

TOMMASO GNOLI

# NAVALIA

Guerre e commerci  
nel Mediterraneo romano



«L'ERMA» di BRETSCHNEIDER

PROBLEMI E RICERCHE DI STORIA ANTICA

COLLANA DIRETTA DA LORENZO BRACCESI

TOMMASO GNOLI

NAVALIA  
GUERRE E COMMERCII  
NEL MEDITERRANEO ROMANO

«L'ERMA» di BRETSCHNEIDER

TOMMASO GNOLI  
NAVALIA  
Guerre e commerci nel Mediterraneo romano

ISBN 978-88-8265-756-7

© Copyright 2012 «L'ERMA» di BRETSCHNEIDER  
Via Cassiodoro, 19 - 00193 Roma  
<http://www.lerma.it>

*Progetto grafico:*  
«L'ERMA» di BRETSCHNEIDER

Tutti i diritti riservati. È vietata la riproduzione  
di testi e illustrazioni senza il permesso scritto dell'Editore.

**Gnoli, Tommaso**

Navalia : guerre e commerci nel Mediterraneo romano / Tommaso Gnoli -  
Roma : «L'ERMA di BRETSCHNEIDER 2012 - 242 p. ; 30 cm. - Problemi  
e ricerche di storia antica ; 29  
ISBN 978-88-8265-756-7

CDD 380.1093  
1. Commercio

*A Claudia  
a Maria*



## SOMMARIO

Prefazione	pag.	9
------------	------	---

### PARTE PRIMA

Adriatico mare greco. Quasi un prologo	»	17
Prima dello scontro con Cartagine	»	27
1. «Like a little girl»	»	28
2. Polibio, Livio e Dionigi	»	35
3. Considerazioni sulla monetazione romana a soggetto marittimo	»	40
4. L' Alessandria di Licofrone	»	52
5. I trattati tra Cartagine e Roma	»	59
Rostri iscritti e tradizione storiografica sulla prima guerra punica	»	75
1 Archeologia alle Egadi	»	76
2. I rostri iscritti	»	79
3. Questori	»	86
4. Seviri	»	97
La battaglia delle Egadi	»	115

## PARTE SECONDA

<i>Classis praetoria</i>	»	155
<i>Classiarii</i>	»	171
Le fortune del mercante Ulpio Niceforo	»	181
1. Αντιοχεὺς τῆς Κοίλης Συρίας	»	185
2. Ἔμπορος ἐκ Κοίλης Συρίας	»	190
3. Ἔμπορος τυχαίων	»	191
4. Le fortune di chi va per mare	»	198
Crisi e recupero. Quasi una conclusione	»	209
1. Dalla liburna al dromone	»	212
2. Il Mediterraneo centrale nel V-VI secolo	»	220
Abbreviazioni	»	225
Indice delle fonti	»	227
Indice degli autori moderni	»	235



## PREFAZIONE

Questo libro si è scritto da sé. Si è lentamente ma inesorabilmente imposto alla mia attenzione, nonostante io abbia tentato in tutti i modi di resistergli. Può sembrare ovvio, infatti, che il titolare dell'insegnamento di Storia romana nel campus universitario di Ravenna dell'Università degli Studi di Bologna scriva un libro sulle flotte romane, ma ovvio non è. Quando giunsi a Ravenna da Roma, undici anni or sono, avevo interessi diversissimi da questi, eppure, quasi subito, mi venne chiesto di tenere una conferenza sulla storia della flotta romana a Ravenna. Assolsi con scrupolo quella richiesta poi, dal momento che l'iniziativa di pubblicare la conferenza da parte di una delle numerose associazioni cittadine che animano quella colta città si arenò, decisi di pubblicarla *on-line*, nella forma nella quale l'avevo pronunciata, sul sito della mia Università. Gli studi successivi, di cui si dirà, non hanno modificato di molto le convinzioni che avevo allora espresso, e mi rendo conto solo ora che sull'ossatura di quella conferenza ho costruito tutta la seconda parte di questo libro.

