

UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI PADOVA

Università degli Studi di Padova

Dipartimento di Scienze Storiche, Geografiche e dell'Antichità

Corso di Laurea in Storia

*Gaio Giulio Cesare Ottaviano e la stabilizzazione della  
flotta militare romana*

Relatore:

Ch.mo Prof. Luca Fezzi

Laureando:

Francesco Scotolati

Matricola: 1231026

ANNO ACCADEMICO 2022/2023



*“...La mia flotta navigò per l’Oceano dalla foce del Reno verso oriente fino alle terre dei Cimbri, là dove né per terra né per mare alcun Romano era giunto prima di allora...”*

*(Res gestae divi Augusti,26)*



# INDICE

<b><u>INTRODUZIONE</u></b> .....	<b>7</b>
<b>PREMESSE DELLA COSTITUZIONE DELLA FLOTTA: LA BATTAGLIA DI AZIO</b> .....	<b>9</b>
1.1. CASUS BELLI.....	9
1.2. LO SCONTRO .....	10
1.3. LA SCONFITTA DI ANTONIO E LA CADUTA DELL'EGITTO.....	13
1.4. OTTAVIANO AUGUSTO E LA FLOTTA.....	14
<b>PRINCIPALI BASI NAVALI CHE HANNO OSPITATO LE FLOTTE ROMANE</b> .....	<b>16</b>
2.1. IL FORUM IULII.....	16
2.2. IL PORTUS IULIUS .....	17
2.3. LA BASE DI MISENO .....	18
2.4. LA BASE DI RAVENNA .....	21
<b>UFFICIALI, SOLDATI E MARINAI</b> .....	<b>25</b>
3.1. UFFICIALI, SOTTOUFFICIALI E ALTRE CARICHE.....	25
3.2. I SOLDATI .....	31
3.3. I MARINAI .....	33
3.3.1. <i>Uno sguardo alle tradizioni religiose marinaresche</i> .....	37
<b>COM'ERANO FATTE LE NAVI?</b> .....	<b>39</b>
4.1. LE NAVI .....	39
4.1.1. <i>Le triremi</i> .....	40
4.1.2. <i>Le liburnae</i> .....	40
4.1.3. <i>Le quadriremi</i> .....	41
4.1.4. <i>Metodologia e materiali di costruzione</i> .....	42
4.2. LA NAVIGAZIONE.....	44
4.2.1. <i>Vele e sartie</i> .....	44
4.2.2. <i>Il sistema di voga e il timone</i> .....	46
4.3. ELEMENTI BELLICI .....	48
4.3.1. <i>Il rostrum</i> .....	48
4.3.2. <i>Torri e artiglieria</i> .....	49
4.3.3. <i>Il corvus</i> .....	51
<b><u>CONCLUSIONI</u></b> .....	<b>53</b>
<b><u>RINGRAZIAMENTI</u></b> .....	<b>56</b>
<b><u>APPENDICE DELLE ILLUSTRAZIONI</u></b> .....	<b>57</b>
<b><u>BIBLIOGRAFIA</u></b> .....	<b>64</b>



## **INTRODUZIONE**

Questo elaborato nasce con l'obiettivo di chiarire alcune questioni legate al tema del rapporto tra Roma e il mare. Nonostante nella manualistica si dia ancora prevalente importanza alla visione classica della conquista militare, che vede l'esercito in marcia verso le zone limitrofe non pacificate, la civiltà Romana, data la sua proliferazione in un territorio morfologicamente atto alla navigazione quale il bacino mediterraneo, ha sempre sfruttato il mare sia per il commercio sia per scopi bellici.

La tesi perciò inizia, nel primo capitolo, con il raccontare quello che, senza dubbio alcuno, si definisce come l'evento scatenante della stabilizzazione della marina romana: la battaglia di Azio del 2 settembre del 31 a.C. Questa data, che da tutti gli studiosi viene ricordata come il momento in cui Ottaviano sconfigge il triumviro Marco Antonio e che spiana la strada per l'inizio del principato, in questo documento viene intesa come il momento in cui Ottaviano, appropriatosi delle navi nemiche che accorpa nella propria flotta, inizia a ragionare su un sistema stabile che vigili sui territori di un Mediterraneo da poco pacificato.

Nel secondo capitolo si tratterà delle principali basi che hanno ospitato le flotte imperiali. Oltre alla descrizione dei siti, si parlerà anche dei vari compiti che venivano affidati ai marinai professionisti e ai molti soldati presenti che furono essenziali nelle guerre civili dell'anno dei quattro imperatori, il 69 d.C. I territori su cui le basi sorgevano erano scelti con cura meticolosa, seguendo dei criteri morfologici che, se non soddisfatti, portavano all'abbandono del luogo. Ecco perché, proseguendo la lettura, ho dato spazio anche ai siti che provvisoriamente avevano ospitato le navi, ma che per motivi logistici e per problematiche di bradisismo furono presto abbandonati.

Il terzo capitolo parla invece dell'organico delle flotte attraverso un'attenta descrizione degli ufficiali (tra cui quello più autorevole, ossia il prefetto), dei marinai e infine dei letali fanti di marina romani. Oltre a queste figure appena citate, nelle basi erano presenti alcuni professionisti, come tessitori di vele, artigiani che intrecciavano il cordame nautico, maestri d'ascia che lavoravano il legno e operatori del calafataggio che offrivano il loro lavoro per garantire la manutenzione delle navi. Nell'ultima parte del capitolo verrà dedicato uno spazio alle tradizioni religiose marinesche: le divinità pregate, le superstizioni e i riti propiziatori svolti a bordo della nave.

Nell'ultima sezione, quella più tecnica dell'elaborato, si andrà a parlare dei modelli di navi più in uso nelle flotte imperiali e si descriveranno le loro caratteristiche mettendo in risalto le loro peculiarità. Inoltre, sempre nell'ultimo capitolo, verranno descritti il sistema velico e quello di voga (compreso

il timone laterale), fondamentali affinché la nave possa solcare efficientemente e rapidamente le acque interessate.

Ultimi, ma non per importanza, verranno analizzati gli elementi bellici che componevano le navi da guerra: il *rostrum*, le torri e l'artiglieria e il *corvus*. Questi equipaggiamenti, alcuni già in circolazione dalla tarda età minoica e micenea, rivoluzionarono il modo di dare battaglia in mare, trasformando una semplice nave romana, già di per sé veloce e robusta, in una letale arma da guerra.

Le fonti, sono state attentamente lette ed analizzate. Successivamente è stato eseguito un lavoro di scrematura delle informazioni, in quanto la manualistica, tralasciando qualche eccezione, riguardava temi generali, in cui i dati per me utili erano contenuti in parti minori o in singoli capitoli delle opere.

Il lavoro inoltre ha implicato una sistematica attività di traduzione in quanto, lo sottolineo con dispiacere, la trattatistica presente sul tema si compone quasi esclusivamente di testi anglofoni.

## Capitolo primo

### Premesse della costituzione della flotta: La battaglia di Azio

#### 1.1. Casus belli<sup>1</sup>

Il patto di Brindisi del 40 a.C. aveva ufficialmente decretato la pace tra i triumviri Ottaviano e Antonio che rinunciarono alla guerra in favore di una spartizione del mondo romano. In realtà, il conflitto tra i due condottieri non era per nulla sedato, ma lo scontro fu rimandato per anni, anche grazie alla grande distanza che separava le loro zone d'influenza. Infatti, se il primo mirava a consolidare la sua posizione nell'Occidente romano, l'obiettivo del secondo era quello di espandersi in Oriente.

La definitiva rottura tra i due avviene nel 35 a.C. anche a causa del mancato rispetto degli accordi di Taranto, siglati due anni prima. I termini del trattato prevedevano che, previa restituzione, Antonio fornisse 120 navi ad Ottaviano al fine di aiutarlo nella guerra contro Sesto Pompeo, in cambio di ventimila legionari in supporto alle sue campagne partiche. Di quelle 120 navi Ottaviano ne restituirà solo 70 e invierà ad Antonio solamente duemila uomini, accompagnati dalla sorella Ottavia. Antonio, intimando alla moglie di tornare indietro, cade nella trappola di Ottaviano che, sentendosi oltraggiato dalla cacciata della sorella, ha un pretesto per attaccare.

Quando egli celebra la conquista dell'Armenia ad Alessandria, confermando all'amata Cleopatra e al figlio Tolomeo Cesare (figlio della regina e di Giulio Cesare) il trono d'Egitto, di Cipro e della Celesiria<sup>2</sup>, lo status di Ottaviano vacilla. Egli infatti non poteva tollerare che il figlio naturale del suo divino padre stesse diventando così potente. Doveva reagire.

Quando i consoli antoniani Cneo Domizio Enobarbo e Caio Sosio chiesero la ratifica delle decisioni in Oriente, Ottaviano ne impedì bruscamente l'approvazione. Spaventati, entrambi i consoli e 300 senatori abbandonarono l'Italia per dirigersi in Oriente sotto la protezione di Antonio, che in risposta ripudiò ufficialmente la moglie Ottavia. Era il 32 a.C.

Intanto, a Roma, Ottaviano, leggendo pubblicamente il testamento del suo rivale, ne ottiene la privazione dei suoi poteri e la caduta del suo status di triumviro. Le ultime volontà di Antonio

---

<sup>1</sup> Ricostruito in base a: Fezzi, 2022, pag. 177; Geraci-Marccone, 2017, pagg. 267, 270; Sheppard, 2013, pag. 47

<sup>2</sup> Vedi *Enciclopedia Treccani* s. v. "Celesiria": "Nome antico della depressione che separa l'Antilibano dal Libano, contesa da Seleucidi e Tolomei nelle guerre siriane, odierno al-Biqā'..."

consegnavano i territori orientali da lui conquistati ai figli avuti con la regina e pregava di essere sepolto ad Alessandria assieme alla sua amata Cleopatra.

Ottaviano allora, forte della recente *coniuratio*<sup>3</sup>, scatenò una sorta di guerra santa contro l'Oriente, accusando Cleopatra di aver trasformato Antonio, un valente condottiero romano, in un despota orientale pronto ad agire contro la sua stessa patria perché accecato dall'amore.

## 1.2. Lo scontro<sup>4</sup>

Antonio e Cleopatra trassero reciproci vantaggi dalla loro alleanza e relazione amorosa. Infatti se il condottiero romano aveva bisogno delle ricchezze del regno d'Egitto per finanziare le sue campagne militari, la regina tolemaica non disdegnava le truppe romane per consolidare il suo trono in Oriente.

Antonio portò il suo possente esercito in Macedonia per poi riunire la sua flotta con quella di Cleopatra nei pressi di *Corcyra* (Corfù). Vedendo un distaccamento di navi da esplorazione, si convinse che Ottaviano avesse già attraversato lo Ionio, e si ritirò a Patrasso per svernare, "seminando" lungo la via guarnigioni e distaccamenti navali.

Il grosso della flotta antoniana era tenuta nel golfo di Ambracia, porto naturale morfologicamente strategico la cui entrata, di soli 400 metri, era sorvegliata da forti armati dai quali l'artiglieria aveva sotto tiro l'intero stretto.

Agrippa, una volta conquistata *Methoni* ordinò ad alcuni distaccamenti di attaccare i lenti rifornimenti di Antonio che, pensando di aver posto la sua base abbastanza a sud, non si aspettava di essere attaccato proprio da questa direzione. A questo punto, l'esercito nemico, dipendeva pienamente dagli approvvigionamenti che arrivavano dall'entroterra.

Antonio non era nella condizione di affrontare uno scontro navale poiché le sue truppe non erano sufficienti, e parte importante degli equipaggi era andata perduta durante l'inverno a causa della malnutrizione e delle diserzioni.

La battaglia allora entrò in una fase di stallo, fino a che Ottaviano non raggiunse l'altopiano di Mikalitz, dove fece stanziare le sue truppe e la sua flotta nella vicina baia di Punta Comaro.

---

<sup>3</sup> *Coniuratio*: giuramento di fedeltà tra Ottaviano e i municipi dell'Italia e dell'Occidente (Barbero, 2023, vol. 9 pag. 235).

<sup>4</sup> Ricostruito in base a: Pitassi, 2015, pagg. 282, 283, 285, 288; Sheppard, 2013, pagg. 92-96, 102, 103, 104, 109, 110, 111, 114, 115, 116, 124, 125

Le condizioni di entrambe le flotte non erano delle migliori. Quella di Ottaviano era andata parzialmente distrutta in una tempesta, mentre quella di Antonio, a causa anche delle defezioni, non riusciva neanche ad arrivare a tre quarti di quella dell'avversario.

Antonio perciò, forse facendo troppo affidamento sulla sua abilità militare, decise di sferrare l'attacco via terra muovendo la sua cavalleria a nord del Mikalitzì con lo scopo di tagliare i rifornimenti d'acqua del fiume Louros all'avversario. L'offensiva non andò a buon fine. Tito Statilio Tauro, uno dei migliori generali di Ottaviano, e il traditore Tizio attaccarono e sconfissero la cavalleria nemica.

Agrippa intanto scacciò con successo le guarnigioni antoniane di Patrasso e ne prese il controllo.

Era evidente ormai la disperata situazione dei ranghi antoniani. Provviste scarse, risentimenti dovuti agli arruolamenti forzati, accampamenti posti su terreni paludosi, assenza di acqua potabile, ondate di malaria e dissenteria portarono a gravi e incessanti defezioni.

La mattina del 29 agosto Antonio imbarcò, nelle navi rimaste, ventimila legionari e duemila arcieri, mentre bruciava le imbarcazioni in eccesso in modo da non lasciarle cadere in mano nemica. La flotta antoniana poteva contare tra le 230 e le 400 navi (comprese le unità degli alleati orientali), quella di Ottaviano ne possedeva oltre 400<sup>5</sup>. Era stata scelta la battaglia navale.

La sera prima Antonio fece allontanare dal golfo le imbarcazioni contenenti le ricchezze che gli garantivano il finanziamento della guerra.

Per tre giorni di seguito il maltempo impedì qualsiasi movimento di entrambe le flotte. Antonio, anche se avesse voluto scappare, fu bloccato da un forte vento che spirava da Occidente. Quando il maltempo cessò, Ottaviano iniziò ad imbarcare i suoi quarantamila uomini nelle sue navi. La sua strategia prevedeva lo scontro in mare aperto ma Agrippa, temendo che le navi di Antonio potessero fuggire velocemente, intimò al suo superiore di optare per uno scontro nei pressi del golfo di Ambracia.

Antonio, dopo aver incoraggiato i suoi uomini, si imbarcò sulla sua ammiraglia sull'ala destra della formazione (disposta ad arcata della lunghezza di circa 450 metri<sup>6</sup>). Il suo obiettivo era quello di approfittare il più possibile dello spazio ristretto, in modo da riuscire a mantenere compatte le sue navi per far fronte alla superiorità numerica della flotta di Ottaviano.

---

<sup>5</sup> Autori come Plutarco, Cassio Dione, Floro (*Storia romana*, libro IV, cap. XI) e Appiano danno la loro stima sulla quantità delle navi che si scontrarono; nell'elaborato è inserita la numerazione su cui si tende a concordare maggiormente (Fezzi, 2022, pagg. 179, 180).

<sup>6</sup> Pitassi, 2015, pag. 286

La situazione rimase in stallo per tutta la mattinata fino a quando, verso le due del pomeriggio, iniziò a soffiare un forte vento che avrebbe favorito ad Antonio la fuga. Se fosse riuscito ad uscire dal golfo, avrebbe dovuto fare rotta verso sud-ovest per aggirare l'isola di Leucas, ma allora sarebbe stato immediatamente raggiunto dalle veloci navi di Ottaviano. L'unica soluzione era quella di dare battaglia.

Antonio allora ordinò alla sua flotta di avanzare. Il suo scopo era quello di distrarre il nemico con la sua prima linea per permettere alla formazione di Cleopatra, posta nella retrovia, di fuggire e portare al sicuro il tesoro tolemaico. Agrippa allora, temendo che le grosse navi antoniane potessero sfondare facilmente, rinforzò la sua linea in modo da riuscire a resistere all'attacco.

Nonostante la superiorità numerica, Ottaviano evitò sempre lo scontro frontale con le unità nemiche, poiché sapeva che le sue piccole navi, mai avrebbero potuto competere con la stazza delle avversarie. Egli infatti ordinò alla sua flotta di dedicare, per ogni nave nemica, tre o quattro unità, in modo da appianare lo squilibrio di dimensioni. Le navi di Ottaviano perciò assaltavano le navi nemiche con lance, pali e giavellotti e, quando erano abbastanza vicine, provavano ad usare i rampini. Le navi di Antonio rispondevano con colpi di baliste.

Cleopatra, che era rimasta nelle retrovie per tutta la durata della battaglia, decise di muovere le sue 60 navi per approfittare del forte vento che soffiava. Ella sfondò l'ormai disordinato centro della formazione nemica e si allontanò rapidamente verso il mare aperto. Antonio, vedendola, si trasferì su una nave minore e si unì a lei nella fuga.

Euricle<sup>7</sup> guidò alcune *liburnae* all'inseguimento, ma riuscì a bloccare solo due navi nemiche.

Fuggito il generale avversario, Ottaviano si aspettava una resa da parte degli equipaggi delle navi antoniane. Non fu così. La flotta nemica continuò a battersi con arpioni, asce e lanciando pietre e dardi. Ottaviano allora mise gli avversari davanti ad una scelta: la resa o la morte. Infatti diede l'ordine di scagliare sulle navi nemiche recipienti colmi di carbone e pece infuocati. Quando il sole iniziò a calare, le navi che non avevano disertato erano state date alle fiamme.

---

<sup>7</sup> Vedi *Enciclopedia Treccani* s. v. "Euricle": "Tiranno di Sparta negli ultimi decenni del 1° sec. a.C. Fu protetto da Augusto, accanto al quale aveva combattuto ad Azio (31 a.C.), che gli diede la cittadinanza romana e gli permise di estendere la sua influenza; poi cadde in disgrazia e fu bandito: la sua famiglia tuttavia conservò largo potere in Sparta, e a lungo si celebrarono feste in onore di E. (...)".

### 1.3. La sconfitta di Antonio e la caduta dell'Egitto<sup>8</sup>

Antonio navigò per tre giorni fino a che non approdò nei pressi del Tenaro (odierno Capo Matapan) dove, dopo aver messo al sicuro gli alleati orientali, riprese il mare per raggiungere Alessandria. Nonostante le immense perdite subite nella battaglia (300 navi catturate o distrutte e 5000 soldati morti<sup>9</sup>), Antonio riuscì a mettere in salvo il prezioso tesoro tolemaico e abbastanza navi per ricreare il nucleo di una nuova flotta che avrebbe potuto essere implementata durante l'inverno, una volta riunitasi alle legioni rimaste a riva durante la battaglia. Ma la lealtà dei guerrieri antoniani iniziò a vacillare già quando videro il loro generale fuggire. Infatti, se Antonio fosse tornato indietro e avesse guidato le sue legioni nella fuga, esse lo avrebbero seguito senza esitazioni. Intanto i veterani, forti dell'esperienza nelle guerre civili, si accordarono per una resa vantaggiosa e, dopo la fuga del loro comandante Canidio, il 9 settembre gran parte delle dieci legioni di Antonio, le truppe leggere e gli ausiliari, giurarono fedeltà ad Ottaviano, causando una grande diserzione di massa che coinvolse più di diecimila uomini.

Dopo la sconfitta subita, Antonio salpò verso la Cirenaica dove, dopo il tradimento del suo legato Pinario Scarpo, fu costretto a procedere verso Alessandria.

Intanto Ottaviano, che con la vittoria aveva conquistato il favore dell'intera Grecia, fu costretto a ritornare velocemente in Italia quando gli giunse la notizia di una rivolta dei suoi veterani. Dopo aver passato ventisette giorni a Brindisi, e aver promesso a tutti terre e denaro, egli salpò per l'Oriente e giunse in Asia alla fine di febbraio, prima ancora che Antonio potesse approfittare dei disordini in Italia. Ad inizio primavera, egli mosse le sue forze per cominciare l'invasione dell'Egitto.

Sapendo dell'imminente arrivo di Ottaviano, Cleopatra, secondo la tradizione (di cui non riusciamo a valutare la veridicità) provò a negoziare ma, nonostante ciò, rimase fedele ad Antonio. Fece depositare il tesoro tolemaico in un mausoleo, fatto costruire vicino al tempio di Iside, e minacciò di distruggere con il fuoco le ricchezze del suo regno piuttosto che lasciarle cadere nelle mani del nemico.

Gli *speculatores*<sup>10</sup> di Ottaviano entrarono nella periferia di Alessandria il 31 luglio ma furono scacciati da una sortita delle truppe nemiche. Antonio allora mosse il suo esercito fuori città e lo fece schierare su un'altura vicina. Egli fece di tutto per riconquistare le sue truppe (arrivando a promettere 6000 sesterzi ad ogni traditore pentito) ma esse disertarono tutte in favore di Ottaviano, compresa la

---

<sup>8</sup> Ricostruito in base a: Sheppard, 2013, pagg. 127, 130, 133, 135-141

<sup>9</sup> Fezzi, 2022, pag. 185

<sup>10</sup> Vedi romanoimpero.com s. v. "speculatores": "Distaccamento di cavalleria che perlustrava o esplorava le zone di guerra alla ricerca di notizie sulle truppe nemiche o per azioni di sabotaggio..."

flotta che si avvicinò alle navi nemiche con i remi alzati in segno di resa. Dopo essere stato abbandonato anche dalla cavalleria, Antonio ritornò in città furioso accusando Cleopatra di averlo tradito. La regina, temendo la sua furia, inviò dei messaggeri ad Antonio per comunicargli la propria morte. Appresa la falsa notizia egli si ferì mortalmente con la spada, ma visse abbastanza a lungo per morire tra le braccia dell'amata.

Ottaviano, che intanto aveva preso la città (era il 1° agosto del 30 a.C.<sup>11</sup>), permise a Cleopatra di seppellire Antonio con tutti gli onori mentre decideva cosa fare di lei. La regina, intuendo l'imminente partenza del nemico per far ritorno a Roma, piuttosto che essere costretta a sfilare in catene al suo trionfo, preferì togliersi la vita, a soli 39 anni, con il morso letale di un aspide.

Cesarione (Tolomeo XV), figlio di Cleopatra e di Giulio Cesare, fu inviato per volere della madre in esilio in India. In viaggio, fu tradito e consegnato ad Ottaviano che lo fece giustiziare immediatamente. Anche Antillo, figlio di Antonio e della sua terza moglie Fulvia, che era fidanzato con Giulia, la figlia di Ottaviano, fu giustiziato. Iullo, suo fratello minore, servì lealmente Ottaviano fino al 2 a.C., quando fu messo a morte a causa della sua relazione segreta con Giulia. I gemelli Alessandro Elio e Cleopatra Selene, figli di Antonio e della regina tolemaica, furono costretti a sfilare, legati con pesanti catene d'oro, al trionfo di Ottaviano. Selene fu data in sposa al re di Mauretania e il figlio regnò tra il 23 e il 40 d.C. quando fu giustiziato dall'imperatore Caligola, suo cugino<sup>12</sup>, per paura che si tramutasse in un potenziale contendente al suo trono.

#### **1.4. Ottaviano Augusto e la flotta<sup>13</sup>**

Ottaviano tornò finalmente a Roma nel 29 a.C. console per la quinta volta. Nei giorni 13, 14, e 15 agosto celebrò tre trionfi distinti per le vittorie nell'Illirico (campagna contro i cesaricidi), ad Azio e in Egitto. Per la terza volta nella storia di Roma le porte del tempio di Giano Quirino vennero chiuse: segno che la repubblica era nuovamente entrata in un periodo di pace.

Durante i giorni di festa del suo trionfo, Ottaviano fece costruire dai marinai della sua nuova flotta, un bacino artificiale, convogliando le acque del Tevere nei pressi del Gianicolo. In questo bacino venne organizzata una *naumachia* che rappresentava, con l'ausilio di 30 navi da guerra di reali dimensioni e altrettante imbarcazioni minori, la vittoria che ottenne ad Azio su Antonio. Da quel momento in poi, il compito della marina che stanziava esclusivamente nella città, in un

---

<sup>11</sup> Fezzi, 2022, pag. 186

<sup>12</sup> Caligola, Claudio e Nerone, discendenti di Antonio e Ottavia, erano lontanamente imparentati con i figli e i nipoti della regina tolemaica (Sheppard, 2013, pag. 141).

<sup>13</sup> Ricostruito in base a: Pitassi, 2015, pagg. 290, 291; Sheppard, 2013, pagg. 104, 143, 144

accampamento voluto da Agrippa, era quello di contribuire ai lavori di costruzione di altri bacini artificiali e di supervisionare la manutenzione delle navi che partecipavano alle *naumachie*.

Ottaviano mantenne le sue promesse e con le ricchezze dell'Egitto smobilitò oltre 100.000 veterani a cui affidò terre da occupare in Italia e nelle province.

Il giorno 13 gennaio del 27 a.C. Ottaviano si offrì di deporre i suoi poteri straordinari. Il senato ovviamente si oppose e lui, con falsa riluttanza, accettò di conservare il potere consolare e tribunizio e acquisì autorità sulle province di Gallia, Spagna e Siria che avrebbe governato tramite legati mentre lui sarebbe rimasto nell'Urbe. Tre giorni dopo i padri coscritti<sup>14</sup> decisero di conferire ad Ottaviano il titolo di Augusto, secondo fondatore di Roma.

Con il trasferimento di potere al figlio adottivo Tiberio nel 14 d.C. iniziava ufficialmente la dinastia Giulio-Claudia e con essa l'impero romano. Le proteste erano inesistenti giacché nessuno, ormai, poteva concepire una valida alternativa.

Messo fine alle guerre civili con la battaglia di Azio, le forze di Ottaviano contavano, integrate a quelle acquisite dai nemici sconfitti, sessanta legioni per un totale di 300.000 uomini a cui si aggiungevano le unità ausiliarie. La sua flotta navale comprendeva circa 700 navi di ogni tipo e dimensione. Gli scafi in eccesso furono smantellati per riutilizzarne alcuni pezzi, alcuni incendiati, e alcuni inviati al *Forum Iulii*, dove vennero tenuti di riserva in caso di necessità future.

Infine, per suggellare la sua maestosità, Ottaviano fece erigere un enorme monumento sull'altura del Mikalitzì, nei pressi di Nikopoli, città fondata da egli stesso. La base del monumento, che dominava il mar Ionio, era decorata con le centinaia di rostri recuperati dalle navi nemiche.

---

<sup>14</sup> Vedi *Enciclopedia Treccani* s.v. "patres conscripti": -Formula lat. (propr. "padri coscritti": v. coscritto) con cui erano indicati nella Roma antica i senatori, interpretata da alcuni come "senatori iscritti (nella lista del senato)", da altri come una contrazione di *patres et conscripti*, cioè "patrizi e [plebei] aggiunti".

## Capitolo secondo

### Principali basi navali che hanno ospitato le flotte romane

#### 2.1. Il Forum Iulii<sup>15</sup>

Il *Forum Iulii* era un'antica base navale fondata dai veterani della VIII legione per volere di Giulio Cesare. Si trattava di un porto fortificato costituito da un bacino poligonale di 22 ettari di superficie, costruito nei pressi della lagunare foce del fiume Argens a 111 chilometri dalla vicina colonia di *Massalia* (Marsiglia), dove oggi sorge il paese di Frejus. Ai tempi la zona era prettamente paludosa e quindi la costruzione richiese grandi lavori di dragaggio delle acque.

Il porto venne utilizzato da Ottaviano e Agrippa per lo stazionamento della flotta durante la campagna militare contro Sesto Pompeo, ma solo dopo la vittoria ad Azio vennero iniziate le opere di fortificazione e di organizzazione militare ed operativa della base che in quel periodo ospitò anche le navi di Antonio, catturate dopo la sconfitta del 31 a.C.

Alcuni scavi, svolti nel 1970 presso la parte sud-ovest del porto, danno alla luce alcune infrastrutture riconducibili a caserme per ospitare le truppe della flotta, in particolare furono ritrovati i resti delle mura difensive che circondavano il porto, i due *castra*, i bagni e l'ospedale, posti nei punti più strategici.

Nella zona dei *castra* inoltre, a nord del complesso portuale, si trovava il *praetorium*, ovvero l'area dedicata all'alloggio del comandante e la dimora del prefetto con i bagni a lui riservati. Inoltre, in questa zona, erano posizionati i magazzini che conservavano le derrate che alimentavano le truppe e tutto il personale della base navale. Altri edifici importanti, concentrati in questa zona, erano la sede del questore<sup>16</sup> e l'*auguratorium*, ovvero l'osservatorio dove venivano presi gli *auspicia*<sup>17</sup>, il che fa dedurre la presenza di sacerdoti nel complesso. Inoltre furono trovati resti dei moli e delle rimesse che ospitavano le navi e, su un'isola a largo, i resti di un antico faro.

---

<sup>15</sup> Ricostruito in base a: Erdkamp, 2007, pagg. 208, 209; Lacey, 2022, pagg. 87-92; Pitassi, 2015, pagg. 291, 297, 299; Reddè-Golvin, 2008, pag. 121; Starr, 1941, pagg. 7, 11, 12, 13, 19, 170

<sup>16</sup> Vedi *Enciclopedia Treccani* s. v. "questore": "In Roma antica, la più antica fra le magistrature minori. Con l'introduzione del consolato, ciascuno dei due consoli ebbe come ausiliare un q., che in origine pare fosse scelto dal console stesso. Nei secoli successivi il numero dei q. crebbe con l'aumento delle province, con la necessità di assegnare aiutanti ad ogni governatore...".

<sup>17</sup> Vedi *Enciclopedia Treccani* s. v. "auspicio": "Divinazione tratta dal volo degli uccelli praticata nell'antica Roma. Il termine significò presto anche l'osservazione di altri segni divini, cioè del cielo (fulmini e tuoni: *auspicia caelestia*) o del modo di mangiare dei polli sacri (*auspicia pullana*). L'auspicazione romana, che cercava di ottenere la sanzione divina ad azioni umane, (...). Si dovevano obbligatoriamente prendere gli a. quando venivano nominati alcuni magistrati, quando questi entravano in carica, quando si convocavano i comizi o partiva l'esercito...".

Il *Forum Iulii* aveva la duplice funzione di controllo sulle regioni costiere della Gallia e di fornire rinforzi, risalendo il Rodano, nel caso le popolazioni galliche appena conquistate fossero in rivolta. Difatti, data la vicinanza alle zone poco pacificate delle Alpi e della *Hispania Citerior*, si pensa che questa base potesse aver avuto un ruolo di fondamentale importanza durante la guerra cantabrica (26-19 a.C.) e durante le guerre contro le tribù alpine irrequiete.

Il *Forum Iulii* continuò ad operare anche quando la *Gallia Narbonensis* venne trasferita sotto controllo senatoriale nel 22 a.C. poiché Ottaviano non volle abbandonare così presto una base che aveva richiesto così tanto lavoro.

Anche se poco utilizzato in età augustea, perché sovrastato dalle moderne basi di Classe e Miseno, il porto ospitò le truppe ribelli di Otone e Vitellio durante la guerra tra i quattro imperatori del 68-69 d.C.

Quando salì al potere Vespasiano, un'ultima flotta fu comandata da un procuratore in suo nome e al *Forum Iulii* fu dato il titolo di "*Claustra Maris*" ovvero "barriera marina".

L'inevitabile azione di insabbiamento del fiume Argens però continuò ad agire finché, poco dopo il 69 d.C., la base navale sparì definitivamente, a meno di un secolo dalla sua costruzione.

## **2.2. Il Portus Iulius<sup>18</sup>**

Fu probabilmente Agrippa ad avere l'arduo incarico di trovare un sito morfologicamente adatto per una nuova base che, secondo un archetipo, doveva rimandare al porto di Cartagine, composto da due bacini comunicanti, il più piccolo dei quali doveva trovarsi nell'entroterra mentre quello più grande aperto sul mare. La scelta ricadde sul complesso lacustre Lucrino-Averno, territorio di connotazione vulcanica formato da un coacervo di antichissimi crateri che con il tempo si riempirono d'acqua, mentre altri crollarono formando delle insenature discretamente profonde e ben protette.

Fu necessario collegare i due bacini tra loro, operazione per nulla difficile dato che il Lucrino, allora separato solo da una sottile lingua di terra dall'Averno, era quasi battuto dalle onde del mare.

Così il *Portus Iulius* fu ultimato nel 37 a.C. e la flotta finalmente ebbe un nuovo e sicuro ancoraggio. Ma la situazione durò poco perché, solo alcuni decenni dopo, la baia iniziò a perdere profondità a causa del rapido insabbiamento che finì per impedire le manovre alle grosse navi da guerra e a comportare l'abbandono del sito.

---

<sup>18</sup> Ricostruito in base a: Casson, 1971, pag. 367; Erdkamp, 2007, pagg. 205, 206; Russo, 2009, pagg. 264, 270, 272; Starr, 1941, pagg. 7, 14

### 2.3. La base di Miseno<sup>19</sup>

Per stabilire la nuova sede della base navale vennero prese in considerazione numerose possibilità che vennero via via scartate. Infatti Napoli e Pozzuoli vennero escluse a priori perché brulicanti di navi mercantili, il porto di Ostia era stato rovinato dalla corrente del Tevere (le opere di restauro di Claudio sarebbero venute solo un secolo dopo), Brindisi era troppo distante da Roma e Ravenna da lì a poco avrebbe ospitato la flotta di stanza per sorvegliare l'Adriatico. Le ricerche finirono quando Agrippa trovò, nella baia di Miseno, la conformazione adatta per quella che sarebbe divenuta la più importante base navale dell'impero.

Il porto di Miseno, posto all'estremo sud-ovest della baia di Napoli e a difesa delle sue rotte commerciali, era un'insenatura protetta da due spuntoni di terra (la sabbiosa penisola della Miliscola a sud e l'isola di Punta Pennata a nord) avvicinati da due frangiflutti<sup>20</sup> la cui parte terminale era formata da due moli ad arco poggiati su due file di pilastri che avevano la funzione di proteggere il porto dai forti venti e dalla marea al fine di ritardare l'insabbiamento. Il complesso portuale, inoltre, era collegato da un canale artificiale al cosiddetto "Mare Morto" (oggi Lago Miseno) che fungeva da specchio d'acqua per le esercitazioni e per lo stazionamento delle navi durante le forti tempeste o per necessità di lavori di manutenzione. Il bacino minore ospitava i *navalia*, antichi cantieri navali all'interno dei quali gli spazi erano divisi in corridoi laterali, per stipare materiali e attrezzature, e una navata centrale dotata di rastrelliere che permettevano di sollevare gli scafi in modo da lavorare su una superficie asciutta. Oltre ai *navalia* erano presenti, sempre nelle vicinanze della costa, dei magazzini appositi per riporre le "stoffs" delle navi, ovvero le vele, le cime e altro cordame. Le infrastrutture originarie di questi edifici furono mantenute fino al secolo XVII.

L'esatto inizio dei lavori di costruzione non è stato ancora individuato, certo è che lo possiamo porre intorno al 15 a.C. e sicuramente tra la battaglia di Azio del 31 a.C. e la morte di Agrippa nel 12 a.C.

Purtroppo quasi nulla è rimasto a testimoniare ciò che la base fu al suo massimo splendore, causa le razzie dei saraceni e soprattutto il fenomeno del bradisismo<sup>21</sup>, caratteristico di quella zona, che insabbiò tutto ciò che fu costruito.

---

<sup>19</sup> Ricostruito in base a: Casson, 1971, pagg. 363, 364, 365; Erdkamp, 2007, pagg. 188, 202, 205, 209, 210, 214; Lacey, 2022, pagg. 87-92; Pitassi, 2015, pagg. 297-303, 360; Reddè-Golvin, 2008, pagg. 106, 111, 112, 113; Russo, 2009, pagg. 268, 270, 272, 274; Starr, 1941, pagg. 13-21, 168, 169, 170, 171

<sup>20</sup> Vedi *Enciclopedia Treccani* s. v. "frangiflutti": "Qualsiasi corpo od ostacolo che interrompa il libero progredire di un flutto, smorzandolo o infrangendolo. (...). In particolare, opera di difesa esterna di un porto o di una rada, destinata a rompere l'impeto delle onde...".

<sup>21</sup> Vedi *Enciclopedia Treccani* s. v. "bradisismo": "Lento movimento di sollevamento (b. negativo) o di abbassamento (b. positivo) del terreno, in aree localizzate della crosta terrestre. I fenomeni, facilmente identificabili lungo le coste marine, si manifestano anche nelle masse continentali. Un b. positivo si rende evidente nella morfologia costiera con l'invasione del mare nelle parti inferiori delle valli (ingressione marina) ...".

Data l'impossibilità di eseguire scavi archeologici, possiamo solo teorizzare che la base non sorgesse esattamente sulla zona di Capo Miseno, in quanto il terreno, di conformazione rocciosa, non possedeva gli spiani adeguati a ospitare le infrastrutture più grandi. Sono comunque emerse, dopo lunghe e delicate ricerche, installazioni quali la *piscina mirabilis*, forse la più grande cisterna d'acqua mai costruita, fatta realizzare da Ottaviano scavando nei terreni del Colle di Bacoli. La struttura era rivestita in muratura reticolata e poggiava su 48 pilastri e si dice che fornisse acqua all'intero complesso militare e portuale di Miseno. La base venne arricchita poi con gli accampamenti militari e con edifici che potessero ospitare i veterani a fine servizio, mentre nei territori circostanti iniziarono a sorgere importanti residenze estive come la villa imperiale sul promontorio di *Misenum*, un tempo proprietà di Mario e poi di Lucullo, dove l'imperatore Tiberio passò i suoi ultimi giorni di vita.

Data l'impossibilità spaziale per Miseno di espandersi, i marinai si spostarono, con le loro famiglie, verso il golfo di Napoli o Pozzuoli oppure sulla sabbiosa penisola della Miliscola, dove furono ritrovati i resti della città antica che, in pochi anni, divenne una dinamica cittadina militare nella quale si stabilirono soldati e importanti ufficiali.

Data l'importanza acquisita da Miseno, esso venne modificato anche a livello giuridico. Infatti il territorio fu staccato dalla giurisdizione di *Cumae*, elevato al rango di municipio e successivamente venne a formarsi una nuova colonia autonoma impiantata da Agrippa sulle sponde del porto. Un susseguirsi di edifici si estendeva fino alla Miliscola (dove vennero ritrovati i resti di un teatro e delle terme) collegata all'entroterra da due strade, una che portava alla vicina *Baiae*, a meno di tre miglia di distanza, e una diretta a *Cumae*, lungo la quale vennero ritrovati i resti di un'antica necropoli di marinai.

Così la base fu completa e poté adempiere al compito per la quale era stata progettata. Iniziò ad ospitare le navi di Antonio catturate durante la battaglia di Azio. A Miseno vennero poi trasferite le imbarcazioni che ancora stazionavano nell'ormai abbandonato *Forum Iulii*, e la flotta inaugurò la sua mansione di polizia marittima per mantenere la pace nelle acque tirreniche, bersagliate dalle incursioni piratesche delle poco civilizzate popolazioni dell'odierna Sardegna e Corsica che costituivano il maggiore pericolo.

La flotta di Miseno poteva appoggiarsi ad una dozzina di porti tirrenici per operare in tutto il territorio sotto la sua giurisdizione, che comprendeva tutto il bacino occidentale fino allo stretto di Gibilterra. La sua posizione strategica, vicina a Roma e ai porti commerciali dell'Italia occidentale, permetteva di ricevere rapidamente gli ordini imperiali e di sorvegliare le navi e i loro preziosi carichi che andavano verso l'Egitto, il Nord Africa e la Sicilia. Oltre alla sorveglianza delle rotte

commerciali, la flotta di Miseno si occupava, come una sorta di messaggero, di “portare” i comunicati, che arrivavano dalle province, verso Ostia per quanto riguarda l’Occidente mentre a Pozzuoli per i comunicati orientali.

Forse uno dei ruoli più importanti della flotta era appunto quello di proteggere il porto di Ostia (ampliato poi negli anni di impero di Claudio) e di sorvegliare i canali che portavano gli approvvigionamenti di grano ad una Roma sempre più dipendente dalle sue colonie a livello sostentativo.

I marinai però non erano di stanza tutti nella base misenese ma si distaccavano in piccole flottiglie chiamate  *vexillationes*  che avevano sede in punti non pacificati dell’impero. Uno dei frequenti approdi delle  *vexillationes*  misenesi era la Sardegna, brulicante di briganti, dove la flotta romana si stabilì nel porto di  *Càralis*  (Cagliari) sin dal periodo giulio-claudio, come testimonianze epigrafiche dimostrano. Anche la Corsica era meta spesso frequentata. Resti di piccoli porti fanno intendere la presenza di una base permanente o almeno di un luogo di scalo per occuparsi della spedizione sull’isola, destinata al trasporto di legname per i cantieri italici e per controllare le coste di Gallia e Spagna, data l’ottima posizione. La Sicilia, già più pacificata perché provincia romana, non aveva bisogno di una sede fissa di una flotta, ed è per questo che ritroviamo iscrizioni navali a  *Panormus*  (odierna Palermo, città fenicia il cui antico nome era  *Ziz* ) che testimoniavano che le imbarcazioni militari raramente facevano scalo nel porto. Altri scali che potevano ospitare i distaccamenti misenesi erano quelli di Terracina, Formia e soprattutto  *Centumcellae*  (Civitavecchia), porto fatto costruire in età traiana a sud della costa dell’Etruria.

Durante l’età d’oro della navigazione imperiale, probabilmente, la flotta sorvegliava la città e i suoi commerci e rifornimenti. Inoltre aveva il compito di trasportare l’imperatore, che aveva residenza in una villa a  *Lorium*  (Castel San Guido), e i suoi ufficiali, per portarli a Roma costeggiando la Via Aurelia.

Nonostante le coste africane venissero battute da una flottiglia speciale, abbiamo tracce di navi tirreniche anche in estremo Oriente, grazie al ritrovamento di una fattura papiracea della vendita di uno schiavo, in cui viene menzionata la presenza di un accampamento locale di truppe misenesi. Presenza che viene poi confermata da tre iscrizioni ritrovate nella città di Seleucia<sup>22</sup> che attualmente si trova nelle vicinanze della città turca di Samandağ. Comunque, dato che le iscrizioni turche di matrice misenese coincidono temporalmente con la campagna della guerra partica, condotta

---

<sup>22</sup> Vedi  *Enciclopedia Treccani*  s. v. “Seleucia”: Seleucia (...) al Tigri (od. Tell Umair) Città fondata nel 312 a.C. da Seleuco I come capitale del suo regno, a 70 km da Babilonia sulla riva dell’antico corso del Tigri, (...). Fu un importantissimo centro di commercio e raggiunse, al tempo di Plinio, i 600.000 abitanti...”.

dall'imperatore Lucio Vero, è altamente improbabile uno stazionamento permanente dell'unità tirrenica poiché già Seleucia era la base principale che ospitava la grande flotta siriana.

In tutto questo ancora non si ha misura della grandezza delle flotte che stazionavano principalmente nella base tirrenica e in quella adriatica di Ravenna. Possiamo dedurre la loro composizione dal fatto che Nerone e i suoi successori, nell'anno dei quattro imperatori, ci ricavarono tre legioni, per un totale di circa 15-18 mila uomini ciascuna.

Otone richiamò nell'Urbe più di mille uomini da Miseno, e Vitellio aveva in progetto di prelevare altre due legioni. Questi numeri ci fanno desumere la presenza di più di diecimila uomini per ciascuna base, suddivisi in equipaggi di 200 marinai e più di 50 scafi.

La base di Miseno fu riccamente citata e frequentata da illustri personaggi che ne testimoniano l'esistenza e la sua magnificenza. Tacito infatti la citò assieme a Ravenna nel suo catalogo delle forze belliche romane<sup>23</sup>, e Plinio il Giovane descrisse le avventure e la morte di suo zio Plinio il Vecchio, prefetto della flotta durante la catastrofica eruzione vesuviana del 79 d.C.<sup>24</sup>

Ma i marinai misenesi si addentrarono anche nell'entroterra arrivando perfino a stanziare a Roma quando, a seguito della demolizione della *domus aurea* neroniana e alla costruzione dell'anfiteatro Flavio per volere di Vespasiano, i soldati della flotta con almeno tre anni di servizio, ricevettero un campo per stazionare permanentemente sui pendii dell'Esquilino, a sud-est del Colosseo. Il loro ruolo era sconosciuto; si presume si occupassero della corrispondenza tra la città e il porto di Miseno e della manutenzione delle vele che coprivano l'anfiteatro Flavio, almeno durante il regno di Commodo. Da qui si deduce che il corpo si fuse parzialmente con la magistratura dei *Vigiles*, ed è probabilmente per questo che i castra sull'Esquilino scompaiono, anche se continuano ad essere riportati nei registri fino al secolo IV.

#### **2.4. La base di Ravenna<sup>25</sup>**

Per quanto concerne la base di Ravenna, abbiamo poche informazioni a riguardo, informazioni che sono proporzionate all'importanza del complesso, sicuramente subordinato a quello di Miseno.

---

<sup>23</sup> Tacito, IV.5.

<sup>24</sup> Plinio il Giovane, VI.16.

<sup>25</sup> Ricostruito in base a: Erdkamp, 2007, pagg. 205, 206, 209, 210; Lacey, 2022, pagg. 87-92; Pitassi, 2015, pagg. 295, 297, 301, 360; Reddè-Golvin, 2008, pagg. 106, 112, 124; Russo, 2009, pagg. 274, 276; Starr, 1941, pagg. 6, 17, 21-26, 167-171

La storia di Ravenna inizia quando, nel 49 a.C., Giulio Cesare le concede la cittadinanza vedendo del potenziale nel piccolo centro abitato, che all'epoca descrisse come un groviglio di case di legno e palafitte collegate da ponti e attraversato da numerose barchette.

Così Ravenna fu elevata al rango di municipio con un proprio governo locale che venne soppiantato da un prefetto della flotta imperiale quando i lavori di costruzione dell'apparato navale iniziarono.

La base di Ravenna in realtà era posta a cinque chilometri dalla città, in un sito paludoso che le permetteva di essere naturalmente protetta in caso di attacchi via terra. Ottaviano fece costruire un centro abitato nell'entroterra del luogo e lo nominò *Classe* (oggi Sant'Apollinare in Classe) al fine di ospitare i marinai, i soldati e i professionisti che operavano nel porto.

Le installazioni della base navale, che comprendevano cantieri, rampe di alaggio (rimorchio), arsenali, depositi, magazzini, banchine e cisterne d'acqua, erano posizionate su isolotti artificiali in quella che era, a tutti gli effetti, una laguna che si estendeva fino a collegarsi alla foce del Po (*Padus*) e di conseguenza al mare.

Una delle caratteristiche fondamentali del porto di Ravenna erano i due immensi moli foranei, posti parallelamente uno all'altro, che formavano l'ingresso protetto del porto.

Plinio inoltre, nei suoi testi, cita un possente faro, che paragona a quello di Alessandria d'Egitto<sup>26</sup>.

La struttura era simile a quella del porto di Miseno (nonostante la costa adriatica fornisse meno siti morfologicamente adatti per uno scalo, rispetto alla costa tirrenica), un bacino interno ospitava le navi per esercitazioni e in caso di maltempo, mentre il bacino esterno era collegato al mare e qui le navi sostavano momentaneamente per rifornirsi prima di partire nuovamente.

Il tutto si riassume nelle testimonianze dell'epoca, che descrivevano il territorio di Ravenna, e il suo porto, come un coacervo di isolette e infrastrutture sull'acqua e sullo sfondo la baia, con centinaia di navi in partenza e in arrivo.

I lavori di costruzione iniziarono intorno al 32 a.C. e furono conclusi tra il 25 a.C. e il 23 a.C.

Per favorire la navigazione interna fu scavata la Fossa Augusta, un canale di raccordo, con fondale più stabile, per consentire i movimenti verso il nord della penisola, dato che gli altri corsi d'acqua risultavano interrati dai sedimenti. La Fossa Augusta era di fondamentale importanza per la flotta di Ravenna, dato che uno dei suoi compiti era quello di operare nell'entroterra settentrionale della penisola, fino a Piacenza (*Placentia*) risalendo il fiume Po.

Altra mansione della flotta adriatica, e probabilmente la più importante, era quella di sorvegliare il mare dai pirati illirici, data la sua giurisdizione in tutto il bacino orientale fino allo stretto dei Dardanelli.

---

<sup>26</sup> Plinio il Vecchio, XXXVI.83.

Inoltre si pensa che la base di Ravenna fu voluta appositamente dall'imperatore Augusto per permettere una prima espansione verso le zone danubiane e si teorizza che, come inciso nella colonna traiana, fu la sede di partenza della campagna dacica iniziata nel 101 d.C.

Come Miseno, anche Ravenna aveva i suoi distaccamenti. A nord della base troviamo solo Aquileia, porto fluviale posto a 10 chilometri dalla costa, fondamentale per proseguire via terra verso le Alpi e l'Europa centrale non ancora pacificata. A sud si hanno notizie della presenza di distaccamenti a Spalato, confermati da iscrizioni navali datate intorno al 7 a.C. e a *Brundisium* (Brindisi) per portare i dignitari verso *Dyrrachum* (Durazzo), territorio romano dal 219 a.C. incluso nella provincia romana di Macedonia due anni dopo la fine della quarta guerra macedonica. Il distaccamento di Brindisi fu però ritirato solo poco tempo dopo, quando furono costruite le strade illiriche e quando la comunicazione marittima tra l'Italia e le province circostanti divenne più comune. Un'iscrizione ravennate, trovata nel porto del Pireo, testimonia che la flotta, anche se di rado, si spingesse fino ai territori della Grecia meridionale.

Altre testimonianze, trovate nei pressi di Lorium, affermano la presenza di un distaccamento della flotta di Ravenna che venne impiegato nei lavori di prosciugamento di un lago nell'entroterra laziale per volere dell'imperatore Claudio.

Come Miseno anche la *Classis Ravennatis* aveva il suo accampamento nei pressi dell'Urbe, precisamente esso si trovava nella *Regio XIV Transtiberim* ad Occidente del Tevere. Qui i marinai lavorarono agli scavi del bacino artificiale per le *Naumachie*<sup>27</sup>, voluto da Augusto ed entrato in funzione il 2 a.C.

Nel complesso, Ravenna fu un importante sito, collegato a Roma dalla Via Flaminia, che, grazie alla vicinanza con le foreste di larice della foce del Po, divenne il centro di costruzione navale più importante dell'epoca.

Come per Miseno, si stima una forza di 15-20 mila uomini a cui si devono aggiungere i professionisti che si occupavano della trasformazione del legname (boscaioli, carrettieri, segatori, carpentieri e calafati, ovvero coloro che eseguivano l'operazione di calafataggio<sup>28</sup>). A questi si aggiungono cordai, fabbri e fonditori che, assieme ai professionisti del legno, spesso si trasferivano, assieme alle famiglie, a Ravenna (unica città nelle vicinanze a causa del territorio impervio) dove passavano tutta la vita.

---

<sup>27</sup> Vedi romanoimpero.com s. v. "naumachie": "Le naumachie erano simulazioni di battaglie navali svolte in bacini naturali o artificiali allagati per la circostanza, dove si rievocavano famose battaglie storiche. I naumachi, cioè gli attori combattenti, erano nemici caduti schiavi, o gente assoldata al momento, o marinai pagati o criminali condannati a morte cui veniva risparmiata la vita se dimostravano abilità e coraggio...".

<sup>28</sup> Vedi *Enciclopedia Treccani* s. v. "calafataggio": "È quell'operazione mediante la quale nella costruzione delle navi in legno vengono chiuse tutte le fessure che rimangono nelle committiture fra le tavole di ponte e di bordame per non lasciare trafilare l'acqua...".

Anche la *Classis Ravennatis* fu citata da importanti personaggi come Valgio Rufo che la nomina in un frammento della sua poesia elegiaca<sup>29</sup>, mentre Tacito menziona le nuove reclute che provenivano dai territori della Dalmazia<sup>30</sup>.

La fine della base di Ravenna avvenne quando l'imperatore Costantino, asceso al trono, decise di trasferire la flotta nella neo sorta Costantinopoli, agli inizi del secolo IV. Poi, con il crollo dell'impero romano d'Occidente, le opere di manutenzione e dragaggio dei fondali, che evitavano l'insabbiamento, si interruppero bruscamente fino a che la foce del Po non cancellò completamente tutto ciò che era stato costruito.

---

<sup>29</sup> Fonte originale impossibile da recuperare, vedi Pasetto, 2018/2019, pag. 199

<sup>30</sup> Tacito, IV.5.

## Capitolo terzo

### Ufficiali, soldati e marinai

#### 3.1. Ufficiali, sottoufficiali e altre cariche<sup>31</sup>

L'autorità più rilevante delle forze marittime, incaricata direttamente dall'imperatore, che lo sceglieva tra la classe degli *equites*<sup>32</sup>, (preferita alla classe senatoriale in quanto più riconoscente all'imperatore e quindi più fedele) era il prefetto.

Questa figura, che godeva di una carica militare, nella propria carriera spesso aveva servito come tribuno in una legione e poi come prefetto in uno squadrone ausiliario di cavalleria. Inizialmente questa posizione di "ammiraglio" era ricoperta dai liberti imperiali che venivano usati anche per altri incarichi di alto rango, per poi limitarsi, a partire ufficialmente dall'età Flavia, solamente a coloro che erano passati attraverso la milizia equestre e che, senza dubbio alcuno, erano rigorosamente di origine italica.

I compiti di questa figura (che regolava l'attività e la vita di migliaia di persone nella flotta per la maggior parte della loro vita) riguardavano l'assicurarsi il mantenimento delle buone condizioni dei *castra*, delle caserme e del riequipaggiamento delle navi e dell'eventuale sostituzione di esse in caso di danni irreparabili. Come il *dilectus* si occupava dell'arruolamento e smistamento dei marinai nelle flotte, anche il prefetto si occupava di reclutare personale amministrativo, figure professioniste e istruttori. Un ruolo di estrema importanza, anche se apparentemente di nicchia rispetto ai compiti quotidiani di un prefetto, era quello di rappresentare ufficialmente la sua flotta nella religione di stato e quindi di offrire all'imperatore e alle divinità protettrici, secondo i rituali in uso, i sacrifici solenni in segno di gratitudine.

Il *Praefectus classis praetoriae Misenensis* (di grado leggermente superiore al *Praefectus classis praetoriae Ravennatis*) era al di sopra di tutti i procuratori e subordinato solo alle grandi prefetture della guardia e dell'annona. Questo divario scompare quando, a partire dal II sec. d.C., con l'introduzione della scala gerarchica delle cariche equestri, queste tre figure e il prefetto dell'Egitto, acquisiscono il titolo di *vir perfectissimus*<sup>33</sup>.

---

<sup>31</sup> Ricostruito in base a: Casson, 1971, pagg. 302, 303, 304, 307, 310, 311; Erdkamp, 2007, pagg. 210-213; Pitassi, 2015, pagg. 296, 297, 302, 303, 305-309, Reddè-Golvin, 2008, pagg. 112, 117; Starr, 1941, pagg. 30-45, 55, 56, 57, 149

<sup>32</sup> Gli equites, i cavalieri. Erano un ordine sociale e militare romano basato sul censo. La più antica nobiltà di Roma, derivò i suoi costumi dalla cavalleria regia. Il titolo di cavaliere era personale, come per i senatori, con poteri funzionali e civici (vedi [romanoimpero.com](http://romanoimpero.com) s. v. "equites").

<sup>33</sup> Uno dei gradi più alti nella scala gerarchica romana (Vedi Treccani s. v. "cursus honorum").

L'imperatore Claudio, durante il suo regno (41-54 d.C.), influenzato dal lungo periodo precedente di pace marittima, trasformò la figura del prefetto in una carica semi-amministrativa, a dispetto del ruolo completamente militare che possedeva in precedenza. Il prefetto quindi divenne una figura di rappresentanza, a cui venne delegato l'*imperium proconsolare*<sup>34</sup> dell'imperatore, ed iniziò ad acquisire autorità sui territori adiacenti le basi marine (Ravenna, per esempio, non ebbe mai una piena autonomia comunale) e a volte si ritrovò a partecipare alle assemblee cittadine oppure ad agire da giudice in alcune controversie.

Ci è noto il caso in cui un prefetto venne convocato direttamente dal governatore dell'Asia, senza interpellare Roma, per chiedere a quest'ultimo delle consultazioni su questioni navali. Da questo esempio si può dedurre che il distacco dal ruolo puramente militare avvenuto durante il regno di Claudio fece sì che la figura del prefetto si elevasse ad una sorta di professionista, a disposizione dell'impero, da interpellare privatamente senza necessariamente ricorrere alla mediazione della capitale e dell'imperatore.

Altro aneddoto particolare, che possiamo associare a questa carica, riguarda il biennio del 115-117 d.C. quando Traiano eleva il prefetto della flotta di Miseno (Quinto Marcio Turbone) a comandante speciale per stroncare la ribellione dei Giudei insorti in Cirenaica, Egitto e Siria coadiuvando forze militari di terra con forze navali.

I prefetti delle flotte provinciali, che solitamente erano più piccole di quelle italiche, rientravano nella categoria dei *sexagenarii*, poiché, assieme ai loro sub-prefetti, ricevevano una paga annua di 60 mila sesterzi.

Nonostante la maggiore importanza rispetto al prefetto ravennate e a quelli delle altre flotte italiche, il prefetto di Miseno, assieme a questi, rientrava nella categoria dei *duocenarii* visto la sua paga di 200 mila sesterzi annui.

Al momento della sua salita al trono, Vespasiano volle omaggiare non solo i marinai che lo avevano aiutato a conquistare l'Urbe, ma anche i loro ufficiali. È per questo motivo che, a partire dall'età Flavia, i prefetti *sexagenarii* vennero elevati a *duocenarii* e quello di Miseno elevato a *trecenarius* (riceveva quindi 300 mila sesterzi annui ovvero l'equivalente di circa 75 mila denari).

Come già riportato nel capitolo precedente, sappiamo che Plinio il Vecchio, dopo una lunga carriera, riesce a ricoprire la carica di prefetto della flotta di Miseno, carica che terrà fino alla sua morte

---

<sup>34</sup> Vedi *Enciclopedia Treccani* s. v. "imperium": "In Roma antica veniva così indicato il potere di cui erano investite le più alte cariche dello Stato: in origine il *rex*, poi, dall'età repubblicana, il console, il pretore, il dittatore e, in certe circostanze, comandanti militari (...); a partire da Augusto, l'i. viene assunto dall'imperatore a vita, diventando così uno dei fondamenti costituzionali del principato...".

(descritta dal nipote Plinio il Giovane) che avverrà per asfissia durante un'eroica missione nel tentativo di soccorrere le vittime dell'eruzione vesuviana del 79 d.C.<sup>35</sup>

La carica di Plinio il Vecchio non fu elargita immediatamente ma fu il frutto di una carriera di spicco, non solo nell'esercito, ma anche nella pubblica amministrazione, in quanto egli ricoprì anche il ruolo di procuratore<sup>36</sup>. La sua formazione iniziò nella milizia equestre come prefetto di una *coorte*<sup>37</sup> ausiliaria, poi come tribuno di una legione e infine come comandante di uno squadrone ausiliario di cavalleria. Questo iter fa intuire che non era necessaria una precedente esperienza navale, sia per quanto riguarda le cariche di ufficiali sia per l'arruolamento come marinai o soldati.

Come il *dilectus* che operava nel campo dell'arruolamento, altre figure componevano l'entourage del prefetto.

Il sottoprefetto era colui che il prefetto incaricava di compiti minori, militari o civili, che ritenesse abbastanza ininfluenti da poter essere delegati a questa figura. La sottoprefettura viene descritta come una carica insignificante e raramente viene menzionata dai funzionari che l'hanno ricoperta, tanto che non ne viene attestata l'esistenza fino al regno di Nerone. Non sono noti gli incarichi a lui affidati; può essere paragonato ad un aiutante che si occupava di quotidiana amministrazione e che coordinava l'*officium*, lo staff di funzionari straordinari o di marinai che normalmente svolgeva queste mansioni.

Analogo al sottoprefetto, o forse di importanza maggiore, era il *praepositus reliquationes* che manteneva temporaneamente i suoi poteri, conferiti dall'imperatore al momento della sua nomina, e che li esercitava nel suo porto d'origine quando il prefetto non era presente.

Il navarca era una carica che, almeno sotto il regno di Augusto, era ricoperta da abili marinai greci. "Navarca" infatti è un termine greco che, già dal V sec. a.C., stava ad indicare il capo della flotta militare o l'ufficiale di marina più anziano di ciascuna *polis*. Roma poi, in età imperiale, si appropriò di questo termine e lo assegnò a coloro che, nella flotta, comandavano una o più navi soppiantando i termini repubblicani di pretore o tribuno. Oltre all'ovvio comando di più o meno imbarcazioni, il navarca aveva l'arduo compito di addestrare le nuove reclute che erano state indirizzate ai ruoli di timonieri, rematori e soldati. