiges,* rematori, la cui funzione era quella indispensabile di manovrare in battaglia; trascura invece i *nautae,* marinai, il cui ruolo tecnico non era di carattere militare e perciò non facevano parte in senso specifico della missione, ma erano 'civili' in servizio provvisorio nella flotta. Si ricordi infatti che a Roma il servizio in Marina, che avveniva con un regolare arruolamento simile a quello legionario, non era finalizzato ai ruoli nautici, ma soltanto a raccogliere le leve destinate al remo.

In conclusione, da questo momento in poi assumeremo come cifra canonica dell'equipaggio remiero di una quinquereme del III - II secolo a.C. il numero di 300 uomini. L'ipotesi alternativa, che è anche la più seguita, ma che per le ragioni precedenti non viene accettata nel nostro studio, è approssimativamente di 270 rematori.



2.2 Il personale nautico e tecnico.

Le cifre che prenderemo qui di seguito in esame potrebbero sembrare a tutta prima esuberanti, ma ad una più meditata considerazione non lo sono affatto. In realtà l'equipaggio di cui tratteremo è quello massimo necessario a lunghe missioni belliche, ma in una certa misura superfluo per le brevi navigazioni o le crociere in acque amiche e nelle vicinanze di basi ed arsenali attrezzati.

La motivazione che tuttavia spinge ad una tale scelta di campo è la seguente: se anche le quinqueremi, per la maggior parte della loro vita operativa, imbarcavano un equipaggio più esiguo di quello che qui prefiguriamo, ciò nonostante a bordo doveva esserci uno spazio disponibile, e di conseguenza dovevano possedere *le dimensioni necessarie e sufficienti* ad accogliere con un minimo di *comfort,* ed inoltre ad alimentare e sostenere, un numero ben maggiore di marinai, tecnici e maestranze.

Poiché tutta l'attuale ricerca, come si diceva innanzi, è finalizzata a stabilire le dimensioni di una quinquereme in pieno assetto di guerra, dovremo calcolare il limite massimo, e non certo quello minimo, dell'equipaggio imbarcabile oltre ai 300 rematori.

Innanzitutto distinguiamo, per ricostruire con una certa approssimazione il numero degli uomini non addetti ai remi, tra personale di coperta e personale sotto coperta (oggi si direbbe "di macchina"), in quanto non rematore ma pur sempre addetto in qualche modo alla direzione del remeggio.

Cominciando da quest'ultimo, sappiamo che nelle navi greche a sorvegliare le file dei rematori vi era un *pentecontárchos,* nome che significa letteralmente "capo di cinquanta', derivato da quando le unità maggiori erano i *pentecontori* mossi da cinquanta remi, e rimasto immutato per tradizione anche allorché, con le triere, i rematori erano diventati centosettanta.

Un equivalente del pentecontàrco, cioè un 'capovoga' doveva dunque esistere anche sulle quinqueremi, coadiuvato forse da un aiutante, *decurio,* dal momento che le corsie dei rematori erano più lunghe e più folte che in una triere. Doveva poi esserci anche un *celeustes,* dal greco *keleustés,* detto anche *hortator* o *pausarius*, che dava le battute con la voce, *celeusma,* o con una martello, per cui era detto anche *portisculus*.

Possiamo immaginare che il pausario desse il ritmo sul comando del capovoga, e che questo a sua volta ricevesse le istruzioni dal timoniere sopra coperta; vedremo più avanti che a proravia delle quinqueremi esistevano forse due aperture sui parotidi, dalle quali il capovoga od il suo aiutante poteva affacciarsi per controllare ad esempio l'entrata in

acqua dei remi, la correttezza delle palate, la rotta e le manovre più delicate da svolgersi con il remeggio.

Totale degli uomini sotto coperta:

1 capovoga

1 aiutante

1 hortator

T. 3 uomini

Il personale di ruolo nautico sul ponte doveva essere così composto:

- due piloti al timone - *gubernatores* - in greco *kybernétes*. Le raffigurazioni in nostro possesso ne mostrano in realtà uno solo, che manovra entrambe le pale per mezzo di una barra d'accoppiamento, ma ritengo che, per il notevole sforzo necessario alla manovra a causa della lunghezza della nave e della sua stazza, a maneggiare il *clacus*, cioè la barra, ne fossero necessari due, un primo pilota ed un sottordine. Poiché la sicurezza e la sorte dell'intera unità erano dovute all'efficienza del nocchiere, se ne devono tuttavia ammettere altri due per i necessari turni di riposo. In totale dunque: 4 uomini addetti al timone;

- un prodiere, *proreta.* Dal momento che la ruota di prora nelle navi antiche si innalzava nell'imponente struttura dell'aplustre ed impediva una buona visuale al timoniere che si trovava all'estrema poppa, vi era la necessità di un pilota secondario, appunto il prodiere. Anche di questi proreti, per gli ovvi turni di riposo e di sonno, dovevano essercene due; non bisogna infatti dimenticare che una navigazione poteva durare più giorni e notti consecutivi (due o anche tre) senza scalo, e che nessun comandante di unità sarebbe mai partito da un porto senza la possibilità di alternare gli uomini a dei compiti tanto delicati da compromettere la stessa sopravvivenza della sua nave. In totale dunque, due prodieri;

- addetti alle manovre, *nautae*, "marinai" o "gabbieri". Supponiamo che su una quinquereme, come d'altra parte sulla triere *0lympias* recentemente ricostruita, vi fossero due alberi: maestro e trinchetto o artimone, con due o tre vele quadre (due all'albero maestro). Alla

manovra del primo poniamo almeno sette uomini, mentre a quella del secondo altri quattro. Poiché il loro lavoro non era continuativo come quello dei timonieri e dei prodieri, ma saltuario, non ipotizziamo turni di riposo e quindi l'alternarsi di squadre franche ed in servizio. In totale dunque, undici marinai o gabbieri;

- personale di coperta: almeno cinque uomini addetti ai servizi vari, dalla pulizia del ponte a salpare le ancore, dal servizio antincendio al trasporto di pesi ed attrezzi marinareschi. Tra questi doveva esserci almeno uno scandagliatore, o *thalassometro.* In totale dunque, cinque uomini addetti ai servizi vari.

Totale del personale addetto ai ruoli nautici:
4 timonieri
2 prodieri
11 gabbieri
5 ai servizi

T. 22 uomini

Passiamo adesso al personale tecnico imbarcato, della cui esistenza a bordo esistono diffuse testimonianze:

- 3 carpentieri navali o maestri d'ascia - *dolabrarii* - destinati a turare le falle ed a riparare e costruire ex novo attrezzi e parti logorate o spezzate (remi, antenne, fasciame ecc.);

- 3 fabbri - *fabri* - o meglio, un fabbro ed i suoi aiutanti, sia per gli attrezzi in metallo della nave, sia per le armi dei *classiarii;* non è da escludere che un fabbro facesse parte anche dell'organico del manipolo di fanti da marina imbarcati;

- 2 mastri velai - *velarii* - o meglio, un mastro ed il suo aiutante;

- 1 sommozzatore - *urinator*. In realtà non possediamo notizie di palombari sulle flotte romane, ma un certo numero di passi ci informa della presenza di questa categoria specializzata *(kalimbetài)* nelle squadre greche[7]. Tucidide riporta che i sommozzatori ateniesi segarono una palizzata sommersa a protezione della squadra siracusana in porto; Erodoto narra come Scillia, il miglior palombaro del tempo, avesse disertato dalla flotta persiana presso l'Artemisio. I sommozzatori erano d'altronde necessari per le riparazioni subacquee ed i servizi di controllo alle carene, e non vediamo perché i Romani dovessero esserne privi, sapendo che il nuoto era nei programmi di addestramento;

- 3 addetti al calafataggio – *naupegi*, *aupiciarii* o *stuppatores* - la cui indispensabilità non è neppure da sottolineare.

Totale dei ruoli tecnici:
3 carpentieri
3 fabbri
2 velai
1 palombaro
3 calafati

T. 12 uomini

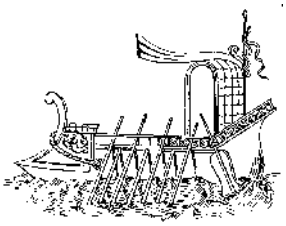
Comando:
- 1 comandante -*magister navis*, *navarchus* o *praefectus;*
- 1 ufficiale.

A questi due uomini vanno aggiunti almeno due schiavi del *magister,* dal momento che era uso comune tra i Romani che potevano permetterselo condurre con sé in guerra dei servi per le loro esigenze personali. Non bisogna neppure dimenticare che probabilmente anche nella Flotta, come nell'Esercito, erano in servizio schiavi di proprietà dello Stato (*calones*).

Totale riassuntivo dell'equipaggio non addetto al remo:
sotto coperta 3; ruoli nautici 22; ruoli tecnici 12; comando 2; schiavi 2.

Totale generale: 41, che assommato ai 120 classiarii ed ai 300 rematori dà una cifra totale di 461 uomini.

Tale equipaggio, probabilmente superiore al numero da noi ipotizzato, in quanto forse esisteva anche un terzo ufficiale a bordo, vi era un ulteriore *decurio* al remeggio e gli schiavi erano più di due, poteva essere ridotto di non più di una decina di elementi per le missioni brevi, risparmiando sul personale tecnico e su quello dei servizi nautici, ma in ogni caso non doveva scendere sotto le 30 unità.



2.3 I *Classiarii*

Con i termini di *Classiarii*, *Milites navales* o *Socii navales* si indicava indifferentemente il Corpo della Fanteria di Marina della Repubblica; già, perché proprio di un Corpo specializzato si trattava, e non di semplici legionari imbarcati occasionalmente sulla flotta.

Questi ultimi, infatti, prendevano posto sulle navi onerarie che trasportavano anche il loro equipaggiamento, i cavalli degli *equites,* i muli ed i veicoli del complesso logistico delle grandi unità dell'Esercito destinate a qualche operazione oltremare; i primi invece costituivano tanto il presidio militare di bordo delle quinqueremi, quanto le truppe leggere da sbarco, capaci di conquistare una spiaggia ed effettuare rapide incursioni, ma anche di combattere durante lunghe campagne terrestri come normali legioni di fanteria[8].

Quella di possedere un corpo di truppe combattenti di Marina costituisce una peculiarità unica dell'organizzazione militare di Roma, a nostro avviso non abbastanza valorizzata e studiata dagli storici: a quanto risulta, infatti, nessun popolo antico, né i Greci né i Cartaginesi, ebbero un equivalente dei *classiarii,* e bisognerà attendere addirittura il XVII secolo perché Olandesi e Britannici, primi fra gli Europei, ricalcassero le orme dei Romani istituendo i ruoli organici dei *Marines* differenti da quelli dell'Esercito.

Nel già commentato passo di Polibio in cui lo storico riporta le cifre degli equipaggi imbarcati prima della battaglia di Capo Ecnomo, l'autore specifica che ogni quinquereme trasportava 120 *epibátes,* sostantivo che la lingua greca usa per definire gli opliti trasportati su una nave da guerra e che significa semplicemente "imbarcati" (da *epibáino,* "salgo sopra").

Questa scarna notizia non ci permette di concludere che già nel 256, all'epoca di Capo Ecnomo, Roma avesse una Fanteria di Marina, cioè dei veri e propri *Milites navales,* o soltanto dei soldati imbarcati sulle unità militari; quel che si coglie, invece, è che il reparto di bordo era costituito da due centurie, che a quell'epoca erano composte da 60 fanti ciascuna (più 20 veliti, nell'Esercito), ed insieme costituivano un'unità superiore, il manipolo.

Per schematizzare, e supponendo che gli organici degli *epibátes* fossero simili a quelli della fanteria, come tutto lascia supporre, diremo

dunque che, imbarcato su una quinquereme, vi era:

1 manipolo, formato da:

2 centurie, comandate da:

2 centurioni (il più anziano dei quali comandava anche il manipolo: *centurio prior*);

4 *optiones*, equiparabili agli attuali sottufficiali furieri;

2 *tesserarii*, equiparabili agli attuali sergenti.

Nel presente studio si suppone che l'organico dei *classiarii* a bordo non venga mutato per tutto il corso del III secolo. Il primo riferimento certo ai *classiarii* come corpo scelto di Marina risale invece all'anno 216 e ci viene dal libro XXI di Livio, laddove lo storico riferisce dei provvedimenti presi in Roma dopo la disfatta di Canne e scrive:

"... Fu stabilito che il pretore Marco Claudio Marcello, che comandava la flotta alla fonda ad Ostia, fosse mandato a Canosa presso l'esercito... M. Claudio Marcello invia da Ostia a Roma 1.500 soldati, che aveva arruolati per la flotta, a difesa della città; egli, mandata innanzi con i tribuni militari a Teano Sidicino una legione di marina - legio classica - *(era la III) e consegnata la flotta al collega Publio Furio Filo, pochi giorni dopo marciò a tappe forzate verso Canosa"*.

La notizia è ricca di preziose informazioni che qui riassumiamo brevemente:

- a Roma esisteva una leva di Fanteria di Marina distinta da quella dell'Esercito, e probabilmente i *classiarii* di cui si parla erano stati arruolati ad Ostia e nei territori circostanti, cioè in località sulla costa. Ciò doveva costituire una consuetudine, poiché altrove vengono citate da Livio altre colonie marittime dove avveniva la leva: Fregene, *Castrum Novum*, *Pirgy*, Anzio, Terracina, Minturno. Questa seconda notizia rende ragione anche del termine *socii navales* "alleati navali" con cui erano altrimenti chiamati i *classiarii*, nome che in sé significa invece "soldati della flotta" *(classis)*;

- la legione di Marina che viene inviata a Teano Sidicino è la III: dunque nel 216 ve ne dovevano essere almeno tre, un numero notevole, dal momento che la leva annuale dell'Esercito in tempi normali era di soltanto quattro legioni, due romane e due degli alleati latini; di fatti Marcello invia altri 1500 fanti di marina oltre alla III legione a Teano Sidicino. Questi soldati dunque dovevano appartenere ad un'ulteriore

legione di cui metà rimaneva imbarcata. Il brano inoltre deve far riflettere sull'ordinale III. Infatti le legioni non ebbero una numerazione fino all'epoca di Mario, poiché le quattro regolari e le eventuali altre straordinarie venivano sciolte alla fine dell'anno, o comunque delle ostilità. Se ne deduce che le unità dei *classiarii* erano stabili e non temporanee, e che fu l'Esercito ad imitare la Marina nel dare un numero alle sue unità. Uso tuttora in vigore in tutto il mondo.

- la legione navale in questione doveva essere un'unità robusta ed in grado di operare convenientemente anche sulla terra, dal momento che viene spedita niente meno che contro Annibale, il quale aveva appena distrutto ben otto legioni regolari a Canne. Per di più Marcello (il medesimo che avrebbe preso Siracusa nel 212), con la sua III legione ed i superstiti della battaglia, si permette di non dar tregua e di tallonare i Punici, impedendo loro la libertà di movimento nell'Italia meridionale.

Non potendo qui dilungarci ulteriormente sull'argomento, dovremo accontentarci di una brevissima silloge di notizie intorno alle caratteristiche dei *classiarii* imbarcati sulle unità navali da guerra di Roma. Sappiamo ad esempio che una legione navale prendeva posto in una squadra di 30 - 40 quinqueremi, poiché più volte Livio parla della decisione di varare una squadra di tale consistenza e di levare una legione per armarla.

Abbiamo inoltre notizia certa che i fanti di Marina a bordo usavano in grande quantità armi da getto (archi, frombole, ma anche macchine da guerra), in quanto all'assedio di Siracusa è tale l'intensità del loro tiro che i nemici non possono affacciarsi dalle mura.

Poiché però erano perfettamente in grado di operare anche sulla terra ferma, dobbiamo concludere che per gli sbarchi e le campagne successive portassero con sé anche un armamento pesante, del tutto od almeno in parte simile a quello delle legioni regolari.

Per quanto riguarda infine le operazioni di cui i *classiarii* erano capaci, rimane celebre il già citato colpo di mano che essi attuarono conquistando, nel 212, la porta siracusana vicino alla fonte Aretusa mentre le unità dell'esercito tenevano distratti i difensori.

I legionari della flotta erano però capaci di condurre anche offensive 'pesanti', come quella della presa di Cartagena, assalita dalla fanteria dal lato di terra, e dai *classiarii* dalla parte della spiaggia; abbiamo inoltre visto che legioni di Marina operarono per quattro anni durante

tutta la campagna ispanica di Scipione come normali unità terrestri, e furono adoperate anche nella conquista di Cartagine nel 146.

In conclusione i *Milites navales* costituivano, oggi si direbbe, 'il fiore all'occhiello' della marineria romana: erano reparti ben disciplinati ed ottimamente inquadrati, in grado di tenere l'ordine a bordo[9]: da un passo di Livio apprendiamo che Scipione, prima di una partenza, convoca i timonieri, i comandanti e due soldati per ogni nave; a questi ultimi ordina che tutte le operazioni d'imbarco e tutti i comandi vengano eseguiti dai marinai in silenzio e senza esitazione: "... *Tum edixit militibus, ut silentium quietis nautis sine certamine ad ministeria exsequenda bene obedientes praestarent*". E ancora: sviluppare un intenso tiro contro nave e contro costa, ingaggiare ed abbordare il nemico negli scontri navali, sbarcare in perfetto ordine, imbastire incursioni come fanteria d'assalto e condurre persino lunghe operazioni militari nell'entroterra.

Un Corpo polivalente e specializzato quindi, un vero esercito all'interno dell'Esercito romano, che con termine giornalistico e di facile effetto, potremmo definire "i *Marines* dell'antichità".

Quanto al servizio che gli organici di *classiarii* svolgevano comunemente a bordo, dovremo aggiungere ancora alcune note. È fin quasi troppo ovvio che non tutte le quinqueremi avessero costantemente in dotazione un manipolo di fanteria: questo si imbarcava nell'imminenza di una spedizione e comunque quando la Repubblica si trovava in stato di guerra, ma poteva essere assente, o presente a ranghi ridotti, ad esempio con una sola centuria, quando non ce ne fosse la stretta necessità: lo spazio e la capacità di trasporto delle quinqueremi erano così limitati, che risultava senz'altro un sollievo per qualsiasi comandante navigare con alcune decine di bocche in meno da sfamare e di uomini da alloggiare.

Tuttavia, è nostra opinione che, tanto nel caso che fosse imbarcato un intero manipolo, quanto in caso contrario, fossero sempre presenti a bordo dei *classiarii*, ai quali erano assegnati precisi turni di guardia. Per comodità affrontiamo soltanto l'ipotesi massima, cioè quella di una quinquereme con un regolare manipolo di 120 uomini. Si può innanzitutto supporre che i compiti di bordo fossero divisi tra le due centurie nelle 24 ore, in maniera che quando una era "smontante", l'altra fosse in servizio.

Ovviamente questo servizio, su una nave, non poteva essere che di guardia e di sorveglianza. Dove? Non è difficile stimarlo:

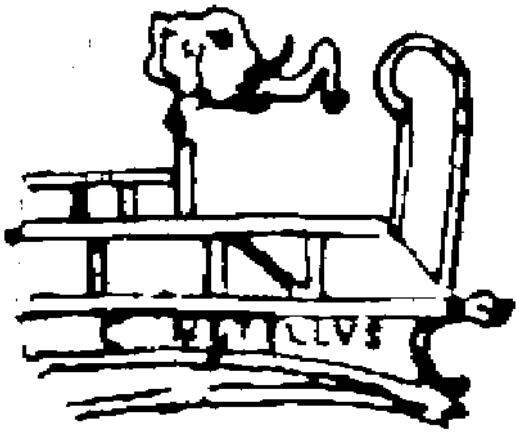
- almeno uno o due uomini alla *cabina* del comandante, comunque questa fosse strutturata, dal momento che si può supporre vi fosse contenuta anche la 'cassa' della nave;
- altri quattro sul ponte di coperta, probabilmente verso poppa e prora, forse vicino alle baie d'acqua, purché non intralciassero il lavoro del timoniere e del proreta;
- almeno altri quattro in corsia rematori, ancora due a prora e due a poppa;
- infine altri due in stiva, dove si conservavano le riserve alimentari e di acqua, ad evitare i noti furti di bordo, ed a tenere un inventario di tutto ciò che veniva di volta in volta prelevato.

I turni di guardia, le *vigiliae*, dovevano essere come per l'esercito di quattro ore ciascuno, e quindi erano 6 nell'arco della giornata. Ovviamente, se l'organico dei *classiarii* era ridotto al minimo, i fanti montavano un turno si e l'altro no.

Nettuno

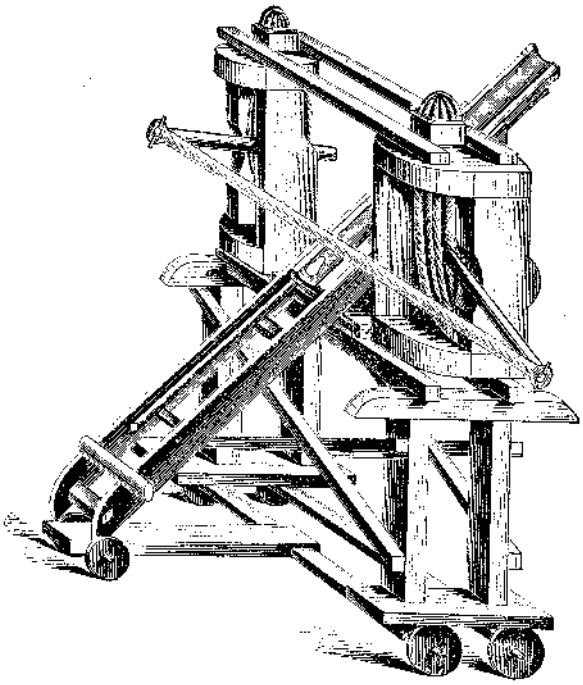
Note al Cap. V

1. Cfr.: *Atti del Convegno sulle poliremi dell'antichità,* Roma, 1-2 dicembre 1989; supplemento alla «Rivista Marittima», n. 12, dicembre 1990.
2. Soltanto nel 332.
3. La tendenza al gigantismo, prima della stabilizzazione in un insieme più equilibrato, interessò anche il periodo di passaggio dalle galere ai primi vascelli: a Lepanto lo scontro avvenne soltanto fra galere, ma già nel 1545 l'inglese *Great Henry* montava artiglieria pesante su due ponti, mentre le galere dell'epoca disponevano di 3-5 pezzi in caccia. Ugualmente ciclopico per il tempo fu lo svedese *Wasa,* mentre il contemporaneo britannico *Sovereign of the Seas,* un vero colosso più volte rimaneggiato, imbarcava 102 pezzi su tre ponti.
4. DIODORO, *Biblioteca storica,* XIV, 41, 3 e 44, 7; PLINIO, *Naturalis historia,* VIII, 56.
5. DIOD., *op. cit.*, XVI, 44, 6.
6. POL., *op. cit.*, I, 26, 7.
7. TUCIDIDE, *Storia della guerra del Peloponneso*, VII, 25; ERODOTO, *Storie*, VIII, 8.
8. Per una trattazione più esauriente sull'argomento vds. P. PASTORETTO, *Il punto sui Milites navales*, in «Panoplia», nn. 27-28, 1996, pp. 19-27.
9. LIVIO XXIX, 25. Nelle unità da guerra del XVIII secolo sappiamo che i *marines* erano anche l'unità di polizia militare di bordo a disposizione del comandante, incaricata di mantenere l'ordine e punire gli indisciplinati. Ciò doveva valere anche per i *classiarii*.



CAPITOLO VI

PROVVISTE E MATERIALE IMBARCATO



Una balista

La triere *Olympias,* mirabilmente ricostruita dal professor Morrison e dall'ingegnere Coates raccogliendo tutti gli indizi ricavabili dalle fonti oggi a disposizione degli studiosi, rivela a nostro avviso un difetto fondamentale. Difetto che, tra l'altro, non siamo i primi ad osservare: si presenta come un guscio vuoto il cui scarsissimo spazio interno è occupato per circa il novanta per cento dagli uomini addetti al remo; si tratta, in altri termini, di una sorta di scafo da corsa, di una specie di *otto con* olimpico maggiorato[1]. La domanda che sorge spontanea a chi si intende anche poco di cose di mare è la seguente: dove potevano venire stivate le provviste di acqua e di cibo per un equipaggio tanto numeroso? Dove trovavano posto gli attrezzi marinareschi e le scorte di materiale? Una triere di quelle dimensioni avrebbe avuto necessità di rifornirsi ogni 24-48 ore.

In che cosa consiste allora il problema, riferito però adesso alla quinquereme romana?

Classifichiamo intanto questi scafi non solamente come *navi da battaglia* dell'antichità, ma piuttosto come quelle che oggi si definirebbero *navi polifunzionali*: venivano infatti usate per la scorta, la crociera, il combattimento navale vero e proprio, lo sbarco anfibio, il tiro contro costa e, con alcune modifiche, perfino negli assedi delle piazzeforti marittime[2]; erano insomma *navi tuttofare*, e pertanto dovevano essere affidabili, sicure e robuste sino al limite massimo che la tecnica e l'arte del tempo potevano consentire.

Durante l'assedio di Siracusa del 212 alcune delle 60 quinqueremi a disposizione di Marcello furono unite a due a due e fatte avanzare solo con i remi dell'ordine esterno. Queste specie di pontoni così formati portavano torri munite di ripari e macchine per abbattere le mura del quartiere siracusano di Acradina.

Le missioni che venivano perciò affidate alle quinqueremi ed ai loro validi equipaggi potevano e *dovevano* essere complicate, difficili, pericolose e, soprattutto, *lunghe.* Il problema principale che di conseguenza si presentava ai progettisti e costruttori era costituito da due elementari esigenze:

a) lo spazio per il trasporto e la conservazione di un'adeguata scorta di acqua e viveri;

b) la fornitura di una congrua, anzi, indispensabile riserva di attrezzi nautici e materiale di rispetto.

Affrontiamo ora in ordine di successione i due problemi.

Circa il primo, la prudenza vuole che ogni singola unità portasse a bordo scorte di acqua e di cibo *per almeno sei giorni di navigazione.* La cifra non deve sbalordire e non deve neppure essere presa in senso assoluto. Se una squadra *x* aveva la missione di una crociera in acque amiche e per brevi periodi, non era affatto necessario che le quinqueremi fossero sovraccaricate di notevoli quantità di cibo ed acqua, potendo tranquillamente rifornirsi anche ogni 24 ore. In certi casi anzi l'equipaggio poteva essere persino ridotto: ad esempio abbiamo già ammesso che si poteva imbarcare soltanto una centuria anziché un manipolo di *classiarii*; ciò non toglie però che a bordo *ci dovesse essere* lo spazio sufficiente per stivare la quantità massima di scorte per il massimo dell'equipaggio imbarcabile, ovvero scorte per sei giorni di

navigazione senza scalo e per circa 460 uomini.

Circa il numero di giorni di navigazione senza scalo, Plutarco riferisce che Caio Mario nel 108 a. C. lasciò Utica nel mese di dicembre ed in quattro giorni di viaggio arrivò a Roma in tempo per partecipare alle elezioni consolari per il 107. Le quinqueremi erano in grado di imbarcare una quantità di cibo (ovviamente non di acqua) ben superiore a quella necessaria per sei giorni di navigazione. In Livio (cfr. note 3 e 4)

il pretore di Sicilia Marco Emilio impartisce l'ordine di stivare sulle navi viveri cotti per dieci giorni ("*Ut... decem dierum cocta cibaria ad naves deferrent*") prima di andare alla ricerca di una squadra cartaginese che insidiava l'isola.

È vero che una squadra di quinqueremi poteva avere al seguito numerose navi onerarie in grado di rifornirla di tutto l'occorrente; è vero anche che, consultando gli storici del periodo, sappiamo benissimo che le navigazioni avvenivano sotto costa, specialmente nella bella stagione, e non duravano in genere più di tre giorni consecutivi. Questa però era una regola che non assicurava affatto da frequenti eccezioni[3]: tempeste e venti contrari potevano prolungare anche di molto un viaggio; altrettanto l'uso forzato di rotte elusive per evitare l'intercettazione di una squadra nemica. Se poi una flotta era costretta ad operare nelle acque di un paese ostile poteva risultare molto difficile gettare l'ancora con regolarità per inviare a terra i foraggiatori ed i raccoglitori di acqua[4]. Con tutti questi contrattempi in agguato non resta che calcolare che le normali scorte di cibo a bordo dovevano essere sufficienti per tre giorni di navigazione, ed all'occorrenza portate a sei, se pure a regime ridotto.

Che le operazioni navali si svolgessero soltanto dalla tarda primavera al primo autunno non è del tutto vero. La spedizione di Cneo Cornelio Scipione in Spagna dovette partire nel tardo autunno o addirittura nell'inverno, poiché Livio specifica che l'assedio alla città di Ausa, subito dopo l'approdo, si effettuava sotto la neve che addirittura ricopriva i *plutei* (ripari mobili di tavole e graticci) e le *vinee* dei Romani, ed i fiocchi erano cosi fitti che preservavano le macchine degli assedianti dal fuoco che gli Ispanici cercavano di appiccarvi. Il console Publio Sulpicio partì con la flotta per la Macedonia sul finire dell'autunno ("*Autumno fere exacto*"), quindi a dicembre.

Sotto il quarto consolato di Quinto Fabio Massimo ed il terzo di Marco Claudio Marcello i marinai che si apprestavano a partire per la

Sicilia dove si era ribellata Siracusa prepararono cibi cotti, probabilmente gallette o focacce, per trenta giorni "*Cum triginta dierum coctis cibariis naves conscenderunt*" (LIVIO,). Una parte di queste scorte potevano essere trasportate dalle navi onerarie - Livio qui non specifica - ma sicuramente una parte era a bordo delle quinqueremi.

Un'ovvia considerazione doveva poi essere sempre presente nei calcoli dei comandanti di unità: si poteva anche risparmiare sulle razioni dei *classiarii* e dei marinai, ma non su quelle dei rematori: i *remiges* erano il motore della nave in caso di combattimento, di manovra, di venti e correnti contrari; erano un motore che andava a cibo ed acqua, ma soprattutto ad acqua; e se il motore non è mantenuto in perfetta efficienza ne va della sorte di tutta la nave e del suo equipaggio.

Supponiamo adesso che la razione media giornaliera di acqua dolce (per tutte le esigenze, compresa quella della confezione dei cibi) fosse di soltanto tre litri a testa; quella di un uomo al remo era di sette. Tale almeno era la quantità di liquidi riservata ai rematori nelle galere del '500 e del '600, e non si vede perché dovesse essere inferiore nelle polieri dell'antichità. A questo punto è possibile fare qualche calcolo:

300 rematori x 7 litri x 6 giorni = 12.600 1..

161 uomini (120 soldati + 41 marinai) x 3 1. x 6 giorni = 2898 1..

Totale litri da stivare: 15.498, cioè 15,5 tonnellate.

Comunemente si ritiene che l'acqua venisse conservata in anfore stivate in sentina per abbassare il baricentro della nave, infilate nello strato di sabbia o pietrisco che fungeva da zavorra, e talvolta impilate anche in più strati; queste anfore potevano inoltre contenere vino, sale, olio e farina e, aggiungiamo noi, soprattutto aceto necessario a confezionare la *posca,* una mescolanza di acqua ed aceto che era la bevanda tipica del legionario romano; l'aggiunta di aceto era ritenuto un sistema empirico necessario come profilassi contro le infezioni gastroenteriche che potevano in breve tempo falcidiare un intero esercito od una intera flotta.

Ci sembra che tale opinione, tante volte ripetuta, sia però in parte da correggere.

Innanzitutto l'*amphora,* come misura di capacità era equivalente a circa 80 libbre, pari a 26,196 litri. 15.500 litri di acqua avrebbero richiesto il numero veramente notevole di 591 anfore, senza contare quelle frumentarie, quelle destinate all'aceto ed al vino, e le anfore

olearie[5]. Circa la presenza a bordo di vino (che veniva consumato sempre annacquato), è probabile che prima o dopo la richiesta di un grande sforzo ai rematori fosse distribuito come bevanda 'tonificante'; il vino inoltre non doveva mancare alla mensa degli ufficiali imbarcati ed era inoltre ingrediente necessario, come vedremo tra poco, per certi piatti tradizionali del vitto militare.

600-650 anfore sembrano dunque un numero eccessivo anche per una quinquereme di grosse dimensioni; ma soprattutto stivare l'acqua in tali contenitori (oltretutto fragili perché di coccio, e una nave in missione di guerra di solito non è destinata ad una navigazione troppo placida) non è certo il sistema logistico migliore per l'equipaggio: il Lettore immagini la continua processione di soldati e marinai dal ponte alla sentina per bere la loro razione d'acqua, pescandola, tra l'altro, attraverso il collo stretto delle anfore con un ramaiolo, e arriverà alla conclusione che, se una forte scorta d'acqua era stivata nella parte più bassa della nave per contribuire allo zavorramento, dovevano però esservi sul ponte di coperta e nella corsia rematori botti e tini per il pronto consumo.

La presenza di botti a bordo per la conservazione dei liquidi non è testimoniata dai ritrovamenti dell'archeologia marina, in quanto, con l'affondamento della nave, queste galleggiavano, o marcivano, o comunque venivano portate via dalla corrente. Tuttavia almeno una botte, che conteneva frammenti di vetro come materiale per mosaici, è stata rinvenuta nel 1987 sul relitto della *Julia Felix,* una nave oneraria affondata 6 miglia al largo di Grado. Inoltre le botti - *dolia* - erano comunemente usate dalla civiltà agricola romana per conservarvi il vino, e non si vede perché un così razionale sistema non dovesse essere adottato anche a bordo per l'acqua di scorta. Altra cosa infatti erano le anfore, universalmente adibite come *container* al trasporto e commercio (si pensi al "Monte dei cocci" di Roma), altra cosa dovevano essere i recipienti destinati al pronto consumo dei liquidi da parte dell'equipaggio.

L'importanza di tutto il ragionamento precedente, che come il Lettore già sa, è sempre finalizzato a stabilire le misure di una quinquereme classica, è che sui due ponti superiore doveva esserci spazio sufficiente per contenere almeno 4 botti o baie (forse due a poppa e due a prora di ogni ponte) e numerosi orci od otri di acqua dolce, con gli immancabili

ramaioli per attingerla.

Tutti questi recipienti servivano anche per le rapide operazioni di rifornimento, e venivano di volta in volta riempiti con l'acqua delle anfore quando l'equipaggio consumava il loro contenuto. In altri termini l'acqua stivata nelle anfore in sentina costituiva soprattutto la riserva per le lunghe navigazioni. È infine molto probabile che i rematori tenessero accanto a sé un recipiente, una sorta di borraccia di pelle con la razione giornaliera, dal quale bere senza dover lasciare il proprio banco[6]. Bisogna ricordare che le anfore erano ottimi *container* per il trasporto delle merci sfuse, ma pessimi recipienti per il pronto consumo.

Per quanto concerne il vitto, sappiamo che un legionario aveva diritto a 40-45 chilogrammi mensili di frumento per confezionarsi una focaccia di farina fresca, in ragione di 1 chilogrammo e mezzo al giorno. In alternativa vi era il *panis militaris castrensis,* una galletta biscottata a lunga conservazione, che pesava di meno della farina sfusa, ma occupava più spazio. È molto verosimile che le razioni militari adottate dall'Esercito valessero pure per la Marina da guerra, e che dunque anche gli uomini delle quinqueremi fossero alimentati con il medesimo rancio dei comuni fanti.

Il vitto poteva essere inoltre completato da pasticci di formaggio, aglio, olio e uova, oppure da farina di grano impastata con olio, vino e latte, o da minestre di orzo e farina di grano, ancora una volta insaporite con olio e vino, tutti *menu* tipici dell'antichità, ma di breve conservazione. Non è escluso, anzi è quasi certo, che a bordo delle quinqueremi esistessero dei forni portatili per cuocere le focacce, probabilmente dello stesso tipo adottato dalle legioni, assolutamente necessari soprattutto se i *milites navales* dovevano operare a terra. Si rammenti che tutti i legionari romani avevano, nella dotazione di reparto, appunto dei forni portatili, e che i soldati imbarcati appartenevano pur sempre a delle legioni, anche se *classicae.*

Facendo adesso un po' di conti, per le razioni giornaliere di un equipaggio di 461 uomini erano necessari 691,5 chilogrammi di farina di frumento o di legumi (oltre a diversi chilogrammi di olio e sale che qui non contiamo), il che fa 4 tonnellate e 150 chilogrammi di cibo per sei giorni. Ci pare che su queste cifre non si possa derogare troppo, poiché se i marinai ed i fanti potevano anche sopravvivere a razioni ridotte *stringendo la cinghia*, per i motivi già esposti i rematori dovevano essere

nutriti e in forze. Le immagini di una ciurma di uomini scheletrici e piagati al remo, che ricevono nerbate invece che pane, devono essere definitivamente relegate nel repertorio dei film hollywoodiani.

Se si voleva risparmiare un po' sul peso si potevano caricare i cibi già cotti, gallette e focacce probabilmente contenute in sacchi, anziché confezionarli a bordo: in questo caso non sarebbero state necessarie le anfore per l'olio, il vino, la farina ed il sale da conservarsi in sentina. Certamente però anche le razioni già pronte richiedevano una notevole quantità di spazio, e la conclusione è sempre la medesima: su una quinquereme doveva esserci una notevole disponibilità di carico.

Per concludere 1'argomento e riassumere quanto detto è necessario adesso riprendere qualche cifra.

Le razioni alimentari di un equipaggio di circa 460 uomini per sei giorni di navigazione richiedevano:

15,50 tonnellate d'acqua;
41,50 tonnellate di cibo;
almeno 3 tonnellate di aceto, olio, sale, vino;
totale: 22,650 tonnellate di razioni.

Passiamo ora ad esaminare quanto materiale una nave da guerra romana doveva trasportare in una missione bellica di una certa importanza, che richiedeva cioè un equipaggio completo, operativo ed in perfetta efficienza in tutte le sue componenti: nautica, di fanteria imbarcata e di uomini al remo. Supponiamo ad esempio che la nostra quinquereme faccia parte di una grossa squadra (circa 30 unità) che debba trasferire una legione di *classiarii* destinati a sbarcare in territorio ostile, con i soliti viveri ed acqua per sei giorni ed al seguito diverse

onerarie che provvedano alle scorte alimentari per un ulteriore periodo di operazioni ed al rifornimento generale della legione e di tutto ciò che non è materialmente trasportabile a bordo.

Potremmo cominciare l'esame da qualsiasi categoria di attrezzi necessari alla navigazione ed alla sicurezza di bordo; ma poiché l'obiettivo della missione è uno sbarco anfibio, scegliamo per primo il materiale in dotazione al manipolo dei *classiarii*.

Sappiamo che un legionario di epoca mariana aveva un equipaggiamento individuale (armi, *sagum* o mantello, *dolabra,* coperta, utensili, borraccia, effetti personali dal piatto al rasoio) di circa 40 chilogrammi, che si portava addosso durante la marcia. La dotazione

che ci è giunta per il primo secolo a. C. non doveva certo essere dissimile da quella del terzo e del secondo dei quali ci stiamo occupando, salvo che i soldati dei secoli precedenti erano soliti marciare con minor carico personale, perché a quell'epoca vi era in organico un maggior numero di carri per il trasporto dei bagagli della legione che al tempo di Mario.

Supponendo adesso che tutta l'attrezzatura ulteriore necessaria al reparto di bordo, ad esempio le tende, i veicoli, gli animali e le macine per la farina, fosse trasportata dalle navi onerarie e attuarie, bisogna tuttavia aggiungere al conto del carico della nostra quinquereme quasi 5 tonnellate (40 chilogrammi x 120 uomini) di equipaggiamento per i *classiarii*.

Gli scudi potevano anche essere appesi fuori bordo sull'impavesata e non occupavano perciò spazio, tuttavia non bisogna dimenticare che i *milites navales* non erano soltanto truppe da sbarco, ma anche da combattimento ravvicinato in mare, da autodifesa ed arrembaggio. Ora, il 'combattimento ravvicinato' consisteva certamente nel getto di un gran numero di proiettili sull'avversario da parte dei singoli uomini, e di questi 'proiettili' doveva essercene a bordo una grande quantità, riposta probabilmente nel ponte di coperta in cassette lungo le impavesate, un po' come le brande dei marinai dei vascelli a vela.

Sappiamo che questi proiettili erano sfere o ghiande di piombo (*missiles*), dardi anche incendiari e infine giavellotti - i celebri *pila* - per le distanze più ravvicinate e l'ingaggio del combattimento vero e proprio. Possiamo anche azzardare delle cifre: 200 *sagittae* a testa per classiario, cifra non inverosimile dal momento che è sempre opportuno avere una scorta numerosa di proiettili per una missione di cui non si conosce la durata, fanno 24.000 frecce, più diverse migliaia di sfere per le fionde, se queste venivano usate. A tale riserva si deve aggiungere poi quella necessaria a rifornire le armi da getto di bordo, corrispondenti alle nostre artiglierie.

Probabilmente una quinquereme era fornita di due catapulte o balliste (o di una catapulta, una ballista ed uno *scorpio*), disposte una a prua ed una a poppa e probabilmente brandeggiabili; ma sul ponte, che dunque non poteva certamente essere angusto, dovevano trovare posto anche i corvi, i rampini, gli uncini, le gaffe ed i bracieri per accendere i proiettili destinati ad appiccare il fuoco sui nemici.

Poiché infine anche l'avversario disponeva di armi incendiarie, il ponte doveva essere sufficiente non soltanto a contenere con un certo

agio un manipolo di soldati ed i marinai alle manovre (130-140 uomini), ma anche gli attrezzi per spegnere tanto i focolai di incendio procurati dal nemico, quanto quelli che possono facilmente dilagare in una nave in legno per semplice accidente: teli o pelli bagnate, secchi per l'acqua, scuri e quant'altro. Tutto questo accumulo di materiale necessario al combattimento doveva ancora lasciare spazio sufficiente per lo spostamento rapido dei *milites navales* e dei marinai e per lo sgombero dei feriti che, in un battaglia concitata fino allo spasimo in luoghi pur sempre angusti, non possono che creare intralcio. Ipotizzare pertanto un ponte lungo meno di quaranta metri e largo circa cinque o sei, come spesso si fa, significa non riflettere a sufficienza su una questione di basilare importanza: una nave viene progettata in base a delle esigenze specifiche; se le quinqueremi erano armate con ben 120 fanti di marina equipaggiati per il combattimento a bordo e lo sbarco, non potevano certo essere delle barchette.

Passiamo adesso a considerare, sempre con il lume del buon senso, quali materiali e pezzi di rispetto una nave da guerra doveva imbarcare in vista di una lunga navigazione e di una lunga campagna in acque ostili; ricordando che in mare la prudenza non è mai troppa né le scorte sono mai eccessive, e che gli antichi erano ottimi marinai con una secolare esperienza alle spalle, e non dei dilettanti allo sbaraglio.

Una ventina di remi di ricambio sembra una cifra equa per una missione che può prolungarsi per diversi mesi; qualche quintale di pece e di stoppa (ma venivano usate anche alghe) per le operazioni di calafataggio era necessario; almeno quattro falanche con una buona quantità di grasso per tirare la nave in secco, e robuste tacche e pali per mantenerla in posizione orizzontale a terra, non potevano mancare. Non si deve dimenticare che le manovre per alare le navi sulla terra ferma erano assai comuni nell'antichità, non soltanto per le necessarie operazioni di raddobbo alla carena, ma anche quando si doveva svernare per un lungo periodo lontano dai porti, come poteva accadere allorché un esercito sbarcato passava a terra la brutta stagione e non voleva privarsi di avere la flotta a sua immediata disposizione. L'uso di tirare le imbancazioni all'asciutto è testimoniato già sin da Omero: tutte le 1.200 navi degli Achei a Troia erano disposte sulla spiaggia in una triplice lunga fila.

Un pennone di scorta o l'occorrente per costruirne uno di fortuna, non

sarebbe stato superfluo; ma anche volendo escludere la presenza a bordo di un tale strumento, bisognerà almeno ammettere l'esistenza di una vela di scorta (più facilmente quella maestra che quella di artimone), o al limite di una serie di teli che potevano essere cuciti dal mastro velaio in maniera da costituire una velatura in grado di tenere il vento.

Non dovevano mancare neppure uno o due ancorotti di poppa, necessari per le operazioni di sbarco. Dalla vivace descrizione che Cesare ci tramanda sulle sue operazioni anfibie in Britannia apprendiamo infatti che le navi si approssimavano alla riva tanto da permettere ai fanti di scendere con l'acqua al petto, con il rischio cosi di insabbiarsi; per non disperdere le truppe su un fronte troppo vasto le imbarcazioni dovevano inoltre approdare ravvicinate le une alle altre, e la manovra dei remi per imprimere la marcia indietro nella confusione della spiaggia poteva risultare problematica, se non addirittura pericolosa; è pertanto probabile che i capitani facessero mollare degli ancorotti ad una certa distanza dalla costa e poi recuperassero i cavi per allontanarsi a distanza di sicurezza e poter usare nuovamente i remi.

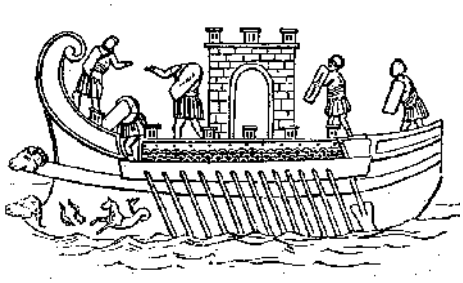
Quale comandante si sarebbe poi avventurato in mare senza avere a bordo una grande quantità di cime e manovre di scorta, stimabile in alcune centinaia di metri? Bisogna inoltre tenere presente che, non essendo conosciuta la juta e la canapa, il sartiame del tempo era confezionato con le foglie intrecciate di un particolare vegetale detto *sparto,* facilmente usurabile e deteriorabile[7]. Lo sparto era molto prezioso e veniva considerato un materiale di alto valore strategico. Abbiamo già ricordato che Livio () racconta che Cneo Scipione fece bottino di una notevole quantità di sparto ammassato a Loguntica da Asdrubale, ed incendiò quello che non poteva portare con sé per privarne la flotta nemica. Insieme al cordame, la scorta doveva naturalmente essere fornita anche di pulegge, paranchi e parabordi.

Non volendo poi concedere che sulle quinqueremi delle guerre Puniche esistessero delle pompe di sentina simili a quelle ritrovate sulle navi di Nemi (ma non è affatto detto, come si vedrà), dovremo però ammettere la presenza di numerosi buglioli da usare con il classico sistema della catena umana per il prosciugamento. I carpentieri, infine, avranno ben avuto la necessità di disporre di materiale - assi, tavole, graticci, pelli, chiodi ed attrezzi - per riparare piccole falle e danni all'opera viva dello scafo. La presenza di tutti questi indispensabili pezzi di scorta e di rispetto ci costringe ad ammettere che nello spazio di

bordo fossero ricavabili almeno due piccole cale, una a prora ed una a poppa. La considerazione che se ne ricava è sempre la medesima: la quinquereme non poteva essere una nave di piccole dimensioni.

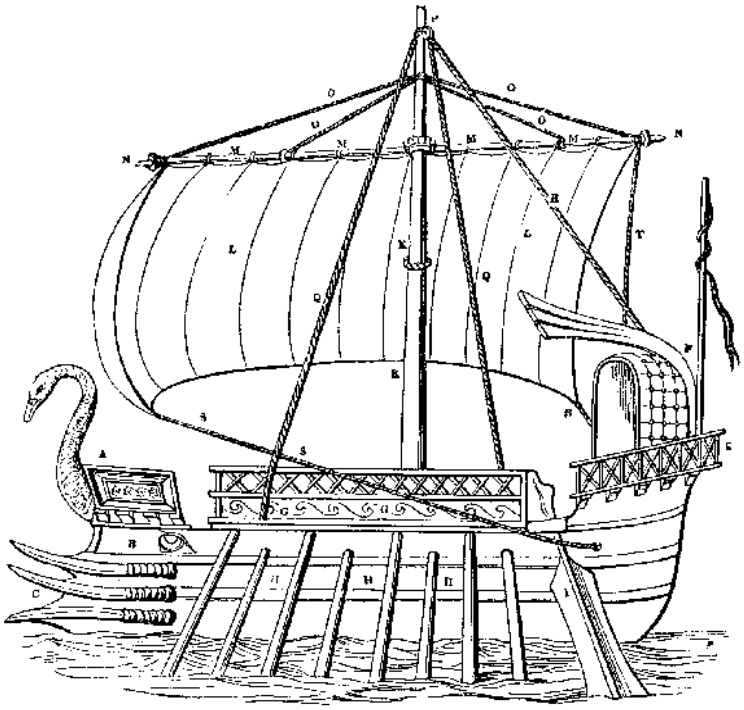
Note al Cap. VI

1. Avanziamo qui un'ipotesi che non è però suffragata da documenti certi. Il bassorilievo Lenormant (illustrazione al Cap. IX), su cui si è basata una parte notevole della ricostruzione, è stato ritrovato nell'Acropoli di Atene ed apparteneva forse al celebre fregio del tempio di Atena, nel quale tra l'altro è effigiata la teoria delle fanciulle che recano il peplo alla dea ed una schiera di *ippéis* (cavalieri) che celebrano i sacri riti. Non sarebbe del tutto inverosimile supporre che lo scafo effigiato nel bassorilievo in questione si riferisse non ad una triere da guerra, ma ad un'imbarcazione *sacra* che sta eseguendo una sorta di processione sul mare, magari in compagnia di altre simili andate perdute, in onore della dea. Tra l'altro il reperto archeologico è mutilo, tuttavia almeno si dovrebbe osservare un accenno d'albero maestro, che invece non esiste, come se quella nave, al contrario ovviamente delle triere, non lo possedesse. Scarteremmo invece l'ipotesi di una *naumachia:* non risulta infatti che venissero celebrati finti combattimenti navali durante le festività di Atena.
2. LIVIO, XXIV, 34, 6. All'assedio di Eretria la flotta di Attalo (24 quinqueremi), dei Rodii (20 "navi pontate") e di Tito Quinzio Flaminino "... portavano ogni sorta di macchine da lancio e da assedio" *"omnis generis tormenta machinasque"* (LIVIO, XXXII, 16, 10).
3. LIVIO, XXI, 61, 9-10 - XXXI, 22, 4.
4 Livio, XXI, 49, 7 - XXIV, 12, 9.
5. Con l'olio si impastavano le focacce, ed era comunque un condimento molto usato dai Romani, anche perché nutriente. Un *congius* di olio corrispondeva a 6 *sextarii*, cioè 3,274 litri; un'anfora quindi conteneva circa 9 congi. È probabile che ce ne fossero parecchie a bordo di una quinquereme, oltre a quelle contenenti un altro elemento indispensabile al cibo ed a ridurre la traspirazione corporea, il sale.
6. Non è da escludere che in sentina fosse stivata la scorta d'acqua per tre o quattro giorni di viaggio (oltre a quelle del sale, olio, farina, etc.), mentre quella per gli altri due o tre (un po' più di quattro o sei tonnellate) venisse conservata nei recipienti più a portata di mano dell'equipaggio.
7. Livio, XXII, 20, 6.



CAPITOLO VII

ELEMENTI PRINCIPALI DELLA COSTRUZIONE



BIREMIS.

A. *Prora*, πρώρα.
B. *Oculus*, ὀφθαλμός.
C. *Rostrum*, ἔμβολος.
D. *Cheniscus*, χηνίσκος.
E. *Puppis*, πρύμνη.
F. *Aplustre*, ἄφλαστον, with the pole containing the *fascia* or *taenia*.
G. τράφηξ.
H. *Remi*, κώπαι.
I. *Gubernaculum*, πηδάλιον.
K. *Malus*, ἱστός.
L. *Velum*, ἱστός.
M. *Antenna*, κεραία, κέρας.
N. *Cornua*, ἀκροκέραιαι.
O. *Cerudi*, κεροῦχοι.
P. *Carchesium*, καρχήσιον.
Q. κάλοι, καλῴδια.
R. πρότονος.
S. *Pedes*, πόδες.
T. *Opifera*, ὑπέραι.

Nomenclatura di una nave antica secondo Daremberg-Saglio

È necessario qui avvertire che le pagine che seguono risulteranno di non grata lettura, in quanto ricche di termini marinareschi e di nozioni di architettura delle navi in legno. Ce ne scusiamo, tanto con i Lettori digiuni di questo campo, che troveranno faticoso il capitolo, quanto con i Lettori veramente esperti, che al contrario lo troveranno superficiale: dovendo

necessariamente mediare, si corre il rischio inevitabile di scontentare un po' tutti.

Rilievo rappresentante la poppa di una nave situato nell'acropoli di Lindo, nell'isola di Rodi.

Purtroppo, mentre l'antichità è stata prodiga di notizie riguardanti l'ingegneria e l'architettura del tempo (un nome per tutti: Vitruvio), circa le tecniche di costruzione ed i particolari strutturali delle navi non possediamo praticamente nulla, e dobbiamo riferirci soprattutto all'iconografia ed ai ritrovamenti archeologici, che sono disperatamente pochi a causa della fragilità della materia prima che veniva usata, cioè il legno. Quanto poi alle ragioni per le quali possediamo cosi scarne fonti, possiamo ridurle essenzialmente a due:

1) l'architettura navale era piuttosto un'arte che una scienza, sicché non sviluppò mai dei "manuali" (le prime opere tecniche di questo genere risalgono peraltro all'età moderna), in quanto le capacità passavano di padre in figlio con la pratica e la trasmissione orale;

2) gli operai ed i mastri dei cantieri navali romani erano riuniti in corporazioni che, come tutte le associazioni di arti e mestieri della storia, conservavano il segreto delle loro tecniche e non andavano certo a divulgarlo attraverso dei trattati scritti.

Alcuni particolari costruttivi cui si accennerà in seguito, pertanto, non sono ricavati né da fonti letterarie né da ritrovamenti archeologici, ma dalla millenaria tradizione dell'architettura delle navi a vela e dalla considerazione che i sistemi antichi non potevano essere troppo differenti da quelli posteriori: un *baglio,* tanto per citare un esempio qualsiasi, rimane un *baglio* nel terzo secolo a. C. come nel XXI d. C., poiché in una nave pontata nulla può sostituire un *baglio.*

Iniziamo adesso da alcune riflessioni preliminari: la stupefacente velocità con cui durante le guerre Puniche si mettevano a mare intere

flotte, ancorché esagerata dagli storici, ci deve indurre a ritenere che le quinqueremi fossero delle imbarcazioni rustiche ed essenziali. In seconda istanza siamo portati a supporre che anche i cantieri romani, come pare ormai accettato per quelli punici, adottassero il sistema delle costruzioni

in serie, marcando con un'apposita simbologia i singoli pezzi, che poi potevano essere assemblati anche da personale non specializzato.

Ciò nonostante dobbiamo anche ammettere che potevano e dovevano esserci significative differenze tra un'unità e l'altra, dal momento che il lavoro di costruzione era pur sempre artigianale ed in larga misura empirico. In altri termini, non saranno mai esistite due quinqueremi uguali, con le identiche misure e caratteristiche, in tutta l'antichità. Infine, dovremo supporre che il legname necessario alla flotta fosse quello facilmente reperibile nell'Italia Centro-Meridionale, e cioè, in generale, la quercia, il faggio il pino e l'abete degli Appennini.

Sappiamo inoltre quale fosse il legname favorito dai mastri d'ascia nelle costruzioni delle galere, e per converso potremo attribuirlo anche alle quinqueremi: il larice, l'abete e l'olmo per i banchi dei vogatori, il pioppo per le scale, il faggio per i remi, il noce per le pulegge e le opere di poppa, ed ancora l'abete, il pino o il larice per gli alberi, le antenne e gli appositicci laterali. Le querce erano invece usate per il tavolato dei ponti, mentre il legno dolce del pino era riservato al fasciame.

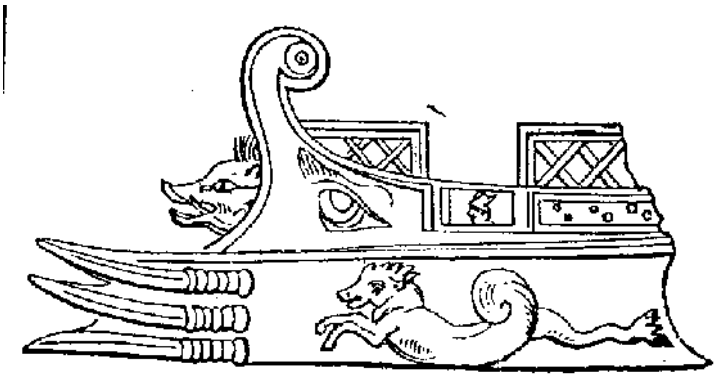
È inoltre probabile che, come si è osservato a proposito delle navi di Nemi, per le parti soggette a particolari sforzi fossero adoperati i legni migliori e privi di nodi. Tra gli alberi indigeni, il pino larice era senz'altro quello preferito dai costruttori.

Un'antica tradizione tuttora rispettata vuole che il legname più durevole sia quello abbattuto d'inverno, in zone montuose e nelle fasi decrescenti della luna; probabilmente cosi avveniva anche allora, se non altro per evitare un rapido attacco di insetti e funghi durante la stagionatura che, quando era accurata, portava il legno sugli scali con un grado di umidità di circa il quindici per cento.

La fretta con cui veniva varata una grande quantità di navi dopo qualche disastro marittimo ci induce a credere però che spesso il legname fosse montato senza stagionatura. Livio stesso, d'altra parte, ne fa fede quando ricorda che le quinqueremi fatte varare in soli quaranta giorni da Scipione per la spedizione africana, dovettero essere tirate in secco a Palermo perché il legno era ancor verde.

Le Quinqueremi

Durante le guerre puniche i Romani erano certamente avvantaggiati nel rifornirsi di legname dai boschi dell'Italia Centrale, così come nel trovare uomini da arruolare a differenza dei Cartaginesi, che difettavano di entrambi.



La chiglia

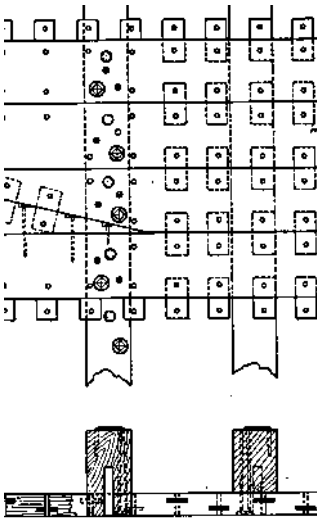
Prora della nave di Ulisse assalita da Scilla situata nella grotta di Tiberio a Sperlonga. Malgrado siano passati almeno due secoli dal rilievo di Rodi la tecnica costruttiva sembra molto simile. Le figure in questo caso sono circa 1/7 del vero.

La chiglia era l'elemento più importante della struttura longitudinale dello scafo, e quello che veniva impostato per primo. Allora come oggi la chiglia portava su entrambe le facce laterali un incavo angolare, la *battura,* in cui si incastravano le prime due tavole del fasciame esterno, i *torelli*, e, sulla faccia superiore, gli incastri per le ossature trasversali. Le diverse sezioni della chiglia venivano accorpate con il sistema d'incastro *a parella*, consistente in perni alloggiati in cavità combacianti tra le tavole da collegare. Sopra la chiglia e controchiglia trovava posto il *paramezzale (spina)* e, forse, due *paramezzaletti* laterali ed un *sopraparamezzale,* sovrapposti ai madieri delle costole.

La chiglia, o meglio, la controchiglia, terminava poi nella *ruota* di prora, costituita dalla *ruota* vera e propria, dal *piè di prora*, dal *prestantino* e dalla *controruota*, accoppiati a parella; dal lato opposto la controchiglia terminava invece nel *dritto* di poppa, a sua volta composto da un *bracciuolo* ed un *controdritto*, come nelle imbarcazioni in legno moderne. Davanti alla prora la chiglia continuava con un robusto trave, nel quale veniva insellato il rostro tricuspide (in greco *émbolon),* che quindi era una sorta di cuffia inserita sul prolungamento delle cinte basse.

Il ritrovamento del rostro di Athlit in Israele, che risale probabilmente alla prima metà del IV secolo a.C. conferma, anche se non dimostra,

l'ipotesi avanzata da alcuni che fosse possibile sfilare il rostro durante il combattimento, lasciandolo infisso nello scafo del nemico. La questione è assai controversa e certamente lontana dalla soluzione, in quanto molti storici sostengono giustamente che una simile soluzione 'suicida' avrebbe privato la quinquereme della sua principale capacità di offendere. Senza alcuna pretesa di aggiungere qualcosa di nuovo o di conclusivo al dibattito, vorremmo però avanzare la considerazione pratica che, una volta speronata un'unità nemica, occorreva al più presto distaccarsi da essa con una manovra tutto sommato semplice, fare forza indietro con i remi, che poteva però dimostrarsi drammatica se il rostro rimaneva incastrato nel fasciame dell'avversario in fase di affondamento. Non è perciò del tutto da scartare che esistesse la possibilità, come *ultima ratio*, di lasciare il rostro conficcato nell'avversario come un pungiglione di vespa: la nave perdeva così la propria arma più efficace, ma si salvava e riacquistava immediatamente la piena mobilità, anche a costo di essere costretta ad uscire di battaglia. A sostegno di questa tesi le immagini scolpite sulla colonna di Arles e sull'Arco di Tiberio a Orange, sulle quali si vede chiaramente il sistema di cavicchi che fissava il rostro alla prua. Non si può neppure escludere che a bordo ci fosse un rostro di ricambio, almeno la parte anteriore.



Tecnica costruttiva del fasciame delle navi di Nemi

D'altra parte, è vero che il rostro era lo strumento più terribile di una nave da guerra, anzi, faceva della nave stessa un'unica arma, ma è anche vero che i colpi di rostro tra le quinqueremi dovevano essere piuttosto rari, poiché il loro punto di forza stava nell'artiglieria di bordo e nel manipolo di fanti, anche se ciò poteva andare a discapito della manovrabilità e della velocità. Basandoci su tali considerazioni, è dunque probabile che la tattica dello speronamento fosse più comune fra le unità sottili come le triere o al massimo le tetrere, che tra le quinqueremi.

A conforto di tale tesi, le cifre delle perdite durante gli scontri navali

delle guerre Puniche mostrano che erano molte di più le navi catturate che quelle colate a picco; ciò significa anche che, quando un comandante poteva salvare l'unità nemica catturandola attraverso l'abbordaggio o la distruzione dei remi di una fiancata, preferiva questa manovra a quella ben più brutale dell'affondamento puro e semplice: se ne ricavavano infatti prigionieri, bottino, provviste, equipaggiamento, e

comunque una nave che poteva essere riutilizzata. I numerosi fanti di marina che affollavano i ponti delle navi romane e cartaginesi servivano, d'altro canto, anche a questo. L'iconografia della numismatica romana ed ellenistica sembra inoltre mostrare che, a proravia, le murate di dritta e di sinistra presentassero due fasce metalliche laterali che confluivano all'altezza del rostro e contribuivano così ad irrobustire tutta la struttura prodiera.

Sopra il rostro, e forse sul prolungamento delle cinte alte, veniva montato il *proémbolon,* a forma di testa d'animale o *protome,* destinato a sfasciare l'opera morta e, probabilmente, gli apposticci delle navi avversarie[1]. Infine, nella monetazione romana si osserva più volte un curioso rigonfiamento sotto la chiglia all'estrema prora. A nostro avviso non può trattarsi che di un sistema per non far interrare il rostro quando la nave veniva tirata in secco.

Come confermato dalle recenti scoperte dell'archeologia subacquea - per citare un esempio l'imbarcazione punica di Marsala ritrovata negli anni Settanta da Honor Frost - le navi lunghe, delle quali ci è giunto soltanto questo resto, erano costruite pressappoco con la medesima struttura e gli stessi procedimenti di quelle onerarie, che erano però più larghe e tondeggianti[2].

Anche le quinqueremi dunque, come i bastimenti mercantili e d'altra parte tutti gli scafi del mondo grecoromano, dovevano essere a *fasciame portante* (o, con termine inglese, *shell first)*; ossia veniva costruito prima il guscio dello scafo, con le tavole saldamente accoppiate bordo contro bordo con il sistema simile alla *parella,* detto a *mortase e tenoni,* e successivamente le ordinate interne. La tecnica di legamento dei corsi dello scafo consisteva in genere nell'alloggiare, in cavità ricavate negli spessori delle tavole, delle linguette lignee *(mortase),* bloccate nelle cavità stesse da degli spinotti, i *tenoni.*

Come giustamente osserva l'ingegnere Coates, che ha progettato ed eseguito la celebre ricostruzione della triere *Olympias,* le antiche navi

mediterranee erano perciò realizzate dall'esterno verso l'interno, al contrario del sistema usato negli ultimi mille anni, che va dall'interno verso l'esterno, procedendo prima alla messa in atto di una robusta ossatura che viene poi rivestita dal fasciame[3]. Coates però riserva alla costolatura interna della sua triere una semplice funzione secondaria di rafforzamento del guscio esterno. Riteniamo invece che essa potesse essere sufficiente per degli scafi leggeri, veloci e tutto sommato fragili come le triere di Salamina, ma non per delle unità di dimensioni molto maggiori, pesanti e soprattutto pontate, come le quinqueremi[4].

Le ordinate delle navi da guerra romane dovevano quindi essere molto più robuste di quelle concepite per l'*Olympias*, e ciò per conferire

sufficiente solidità allo scafo lungo e stretto, ma destinato a sopportare i notevoli pesi costituiti dai ponti, dal numeroso equipaggio e dal materiale trasportato.

Supponiamo perciò che le quinqueremi avessero una struttura intermedia tra il sistema più antico a *fasciame portante*, in cui la forma era ottenuta dal solo fasciame, e quella successiva, dove sono le ordinate a determinare la forma dello scafo[5].

Circa il collegamento dei corsi con le costole, possiamo ispirarci al sistema adottato nelle navi di Nemi: due piccoli chiodi di rame, un grosso cavicchio di rovere ed un lungo chiodo dalla punta piegata a squadra. Chiodi di ferro erano usati probabilmente solo per i collegamenti all'interno dello scafo o nell'opera morta, dove si richiedeva particolare resistenza, mentre sull'opera viva, cioè la parte immersa, venivano usati chiodi di rame ad evitare la ruggine. La chiusura del fasciame a poppa ed a prora doveva essere, come per le navi di Nemi, quella canonica *ad unghia persa*. Non è inoltre impossibile che, al fine di rendere più robusto lo scafo, le tavole delle fiancate fossero doppie.

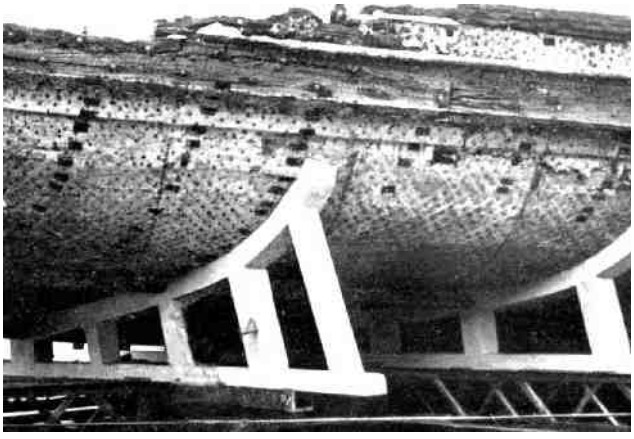
In corrispondenza dei ponti, che come più avanti si vedrà supponiamo in numero di due, i costruttori mettevano in opera le travi dei *dormienti* e dei *sottodormienti* lungo tutta la struttura longitudinale dello scafo, destinati sostenere i bagli (forse uno ogni due costole), leggermente convessi verso l'alto in modo da conferire una superficie a schiena d'asino (curvatura o bolzone del baglio). I *bagli*, disposti in senso trasversale da una murata all'altra, conferivano resistenza alle sollecitazioni laterali e sostenevano il tavolato dei ponti.

La forma generale della carena doveva essere a "calice di vino", la

più adatta alle velocità relativamente elevate che la nave doveva raggiungere sotto la spinta dei remi in combattimento.

Sopra ogni *dormiente* correva poi il *trincarino,* che serrava le estremità del *baglio* contro il *dormiente* su cui poggiava, e forse tutto il legamento era ulteriormente rinforzato da staffe in ferro. Non è inoltre inverosimile che fossero adoperati anche dei bracciuoli a L per realizzare un più forte collegamento tra le ordinate ed i *bagli.* L'intera struttura dello scafo, nonostante la sua lunghezza, doveva essere tutto sommato abbastanza robusta da resistere tanto alle sollecitazioni del mare quanto ai colpi delle navi nemiche in battaglia; per tale motivo rimaniamo dubbiosi che anche le quinqueremi fossero dotate, come le triere (che ne portavano addirittura tre di scorta), dei grossi cavi detti *ypozomata* che stringevano tutto attorno l'opera morta di quelle unità onde evitare che si sfasciassero. Vero è che, nei quattro più importanti bassorilievi che sembrano rappresentare delle quinqueremi, lo scafo appare cinto da una sorta di grossa gomena (la medesima che chiude lo stemma della Marina

Militare Italiana), ma è anche vero che tale particolare potrebbe essere interpretato come una specie di parabordo o di semplice decorazione a sbalzo. Le fonti scritte non citano mai un *ypozomata* né nel suo uso né tra i materiali. Potrebbe essere che all'epoca delle guerre puniche fosse scomparso anche dal naviglio leggero. Sulla questione resta però l'incertezza, e non ci sentiamo di esprimerci definitivamente.



Lo scafo della seconda nave di Nemi. Purtroppo l'incendio provocato da due soldati tedeschi ubriachi ha distrutto del tutto l'eccezionale ritrovamento.

I ponti

Circa la struttura del ponte, sulla prima nave di Nemi era costituito da spesse tavole di quercia di circa due metri di lunghezza.

A centro nave, tra il ponte di coperta *(tabulatum)* e quello di corsia, e tra questo e la chiglia, correvano certamente due serie di puntelli a sostegno di ciascun *baglio.* Il ponte di coperta doveva poi mostrare una pur modesta *insellatura,* o *cavallino,* cioè un innalzamento verso le estremità di prora e di poppa, ma soprattutto di prora. Ciò era necessario per scopi eminentemente militari: una prua rialzata, sulla quale poi sorga una torretta come nella nave di Palestrina, consente di colpire e di abbordare dall'alto verso il basso.

A circa un metro di altezza dal ponte di corsia, la struttura esterna dello scafo si allargava nell'apposticcio calpestabile del primo ordine di remi (*parexeiresía*), che poi proseguiva fino all'altezza del ponte superiore, che cosi poteva risultare più largo delle murate.

Non aggiungiamo nulla a quanto già riportato nelle pagine precedenti, sulle sovrastrutture di coperta che compaiono in grande abbondanza nella monetazione romana. Queste dovevano esserci su un gran numero di quinqueremi, anche supponendo che esistessero unità più "leggere" destinate a non averne, e dovevano essere facilmente assemblabili e smontabili. Tuttavia, circa le loro funzioni ed i particolari strutturali, l'esiguità delle fonti consiglia la prudenza piuttosto che la fantasia.

All'estrema poppa si inseriva il timone (*gubernaculum*), costituito da un manubrio *(ansa)* e da una parte inferiore immersa (*pinna*), una delle cui rappresentazioni più chiare, tra le tantissime, è quella della nave di Lindos (Rodi). Supponiamo che fosse a due governali stroppati allo scafo, e che naturalmente si potesse sollevare per l'alaggio a terra. I due governali potevano poi essere uniti da un sistema di accoppiamento, o manovrati da due barre separate. La preferenza tra i due sistemi è tutto sommato indifferente, poiché potevano ben esserci tutti e due i tipi su modelli diversi di quinquereme, e comunque abbiamo ipotizzato sempre un timoniere ed un aiutante alla manovra[6].

L'alberatura

Nel *paramezzale*, a centro nave, o leggermente spostata verso prua, veniva ricavata la *scassa* (*modium*) dell'albero maestro (*malus*), al cui piede veniva posta la tradizionale moneta votiva, ed alla quale corrispondevano le due *mastre* dei ponti superiori.

La *scassa*, come ad esempio nella nave di Grado, presentava una caratteristica forma a scivolo che permetteva, prima della battaglia o nelle manovre per entrare nei porti, l'abbattimento verso poppa dell'albero.

Per entrare in porti chiusi con un ponte anche le navi mercantili davevano abbattere gli alberi.

Questo, rastremato verso l'alto e leggermente inclinato a poppavia, era in un pezzo unico di pino, larice o abete e si sollevava probabilmente ad un'altezza di 12-13 metri dal ponte di coperta.

Nei mosaici di Ostia ed in quello di Rimini, dove l'ingresso al porto era chiuso dal ponte di Tiberio, che risalgono ai primissimi secoli dell'era cristiana, sono chiaramente visibili delle *griselle*, cioè le scalette di corda per salire in testa d'albero ricavate lungo le sartie; non si vede perché un tale sistema non dovesse già essere presente anche sulle quinqueremi.

Sull'albero maestro poteva essere issato ed ammainato un robusto pennone composto da due sezioni o *pennole* (*antemnae*) per una lunghezza totale di 13-14 metri, che reggeva la grande vela quadra maestra (*acatus*). Questa era manovrata con *drizza* (*calathorius*), *bracci* (*opifera*), *mantigli* (*ceruci*) e scotte.

È probabile che l'albero fosse rinforzato con *sartie* (in greco *protonoi*); o forse, come nell'*Olympias*, ve ne erano soltanto due che partivano dall'incappellaggio alla *formaggetta* facendo capo alla murata.

La ragione di questo particolare, strano per la velica posteriore, è che la manovra per l'abbattimento dell'albero attraverso queste due sartie veniva resa più rapida ed efficiente; e rapida spesso doveva essere, dal momento che un incontro improvviso con un nemico ostile lasciava pochi minuti all'equipaggio per sgombrare il ponte dall'albero.

Esistevano invece, più probabilmente, degli *stragli* o *sartiole* che costituivano le *manovre fisse*.

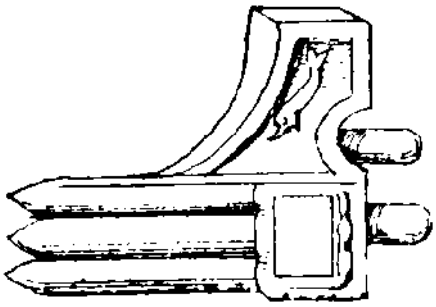
Un secondo ordine di vele di forma triangolare era possibile; in

questo caso la vela era sostenuta dal pennone in basso e dallo *spingone* dell'albero in alto, e comandata dalle scotte, drizze e mantigli. Nella numismatica romana non si trovano però esempi di tali vele.

Un secondo albero più a proravia, *l'artemon*, corrispondente al nostro trinchetto, ma fortemente inclinato e munito anch'esso di pennone, portava un'ulteriore vela, detta di *artimonio*.

Anche questa vela, come quella maggiore, poteva essere terzarolata mediante *mataffioni*, che sono chiaramente visibili nei mosaici di Ostia Antica. Le proporzioni di albero e vela di *artimonio* dovevano essere un po' più di un terzo di quelli maestri, mentre le manovre fisse e volanti erano pressappoco le medesime, salvo che l'*artemon* era forse trattenuto da due *sartie*.

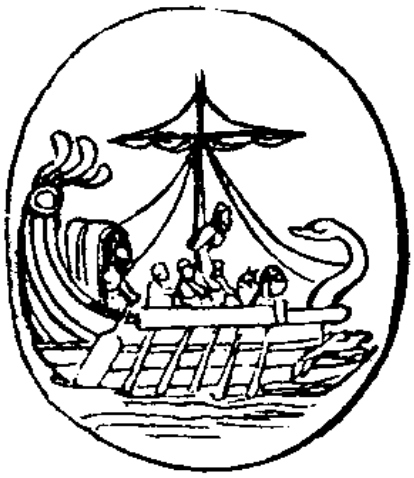
Anch'esso poteva essere abbattuto in vista di una battaglia, ma verso prora, come mostra chiaramente la nave di Palestrina, che è effigiata nell'imminenza o addirittura durante un combattimento.



Rostrum, dall'Arco di Tiberio ad Orange; con le due chiaviglie era infisso nella prua della nave.

Note al Cap. VII

1. Per ulteriori notizie ed approfondimenti sul problema dei rostri, assai più complesso di quanto lo andiamo qui descrivendo, si rimanda al pregevole studio di P. DELL'AMICO, *Navi e archeologia*, supplemento alla «Rivista Marittima» del febbraio 1999.
2. La nave punica di Marsala, da alcuni giudicata un'oneraria, ma apparentemente da guerra, a giudicare dalle dimensioni, dalla forma della carena e dal coefficiente di finezza, cioè il rapporto tra lunghezza e larghezza dello scafo, è lunga 35 metri e larga 6. Le sue misure sono molto simili a quelle di una triere greca. Per una sobria ma scientifica discussione sul relitto cfr. M. INGRAVALLE, *Sulla nave Punica di Capo Lilibeo*, in «Rivista Marittima» febbraio 2000, pp. 115-121.
3. Cfr. *Atti del Convegno sulle poliremi dell'antichità*, Roma, 1-2 dicembre 1989. Supplemento alla «Rivista Marittima», Roma, 1990, pp. 42-43.
4. E' noto che le triere del V secolo avevano bisogno di una grossa gomena, *l'ypozoma,* che serrava tutto intorno lo scafo perché il fasciame non si slegasse sotto le sollecitazioni della navigazione e del combattimento.
5. D'altra parte due relitti datati al II secolo d.C. - le imbarcazioni di Blackfriars e del Guy's Hospital - mostrano il fasciame assemblato con chiodatura alle costole, e non per mezzo di mortase e tenoni.
6. Cfr. P. DELL'AMICO, cit., pp. 141-171.



CAPITOLO VIII
LA QUESTIONE DEI REMATORI

Bassorilievo proveniente da Palestrina, I sec. a.C. ora nei Musei Vaticani

Le prime navi propulse da remi a solcare lo Ionio e l'Egeo ai tempi della cultura minoica e micenea erano mosse da 20 rematori. Successivamente apparvero i *triacóntori* ed i *pentecóntori*, imbarcazioni lunghe 18 - 30 metri ed armate a 30 e 50 remi, un uomo a remo su un'unica fila di banchi, rispettivamente 15 o 25 remi per murata. Ricostruire l'etimologia dei loro nomi è estremamente facile. I Greci chiamavano il remo *eretmón,* con un vocabolo derivato dal sanscrito *aritrah.* L'azione del vogare era espressa dal verbo *erésso* o anche *erétto*, anticamente *erétio*, mentre il rematore veniva chiamato in epoca omerica *eretméus*, che poteva essere anche un nome proprio[1], e successivamente *erétes*.

Tucidide, nel V - IV secolo, comincia a chiamare il remo *kópe*, letteralmente "manico", "manubrio", che per traslato era riferito a tutto l'attrezzo; tuttavia non venne mutato nella lingua il sostantivo significante "rematore".

Il nome *pentekóntoros*, anche in desinenza *teros, pentekónteros,* è perciò chiaramente derivato dal numerale *pentékonta*, "cinquanta", e dal sostantivo *erétes,* "rematori": quindi, "(nave) a cinquanta rematori"; ed a loro volta *triakóntoros* e *triakónteros* significavano "(nave) a trenta

rematori", dal numerale *triákonta*, "trenta". Sottinteso rimaneva il sostantivo *naus*, "nave".

Quel che importa, fino a questo punto del discorso, è che i Greci usavano, per definire le loro imbarcazioni, il numero dei rematori e non quello dei remi (altrimenti avrebbero detto *triaconteretmi* e *pentaconteretmi*), che però in origine coincideva. Nel latino invece questo uso è capovolto, perché i Romani chiamavano le navi secondo il numero dei remi, *remi,* singolare *remus,* e non dei rematori, *remiges,* sing. *remex*. Abbiamo infatti il termine *triremis* e non *triremiges, quadriremis* e *quinqueremis* e non *quadriremiges* e *quinqueremiges*, rispettivamente da *tres-remi*, *quattuor-remi* e *quinque-remi*.

Verso il secolo VIII a. C. prese però ad apparire la *triéres*, che noi traslitteriamo con il semplice "triere", nome che i grecisti fanno derivare, come triacóntoro e pentecóntoro, da un numerale, *treis*, "tre" e dal sostantivo *erétes,* "rematore". Fin qui nulla di particolarmente difficile; ma da questo punto in poi il ragionamento si fa molto più delicato. Sappiamo infatti che, almeno in età classica, una triere era equipaggiata da 170 rematori: *perché dunque i Greci non continuarono a chiamare queste unità con un nome derivato dal numero dei rematori, e usarono invece l'avverbio numerale "tre"?*

La risposta più semplice sarebbe che il termine "nave a centosettanta rematori" in greco suonerebbe troppo lungo: *ekatón kai ebdomekóntoros*. Ma non è detto che la soluzione più semplice sia anche quella più vera: rimane infatti da stabilire perché, posto che l'uscita *éres* sia derivata da *erétes,* "rematore", i Greci chiamassero le loro triere "navi a tre rematori", dal momento che ne avevano centosettanta. Ed è proprio qui che sorge il problema che ha affaticato e continua ad affaticare parecchie menti.

La filologia offre due soluzioni: la prima già battuta da molti; la seconda un po' più originale. Vediamole.

I) Le triere portavano questo nome perché, a differenza delle navi precedenti, avevano tre ordini di remi, un rematore per remo, oppure tre rematori a remo. La storia, l'archeologia e l'epigrafia hanno, sembra definitivamente, stabilito la prima ipotesi come quella esatta[2]. Ora, se si accetta tale spiegazione, è perfino pensabile che il sostantivo triere possa derivare non dal numero cardinale *treis,* ma dall'avverbio *tris*, e che quindi possa significare "rematori in tre volte", o meglio, "a tre per

volta"; il greco infatti non aveva dei numerali distributivi, ma soltanto delle espressioni distributive che non potevano entrare a far parte di nomi complessi.

Il discorso potrebbe considerarsi qui concluso per le triere e le triremi latine: ma come estenderlo alle altre poliremi? E' possibile che esistessero navi a cinque ordini di remi come le pentére e le quinqueremi romane, e

persino bastimenti a venti e quaranta ordini? Secondo logica no, eppure gli antichi ce ne parlano. Ed allora, come immaginare distribuiti i rematori per remo, e quanti ordini attribuire a tali poliremi? Una "quaranta rematori" aveva forse quaranta rematori a remo? Ovviamente ridicolo ed impossibile, avrebbe dovuto avere più di ottanta metri di larghezza. E dunque?

Ci sembra inutile ripercorrere tutte le ipotesi avanzate per spiegare questo rompicapo dell'antichità, ipotesi alle quali, tra l'altro, sono stati dedicati parecchi studi e letteratura[3].

Proveremo invece ad avanzare quella soluzione cui accennavamo prima, che non è affatto nuova, ma ha però il pregio di spiegare molti particolari.

II) Le lettere terminali *éres* del sostantivo triere potrebbero non derivare da *erétes,* "rematore" né da *erésso,* "remare" ma da *áro*, forma meno usata di *ararísko*, che aveva il significato di "allestire", "equipaggiare". Se partiamo da una tale ipotesi, allora tutti i termini navali in *éres* preceduti da un numerale assumerebbero pressappoco il valore di "(nave) equipaggiata con squadre di tre, quattro, cinque.. rematori"; e ciò varrebbe, naturalmente, anche per i nomi corrispondenti latini.

Adottando una simile interpretazione, ci si libererebbe dalle strettoie di una rigida traduzione dei numerali intesi come ordine di remi (adatta perfettamente per le triere, ma non per le poliremi più grandi) o come numero di rematori al banco, e si potrebbero più liberamente stabilire sia le cifre che le modalità degli uni e degli altri[4].

Per ritornare adesso alle quinqueremi romane, possiamo aggiungere almeno un'ulteriore osservazione. Il sostantivo latino *quinqueremis* appartiene alla terza declinazione ed *is* è in questo caso la desinenza del nominativo. *Remis,* tuttavia, poteva anche essere indifferentemente il dativo plurale di *remus,* vocabolo della seconda declinazione, e voler dire "ai remi". Quando perciò un latino pronunciava il nome

quinqueremis, esso aveva il significato letterale di "cinquereme", ma era anche come se dicesse "cinque ai remi", cioè "una squadra di cinque uomini ai remi".

Ciò naturalmente vale anche per la trireme, la quadrireme e così via.

Stabilito questo punto, che cioè il numerale dei termini che designavano i tipi di unità non si riferisce né agli ordini dei remi, né al numero di uomini ad ogni remo, ma ad *un'unità* o *squadra* di rematori, possiamo procedere innanzi[5].

Il problema che rimane da risolvere si presenta però ancora ben arduo: come erano disposte queste squadre - in numero di 60, dal momento che sulle quinqueremi vi erano 300 rematori - e, in seconda istanza, quanti ordini, ovvero corsie di remi, erano sistemati in quelle unità? Le ipotesi, per fortuna, sono limitate, e non sarà quindi difficile passarle in rassegna tutte quante in breve spazio:

1) un uomo per remo, su cinque banchi diversi, lungo cinque ordini sfalsati in altezza, se non proprio sovrapposti;

2) un solo ordine di remi, a fasci di cinque uomini sullo stesso banco che maneggiano un remo ciascuno, oppure disposti su due banchi alternativamente di tre e due rematori, come nelle galere sensili;

3) cinque uomini ad un solo remo ed in un'unica corsia, come nelle galere a scaloccio;

4) tre ordini sfalsati di remi, come nelle triere: nel primo due uomini al remo, nel secondo ancora due e nel terzo uno, dal momento che manovrava un attrezzo più corto. Si riproporrebbero quindi, anche per le quinqueremi, le tre classiche categorie di rematori delle triere greche: i *traniti*, gli *zygiti* ed i *talamiti*;

5) due ordini di remi, uno con gli scalmi poggianti sull'apposticcio, l'altro con gli scalmi in murata; il primo ordine è servito da tre uomini per remo, il secondo da due[6].

Elencate così tutte le possibili soluzioni di remeggio, il compito successivo sarà quello di discriminare l'ipotesi più logica e probabile, scartando di volta in volta quelle meno verosimili.

La numero 1 è senz'altro da eliminare per due motivi: cinque ordini di remi, anche se soltanto sfalsati e non sovrapposti su cinque piani, avrebbero richiesto uno scafo troppo alto rispetto alla larghezza, innalzato il baricentro della nave e conferito troppa instabilità allo scafo. Tra l'altro, nessuno sostiene più oggi una tale ipotesi.

Anche la numero 2 non è accettabile: una quinquereme avrebbe dovuto avere ben 150 remi per murata, ed in questo caso sarebbe stata troppo lunga (soprattutto per le manovre dentro i porti), come nell'ipotesi precedente risultava troppo alta.

La numero 3, quella di un'intera squadra di cinque uomini ad ogni remo, appare poco probabile per ragioni iconografiche: la numismatica romana e le poche altre raffigurazioni che ci sono giunte, ci mostrano sempre navi a più ordini di remi, e mai delle monoremi da guerra.

La numero 4 potrebbe essere presa in maggiore considerazione, in quanto ci troveremmo in presenza di una nave a tre ordini di remi come le triere, ma di dimensioni maggiori. Un più attento esame ci induce però a scartarla insieme alle altre.

Tutte le monete romane della Repubblica mostrano infatti chiaramente soltanto delle navi a due ordini di remi e mai a tre; né si può presumere che effigiassero sempre solo delle piccole biremi come le liburne, perché logica vuole che, quando i *tresviri monetales*, i magistrati addetti al conio, volevano riportare l'effigie di una nave da guerra su un pezzo, non scegliessero le unità più piccole, bensì quelle maggiori della flotta. Inoltre tutti gli storici sanno che le triremi romane, come anche le liburne, ebbero una larga diffusione soltanto dopo il I secolo a. C., mentre erano rarissime nel III. E' vero che parecchie navi a tre ordini di remi appaiono in diversi affreschi della prima età imperiale, ma sappiamo anche che a quell'epoca le quinqueremi erano cadute ormai in disuso.

Il succo di tutto il ragionamento precedente è dunque questo: nella numismatica repubblicana troviamo soltanto navi a due ordini di remi e mai a tre; queste navi non potevano essere delle modeste liburne; dovevano perciò essere delle quinqueremi.

Ma a questa considerazione se ne aggiunge ancora un'altra, ricavata dall'esame di quattro bassorilievi: uno del I secolo a. C., la cosiddetta nave di Palestrina, probabile monumento votivo della battaglia di Azio, due altri più rozzi, del II secolo a. C. ed un quarto più o meno contemporaneo al primo, che si riferiscono chiaramente tutti a delle quinqueremi poiché hanno dei *classiarii* in coperta; ebbene tutti e quattro i bassorilievi mostrano delle navi con soltanto due ordini di remi.

Non rimane infine che l'ipotesi numero 5; quella che intendiamo sostenere partendo proprio dall'analisi approfondita dei bassorilievi sopra ricordati.

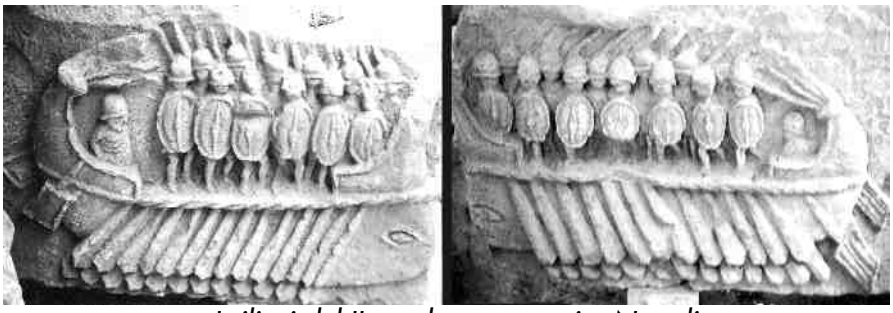
I due più antichi, alquanto sommari nelle proporzioni e nell'uso della prospettiva, mostrano delle *naves longae* ritratte, rispettivamente, dalla murata di sinistra e di dritta; probabilmente anzi una stessa nave vista da due prospettive diverse e con leggere differenze sfuggite all'artista.

Entrambe presentano due ordini di remi, hanno un timoniere e portano a bordo un certo numero di *classiarii* su più file. La nave di un bassorilievo ha ventiquattro remi, mentre la seconda ne ha ventotto; in tutt'e due compare una sorta di cavo intorno allo scafo, interpretabile come un *ypozoma.*

Tuttavia, essendo delle navi *tectae,* cioè pontate, e quindi forse non bisognose di un tale attrezzo perché sufficientemente irrobustite dai ponti, e non essendoci giunta alcuna notizia che le quinqueremi facessero uso dell'*ypozoma* come le triere greche, questa ipotesi interpretativa va scartata.

Ribadiamo che questa cordonatura si potrebbe ritenere piuttosto una grossa gomena con funzioni di parabordo od un fregio dello scafo.

In nessuna delle due navi appare l'apposticcio, che invece si suppone presente nelle quinqueremi, ma l'artista è così schematico (si guardi ai timoni che non toccherebbero neppure l'acqua) che potrebbe averlo trascurato; d'altra parte non vi è neppure alcun accenno del rostro di prora, né di macchine da guerra o di sovrastrutture sul ponte.



I rilievi del II secolo conservati a Napoli

Procedendo ora analiticamente all'identificazione del tipo di nave rappresentata dai due bassorilievi, possiamo escludere che si tratti di un pentecóntoro, non più adottato nel II secolo a. C., né di una liburna, non ancora in uso; non si può neanche pensare ad una unità di ancor minori dimensioni come il lembo, ad un unico ordine di remi.

Per la ragione opposta non sarà neppure una trireme, poiché questa

classe di unità aveva tre ordini, anziché due come quelle dei bassorilievi; ed infine non può trattarsi neppure di una nave oneraria, che di remi non ne aveva affatto. Non rimane dunque da concludere che l'artista abbia voluto effigiare una quadrireme od una quinquereme. Ma dal momento che le quadriremi erano assai rare nelle flotte repubblicane rispetto alle quinqueremi che ne costituivano l'assoluta maggioranza, è assai inverosimile che un bassorilievo a scopo celebrativo o votivo riporti l'immagine di una nave pochissimo usata. Sarebbe come se oggi, per commemorare una battaglia sui mari, si effigiasse una nave officina od un dragamine invece di un incrociatore od una portaerei[7].

La conclusione è che ci troviamo di fronte a due quinqueremi o ad una stessa quinquereme osservata da due prospettive diverse; e che le quinqueremi del II secolo a.C., per intenderci dell'epoca della III Punica, erano attrezzate a due ordini di remi.

La celebre nave di Palestrina, della fine del I secolo a. C. e quindi di età augustea, è molto più realistica e curata nei dettagli delle precedenti. Ritrae la murata di sinistra di una *navis longa* grosso modo da un terzo dello scafo sino a tutta la prora compresa; l'albero di artimone è abbattuto come durante un combattimento, ed anche i fanti navali visibili sono presentati in posizioni mosse e dinamiche.

Specifichiamo subito che a nostro parere non si tratta di una nave romana ma più probabilmente - se è vero che il bassorilievo appartiene ad un monumento votivo per la vittoria di Azio - di una quinquereme di Antonio schierata tra i nemici di Roma: stanno a testimoniarlo la protome

(o *proembolon*?) a forma di coccodrillo (animale sacro del Nilo) ed i *classiarii*, che indossano corazze anatomiche ed elmi di foggia ellenistica[8].

La cosa tuttavia non inficia l'analisi iconica poiché, se anche ci troviamo di fronte ad una pentére greca, essa non doveva essere ormai dissimile dalle pari unità romane.

Esaminando adesso la sezione remiera della nave, si osserva l'accenno di un apposticcio dal quale parte il primo ordine di remi; il secondo, quello inferiore, sembra invece fuoriuscire direttamente dalla murata.

I remi, uguali nella forma a quelli dei due bassorilievi precedenti, non appaiono a pala come nelle raffigurazioni delle triere, ma con un allargamento costante dal ginocchio in giù.

In prossimità del castello di prora, ben pronunciato, vi è un'apertura a finestra che sporge dallo scafo come una sorta di *epotídes*, che era una trave posta a protezione della parte prodiera dell'apposticcio ed utilizzata per il caponamento delle ancore.

Dall'apertura si affaccia una testa.

Si tratta con ogni probabilità del capo voga, intento ad osservare la direzione della nave per impartire gli ordini opportuni ai rematori o di qualcuno che osserva attentamente il fondale o gli ostacoli antistanti; ricordiamo che nell'Isola Tiberina viene rappresentato il dio Esculapio che guida la nave con cui giunse a Roma da una posizione simile, peraltro particolarmente adatta ad evitare le secche del fiume, ed un dio non può essere collocato in un posto secondario.

Subito sopra l'apertura sopra descritta emerge sul castello il busto mutilo di un uomo, ad indicare la sicura presenza di un boccaporto che conduce dal ponte di corsia alla coperta.

Quest'uomo può essere interpretato come un soldato, un marinaio, o ancora qualunque altro membro dell'equipaggio, in mancanza di ulteriori elementi di identificazione.

Tutt'intorno alla nave corre una sorta di cordonatura aggettante, sulla quale stanno in equilibrio due fanti di marina forse in procinto di abbordare un'unità nemica.

Questa cordonatura, che sporge all'altezza della coperta, sembra essere la prosecuzione dell'apposticcio e costituirne quasi il cielo.

Sulla coperta si innalza una sovrastruttura che, in proporzione alle figure umane, è alta circa un metro, e sulla quale sono visibili alcuni *milites navales*. La sovrastruttura è ornata da motivi circolari riproducenti degli scudi.

La lettura del bassorilievo potrebbe essere però anche diversa, se si ammette che la cordonatura non arrivasse all'altezza della tolda; in tal caso la sovrastruttura costituirebbe in realtà il ponte di coperta.

A proravia sorge infine una tozza torre con due ampie aperture sui lati e due oggetti non identificabili sul piano superiore, destinata certamente ad ospitare una macchina da guerra o ad essere occupata da arcieri. La voluta di prora termina con una sorta di mostro marino dalla pelle a scaglie.

Per la nave di Palestrina valgono le medesime considerazioni fatte a proposito delle due navi precedentemente analizzate.

Certamente si tratta di un esempio tardo rispetto alle navi del III secolo a. C. che ci proponiamo di studiare, ma la sorprendente somiglianza con gli scafi rappresentati dall'artista del II secolo ci induce a ritenere che non ci sia stata una notevole evoluzione nelle dimensioni e soprattutto nel sistema di remeggio. Se essa è un'unità da guerra che ha preso parte alla battaglia di Azio, potrebbe rappresentare o una quinquereme o una nave maggiore, ad esempio una *octoére*.

Tuttavia, poiché le quinqueremi rappresentavano la grande maggioranza delle due flotte avversarie, si dovrà ammettere che l'artista abbia raffigurato, con un'ammirevole precisione e realismo di particolari, una quinquereme.

Se poi al contrario si vuol ammettere che il bassorilievo mostri una nave appartenente ad una classe più grande, e questa presenta due ordini di remi, a maggior ragione dovremo concludere che anche le quinqueremi erano armate a due ordini, inscalmierati uno sull'apposticcio e l'altro in murata.

L'ultimo bassorilievo da esaminare è quello, mutilo, del Museo Palatino di Roma, anch'esso di epoca augustea. La perizia dell'artista è notevole, certamente adeguata ad un'opera collocata nei palazzi del padrone del mondo o nelle loro vicinanze. Il bassorilievo conferma le ipotesi che gli autori hanno indicato come le più logiche.

Nel bassorilievo si osserva una struttura simile a quella della nave di Palestrina ma descritta con molta più precisione: soprattutto si osserva al di sopra dell'apposticcio una struttura apparentemente a balaustra sulla quale si notano i piedi dei *milites navales*. Supponendo che questi non fossero equilibristi bisogna supporre che sopra questa struttura poggiasse il ponte di coperta e che le numerose aperture fossero necessarie per dare luce ed aria ai trecento rematori. I tondi che si vedono potrebbero essere anche dei bagli formati con un unico palo di cui si vede la testa che andava da una fiancata all'altra per sostenere il ponte di coperta. Questi tondi sono visibili con un certo sforzo anche sul rilievo di Palestrina. Quest'ultima interpretazione potrebbe risultare piuttosto debole a chi pensasse che i bagli potevano posare su una struttura leggera come quella descritta per l'aereazione. Nelle navi di

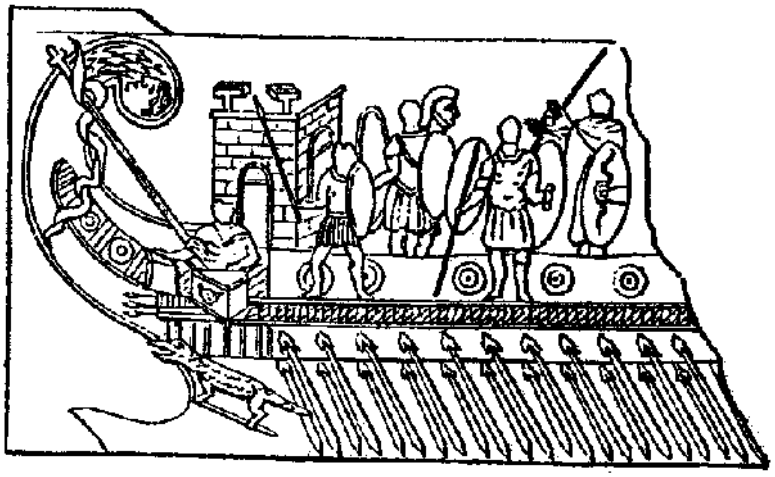
Nemi i bagli che reggevano la coperta erano sorretti anche da due file di pali poggianti sul ponte inferiore. Comunque il condizionale è d'obbligo.

Sui remi che escono dall'apposticcio e sotto di esso si vedono

perfettamente i manicotti di cuoio che si incernieravano negli scalmi mentre più in basso l'acqua spumeggiante mossa dalle pale in uscita indica una nave lanciata in velocità. Si distingue anche assai bene la protezione metallica di rinforzo messa sulla prua tra il *proembolon* ed il rostro.

Il rilievo del Museo Palatino.

In conclusione, sembra che le poche fonti a nostra disposizione ci suggeriscano che le quinqueremi romane delle guerre Puniche, dal punto di vista del numero di ordini, fossero delle unità biremi o, se si preferisce, a due corsie.



Interpretazione del bassorilievo di Palestrina secondo Daremberg-Saglio

Note al Cap. VIII

1. Cfr. *Odissea*, VIII, 112.
2. Nei *Persiani* di Eschilo si trova per la triere l'epiteto *triskálmos,* "dai tre scalmi", che conferma che vi fossero tre ordini di remi e non tre rematori a banco. Il celebre bassorilievo Lenormant, ritrovato nell'Acropoli di Atene, offre poi la prova iconografica più convincente (assieme a tante altre) della disposizione dei rematori su tre ordini.
3. Ci sia consentito qui citare, a titolo di esempio, solo P. JANNI, *Il mare degli antichi,* Dedalo, 1996; Id., *Navi e retorica. Gli antichi, le polieri e la guerra navale*, in "Magna Grecia", 1996, n. 10, pp. 5-34; A. SERVELLO, *Navi ed equipaggi militari nella classicità ellenica*, in «Rivista Marittima», 1987, n. 5, pp. 77-89; P. DELL'AMICO, *Polieri: anno zero*, in «Rivista Marittima», 1997, n. 10, pp. 75-92.
4. Naturalmente tale ipotesi può reggere anche se si mantiene la classica derivazione di *éres* da *erétes*. La traduzione concettuale continuerebbe ad essere "a moduli di tre, quattro, cinque... rematori".
5. Anche nella legione romana esisteva una simile tradizione di unità basilare: il *contubernium,* una squadra di otto uomini che, nell'organico di una centuria, era particolarmente affiatata poiché si ricoverava sotto la medesima tenda.
6. Circa la presenza di più rematori allo stesso remo contemplata dalla terza e sesta ipotesi, qualcuno potrebbe avanzare l'obiezione che sino alla metà del XVI secolo le galere erano "sensili", cioè con un solo uomo a remo, mentre i remi erano stroppati a tre scalmi contigui sulla falchetta, e che solo dopo questo periodo avvenne il perfezionamento della voga a "scaloccio" con l'adozione di tre e persino cinque uomini su un unico remo. Ora, posto che si tratta di una razionalizzazione alquanto recente del sistema di remeggio, appare improbabile che fosse già stata realizzata nell'età antica. Contro questa possibile obiezione vi è però almeno un passo di Livio (XXXIV, 35, 5) che sembra confermare l'uso di più di un uomo a remo nel III secolo a.C. Nel 214 Filippo di Macedonia attacca Apollonia in Epiro risalendo il fiume con 120 "*Lembis biremibus*". I lembi, aggiunge lo storico, erano piccole imbarcazioni veloci "...*Qui non plus quam sedecim remis agerentur*". Se dunque si trattava di agili scafi di modesto pescaggio mossi da otto remi per fiancata, e Livio li definisce "biremi", si dovrà concludere che non avevano due ordini di remi, ma due uomini per remo.
7. È doveroso ricordare ancora che, sebbene non se ne tenga spesso conto, le flotte antiche disponevano di unità di dimensioni più contenute delle quinqueremi. Rientrano in questa categoria non soltanto le triremi e le quadriremi, ma anche le *naves actuariae* e quelle *speculatoriae,* che potevano essere *lembi, celaci, pristes* etc., delle quali sappiamo poco o nulla.
8. Se l'ipotesi è giusta, che si tratti cioè di una nave egiziana, potrebbe trattarsi dei militi pretoriani che Antonio aveva con sé, parzialmente riequipaggiati con armi greche. Gli scudi infatti sono di foggia romana, mentre i legionari dell'epoca, e quindi anche i *classiarii*, indossavano loriche *hamatae* di maglia di ferro, e non corazze anatomiche di cuoio.

CAPITOLO IX.

REMEGGIO E DIMENSIONI

La triere (?) rappresentata sull'Acropoli di Atene

La strada percorsa.

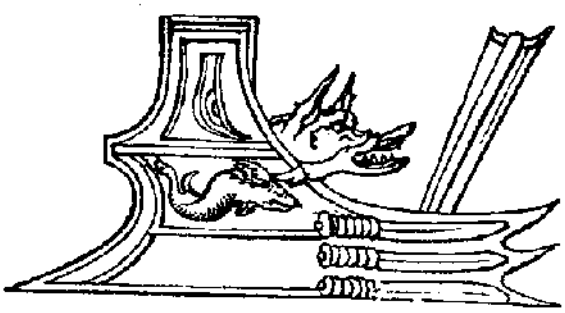
Procedendo con estrema prudenza e lasciando poco o nessuno spazio alla fantasia ed alle ipotesi preconcette, siamo arrivati ad alcuni punti fermi sulle quinqueremi delle prime due guerre puniche, e questa misteriosa nave dell'antichità ha cominciato lentamente ad assumere una forma e dei connotati precisi. Si trattava di un grosso bastimento, pesante e capace di un notevole carico, relativamente robusto almeno rispetto alle triremi, certamente meno manovriero di quelle e con un difetto in più: essendo più alto di bordo, offriva una maggiore superficie al vento e ne ricavava un più accentuato effetto deriva. Tanti naufragi tra le flotte romane durante le tempeste stanno a testimoniarlo. Tuttavia non dobbiamo nemmeno concepire la quinquereme classica come una specie di gigante "ottuso" del mare, una fortezza galleggiante lenta ed impacciata come le galeazze del XVI secolo. Nel già ricordato passo di Livio che si riferisce ad un fatto avvenuto nel 207 a.C. (XXVIII, 30), una quinquereme romana da sola è attaccata da otto triremi puniche, e ne cola a picco due mentre spazza l'intera fiancata di una terza.

Abbiamo poi stabilito, osservando alcuni reperti iconografici sopravvissuti, che la quinquereme romana aveva due ordini di remi, uno scalmierato all'apposticcio e l'altro su scalmi sistemati a scafo. Da Polibio

(I, 59, 7) abbiamo inoltre appreso che le quinqueremi romane del 241 a.C. furono costruite sul modello della velocissima tetrere di Annibale Rodio, e supponiamo che anche in seguito non dovessero subire grandi

mutamenti strutturali, soprattutto dopo la buona prova di sé che questo tipo di unità diede alla battaglia delle Egadi.

Non possiamo e non vogliamo immaginare come fossero attrezzate e quale tipo di remeggio avessero le quinqueremi della Repubblica prima del 241, né quale fosse l'aspetto delle quinqueremi cartaginesi che non subirono l'identico tipo di evoluzione; tuttavia è lecito dedurre che, se la tetrere di Annibale aveva due uomini a remo su due ordini di remi (le quinqueremi che erano riprodotte a sua somiglianza due ordini possedevano), e se le quinqueremi erano più grosse della velocissima nave punica, i Romani vi aggiungessero un terzo uomo al remo di uno dei due ordini per aumentare la potenza della palata. In ultimo abbiamo stabilito dall'analisi degli scontri navali delle due prime Puniche, che le quinqueremi romane erano più instabili al mare ma anche più veloci delle consimili unità cartaginesi: ad esempio, nel passo sopra ricordato di Livio, la quinquereme punica scortata dalle triremi fu *raggiunta* in navigazione da una quinquereme romana.



Sfatare una leggenda.

A questo punto è opportuno spendere qualche rigo per considerare le condizioni fisiche e disciplinari in cui lavoravano gli uomini al remeggio e sfatare così qualche leggenda.

È noto che i rematori (ma se per questo anche i marinai) non godevano di buona fama nella società di Roma. Essi erano normalmente levati (pare per 16 anni) dalla quinta classe di cittadini, la più povera, od erano dei volontari provenienti dai *capite censi,* cioè i nullatenenti; ma all'occorrenza potevano essere arruolati forzatamente tra gli schiavi ed i carcerati (resi formalmente liberi), e venire forniti dai *socii*, dalle città di mare o perfino presi tra i prigionieri di guerra[1].

È ovvio che gli equipaggi più affidabili dovevano essere quelli dei cittadini romani o delle colonie latine, per i quali remare nella flotta sostituiva il servizio militare nelle legioni e costituiva pur sempre una certa forma di reddito con vitto e alloggio. Pericle faceva allenare al remo addirittura i cittadini delle classi superiori non fidandosi degli stranieri ed anche le galere cristiane erano mosse in buon numero dai "buonavoglia", cioè volontari, piuttosto che da galeotti o schiavi turchi, senz'altro meno fedeli. Ma anche con rematori di altra provenienza - e non è detto che non fossero mescolati ai romani per formare equipaggi "misti" - la disciplina non doveva essere affatto disumana e inutilmente crudele come spesso si suole raffigurarla. Dei rematori abbrutiti, affamati e infermi avrebbero costituito un ben misero "motore" per una quinquereme; soprattutto in battaglia, quando anche un mezzo nodo di velocità in più o in meno poteva costituire la salvezza o la perdita dell'intera nave.

Abbiamo già osservato che il rancio era necessariamente buono e gli sforzi limitati soprattutto alle manovre in combattimento (ma quale soldato non è sottoposto a stress in battaglia?) ed a non troppo dispendiose navigazioni quando non era possibile usare la vela; adesso aggiungiamo che la sferza dell'aguzzino (nome con cui era chiamato l'*hortator* nelle galere medievali) è più un frutto della fantasia dei moderni che di notizie storiche precise. Potremmo aggiungere che persino l'igiene personale e quella dei banchi e delle corsie doveva essere sufficientemente curata: un equipaggio di rematori falcidiato dal colera o anche da una semplice dissenteria avrebbe reso militarmente

inutilizzabile un'intera unità sulla quale lo Stato aveva investito capitali, risorse e uomini.

Non si hanno notizie di flotte decimate da epidemie come nel XVI e XVII secolo. Dunque, niente escrementi sul ponte o sui banchi di voga; locali ben aerati per evitare crisi di anossia sotto sforzo; pochissima

sporcizia e niente piaghe infette per ferite da scudiscio; l'uso della coercizione fisica e la minaccia del bastone o della frusta doveva essere l'*extrema ratio* o, come nell'esercito, la punizione di una grave mancanza. Non bisogna infatti dimenticare che i rematori prestavano un servizio a tutti gli effetti militare, ed erano pertanto sottoposti ad una disciplina simile a quella dei legionari; disciplina che presso i Romani poteva essere anche durissima, ma non certamente inumana; tra l'altro il militare punito poteva sempre mettersi a rapporto da un superiore.

Procedendo su questo assunto che ci sembra obbedire ad una sana logica, dovremo anche aggiungere che i rematori eseguivano il loro lavoro senza essere incatenati ai banchi. Una tale affermazione potrebbe suscitare sorpresa, ma deriva da due semplici ragionamenti: abbiamo già detto che i *remiges* erano nella maggior parte dei casi dei cittadini liberi o dei liberti, mentre le catene nell'antichità erano riservate soltanto agli schiavi; ed inoltre, in fondo, a che sarebbe servito incatenare degli uomini quando sul ponte superiore vi era un intero manipolo, ben due centurie, di *classiarii* armati e pronti a spegnere qualsiasi ribellione?

Insomma, a nostro giudizio l'incatenamento o l'uso della sferza in ogni caso non doveva essere la norma nella marineria di Roma, bensì l'eccezione e le fonti storiche non citano mai tale caso. In ultimo, è evidente che i rematori potevano essere usati a squadre per una serie infinita di servizi di bordo: dalla pulizia della nave, alla sua messa in secco, al carico delle provviste d'acqua e delle vettovaglie. Usare la forza di 300 uomini di età giovane o matura (niente spazio per vecchietti artritici e scheletrici, come nei *colossal* di passata memoria) soltanto per poche ore di navigazione o nell'eventualità di una battaglia, e mantenerli ad oziare per la maggior parte del tempo, sarebbe stato un non senso: e tutto il male si può dire dei Romani, tranne che mancassero di senso pratico. Senza contare che 300 uomini robusti potevano essere estremamente utili anche negli episodi bellici. Non intendiamo dire che essi lasciassero i loro remi per dare man forte ai *classiarii* in combattimento sul ponte; ma se la nave era tirata in secco, sarebbe stato

irrazionale non usarli per la difesa dell'unità.

Quando Scipione usò i *milites navales* nella sua campagna in Spagna, le navi che non dovevano seguirlo lungo la costa (come quelle di Lelio) potevano essere difese solo dai loro rematori.

Ma resta ancora da superare un altro falso parere dei più, frutto di una superficiale riflessione sul problema del remeggio. Riassumiamo quanto vogliamo qui approfondire in una semplice battuta: i rematori costituivano un *equipaggio* nel vero senso del termine, e non una *ciurma*, che è invece un francesismo usato come dispregiativo in luogo del termine più nobile di "equipaggio". Per ciurma si intende infatti un grup-

po d'uomini addetto ad un lavoro ripetitivo e di forza bruta, simile a quello di un bue che faccia girare una macina; per equipaggio si intende invece un gruppo di uomini che svolge un lavoro delicato, intelligente e, per cosi dire, di *finezza*, paragonabile a quello svolto da un meccanismo di precisione. E 300 rematori che voghino all'unisono ed eseguano manovre complesse all'istante e senza il minimo errore che comprometta la sicurezza di una nave da guerra (in cui la sicurezza è tutto, e nulla può essere lasciato al caso od alla buona sorte) non si formano certo con un tocco di bacchetta magica: gli allenatori ed i timonieri degli armi sportivi, che hanno a che fare con un massimo di otto vogatori, lo possono ben testimoniare.

Pertanto il rematore delle poliremi era un "professionista" e non un bruto, come molti immaginano; anzi, all'interno della categoria possiamo facilmente individuare diverse specializzazioni, così come all'interno di una legione vi era chi andava a cavallo, chi serviva in fanteria, chi suonava il corno e chi portava l'insegna, pur essendo tutti qualificati con il nome generico di *milites*. Innanzitutto occorre ricordare che, ad esempio, nelle triere greche ciascun rematore si portava dietro il proprio remo ed il proprio cuscino come equipaggiamento personale; il che vuol dire molto, per chi ha senno, sul grado di abilità ed esperienza che quegli uomini acquisivano nell'esercizio della loro arte. La medesima cosa possiamo supporre per le squadre delle quinqueremi, ognuna delle quali doveva essere responsabile del suo attrezzo di voga e della sua manutenzione, e vi apportava anche quelle mille piccole modifiche che rendono veramente "personale" un oggetto altrimenti prodotto in serie.

Ma la specializzazione doveva essere ben spinta, se si volevano ottenere prestazioni eccellenti: innanzitutto possiamo dividere le squadre

fra quelle di dritta e di sinistra, poiché vi è una notevole differenza di voga tra le due posizioni; poi tra quelle di tre e di due uomini, che remavano con lo scalmo sull'apposticcio od a scafo; poi ancora tra quelle più vicine al *pausarius,* le migliori, e le successive; infine, anche all'interno d'ogni singola squadra, ad esempio quella composta da tre uomini, c'era la differenziazione tra chi remava più accostato alla murata, e doveva avere le braccia più corte o poteva essere meno robusto e persino meno esperto, chi agiva al suo fianco e chi invece all'estremità del remo, al quale si richiedeva maggiore prestanza, movimenti del busto più ampi ed il compito di guidare, in un certo senso, gli altri due compagni.

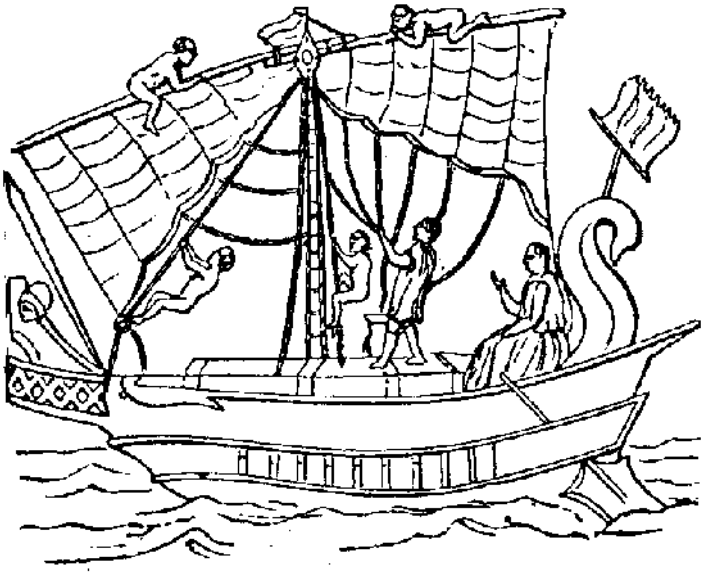
Certamente gli uomini dovevano essere allenati ad interscambiare i ruoli, e sarebbe stato ad esempio assurdo che, durante il tirocinio di formazione di un equipaggio, non si curasse di far scambiare di posto alle squadre di dritta con quelle di sinistra; tuttavia l'occhio e l'esperienza del capovoga e dell'*hortator* (che forse un tempo erano stati anch'essi dei rematori) alla fine assegnavano un ruolo a ciascuno in base alle sue caratteristiche fisiche e di carattere; un ruolo che, probabilmente, lo avrebbe accompagnato per il resto della sua carriera in marina.

Infine un'ultima osservazione che non ci stancheremo di ripetere: le poliremi dell'antichità, essendo costruite artigianalmente, dovevano presentare notevoli differenze tra di loro. Era essenziale dunque che un buon equipaggio familiarizzasse anche con l'unità alla quale era assegnato, e diventasse per così dire una cosa sola con essa.

Tuttavia, almeno in tempo di pace, o nei periodi in cui le produzioni cantieristiche non funzionavano a pieno ritmo per ripianare le perdite e formare nuove squadre, prima di aver acquistato una buona esperienza e poter essere imbarcato su una nave da guerra, un nuovo equipaggio doveva percorrere un lungo tirocinio di addestramento. Crediamo che le esercitazioni ginniche a terra cominciassero a sviluppare i muscoli ed a "fare fiato"; successivamente potevano intervenire cicli di addestramento su dei simulacri. Molti, come abbiamo già detto, tendono a non dare valore al passo di Polibio che attesta tale abitudine, ma non ne vediamo il perché: in fin dei conti, anche nell'addestramento dei cavalieri i Romani iniziavano con simulacri di cavalcature sui quali il soldato si esercitava a salire e scendere con velocità e destrezza.

Infine, il futuro equipaggio poteva imbarcarsi su vecchie unità e

cominciare ad esercitarsi con le manovre nei porti o nei tratti di costa più sicuri, per poi finalmente imbarcarsi sulla nave che era destinato a portare in missione. Insomma, lungi dall'essere i *paria* della marina, i rematori delle quinqueremi costituivano l'umile, ma indispensabile ossatura della flotta. Una quinquereme poteva essere costruita in poche settimane: per creare un equipaggio perfettamente addestrato ed affidabile occorrevano dei mesi. Le guerre sul mare si vincevano e si perdevano anche a seconda della capacità logistica e tecnica di creare prima buoni istruttori, e poi buoni rematori.



Un celeuma

Dopo questa opportuna precisazione, cerchiamo di affrontare. il problema del remeggio ragionando con ordine. Avevamo già stabilito che in una quinquereme operavano 300 rematori divisi in 60 squadre di cinque uomini ciascuna (da cui *quinque-remis),* ripartita in tre rematori ad un remo e due ad un altro. Possiamo pensare adesso che all'interno di ciascuna squadra ci fosse una sorta di capo voga, il rematore più esperto od anche il più robusto, che sedeva all'estremità anteriore del remo manovrato dai suoi compagni, e dietro al quale gli altri impostavano i loro movimenti: succede cosi anche nei moderni armi da corsa. Per analogia, tra tutte e 60 le squadre di rematori, le prime due, quelle che sedevano a poppa più direttamente a contatto con l*'hortator,* dovevano essere le migliori e le più fidate. La palata, che a causa della lunghezza e del peso dei remi doveva essere alquanto corta; avveniva, allora come oggi, in quattro fasi:

entrata in acqua;
passata in acqua;
estrazione;
ripresa.

Il ritmo era segnato dal *pausarius* o con il martello *(portisculus),* o con un canto in esametri, il celeuma. Da un celeuma, ossia un canto di voga (l'unico conosciuto) che.viene riportato nell'*Antologia latina*[2] possiamo tentare di dedurre alcune caratteristiche che, avvertiamo, sono soltanto delle ipotesi di lavoro. Il canto è diviso in quattro strofe o quartine di esametri, ognuna delle quali inizia con il medesimo verso: *Heia viri, nostrum reboans echo sonet heia!* Seguendo il ritmo dell'*hortator* l'equipaggio dei rematori intonava probabilmente gli altri tre versi della quartina, e poi la parola tornava all'*hortator* stesso che ripeteva il primo esametro della quartina successiva. Cantare in maniera ritmata durante la marcia, così come nella voga, è per l'uomo estremamente naturale: distrae, allevia la fatica ed aiuta a non sbagliare i movimenti. Probabilmente il celeuma (questo od un altro equivalente, poco importa) era intonato durante le andature che potremo chiamare "da crociera", mentre nelle arrancate in combattimento era preteso il silenzio assoluto e si procedeva al suono del martello. Adesso, se si recita il primo verso sopra riportato con la metrica (segnata qui per comodità del Lettore con

accenti acuti) e le pause dell'esametro, esso suona cosi:

Héia virí / nostrúm reboáns / echó sonet héia!

Le pause lo dividono in tre parti distinte, ciascuna costituita da due piedi:

*- **Héia virí***

*- **nostrúm reboáns***

*- **echó sonet héia.***

Ogni parte, recitata molto lentamente con le sue sillabe in arsi e in tesi e le sue cesure o pause metriche, può corrispondere ad una palata secondo questo schema:

*- **Héia virí**:* entrata in acqua e passata in acqua;

- pausa: estrazione e ripresa;

*- **nostrúm reboáns:*** entrata in acqua e passata in acqua;

- pausa: estrazione e ripresa;

*- **echó sonet héia:*** entrata in acqua e passata in acqua.

Ripetute prove teoriche, che chiunque può sperimentare con un cronometro, purché legga con studiata lentezza e scandisca bene le pause, portano ad ipotizzare che il celeuma ritmi normalmente 15 - 16 palate al minuto, una ogni 4 secondi circa, aumentabili a 20 se lo si recita più velocemente. Poiché il canto è composto da 16 esametri, ed ogni esametro comprende tre palate, la recitazione totale implica 48 entrate in acqua e quindi poco più di tre minuti di voga, dopo di che i rematori cominciavano il canto e la manovra del remo da capo.

Ecco l'intero testo del canto. Chi ama il latino può fare la scansione dei versi nei differenti piedi in lunghe, brevi e cesure. Qui non è riportata, e ce ne scusiamo, perché quel che interessa al nostro studio è soltanto la cadenza di voga.

HÉIA**, virí, nostrúm reboáns echó sonet **HÉIA!
Árbiter éffusí latÉ maris Óre serÉno
plÁcatúm stravÍt pelagÚs posuÍtque procÉllam,
ÉdomÍtque vagÓ sedÉrunt pÓndere flÚctus.
HÉIA**, virí, nostrúm reboáns echó sonet **HÉIA!
ÁnnisÚ pariLÍ tremat ÍctibUs Ácta carÍna
NÚnc dabit ÁrridÉns pelagÓ concÓrdia caÉli
vÉntorÚm motÚ praegnÁnti cÚrrere vÉlo.
HÉIA**, virí, nostrúm reboáns echó sonet **HÉIA!
AÉquora prÓra secÉt delphÍnis aÉmula sÁltu

Le Quinqueremi

ÁTQUE GEMÁT LARGÚM, PROMÁT SESÉQUE LACÉRTIS,
PÓNE TRAHÉNS CANÚM DEDÚCAT ET ÓRBITA SÚLCUM.
HÉIA, *VIRÍ, NOSTRÚM REBOÁNS ECHÓ SONET* **HÉIA**
AÉQUOREÓS VOLVÉNS FLUCTÚS RATIS ÁUDIAT **HÉIA!**
CÓNVULSÚM REMÍS SPUMÉT MARE. NÓS TAMEN **HÉIA!**
VÓCIBUS ÁDSIDUÍS LITUS RÉDUCI SÓNET **HÉIA!**

La traduzione che segue, che naturalmente non può riprodurre il ritmo latino, non sarà forse molto elegante, ma è alquanto più fedele di quelle che abbiamo potuto trovare.

HÉIA, UOMINI, COME L'ECO RIMBOMBANTE SUONI IL NOSTRO **HÉIA**.

IL SIGNORE DEL MARE CHE SI STENDE AMPIAMENTE CON VOCE SERENA
FECE DISTENDERE PLACATO IL PELAGO E FECE CALARE LA TEMPESTA,
E I FLUTTI DOMATI SI FERMARONO PER MANCANZA DI SPINTA.

HÉIA, UOMINI, COME L'ECO RIMBOMBANTE SUONI IL NOSTRO **HÉIA**.

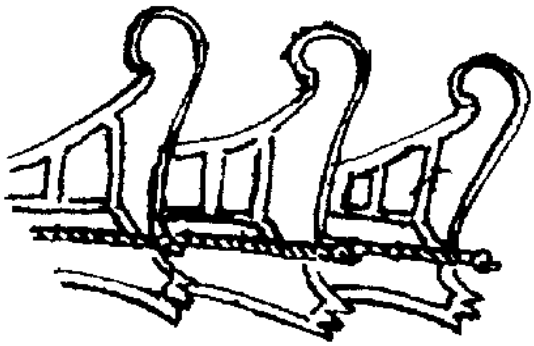
LA CARENA IN MOTO CON SFORZO BEN DISTRIBUITO TREMA PER I COLPI.
ORA L'ACCORDO SORRIDENTE DEL CIELO COL MARE CI PERMETTERÀ
DI CORRERE CON LA VELA PREGNA PER IL SOFFIO DEI VENTI.

HÉIA, UOMINI, COME L'ECO RIMBOMBANTE SUONI IL NOSTRO **HÉIA**.

LA PRORA EMULA DEL SALTO DEL DELFINO TAGLI LA DISTESA DEL MARE,
GEMA ABBONDANTEMENTE, SI TIRI FUORI CON LE BRACCIA MUSCOLOSE
E TRACCI UNA SCIA TRASCINANDOSI DIETRO UN BIANCO SOLCO.

HÉIA, UOMINI, COME L'ECO RIMBOMBANTE SUONI IL NOSTRO **HÉIA**.

TRAVOLGENDO I FLUTTI DEL MARE LA BARCA ODA **HÉIA!**
SPUMEGGI IL MARE SCONVOLTO DAI REMI; NOI ANCORA **HÉIA!**
IL LITORALE PER LE VOCI RITMATE AL REDUCE RISUONI **HÉIA!**



Alcune osservazioni sul *celeuma*

Ci si consenta adesso una breve digressione d'ordine storico-filologico. *Celeu(s)ma* significa "comando", ed è un termine derivato da verbo greco *keléuo*, che vuol dire appunto "comandare". Per la precisione, prima di essere un canto di rematori, è l'ordine di voga che dà il *keleustés*, in latino *hortator* o *pausarius*, il quale si serviva per lo più di un *portisculus*, un martello specifico per segnare la cadenza delle palate, di cui ignoriamo la forma, ed il cui etimo è forse da connettere con *porthméus*, "nocchiero"[3].

Il canto in questione, come abbiamo visto, è in esametri, il verso più antico e regolare della letteratura classica, tipico soprattutto dei poemi epici ed usato sia da Omero che da Virgilio. Ricordiamo ancora, per inciso, che la metrica latina, derivata da quella greca, non teneva conto dell'accento tonico (naturale) delle parole, ma della lunghezza delle sillabe: solo su quelle lunghe, uguali nella misura a due brevi, cadeva l'*arsis*. L'esametro era costituito da sei *piedi*, cioè metri uguali di misura e composti o da *spondei* (due sillabe lunghe) o da *dattili* (una lunga e due brevi); dopo la terza sillaba con l'arsi c'era una piccola pausa ritmica. Riteniamo qui che l'esametro, con il suo ritmo, fosse particolarmente adatto a far coincidere le sillabe in arsi con l'emissione maggiore di fiato di una respirazione che, sotto sforzo come durante la voga, doveva essere resa la più regolare possibile. Nella versione italiana proposta abbiamo cercato di rimanere estremamente fedeli all'originale latino, evitando ad esempio di tradurre l'esortazione *heia*. Il nostro testo quindi differisce in vari punti da quello dell'edizione Bompiani; tra questi, ci preme sottolinearne due.

Il primo è il termine *viri* del ritornello, che è stato reso semplicemente con *uomini* e non con *amici*, visto che parla il capo equipaggio, cioè un superiore, e ci sembra logico che si usasse allora, come oggi, chiamare "uomini" i propri sottoposti. Il canto riporta *viri* perché connesso con l'essere maschi, liberi e combattenti (le virtù virili), e non invece *homines*, che indica genericamente l'appartenenza al genere umano. Il termine *viri* suggerisce dunque che i rematori erano dei cittadini in possesso di dignità e diritti civili. Si confronti anche, ad esempio, l'espressione greca *Andres Athenáioi*, "Cittadini ateniesi", che però alla lettera significherebbe "uomini di Atene", ma i non cittadini non potevano

neppure essere chiamati ateniesi.

Il secondo punto riguarda il *reduci* dell'ultimo verso che, in questo caso, non può essere che il dativo di *redux (-cis)*, "reduce", e non una forma verbale di *reduco*, che non esiste nella coniugazione di questo verbo se non all'infinito passivo. Quanto all'*heia*, abbiamo preferito la

trascrizione con la **h** davanti alla **e**, che è più vicina allo spirito aspro dell'*eâ* greco[4], che indica l'aspirazione della prima vocale. Non sappiamo se questa forma esortativa (più o meno equivalente all'italiano "dài") fosse derivata dal greco, ma crediamo di no, dal momento che non è un termine marinaro, ma generico ed antichissimo in entrambe le lingue, forse risalente alla comune radice indoeuropea.

Al di là di queste considerazioni, è chiaro che il canto evoca l'immagine di una nave lanciata a tutta velocità, con la prora che fende le onde alzandosi e riabbassandosi ritmicamente su di esse, quasi viva nel gemere dello scafo sotto sforzo (e per i marinai la loro nave è viva!), espressione di quella volontà di domare gli elementi che sempre ha caratterizzato gli uomini di mare. Alcuni termini, *ictus* per "colpo", *annisu* per "sforzo", *pregna* per "gonfia", *acta* per "messa in moto", appartengono anche al linguaggio popolare usato in traslato per indicare un abbraccio tra amanti.

Si noterà che il celeuma inizia sottolineando il contrasto fra le onde, che perdono la loro forza ed il loro impeto, e la nave che, profittando delle favorevoli condizioni del tempo, è gradualmente messa in moto ed acquista progressivamente velocità invertendo il rapporto onde - mare. L'ultima strofa ripete l'*heia* iniziale alla fine di ogni verso, indicazione di un ritmo che cresce d'intensità, dopo l'abbrivio dello scafo, mano a mano che si susseguono le strofe. Certo il ritornello iniziale era, o poteva essere, ripetuto sempre più in fretta dal capovoga per aumentare il numero delle battute, ed ogni volta l'equipaggio rispondeva cantando i versi successivi alla stessa cadenza, non essendo possibile che un simile numero di remi potesse essere messo in movimento subito al massimo delle palate.

In ultimo, il *reduci* che evoca il ritorno a terra ci rende l'immagine di un equipaggio che, magari stanco dopo la navigazione e forse la battaglia, ma felice di essere sopravvissuto, forza egualmente sui remi per affrettare l'approdo al porto amico.

Si converrà che non è certo canto da schiavi o da soldati di seconda

categoria questo, ma di uomini di mare, il cui cuore batteva all'unisono con la propria nave.

I Remi

Per rendere più facile il discorso, d'ora in avanti chiameremo *traniti* il gruppo di tre rematori il cui remo si incernierava nell'apposticcio, e *zigiti* il gruppo di due al remo inscalmierato allo scafo. Qualche volta useremo anche le sigle convenzionali di T.1, T.2 e T.3 per indicare rispettivamente il tranita più esterno, il mediano e quello più vicino allo scalmo; e le sigle Z.1 e Z.2 per designare, nello stesso ordine, i due componenti della squadra zigita. Le cifre sono le seguenti:

300 rematori	120 remi
150 rematori per murata	60 remi per murata
60 batterie di 5 rematori	30 batterie per murata (3 traniti, 2 zigiti)
180 traniti-90 per murata	60 remi sull'apposticcio (30 per murata)
120 zigiti - 60 per murata	60 remi nello scafo (30 per murata)

Se per le piccole andature si procedeva con metà equipaggio probabilmente si alternavano, una si ed una no, le squadre di 5 rematori da cui prendeva nome la nave; ciò non toglie però che l'addestramento di base, come abbiamo già detto, non familiarizzasse i rematori anche a sostituirsi ed alternarsi ad altri.

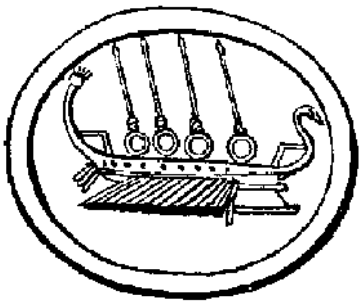
I remi naturalmente si componevano di quattro elementi principali:
- l'**asta**;
- l'**impugnatura**;
- il **girone**, che si appoggia allo scalmo;
- la **pala** che, come si è osservato nei bassorilievi, nella marineria romana consisteva in un semplice allargamento ed appiattimento dell'asta.

Poiché - a differenza dell'*Olympias,* i cui i rematori occupano anche la parte che va rastremandosi a prua e poppa -supponiamo che in tutta la corsia le murate fossero parallele, non c'è neppure bisogno di supporre l'esistenza di remi leggermente più corti verso poppa o verso prua, come potevano essere quelli *perinei*. La meccanica vuole che il migliore rendimento di un remo avvenga quando esso poggia sullo scalmo ad un terzo della sua lunghezza, affinché il lato dell'asta caricato a trazione e quello a spinta siano in equilibrio. I nostri remi traniti misurano pertanto 3 metri dallo scalmo all'impugnatura, e 5.50 metri dallo scalmo alla pala.

I remi degli zigiti dovevano essere perciò più corti visto che entrano in acqua più vicini allo scafo partendo da uno scalmo più basso. Le dimensioni, visto che i rematori sono due invece di tre, dovevano essere minori di circa un terzo, come il peso e la massa d'acqua mossa dalla pala.

L'interscalmo, cioè la distanza tra uno scalmo e l'altro sia della corsia dei traniti che di quella degli zigiti, è ipotizzato in 120 centimetri. È vero che Vitruvio, ingegnere ed architetto a Roma del I secolo a. C., assegnava all' *interscalmium* una misura di 2 cubiti - 0, 888 cm. Ma è anche vero che egli si riferiva probabilmente alle triremi, le unità che ormai sostituivano sempre più ampiamente le quinqueremi, i cui remi erano lunghi tra i 9 cubiti ed i 9, 5 cubiti (3, 99 m. - 4, 20 m.), mentre i remi della quinquereme erano lunghi il doppio e richiedevano quindi maggiore spazio per il movimento di ripresa. Perché non si dia luogo ad equivoci è opportuno però precisare: se ad esempio la distanza tra due successivi scalmi di tranita è di 120 centimetri, quella tra uno scalmo di tranita sull'apposticcio e lo scalmo successivo di zigita sullo scafo è di 60 centimetri.

L'ordine degli scalmi è infatti il seguente: su una delle due murate, in alternanza, 1 scalmo di tranita, 1 di zigita, 1 di tranita, 1 di zigita e cosi via fino all'ultimo, di zigita; sulla murata opposta si parte dall'ordine inverso: il primo è quello di zigita seguito da quello di tranita, e l'ultimo è uno scalmo di tranita. La ragione di questa alternanza appare semplice: l'apposticcio è calcolato sporgere di 1 metro (3 piedi) dalla murata, e dunque il remo dei traniti era di 1 metro più corto all'interno della corsia compensando la maggiore lunghezza. L'inverso vale, naturalmente, per gli zigiti.



Le dimensioni

Prima di affrontare l'arduo argomento delle dimensoni dello scafo, circa le quali siamo coscienti di discordare dalla corrente dominante, che a nostro avviso è tesa a sottostimare le reali misure delle quinqueremi per ridurle più o meno a delle triremi pontate, intendiamo ribadire ancora una precisazione chiarificatrice.

Le quinqueremi, come d'altra parte anche certe moderne unità di una medesima classe, non erano copie identiche di uno stesso modello. Il fatto che gli antichi Greci citassero spesso anche il nome del costruttore oltre a quello della nave sta a dimostrarlo: ciò significava, per quelli che si intendevano di cose marinare, che gli scafi prodotti da un determinato cantiere o da un determinato mastro avevano certe qualità nautiche e strutturali ben determinate e distinguibili dagli scafi costruiti sotto altre direzioni; esattamente come, è stato già osservato, l'imperfetta standardizzazione delle costruzioni determinava diversità anche significative fra uno scafo e l'altro del medesimo scalo.

Potevano perciò sussistere anche notevoli differenze di dimensioni tra una quinquereme e l'altra, e forse persino nel remeggio, nella distanza lineare tra gli scalmi, o nella disposizione dei banchi: potevano esserci navi più lunghe o più corte, più lente o veloci, più pesanti e leggere; addirittura, perché no, mosse da un maggiore o minore numero di remi. Tali difformità potevano poi essere notevoli tra un'epoca e l'altra, dal momento che stiamo considerando tutto l'arco delle due prime guerre Puniche, che va dal 264 al 202 a. C. E che queste modifiche potessero esistere, ed essere anche ben marcate, lo dimostra se non altro il fatto già accertato da Polibio che le unità romane posteriori al 241 erano ispirate a criteri costruttivi diversi da quelle anteriori, pur continuando ad essere classificate dagli storici come quinqueremi.

Pertanto le dimensioni e le misure che andremo via via calcolando rappresentano pur sempre quelle di un'astratta unità tipo, o se si preferisce di un modello ideale di quinquereme, ma non di tutte le quinqueremi in assoluto della storia della marineria di Roma.

Detto questo per onestà di ricerca e di risultati, ritorniamo al discorso della distanza lineare tra i remi. Stabilire con la massima precisione possibile la misura dell'interscalmo è argomento tra i più importanti poiché, in mancanza di fonti scritte, su di essa ci si deve basare per

stabilire le dimensioni longitudinali dello scafo, ricordando la proporzione aurea consuetudinaria (accettata anche nella ricostruzione dell'*Olympias*) per cui la lunghezza della corsia era pari a poco meno di tre quinti di quella dell'intera nave. Il "poco meno" è dovuto al fatto che nei bassorilievi analizzati le corsie terminano molto vicino all'estrema prua ed all'estrema poppa, e pertanto siamo tentati di avanzare una proporzione addirittura di quattro sesti.

Assumendo pertanto le misure precedentemente proposte, avremo 30 remi traniti con un interscalmo di 120 cm., e dunque una corsia di 36 m. ai quali vanno aggiunti i 60 cm. dello scalmo del remo zigita anteposto al primo o posposto all'ultimo dei traniti. La lunghezza complessiva dello scafo, rispettando il rapporto di quattro a sei, risulta così essere di circa 55 m. (54,9 per l'esattezza), e dunque il ponte di coperta e quello inferiore di corsia si estendevano per 9 m. a proravia e poppavia della corsia vera e propria dei rematori.

Ricostruzione della pompa a stantuffi di Nemi.

La quinquereme misurava dunque pressappoco 57m. fuori tutto, compreso lo sperone che calcoliamo di 3m. di lunghezza, e non più di 52m. alla linea di galleggiamento[5]. In tale spazio, sul ponte di coperta, dovevano muoversi 120 *classiarii* ed una trentina di altri uomini dei servizi nautici - marinai, proreta, timonieri, comandante e secondo - e le dimensioni non erano certo eccessive, se si calcola che poppa e prua andavano rapidamente restringendosi, ed a poppa vi era forse anche la tenda del *magister navis*.

La determinazione della larghezza massima deriva ancora una volta non da calcoli astratti ma da motivi pratici di navigazione: una nave da guerra doveva essere almeno di poco più larga della lunghezza dei suoi remi, per consentire il rientro rapido di questi nel duplice caso che un'unità nemica manovrasse per spezzarli, od essa stessa compisse tale operazione nei confronti di un bastimento avversario. Una tale manovra doveva essere abbastanza complicata e richiedere un buon addestramento dell'equipaggio, affinché i remi tirati in dentro con furia non andassero a ferire i rematori della

murata opposta. Ad un ordine del *pausarius*, avvertito dal timoniere o dal proreta, traniti e zigiti insieme, od in rapida successione prima gli uni e poi gli altri, dovevano simultaneamente rientrare i loro remi sollevandoli dallo scalmo e facendoli passare sopra le teste dei loro compagni della corsia parallela, mentre questi cessavano di remare o sciavano con le pale per non compromettere la rotta. Scampato il pericolo, gli uomini li rimettevano rapidamente in acqua, incernieravano gli stroppi agli scalmi e riprendevano il remeggio. Quando invece si procedeva in navigazione tranquilla con metà equipaggio remiero o solamente a vela, i remi traniti

non utilizzati trovavano comodamente posto nel cavo dell'apposticcio e quelli zigiti forse lungo la corsia. A bordo infatti, a causa degli angusti spazi disponibili, l'ordine è essenziale, e sarebbe assurdo pensare che i remi a riposo fossero lasciati di traverso o a casaccio, impedendo di fatto la percorrenza del ponte da prua a poppa, o rendendola un percorso ad ostacoli.

In base alle precedenti considerazioni, e ricordando che i remi più lunghi erano di 8,50 metri ed i più corti di 5,80, una quinquereme doveva avere dunque una larghezza massima di 9 metri, con un abbondante rapporto di 1 a 6 tra lunghezza e larghezza, più o meno pari al rapporto della triere *Olympias.*

Da questi calcoli derivano le seguenti ulteriori misure: ogni banco di traniti, sul quale prendevano posto tre rematori (T.1, T.2 e T.3) era lungo mediamente 2 metri, stimando in 50 cm. la larghezza di spalle di un uomo ed in altri 50 cm. lo spazio necessario per i movimenti della voga; il banco degli zigiti, occupato da due soli rematori (Z.1 e Z.2) e posto fra due banchi traniti, era lungo a sua volta 1 metro e 40 centimetri. Sommando queste misure si ricava infine che lo spazio occupato dai banchi di dritta e di sinistra era complessivamente di m. 5 (2,50 + 2,50) e che rimaneva libera una corsia centrale larga m. 4.

L'altezza del ponte di corsia è calcolata in m. 1.60, quanto bastava perché un uomo di altezza media del tempo potesse camminare agevolmente in stazione eretta. I banchi dei traniti si suppone che fossero sfalsati in altezza a causa dell'angolatura del remo e perché rimanesse più agevole ed efficiente la presa. Semplici calcoli mostrano che, date per esatte le misure precedenti, il sedile del tranita più vicino alla murata (T.3) poteva essere alto 40 cm. dal tavolato, quello del successivo 60 e

l'ultimo 80. I sedili dei due zigiti erano il primo di 60 ed il secondo di 80 centimetri.

Ricordiamo che tutte queste misure sono solamente ipotetiche.

Sotto i banchi trovavano sicuramente posto gli effetti personali degli uomini: un recipiente per il rancio, una coperta o un mantello, una tunica (perché i rematori sono sempre immaginati a torso nudo?), l'occorrente per sbarbarsi che faceva parte delle dotazioni di qualsiasi legionario romano (o dobbiamo immaginare un equipaggio di 300 irsuti barboni dai capelli lunghi), un piccolo otre od una borraccia per contenere la razione quotidiana d'acqua che, ricordiamo, doveva essere di sette litri.

Il ponte di corsia era così la "casa" di 300 rematori e dei loro preposti; più che una "casa", una "caserma", dato il considerevole numero di persone che vi vivevano, l'equivalente quasi di una coorte di età mariana, che contava 360 uomini a pieni effettivi. Naturalmente non

si può immaginare una "caserma" senza aerazione, e perciò dobbiamo ammettere che la corsia doveva prendere luce ed aria. Ma da dove?.

- in primo luogo dai boccaporti di prua e di poppa, se non ve ne era pure un terzo più o meno a centro nave;

- in secondo luogo, da due aperture prodiere, identificabili in quella sorta di *epotidi* che abbiamo osservato nel bassorilievo della nave di Palestrina, che certamente servivano a caponare le ancore;

- infine da una serie di quelle strette aperture, che nel rilievo del Museo Capitolino danno l'impressione di una ringhiera.

L'aerazione doveva essere comunque abbondante, poiché 300 uomini in uno spazio ristretto consumano un'enorme quantità di ossigeno. Ciò non toglie che quando una parte o tutto l'equipaggio remiero era franco, non si recasse in diversi turni sul ponte a rinfrescarsi, sgranchirsi, e lavarsi con secchi di acqua marina. Per delle navi che secondo lo standard moderno erano estremamente fragili, e che per la loro lunghezza e lo scarso pescaggio soffrivano il vento di traverso, il rischio di imbarcare acqua doveva ossessionare costruttori ed equipaggi. È vero che possiamo anche ipotizzare l'esistenza di una o più pompe di sentina, ma ciò nonostante le precauzioni non erano mai sufficienti. Pompe a stantuffo sono state trovate in una delle navi di Nemi, a Silchester in Inghilterra e a Colle Mentuccia, vicino a Roma. Nell'altra nave di Nemi per lo stesso uso si è trovata una pompa a bindolo. Per tale motivo il foro attraverso cui passava ciascun remo era protetto da un

askoma, una guarnizione impermeabile di cuoio, ben visibile in molte rappresentazioni iconografiche delle navi dell'antichità. Tale guarnizione portava una fessura longitudinale per permettere il passaggio del remo; fessura che si richiudeva, e forse poteva essere addirittura legata, quando questo veniva tolto.

Nella nostra ipotesi le dimensioni del ponte di corsia consentivano anche il riposo, a più turni, degli uomini. Per riposo si intende qui la posizione distesa. Molti storici ed ingegneri che si sono occupati della navigazione antica tracciando le misure degli scafi hanno trascurato questo importante particolare. Una campagna navale poteva durare anche più mesi, ed era tra l'altro previsto dalla *Lex Rhodia* che anche durante le soste in porto l'equipaggio dormisse a bordo[6]; tanto più ciò accadeva quando le navi erano all'ancora, e forse anche quando venivano tirate in secco. Non sappiamo però se la *Lex Rhodia* valesse solo per le navi civili in transito per evitare fenomeni di contrabbando. Ora, si può privare un uomo di tutto, tranne che della possibilità di stendersi, almeno in posizione rannicchiata, per il riposo.

Sembra veramente improbabile che i rematori di una quinquereme dormissero per mesi seduti sui loro banchi, appoggiandosi gli uni agli altri e magari incatenati come tanti pappagalli: sarebbe stata, questa si, una tortura che ne avrebbe inficiato il rendimento in battaglia. Con le dimensioni da noi ipotizzate, invece, era possibile ad almeno un terzo dell'equipaggio sdraiarsi lungo la corsia in posizione trasversale, usando il cuscino della voga per poggiare la testa, ed il mantello come materasso per difendersi dall'umidità. Altri uomini potevano poi dormire disponendosi secondo l'asse della nave, dal momento che la corsia centrale libera era larga più di due metri e mezzo; un altro comodo posto poteva infine essere occupato tra la murata ed ogni banco zigita. Il resto dell'equipaggio rimaneva seduto "di guardia". Naturalmente tutto ciò era consentito solamente presupponendo, come sosteniamo, che il ponte di remeggio avesse un tavolato continuo, e non fosse costituito da una serie di bagli con un'angusta corsia centrale, come i più sostengono[7].

Sotto il ponte dei rematori si estendeva quello che per convenzione sarà chiamato il ponte di stiva o sentina (*sentinaculum*), che raccoglieva le acque dei due ponti superiori, conteneva nella parte più bassa un notevole numero di anfore insabbiate nella zavorra e, probabilmente, un

tavolato centrale sopraelevato che correva lungo la chiglia e divideva la stiva propriamente detta dalla sentina.

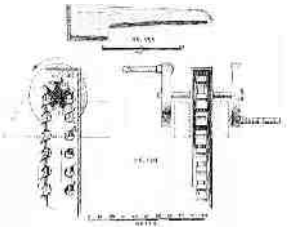
Nelle navi di Nemi sono stati trovati una serie di fori nei madieri ed una canaletta di raccolta che facevano confluire le acque di sentina in un apposito pozzetto da dove era raccolto con una pompa; non sappiamo se al tempo delle guerre puniche, oltre due secoli prima, si usassero macchine simili, ma certo l'esistenza di un pozzo di sentina, in una nave così grande, può essere ipotizzata come molto probabile. In stiva potevano essere conservate anche delle botti dell'acqua dolce. Poiché una botte di un metro cubo contiene mille litri d'acqua, in teoria sarebbero bastate 15 di queste botti per trasportare tutta la riserva necessaria per sei giorni di navigazione; in realtà, come si è detto, una certa quantità d'acqua doveva essere contenuta nelle anfore, ed il resto in capaci recipienti sui due ponti superiori, sufficienti a dissetare l'equipaggio per ventiquattro ore e rabboccati ogni giorno dalle squadre di *corvée*. Tali squadre erano costituite certamente non dai soldati né dai marinai, ma dagli stessi rematori inoperosi (e per la maggior parte della navigazione lo erano), i quali fornivano pure in molteplici occasioni, come abbiamo proposto, i servizi di "bassa forza" della nave.

Circa il lavoro di *routine* al remo, non doveva essere né eccessivamente lungo, né eccessivamente faticoso, poiché le quinqueremi erano dopo tutto delle navi a vela con "propulsione ausiliaria", come si direbbe oggi. Al remeggio, tranne che in battaglia, si poteva ricorrere in assenza di vento; con vento contrario o di stretta bolina, che l'imbarcazione non era in grado di sostenere; o per aumentare l'andatura in presenza di deboli brezze; o, infine, durante le rare navigazioni notturne, quando di solito nell'estate mediterranea il vento cala o cessa del tutto. In quest'ultimo caso, siamo informati che i nocchieri si orientavano con le stelle (chiaramente raffigurate, tra l'altro, nei mosaici di Ostia antica) e che le navi procedevano a lento moto con dei fanali accesi (tre per la nave comando) per non disperdersi ed evitare di scontrarsi accidentalmente nelle tenebre.

Rimane adesso da rispondere ad una domanda importante: a quale altezza dall'acqua erano disposti gli scalmi? L'ipotesi che avanziamo è quella di almeno 120 centimetri i più bassi, qualcosa in più a bastimento vuoto, qualcosa in meno a pieno carico. La cifra risponde a due esigenze. La prima è di ordine teorico: le quinqueremi non soltanto

erano più lunghe e massicce delle triere, ma dovevano anche pescare di più, ed a maggiore profondità di opera viva corrisponde anche maggiore altezza di bordo e quindi degli scalmi. Inoltre, una più accentuata distanza dal pelo dell'acqua dei fori dai quali uscivano gli scalmi comporta una più elevata sicurezza: gli *askoma* potevano ben essere stagni, ma in occasione di un mare un po' mosso diventavano senz'altro una via d'infiltrazione e di debolezza strutturale. Infine, con una tale altezza era possibile attuare una certa forma di remeggio anche con onde di 60 - 70 centimetri, che non sono rare nel Mediterraneo.

La seconda esigenza è di carattere storico. Narra Tucidide che durante lo scontro navale del 413 nella rada di Siracusa fra Siracusani ed Ateniesi, i primi imbarcarono dei soldati su dei piccoli scafi che si insinuavano sotto i remi talamiti delle triere nemiche e, scivolando lungo i fianchi delle navi, ne uccidevano i rematori. Nell'*Olympias* ciò non sarebbe stato possibile - e tale particolare è stato criticato tra l'altro da un profondo studioso delle marinerie antiche, l'ammiraglio Ingravalle - in quanto i remi talamiti fuoriescono a soltanto 45 centimetri dall'acqua. Ma se si deve prestare fede allo storico, che raccoglieva le notizie di prima mano essendo contemporaneo degli avvenimenti, sarà necessario ammettere che persino nelle triere l'altezza degli scalmi doveva permettere ad una piccola scialuppa di passarvi sotto. A maggior ragione ciò sarà dunque valido per le quinqueremi.



Ipotesi di ricostruzione di una noria. Portata 4-5 tonnellate d'acqua ogni 4 minuti!

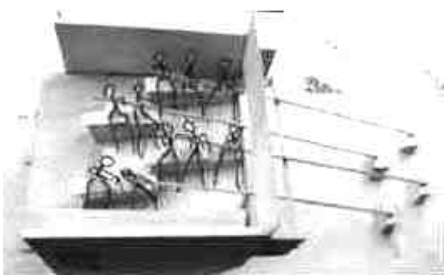
A questo proposito noi sosteniamo, in particolare, che tanto i remi traniti quanto quelli zigiti delle quinqueremi uscivano alla medesima altezza e non avevano dunque alcuna sfalsatura. Gli scalmi traniti si incernieravano sull'apposticcio, che sporgeva di un buon metro dal fianco; quelli zigiti sul bordo nave, probabilmente all'altezza di una costola, ed esattamente al livello del pavimento del ponte di corsia. La distanza in acqua tra le pale dei traniti e quelle degli zigiti era dunque di un metro, pari alla sporgenza dell'apposticcio, e ciò consentiva che non si intralciassero durante la voga.

La palata

Il movimento della voga degli antichi non doveva certo essere molto ampio a causa degli angusti spazi interni; tuttavia, data la lunghezza dei remi, alla pala si aveva un più che discreto arco. Per facilitare la lettura delle cifre che seguono dobbiamo però rammentare le misure già proposte per i remi:

lunghezza totale: m. 8.50 (50 cm. di pala);
lunghezza dallo scalmo all'impugnatura: m. 3;
lunghezza dallo scalmo alla pala: m. 5.50;
un terzo in meno per i remi degli zigiti.

Un semplice calcolo eseguito a tavolino mostra che, date le precedenti dimensioni, con un minimo movimento all'impugnatura di soli 7 gradi in avanti de1 braccio (36 cm.), la pala ne compie altrettanti indietro; e che con il movimento contrario verso la posizione di estrazione (remo al petto) di 5 gradi (26 cm.), la pala si sposta dalla posizione precedente di 11 gradi in avanti. Il percorso totale della pala è perciò di 11°, corrispondenti a 62 centimetri per un'andatura di tutto riposo. Lo spazio tra i banchi - 1,20 m. consentiva in realtà dei movimenti di ampiezza doppia, con un percorso di palata in mare di più di 1,20 m specie se pensiamo che gli zigiti tenessero i piedi in una posizione alternata rispetto a quelli dei traniti. Ad una distanza dallo scafo misurata su una stessa verticale queste misure corrispondono per i due ordini di remi, che rimangono così sempre equidistanti tra di loro.



Primo prototipo di modellino sul quale gli autori hanno verificato le proprie tesi In questo caso i remi erano supposti tutti della stessa lunghezza.

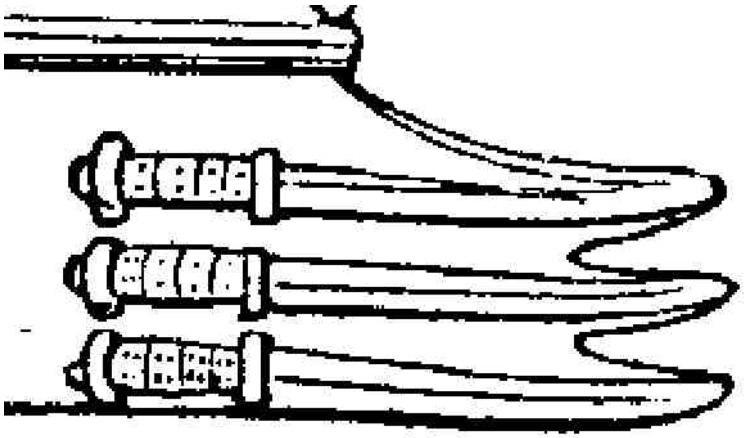
Lo sforzo dei rematori per sollevare le pale dall'acqua, dato l'equilibrato bilanciamento dei remi, non era certo eccessivo; chiunque voglia per capriccio fare un piccolo esperimento con un simulacro di remo e di scalmo (anche poggiando l'attrezzo ad un muretto e sedendo su uno sgabello), può constatarlo. Se lo sforzo di sollevamento della pala dall'acqua non era eccessivo, tuttavia manovrare con perfetta

sincronizzazione dei remi tanto lunghi ed ingombranti non doveva essere facile. I movimenti richiesti all'equipaggio non erano infatti soltanto quelli, tutto sommato semplici, della voga, ma anche gli altri ben più complicati del maneggio interno, come fuoruscita, inscalmieramento

e contrario, rientro, posizionamento ordinato del remo lungo la corsia, eccetera. Tutto ciò doveva avvenire con la massima celerità, senza ferirsi ed ostacolarsi tra rematori di dritta e di sinistra, coordinando alla perfezione i movimenti per evitare confusione e trambusto.

Ma c'erano poi anche le manovre; ad esempio "voga a dritta e scia a sinistra", oppure "voga avanti a sinistra e indietro a dritta", per il mutamento rapido di rotta; o anche "scia da tutti e due i lati" per decelerare rapidamente; o infine "dài palate rapide e corte" per accelerare da zero.

Tutti questi movimenti con le loro infinite variazioni, e l'abilità con cui venivano effettuati, facevano la differenza tra un equipaggio mediocre ed un equipaggio ben affiatato; il che equivale a dire, tra la sopravvivenza e la morte della stessa nave.



La stiva

La parte più bassa della nave, ovvero la sentina, non doveva essere ben differenziata e separata dalla stiva, ma ridotta ad una sorta di pozzetto, od una serie di pozzetti, dove si raccoglievano le acque.

È possibile che, alla fine del III secolo, fosse utilizzata almeno una pompa di sentina o di esaurimento, dagli antichi detta "tromba", che a nostro avviso doveva essere una *coclea* di Archimede, ovvero una sorta di vite senza fine, piuttosto che una *noria o una pompa a stantuffi* come quelle ritrovate nelle navi di Nemi.

Il motivo di tale preferenza è che una pompa a coclea, secondo la testimonianza di Ateneo, era presente nella nave di Gerone II (250-220), dunque in epoca contemporanea alla prima Punica.

La stiva doveva essere il locale più ampio di una quinquereme, anche se le sue pareti, ovviamente, tendevano a restringersi fino a ridursi al paramezzale. Calcolando che il ponte di corsia aveva il tavolato all'altezza di 1 metro e 20 centimetri dall'acqua, e che l'immersione della nave era di m. 1.40 (60 centimetri di chiglia), l'altezza massima della stiva era dunque di m. 2.

Si sa che le *naves longae* non avevano una zavorra vera e propria, ma una certa quantità di sabbia o di pietrisco (meno facile ad imbeversi di acqua) esisteva se non altro per impilare le anfore sia quelle che contenevano l'acqua, sia le olearie, le vinarie e quelle per il sale, l'aceto, la farina di frumento ed i viveri secchi, di cui abbiamo già parlato. Questo strato poteva essere alto circa 30/60 centimetri, per cui nel locale occorreva procedere chinati.

Abbiamo poi ipotizzato che nella stiva vi fosse un certo numero di botti che contenevano alcune tonnellate di acqua dolce, forse 10 o 12, supponendo che il resto fosse distribuito fra il ponte di coperta e quello di corsia; ma poiché su una nave nessuno spazio va sprecato, supponiamo che la stiva fungesse anche da cala, e che lungo le costole fossero attaccati dei ganci o delle mensole per riporvi gli attrezzi ingombranti necessari alla navigazione, ma che non fossero di uso quotidiano.

Con un minimo di spirito pratico potremo anche individuare questi oggetti. Innanzitutto i pezzi di rispetto: le antennole, un pennone, i remi, una vela di fortuna arrotolata con le sue manovre, i pali, i rulli e le tacche per mettere la nave in secco e mantenerla in posizione verticale,

un rostro di ricambio, un ancorotto ed il necessario per tappare le piccole falle, come i barili di pece e la stoppa.

In secondo luogo le scorte di armi, come i *pila* ed i dardi dei *classiarii*, il loro equipaggiamento da usare a terra dopo uno sbarco, ed i proiettili delle macchine da guerra. Come si può osservare, si tratta di

attrezzi ingombranti e soprattutto pesanti, che però proprio per questo contribuivano ad abbassare il baricentro della quinquereme. Spostarli dalla stiva ai ponti superiori attraverso i boccaporti e le scalette doveva essere un'operazione alquanto improba, per questo stimiamo che a bordo dovessero esserci due altre piccole cale, ricavate a prora ed a poppa del ponte di remeggio. Vediamo come. Poc'anzi abbiamo calcolato che la corsia rematori di una quinquereme standard era lunga 36.6 metri, mentre la nave ne misurava 55, qualcosa di più fuori tutto. Il restante spazio fra l'estrema prua e l'estrema poppa, 15-16 metri circa (un po' meno della coperta, poiché bisogna calcolare la ripida curvatura prodiera e poppiera), dei quali circa 13-14 realmente utilizzabili, circa 7 per parte, poteva quindi essere destinato a due piccoli locali cala, separati o no con una leggera parete dalla corsia, ed adiacenti ai duplici boccaporti che portavano in coperta ed in stiva.

Tali boccaporti, ovviamente dotati di coperchi almeno quelli superiori, ai quali forse se ne aggiungeva un terzo centrale vicino all'albero maestro, dovevano essere abbastanza ampi per consentire il passaggio degli uomini, degli attrezzi lunghi ed ingombranti della stiva e soprattutto delle botti; possiamo perciò concepirli come quadrati di 1 metro e mezzo di lato, con due ripide e brevi scalette verticali.

Nelle cale erano contenuti gli attrezzi ed i pezzi di rispetto meno ingombranti e d'uso più comune, come i cordami, un piccolo ancorotto a poppa per alare quando ci si staccava da terra, gli strumenti degli stoppatori, dei fabbri (forse una piccola forgia) e dei carpentieri, lo scandaglio, le gaffe, i segnali ed i parabordi, se ve n'erano in dotazione. In alternativa all'ipotesi delle due cale appena descritta, si potrebbe invece immaginare che il locale di poppa fosse adibito a cabina riparata del *magister navis* o dei suoi immediati subordinati.

INTEGRAZIONE AL CAPITOLO IX La Stiva

Gli autori ritengono indispensabile e doveroso, per integrare il discorso sulle attrezzature di bordo, segnalare lo studio di Flavio Enei sulla questione delle pompe di sentina che giunge a conclusioni vicine ad essere definitive ed in base al quale la tipologia ipotizzabile è quella del bindolo, formato, molto sinteticamente, da una serie di dischi collegati tra di loro che scorrevano in una tubatura di legno.

Tra l'altro da questo studio risulta evidente che la pompa, creduta una noria, rinvenuta sulle navi di Nemi, fosse in realtà di questo genere.

Tra i motivi che ci spingono ad accogliere le tesi di Enei, il principale è che un bindolo funziona con qualsiasi sbandamento della nave, anche quando i cucchiai di una noria non potrebbero più pescare.

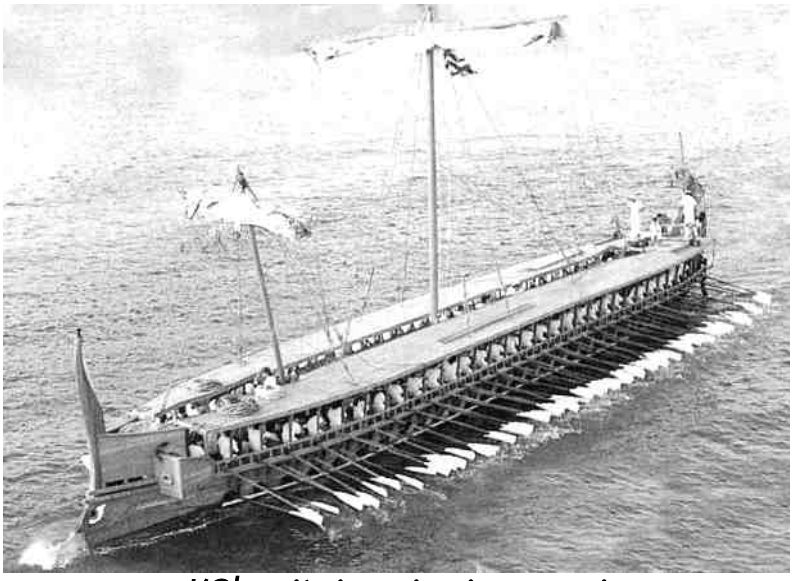
Nel Museo del Mare e della Navigazione Antica di Santa Severa (Roma) è stato realizzato sotto la direzione dell'Enei un prototipo perfettamente funzionante di tale macchina con una portata di 3 lt/sec.

Nello stesso museo è stata realizzata anche una ricostruzione di pompa a stantuffo migliore di quella che a suo tempo fu effettuata nel Museo delle Navi di Nemi.

Per una più completa trattazione sull'argomento e le ultime risultanze dell'Archeologia Marittima gli autori rimandano a FLAVIO ENEI, *Ricostruzione Sperimentale di una Pompa di Sentina del Tipo a Bindolo presso il Museo del Mare e della Navigazione Antica (Santa Severa, Roma)*, in Archaelogia Maritima Mediterranea, An International Journal on Underwatwr Archaelogy, n. 2 - 2005, Pisa . Roma, pp. 149 - 160.

La pompa a bindolo di Santa Severa in funzione.

Visione generale della nave



L'Olympiàs in navigazione a remi

Esaminando adesso la quinquereme dall'esterno, la caratteristica più appariscente era certo quella dell'apposticcio, una struttura scatolare abbastanza leggera e stagna, lunga quanto la corsia dei rematori, che allargava le dimensioni laterali della nave di un metro a dritta ed a sinistra.

Come già detto, noi supponiamo che le due murate della corsia fossero perfettamente parallele tra di loro, e che la nave andasse rapidamente rastremandosi solo a proravia e poppavia della corsia. Si evita cosi l'inconveniente poco razionale di dover adottare remi di lunghezza differente là dove la larghezza dello scafo diminuisce, come accade infatti sull'*Olympias.*

A sua protezione, a prora, sporgevano due *epotidi,* in origine adibite al caponamento delle ancore, ma poi irrobustite dai Siracusani in occasione della loro battaglia navale contro gli Ateniesi nel 413 e non più abbandonate dalla marineria, come dimostra il basamento della Nike di Samotracia (IV secolo a.C.), che effigia appunto una prua fornita di un paio di protuberanze laterali. Le *epotidi* (letteralmente "orecchie") avevano così due diverse funzioni: erano delle strutture di grosse travi

che fuoriuscivano perpendicolarmente dallo scafo per caponare le ancore, ma servivano anche a difendere l'apposticcio (*apostis*) o la *pare-*

xeiresia (lett. "parte senza remi", quindi "prua"), e contemporaneamente squarciare l'opera morta prodiera delle navi nemiche.

Saliamo adesso sulla coperta lunga quasi 55 metri e larga 9 - 11 se si comprende il corto cielo dell'apposticcio. Questa era occupata a poppa dal timoniere e dal suo aiutante ai due bracci dei remi; la prora invece era il regno del nocchiere e del prodiere; i lati erano forse protetti da delle impavesate alle quali si potevano appendere gli scudi dei classiari, che si innalzavano sopra il trincarino, e che erano in grado di difendere gli uomini in battaglia ed impedirne accidentali cadute in mare.

Le murate non dovevano però essere tanto alte da non poter essere scavalcate agevolmente per l'abbordaggio, permettendo ai fanti di disporsi sull'apposticcio, come mostra il bassorilievo prenestino. Durante la navigazione il ponte poteva essere parzialmente coperto da una tenda o velario per difendere l'equipaggio dal sole e dalla pioggia, mentre in punti strategici erano collocati secchi destinati ad essere riempiti di acqua marina e teli per spegnere gli incendi. Una macchina da guerra a prua, e forse altre due a poppavia, costituivano l'artiglieria di bordo, servita dai classiari e rifornita dai marinai.

Questi *tormenta* erano piuttosto *ballistae,* adatte a scagliare dardi di grosse dimensioni (fino ad 1 metro e 80 di lunghezza) a considerevole distanza (oltre i 300 metri), che *catapultae,* le quali lanciavano invece proiettili rotondeggianti a traiettoria curva e rendevano quindi più difficile inquadrare un bersaglio in moto. Le quinqueremi adattate agli assedi erano forse in grado di montare anche degli *onagri,* capaci di scagliare proiettili di diverse decine di chilogrammi. Si può anche ipotizzare che tutte le macchine da guerra a bordo potevano essere brandeggiate di 360 gradi intorno ad una piattaforma girevole che le rendeva solidali con il ponte.

Sopra la coperta, vicina all'aplustre, si ergeva certo in molte unità una sovrastruttura a forma di torre, di dimensioni variabili in altezza, e comunque abbastanza stretta per lasciare spazio libero al passaggio. Costituiva un'ottima piattaforma per gli arcieri e per la difesa dall'abbordaggio nemico, ma doveva essere tanto leggera da poter essere smontata facilmente durante la navigazione. Tale struttura è

chiaramente identificabile nella nave di Palestrina, ma non è certo che essa fosse già usata nelle prime due Puniche, o non fosse un'innovazione più tarda.

Il ponte di coperta si estendeva infine a m. 2,80 sul pelo dell'acqua, mentre quello di corsia, come si è già detto, correva ad 1,20. La struttura verticale di una quinquereme risultava dunque cosi composta:
stiva: h 190 cm. (70 immersi; 90 a pieno carico);

corsia: h 160 cm., il tavolato a 120 cm. dalla superficie del mare, circa 100 a pieno carico;
coperta: altezza sul mare 280 cm. (cm. 120 + 160; 260 a p.c.).

In ultimo, adesso, due osservazioni sulla trasmissione degli ordini e sul *comfort* dell'equipaggio.

Non sappiamo bene quanto il *magister navis* fosse un navigatore esperto o dipendesse dai consigli del nocchiere e del timoniere; certo è che il comando spettava a lui od al secondo quando riposava, e che il suo posto era probabilmente vicino ai timoni. In navigazione tranquilla la vedetta in testa d'albero (forse uno dei marinai addetti alle manovre o uno dei cinque uomini di coperta che abbiamo ipotizzato) poteva raggiungere agevolmente con la voce il comandante o il secondo, e questo comunicare gli ordini tanto al timone quanto al ponte di corsia attraverso il boccaporto poppiero.

In combattimento però le manovre ai remi dovevano essere eseguite spesso con rapidità eccezionale, ed il timone diventava forse meno indispensabile, dato che praticamente tutto poteva essere fatto con il remeggio.

Quanto al *velarium* che proteggeva almeno una parte della coperta, dobbiamo ricordare che al legionario romano, almeno in epoca storica, non è mai stato richiesto di dormire all'addiaccio e senza un riparo sotto il quale ricoverarsi la notte; non vediamo perché questo sacrificio dovesse essere imposto ai *classiarii*, destinati spesso a campagne navali e militari che duravano mesi.

Anche in questo caso le notevoli dimensioni della coperta che abbiamo proposto possono venirci in aiuto. In quelle unità dove era presente una sovrastruttura, simile a quelle problematiche, ma ben identificabili nella numismatica romana (da noi per altro non prese in considerazione), al suo interno potevano trovare ricovero i soldati "franchi" e la maggior parte del manipolo durante la notte.

In caso contrario, probabilmente verso prua e verso poppa, sul ponte potevano stendersi delle cime di sostegno per degli ampi teli di altezza superiore a quella di un uomo, dove ripararsi dal sole e dagli elementi e riposare. Naturalmente questi teloni dovevano poter essere montati e smontati in pochi minuti (erano tali anche quelli ben più ampi del Colosseo), poiché in battaglia o in presenza di forte vento diventavano non solo inutili, ma anche pericolosi.

L'uso dei velari, se non andiamo errati, è testimoniato solo in un mosaico di Ostia, ma tutto sommato sembra una soluzione semplice e ovvia.

Almeno una sorta di tenda a poppavia doveva esserci per la "cabina" del comandante, degli ufficiali di bordo e dei due centurioni, ammesso che il "camerino" del *magister* non fosse ricavato a poppavia del ponte di corsia; ma altri teli potevano essere stesi ad esempio intorno all'albero maestro lungo il trincarino e l'impavesata.

In occasione di una tempesta - l'equipaggio di una nave soffre l'inclemenza del tempo anche quando sta al sicuro all'ancoraggio - i *milites navales* non in servizio di guardia potevano ricoverarsi nel ponte di corsia, che era pure il luogo probabile dove riposavano i marinai, mescolati ai rematori.

Si conclude così l'esame della struttura della quinquereme e della sistemazione interna dei carichi e dell'equipaggio, un esame senz'altro ipotetico perché basato non su reperti archeologici od iconografici, che non esistono, ma su dei ragionamenti che tuttavia hanno almeno il pregio di essere ovvi e condivisibili, e che a quanto ci risulta nessuno storico aveva mai prima condotto con altrettanta cura.

La nostra ricostruzione di questa splendida unità da guerra del mondo antico - così efficiente che solcò le onde del Mediterraneo per due secoli e mezzo, e che fu abbandonata da Roma non perché obsoleta, ma perché non esistevano più nemici significativi in questo mare, e perciò i cantieri potevano dedicarsi alla costruzione di altre classi più leggere e soprattutto meno costose - per necessità di calcolo, come il numero veramente eccezionale degli uomini che ne calcavano i ponti e le scorte massime che dovevano essere in grado di trasportare, ha visto dilatare notevolmente le dimensioni che di solito sono assegnate a questa classe.

È vero, come pur si è ricordato, che le flotte romane erano accompagnate da navi onerarie e attuarie cariche di pezzi di rispetto,

attrezzi nautici e viveri, ma è altrettanto vero che il trasbordo dei rifornimenti in una campagna militare marittima dell'antichità non poteva che avvenire con operazioni molto lente e laboriose, ed in porti o insenature giudicate prive di rischi e quindi raramente disponibili.

Senza contare poi le numerose squadre in crociera, che erano prive del supporto di navi da carico e perciò dovevano essere autonome ed autosufficienti per lunghi periodi continuativi, che con moderazione abbiamo supposto raggiungere i 6 -7 giorni.

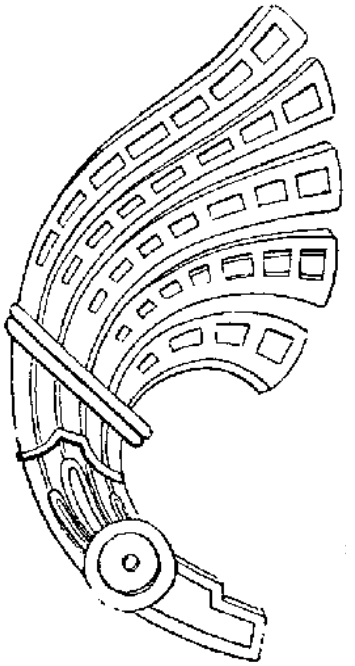
Siamo coscienti che soprattutto la lunghezza della quinquereme, pari a quella di un grande vascello a vela del XVIII - XIX secolo, potrà a molti apparire eccessiva; ma i critici di questa teoria dovrebbero considerare che la consistenza dell'equipaggio (circa 500 uomini) era più o meno la medesima, dal momento che se questi avevano bisogno di un numero enorme di personale di coperta per le manovre, una poliremi necessitava di un altrettanto numeroso personale di sotto coperta addetto al remeggio.

Durante il nostro studio ci è stata avanzata l'obiezione che delle navi così grandi e soprattutto lunghe avrebbero incontrato difficoltà a manovrare nei porti e comunque in spazi ristretti. Non vi è dubbio che ciò sia vero, ma bisogna anche ricordare che una unità a remi, a differenza di una esclusivamente a vela od a motore, può compiere delle manovre assai più strette e millimetriche, arrivando addirittura a girare sul proprio asse.

Tale obiezione quindi non rende improbabili i nostri calcoli. Il problema, semmai, sorgeva non per la lunghezza dello scafo, quanto per la sua larghezza, che a remi in moto arrivava ai 21 metri: 11 rappresentati dalla coperta più l'apposticcio, e 5 per parte costituiti dalla lunghezza dei remi dei traniti.

Per concludere, e perché il Lettore abbia a sua disposizione una tabella sinottica facilmente consultabile, aggiungiamo il seguente quadro di riferimento:

	Olympias	Quinquereme
larghezza	5.5 m.	9 m.
lunghezza fuori tutto:	.37 m.	circa57m.
dislocamento:	55 t	circa 110 t.
immersione:	1.17 m.	1.50 m.
remi:	170	120
lunghezza remi	4 m.	8.5/5,7 m.
velocità:	5-7 nodi spunto 8-9	5nodi spunto6-7



Note al Cap.IX

1. La cosiddetta riforma timocratica serviana divideva il popolo in cinque classi sulla scorta del loro reddito. La quinta e ultima, quella dei cittadini con un patrimonio di 11.000 assi, forniva soldati di bassa forza non inquadrati nell'organico di combattimento delle legioni o i marinai; i cittadini che non raggiungessero neppure questo reddito erano censiti soltanto "per testa", in latino *capite censi* ed erano esentati dal servizio militare, ma ciò non toglie che non potessero servire come volontari nella flotta.
2. Cod. Beroliniensis, ms. Diez B 66. Il celeuma in questione è stato riportato nella «Rivista Marittima» del dicembre 1996, p. 136.
3. Il canto che stiamo commentando, che appartiene alla *Anthologia Latina* e ci è stato tramandato da un codice dell'epoca carolingia, è recentemente comparso, con la traduzione di Aldo Dramis, in *Poeti latini tradotti da scrittori italiani contemporanei,* a cura di V. Guarracino, Milano, Bompiani, 1993.
4. In greco esiste anche la forma verbale *eiazo,* "grido eâ".
5. Le dimensioni della lunghezza di una quinquereme non appaiano eccessive al Lettore avveduto. Comunemente si ripete che gli antichi non possedevano la tecnologia necessaria per costruire imbarcazioni più lunghe di una quarantina di metri. Ci si dimentica però che la "barca" del faraone Cheope, che risale al 2600 a. C., era lunga 49 m. e larga 6! Le misure che noi attribuiamo ad una quinquereme sono inoltre vicine a quelle di una grossa galera della fine del XVII secolo: una galera di Luigi XIV era lunga ad esempio 50,14 m., larga 7,74 ed era mossa da 255 rematori, 5 ad ogni remo, con 26 remi a dritta e 25 a sinistra. Circa le capacità costruttive degli antichi ingegneri, non vogliamo qui accampare le dimensioni veramente colossali delle navi di Nemi, circa 70 metri, che erano destinate soltanto a puro diporto in un angusto specchio d'acqua, eppure galleggiavano e navigavano.
6. La cosiddetta *Lex Rhodia,* di cui possediamo una copia di epoca imperiale, è un complesso di disposizioni giuridiche che regolano la navigazione ed il commercio, alcune delle quali rimangono alla base delle attuali legislazioni marittime. Risale a circa il VI secolo a.C.
7. Il Lettore non si stupisca del *comfort* che attribuiamo alle navi dell'antichità rispetto a quelle del Medioevo od alle galere del XVI e XVII secolo. Greci e Latini erano molto progrediti, e curavano il benessere degli uomini anche nell'ambito militare. Prova ne sia che le grandi epidemie dissenteriche che affliggevano gli eserciti ancora fino alla metà del XIX secolo erano praticamente sconosciute nelle legioni romane.

BIBLIOGRAFIA

AA. VV., *Atti del Convegno sulle poliremi nell'antichità*, Roma, 1-2 dicembre 1989, supplemento alla «Rivista Marittima» n. 12, dic. 1990.
APPIANO, *Storie romane*.
BABELON, E., *Description historique et chronologique des monnais de la République romaine*, Paris, 1885-1886.
BASCH L., *Le Musée imaginaire de la Marine antique,* Athènes, 1987.
CARNIGERI, A., *Il potere marittimo in Roma antica dalle origini alla Guerra Siriaca*, edito a cura della "Rivista Marittima", Roma, 1995.
CARRO, D. (Amm.), *Classica. Storia della Marineria di Roma. Testimonianze dell'Antichità*, voll. 5, editi a cura della "Rivista Marittima" a partire dal 1992.
CASSON, L., *Ships and Seafaring in Ancient Times*, Austin, University of Texas Press, 1994.
CASSON, L., *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Baltimora, The John Hopkins University Press, 1995.
DAREMBERG, CH. - SAGLIO, E., *Dictionnaire des Antiquités Greques et Romaines*, Paris, 1898.
DELL'AMICO P., *Navi e archeologia,* supplemento alla "Rivista Marittima" del febbraio 1999.
DIODORO SICULO, *Biblioteca storica*.
FLAMIGNI A., *Il potere marittimo in Roma antica dalle origini alla Guerra Siriaca,* a cura della "Rivista Marittima", 1995.
FRANK, T., *An Economic History of Rome*, New York, 1920.
HEIDENREICH H., *Zum Biremenrelief aus Praeneste,* RM 1936.
INGRAVALLE, M., *Sulla nave punica di Capo Lilibeo*, in "Rivista Marittima", febb. 2000.
JANNI P., *Il Mare degli Antichi*, Milano, 1996.
JANNI P., *Navi e retorica. Gli antichi, le polieri e la guerra navale.* in "Magna Grecia", 1996.
LÜBKER, F., *Lessico ragionato dell'antichità classica* (I ed. 1898), Bologna,1989.
MINGAZZINI P., *La datazione del rilievo da Preneste al Vaticano rappresentante una bireme,* «RendPntAc», 29, 1956/57.
MOMIGLIANO, A., *Roma arcaica,* Milano, 1989.
PAIS E., *Storia di Roma durante le Guerre Puniche*, Roma 1928.

PARETI, L., *Storia di Roma*, 6 voll., Torino, 1952.
PASTORETTO, P., *Il punto sui Milites Navales*, in «Panoplia» nn.27-28, Roma, 1996.
PLUTARCO, *Vita di Camillo*.
POLIBIO, *Le Storie*.

RIGGIO, G., *Monete delle Antiche Famiglie Romane raccolte da Gaetano Riggio*, Napoli, 1836, Stamperia Reale.
RODGERS, W. R., *Greek and Roman Naval Warfare*, Annapolis, Naval Institute Press, 1964.
SCANDIGLI, B., *I Trattati romano-cartaginesi*, Pisa, 1994.
SEABY, M. A., *Roman Silver Coin*, London, 1952.
SYNDENHAM, E. A., *The Coinage of Roman Republic Revised with indexes by G.C. Haines*, London, 1952.
TITO LIVIO., *Ab Urbe Condita Libri*.
TUCIDIDE, *La Guerra del Peloponneso*.
VALERIO MASSIMO, *Fatti e detti memorabili*.
VIRGILIO, *Eneide*.
VITUCCI, G., *Appunti di Storia Romana*, Roma, Università "La Sapienza", 1972.
WARY, J., *Warfare in the Classical World*, Norman University of Oklahoma, 1995.
ZANKER P., *Augustus und die Macht der Bilder,* München 2003 *(Augusto e il potere delle immagini*, trad. It. a cura di Cuniberto Fl., Torino 2006.

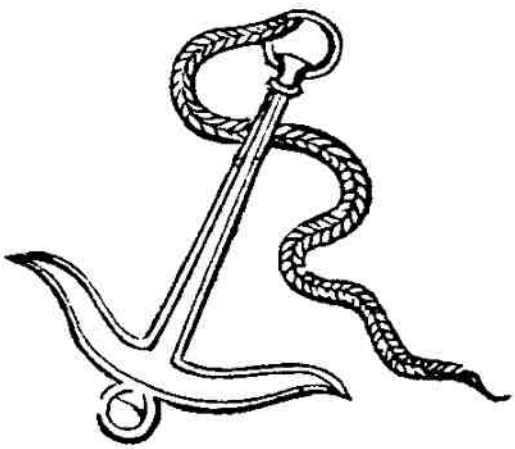


TAVOLA CRONOLOGICA

600- Ostia è uno scalo per i Focesi.
540/535 Battaglia di Alalia tra Greci da una parte ed Etruschi e Cartaginesi dall'altra; la Corsica è degli Etruschi e la Sardegna dei Cartaginesi.
- Con Tarquinio il Superbo Roma conquista Ardea, Anzio, Laurento, Terracina.
- I Cartaginesi fondano *Punicum* a nord del Tevere sulle coste Ceriti.
509 - 1° trattato con Cartagine - Primo consolato o ultimi tempi regi.
- Roma percepisce *portoria* (dazi doganali di porto); fa spedizioni navali per acquistare grano; forse un tentativo di fondare una colonia in Corsica.
468 - Anzio è sottomessa.
390 - I Galli di Brenno prendono Roma.
377 - Battaglia di Satrico contro i Volsci anziati; viene ristabilito il primato di Roma.
- Sviluppo di Ostia. Tutta la costa sino a Terracina è romana.
366 - Nuova costituzione consolare; i plebei partecipano alle magistrature.
354 - Primi scontri e trattato di alleanza con i Sanniti.
353 - Roma si impadronisce delle miniere della Tolfa e delle allumiere in territorio di Cere.
352 - Tumulti per la nuova circolazione monetaria. 11 interrè di seguito. Prima elezione di un plebeo al consolato, C. Marcio Rutilio. Elezione dei *Quinqueviri Censorii* per anticipare i debiti a rischio dell'erario.
348 - 2° trattatato con Cartagine. 161 anni dopo il primo.
347 Diminuzione degli interessi al 4 e1/6.
346 - Presa di Satrico.
345 - M. Furio Camillo fonda il tempio di Giunone Moneta.
343 Guerra contro i Campani.
342 Abolizione degli interessi dopo i tumulti della plebe.
340 È in piena funzione il nuovo sistema manipolare della legione.
338 - Anzio è ridotta a colonia e i rostri sono portati a Roma.
335 Coniazione dell' *Aes Libralis* o *Aes Gravis* basato sulla libbra latina con rappresentate prore di navi rostrate.
326 - I guerra sannitica; lo stato romano ha 6.000 Km2 di superficie ed 800.000 abitanti.
312 - Primi *duoviri navales* e coniazione delle prime monete d'argento romano – campane.
289 - Fine di Agatocle e della supremazia Siracusana.
288 - Fine della 3ª guerra sannitica.
286 - Coniazione di monete basate sul peso della libbra romana e prime coniazioni di *denarii*.
280 - Guerra contro Pirro.
260 - Prima Guerra Punica.
219 - Seconda Guerra Punica.
217 - *Lex Papiria* per la coniazione di monete basate sull'oncia (*aes uncialis*).

NOTA ALLE ILLUSTRAZIONI

Le cartine riportate nel testo sono prese dal'*Atlas antiquus* di JUSTUS PERTHES nell'edizione scolastica di Gotha del 1892 o da qualche edizione volgarizzata in Italiano (nell'originale i nomi sono tutti in Latino), consigliamo il lettore di consultare quest'opera nell'edizione tedesca originaria, tenendo presente che tutti gli atlanti storici dell'Antichità sono stati copiati o derivati dal Perthes.

I fine-pagina sono presi dalla voce *Navalia* del *Dictionnaire Des Antiquités Greques et Romaines,* di CH. DAREMBERG e E. SAGLIO, Paris 1898, ed. Hachette. Anche in questo caso si tratta di un'opera di riferimento per l'ampiezza con cui sono posti i problemi.

Le illustrazioni alle pagine 7, 23 e 78 sono prese dalla *Storia di Roma durante le Guerre Puniche* di Ettore Pais.

Le illustrazioni di altro tipo sono prese da comuni guide turistiche o libri scolastici di prima della I Guerra Mondiale (dei nonni dell'autore).

La foto del rilievo attualmente conservato al Museo Palatino è di Umberto Milizia.

L'illustrazione che mostra una scena di combattimento è di **Francesco Milizia**

HUIUS LIBRI

FINIS

Finito di stampare
nel mese di febbraio dell'anno 2008
dalla tipografia Ratastampa – Roma
per ARTECOM-onlus