Anche la prima parte del lavoro è il risultato diretto del mio impegno didattico nella Facoltà di Conservazione dei Beni Culturali dell'Università di Bologna. Fin dall'anno accademico 2003/4 sono stato impegnato nell'insegnamento di Storia romana presso il Corso di laurea in Archeologia del Mare, che si teneva a Trapani. Attivo fino all'anno accademico 2011/12, questo corso ha, tra l'altro, avuto il merito di farmi conoscere uno dei luoghi più splendidi del Mediterraneo, quell'impareggiabile triangolo che ha, come vertici, Marsala/Lilibeo, l'arcipelago delle Egadi e la massiccia montagna di Erice. In quel triangolo limitatissimo si giocarono i destini di tutto il vasto mare che, a partire da allora, dalla metà del III secolo a.C., per circa un

millennio, sarà destinato a rimanere romano. In quei luoghi significativi, però, di recente si sono verificate contingenze fortunatissime che mi hanno indotto, in un tempo molto breve, ad affrontare direttamente tutte le tematiche che si troveranno esposte nella prima parte del lavoro.

Un collega e amico, il Soprintendente del Mare di Palermo Sebastiano TUSA, ebbe l'amabilità di chiedermi di studiare un reperto che era stato appena acquisito dalla Soprintendenza, dopo un sequestro praticato dal Comando dei Carabinieri per la Tutela del Patrimonio Culturale. Si tratta dello splendido rostro con iscrizione latina chiamato *Egadi I*, del quale si tratta diffusamente nella prima parte. Le intuizioni di TUSA portarono quindi alla scoperta dell'esatta individuazione del braccio di mare dove si svolse la grande battaglia navale che pose fine alla prima guerra punica. Da allora le scoperte si sono susseguite con un ritmo serrato, aumentando a dismisura le nostre conoscenze della marina da guerra romana (e punica) alla metà del III secolo a.C.

Dedicaì tre articoli a quel primo rostro con iscrizione latina, ma questi non erano ancora usciti che già la campagna di scavo subacquea dell'agosto 2011 aveva prodotto altri tre rostri, due dei quali con iscrizione latina, con caratteristiche sorprendentemente diverse da quello appena studiato. Ce n'era abbastanza di che riprendere immediatamente tutta la questione. È inutile dire che, senza le scoperte di questa straordinaria stagione dell'archeologia subacquea dovute a Sebastiano TUSA, questa prima parte del libro – e tutto il libro, in verità – non sarebbe stata scritta.

\* \* \*

Sarebbe stato in effetti un atto d'insopportabile arroganza voler scrivere un altro libro su Roma e il mare, in assenza di nuovi dati e scoperte archeologiche. Si tratta di un tema sul quale si è accumulata, ancora negli ultimi anni, una vasta letteratura che ne ha esaustivamente trattato tutti gli aspetti ed è curioso notare la straordinaria sproporzione esistente tra

la massa della produzione erudita e l'esiguità delle nostre conoscenze: basti pensare che, a oggi, non si ha alcuna nozione sicura sull'aspetto e il funzionamento della nave da guerra tipica delle flotte romane, la quinquireme.

In questo caso si può ben dire, cosa non sempre vera, che il lavoro migliore sull'argomento è anche uno dei più recenti, opera di un filologo italiano. Ho letto con ammirazione *Il mare degli antichi* di Pietro JANNI, un carissimo amico d'infanzia di mio padre. Gli studi universitari nell'Università di Roma «La Sapienza» avrebbero portato i due amici su strade divergenti, a occuparsi delle due grandi civiltà che si scontrarono nella battaglia navale archetipica di Salamina: filologo iranico mio padre, greco JANNI. Fra i tanti meriti del libro di JANNI spicca appunto una lucida *pars destruens*, mirante a scardinare molte certezze radicate nell'erudizione moderna circa il modo di navigare degli antichi, soprattutto per quanto riguarda le navi da guerra.

La genesi stessa di questo libro spero chiarisca le sue stranezze e le sue mancanze: non vuole essere in nessun modo un manuale di storia della navigazione, né una storia di Roma sul mare. Piuttosto, esso si presenta come un coagulo, un po' casuale, attorno a tre nuclei tematici: l'ascesa della potenza marittima di Roma fino alla prima guerra punica, le grandi flotte imperiali (soprattutto quella di Ravenna), la navigazione commerciale nel Mediterraneo antico e tardo-antico. Sono del tutto assenti temi importantissimi quali la politica marittima di Roma in Oriente nel II-I secolo a.C.; la repressione della pirateria; le grandi battaglie navali del I secolo a.C.; le flotte provinciali; i *navicularii*; la legislazione sul *foenus nauticum* etc. Il lettore avrà certamente capito, da queste pagine, il motivo di queste assenze, dovute alla genesi del lavoro, non all'importanza dei temi omessi.

Vi è infine un'altra assenza, della quale il lettore deve essere messo preliminarmente a conoscenza: le navi. Da storico, da persona cioè dotata di una formazione filologica piuttosto che archeologica e tecnica, condivido il contenuto di una pagina di un filologo che, meglio di altri, ha saputo illustrare

le insolubili difficoltà nella ricostruzione di navi da guerra dell'antichità:

Alla prima e superficiale impressione la cosa non sembra molto problematica: la tetrere [...] starà alla triere, o trireme, come il quadrimotore sta al trimotore, o qualcosa di analogo. I nomi sono dei composti modellati su un tipo elementare e diffusissimo, numerale più sostantivo, tanto utile nella sua chiarezza, che se lo sono dato anche le lingue più povere di composti, come la nostra. Invece non è affatto così: la strada che sembra evidente e facile è sbarrata da un macigno che nessuna forza è riuscita a smuovere, ci si è potuti solo illudere di averlo fatto. Il macigno è l'impossibilità, materiale e fisica, di immaginare una tetrere come una triere migliorata, con un ordine in più, aggiunto secondo lo stesso principio, in un rapporto analogo a quello che c'è tra una casa a tre piani e una a quattro. Ma non basta: abbiamo già visto [...] che la storia continua fino a numeri ben più grandi; e con ogni numero in più, l'assurdità di continuare ad aggiungere ordine su ordine, sempre più in alto, cresce in misura esponenziale. Né questa è solo un'immagine iperbolica: le inverosimiglianze, o impossibilità in più che ogni passo avanti comporta, dalla tetrere alla pentere e così via, sono più d'una. Citiamo: l'impossibile innalzamento del baricentro; l'impossibilità che i remi dei presunti ordini più alti lavorassero con un angolo così forte rispetto alla superficie dell'acqua; l'impossibilità che tanti remi, formanti una simile massa, riuscissero a muoversi con ordine senza intralciarsi tra loro. Ogni tentativo di sfuggire ad una di queste assurdità ne suscita altre peggiori. Così, per compensare l'innalzamento del baricentro, bisognerebbe dare dimensioni mastodontiche e peso corrispondente alla carena, ciò che sarebbe in contrasto con fatti ben testimoniati; per diminuire l'angolo tra la superficie dell'acqua e i remi bisognerebbe dare a questi una lunghezza smisurata, e così via<sup>1</sup>.

Come una sorta di sineddoche, quindi, in questo lavoro le navi sono state sostituite da una loro parte qualificante, il

---

<sup>1</sup> P. JANNI, *Il mare degli antichi*, Bari 1996, pp. 242-244.

rosto bronzeo che campeggiava sulle prore. Nuove scoperte archeologiche, edite qui per la prima volta, consentono infatti di scrivere qualcosa di nuovo su un tema che, nonostante le giuste parole sopra riportate, conta molte ed eccellenti trattazioni, anche recenti<sup>2</sup>.

Tutti gli articoli e i lavori già editi sono stati rivisti e riformulati, spesso in modo radicale, tranne il primo, che ho ritenuto non inutile includere in questo lavoro, perché può considerarsi come una sorta di prologo a quanto segue, benché tratti esclusivamente del mare Adriatico in età greca. Si tratta di una conferenza inedita da me tenuta nel 2003 a Ravenna per la Società di studi Ravennati, in un periodo in cui insegnavo ancora Storia greca, oltre a Storia romana, mantenuta immutata proprio per mettere in evidenza il carattere in un certo senso 'allogeno' rispetto al resto.

I tre articoli originati direttamente da *Egadi I* sono i seguenti: *La battaglia delle Egadi. A proposito di ritrovamenti recenti*, in *Rivista Storica dell'Antichità*, XLI (2011), pp. 47-

---

<sup>2</sup> Sugli aspetti tecnici delle navi da guerra antiche, per limitarsi alla letteratura scientifica più recente, J.S. MORRISON, R.T. WILLIAMS, *Greek Oared Ships*, 900-322 B. C., Cambridge 1968; L. CASSON, *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Princeton 1971; R. GARDINER, J.S. MORRISON (eds.), *The Age of the Galley: Mediterranean Oared Vessels since Pre-Classical Times*, London 1995; J.S. MORRISON, *Greek and Roman Oared Warships*, Oxford 1996. Ottima sintesi sulle navi da guerra utilizzate in età romana (in particolare imperiale) e sulle loro differenti tipologie in M. REDDÉ, *Mare nostrum. Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'empire romain*, Rome 1986, pp. 11-133 (BEFAR 260). Sulle differenti ipotesi di remeggio nelle triremi la bibliografia è praticamente sterminata: si segnala il recente D. BAATZ, R. BOCKIUS, *Vegetius und die römische Flotte*, Mainz 1997, pp. 41-64. Un catalogo pressoché completo dell'iconografia navale nell'arte classica è in L. BASCH, *Le musée imaginaire de la marine antique*, Athènes 1987; ottimo manuale di archeologia subacquea: P.A. GIANFROTTA, P. POMEY, *Archeologia subacquea: storia, tecniche, scoperte e relitti*, Milano 1981. Affronta il tema del gigantismo ellenistico al quale allude anche JANNI nel passo sopra citato W.M. MURRAY, *The Age of Titans: the Rise and Fall of the Great Hellenistic Navies*, Oxford - New York 2012, in un libro che non ho avuto modo di vedere e che nel titolo cita L. CASSON, *The Ancient Mariners: Seafarers and sea fighters of the Mediterranean in ancient times*, Princeton 1959, cap. 10. A giudicare dal resoconto che ne ha dato J.J. GABBERT, [bmcreview.org/2012/07/20120730](http://bmcreview.org/2012/07/20120730), non vi si troveranno risposte del resto impossibili.

86; *Nuova iscrizione su un rostro proveniente dalla battaglia delle Egadi*, in *Epigraphica*, LXXIV (2012), pp. 203-218; *Petronio e Nevio: nota a Petr. 30,1 s.*, in *Eikasmós*, XXIII (2012), i. c. s. Il primo costituisce il nucleo del cap. III: «La battaglia delle Egadi», mentre gli altri due sono stati rifusi e arricchiti con nuovo materiale nel cap. II: «Rostris iscritti e tradizione storiografica sulla prima guerra punica». Il cap. I: «Prima dello scontro con Cartagine» è del tutto inedito.

Nella seconda parte il cap. I: «*Classis praetoria*» ripropone un articolo dallo stesso titolo uscito su *Studi romagnoli*, LXII (2011), mentre nell'ultimo capitolo: «Crisi e recupero. Quasi una conclusione» è confluito *Il Mediterraneo centrale tra IV e V secolo*, in S. TUSA, S. ZANGARA, R. LA ROCCA (a cura di), *Il relitto tardo-antico di Scauri a Pantelleria*, Palermo 2009, pp. 319-323, arricchito con nuovo materiale. Il capitolo III: «*Classarii*» è del tutto inedito, come anche il IV: «Le fortune del mercante Ulpio Niceforo». Quest'ultimo, però, era stato concepito, molti anni fa, per una *Festschrift* che non è mai stata pubblicata.

Tutti gli articoli presentano note bibliografiche necessariamente molto selettive.

Un ringraziamento particolare va ad Andrea GIARDINA, e a Roberto MARCUCCI che hanno avuto fiducia in questo libro, nonché a Lorenzo BRACCESI, che ha voluto accogliere questi studi nella prestigiosa collana da lui diretta.

Dando alle stampe questo lavoro provo vivo il rammarico per gli amici che non hanno potuto vederlo: l'archeologo subacqueo Fabio FACCENNA (1962-1997), che avrebbe avuto certamente un ruolo di rilievo in questa straordinaria stagione dell'archeologia subacquea, e suo padre Domenico, che è stato sempre prodigo d'incoraggiamenti e consigli. Sono invece certo che, in qualche modo, mio padre conosca queste pagine.

Cagli, agosto 2012

## PARTE PRIMA





## ADRIATICO MARE GRECO QUASI UN PROLOGO

Ravenna, 12 aprile 2003

Nell'ambito della storia antica pochi altri argomenti sono così immediatamente identificabili con il nome di uno studioso vivente come lo studio dell'Adriatico greco. Senza dubbio l'indiscusso prestigio giustamente avuto dal volume di Lorenzo BRACCESI dal titolo *Grecità adriatica*, ha fatto sì che questo argomento diventasse solido appannaggio di quello studioso.

Mi si scuserà, pertanto, se manifesto disagio nell'affrontare tale improbo tema. Disagio che è tanto accresciuto dal fatto che è passato solo un anno e mezzo da quando BRACCESI è tornato sull'argomento con un'altra monografia, dal titolo *Hellenikòs Kolpos*, significativamente sottotitolata *Supplemento a Grecità adriatica*. È assolutamente evidente che chi scrive ha ben poco da opporre alla trentennale riflessione di BRACCESI sull'Adriatico, mentre può solamente rallegrarsi per esser stato designato proprio da quello studioso, spera non indegnamente, per esprimersi in questa occasione.

Sono certo che Lorenzo BRACCESI non si arrabbierebbe se io decido di affrontare qui questo 'suo' tema in maniera diversa da quanto lui fece nel 1971, non foss'altro che per apportare in questa mia relazione qualche barlume di originalità. Per far questo mi fa piacere ricorrere alle risorse culturali che mi sono fornite dal mio contesto lavorativo, che è quello della Facoltà di Conservazione dei Beni Culturali dell'Università di Bologna, qui a Ravenna. La nostra Facoltà è impegnata infatti da tre anni in un Corso di laurea in Archeologia navale a Trapani. Tale Corso di laurea, se da un lato offre l'opportunità

di riflettere in maniera costruttiva sui tanti problemi connessi con la marineria antica, mette anche in contatto studiosi di formazione ed esperienze diversissime, come storici, archeologi subacquei e ingegneri navali.

È innegabile che il mare, nonostante la sua apparenza di piatta distesa bidimensionale, costituisca in realtà uno spazio per eccellenza unidirezionale, ovvero lineare. Il mare è la rappresentazione esatta di quel concetto, caratteristico della geografia antica, che è lo spazio 'odologico' – da *odòs*, strada in greco – secondo la definizione divulgata tra gli antichisti soprattutto da Pietro JANNI. Su queste vere e proprie strade che sono le rotte commerciali, non meno reali perché invisibili delle strade terrestri, si sono mossi, sempre uguali nei millenni, uomini e merci, costituendo il principale fenomeno di 'lunga durata' nel Mediterraneo, come ebbe a sottolineare Fernand BRAUDEL. I vettori di questi incessanti movimenti sono, ovviamente, l'elemento che determina più di qualsiasi altro il percorso marino.

Se lo storico antico è sostanzialmente in grado di fare la sua parte in buona autonomia per quanto attiene lo studio delle fonti letterarie dello spazio odologico, cioè per quanto attiene lo studio di portolani e peripli, egli è tuttavia completamente incapace di comprendere il perché della costituzione di uno scalo, di una rotta anziché un'altra. Qui il ruolo dell'archeologo navale è insostituibile e fondamentale. In questo campo come in molti altri lo storico deve imparare ad apprendere dall'archeologo sulla base di una collaborazione che sia effettivamente paritaria e fattiva, non occasionale e di circostanza.

Il mare, come soggetto storico, ha senso in quanto elemento antropico o antropizzabile, ché altrimenti è materia per oceanografi, non per storici. E l'elemento di base dell'antropizzazione del mare è la nave, l'imbarcazione, con le sue caratteristiche tecniche, la sua capacità di navigazione, volta a volta differente e variabile. È in base alle capacità marinare dell'epoca e del popolo in esame che si vanno disponendo gli altri elementi fondamentali dell'antropizzazione di un mare, i porti, che siano città, *poleis*, frutto di una colonizzazione

(*apoikiai*) oppure semplici stazioni commerciali (*emporìa*), di scambi che iniziavano ad assumere caratteri non episodici. Ed è sempre in base alla pervietà dell'elemento acquoso che si va costituendo presso un popolo o una stirpe l'immagine mentale di un mare.

La percezione che i Greci ebbero dell'Adriatico era quanto mai negativa: Lisia, il grande retore che ad Atene tra V e IV secolo a.C. componeva orazioni giudiziarie per conto terzi, scriveva, stigmatizzando il comportamento di un commerciante imbroglione, che (fr. 1, 4 S.) per i mercanti del Pireo, anziché concludere affari con lui, «è più sicuro navigare in Adriatico». La percezione negativa dell'Adriatico è riscontrabile ovunque nella tradizione antica, basterà qui ricordare un noto passo di Livio (X, 2, 4) che, raccontando, come è stato ampiamente mostrato sulla base di una fonte greca, il difficile viaggio di Cleonimo fino alla laguna veneta, scrisse che costui «temeva a sinistra le spiagge importuose dell'Italia, a destra gli Illiri, i Liburni e gli Istri, popolazioni selvagge e in gran parte tristemente famose per le loro piraterie».

Il nome Adriatico deriva dalla città di Adria. Riprendendo una formulazione di BRACCESI «Adrias è nome più recente (di Ionios). Originariamente designa solo l'alto-Adriatico, lo specchio di acqua compreso fra il delta del Po e il golfo del Quarnaro; poi, a partire dal IV secolo, dilata tale sua accezione fino ad indicare, come oggi, la superficie del mare in tutta la sua totalità: dal *caput Adriae* al canale di Otranto». Questo uso limitato del nome Adriatico è cioè ampiamente attestato fino in piena età classica: lo ritroviamo in Erodoto, in Tuciddide e poi anche in numerose iscrizioni.

Ora, è fuori di dubbio che l'alto Adriatico non fu mai un mare greco, se non per un breve periodo, all'inizio del IV secolo a.C. Solo la parte più meridionale di quello che oggi definiamo Adriatico poté se mai definirsi in qualche modo 'greca'. Sono quelle zone dove le acque dell'Adriatico si mescolano e si confondono con quelle dello Ionio, sono le coste dell'Illiria, a nord della grande isola di Corcyra, con le due grandi fondazioni di Apollonia e di Epidamnos e le coste Iapige e Apule,

dove pure si estese, anche se in misura incomparabilmente minore, la presenza greca, per noi testimoniata oramai solamente da incerti santuari ove si venerava il culto di Diomede.

Mano a mano che si saliva verso il nord, però, la presenza greca si rarefaceva, non tanto per la quantità degli insediamenti, ch  questa era dettata dalla percorribilit  del mare, dovendo fornire un certo numero di tappe per i naviganti, quanto per le dimensioni di questi. Tranne che in rari e fortunati casi possiamo conoscere molto poco di queste localit  dalle indagini archeologiche, ma il fatto stesso che questi siti abbiano lasciato le loro labilissime tracce solo, talvolta, in un numero veramente esiguo di monete e nella tradizione lessicografica bizantina la dice lunga sulla loro marginalit  dal punto di vista demico.

Nonostante la sua stretta contiguit  con la madrepatria greca l'Adriatico era e rimase, per la Grecia, molto pi  marginale dei lontani Mediterraneo occidentale o del Mar Nero. Contribuivano ad alimentare questa distanza mentale la povert  veramente singolare in ambito Mediterraneo di approdi della costa italica, l'insicurezza endemica della sponda balcanica. Tuttavia questo mare impervio aveva proprio nella sua forma, che   quella di una grande via d'acqua protesa verso il centro del continente europeo, la sua grande attrattiva per il mondo greco. Riprendendo il concetto espresso in apertura, l'Adriatico  , pi  di altri mari, un' *od s*, una strada per arrivare alla sua estremit  settentrionale.   la grande pianura del Po che costituiva l'attrattiva massima per il mercante greco, che infatti proprio ai suoi margini si insedi , costituendo fondaci ed empori che hanno restituito un gran numero di testimonianze per queste transazioni, che risalgono certamente ad et  protostorica, micenea. Non solo, la grande pianura del Po, oltre a fornire in se stessa sufficienti motivi di interesse, costituiva a sua volta, tramite i valichi alpini, la principale connessione tra il mondo Mediterraneo e il centro Europa:   uno dei duraturi meriti di BRACCESI aver decisamente contribuito all'identificazione, a mio avviso assolutamente convincente, delle isole Elettredi — che derivavano il loro nome dall'ambra,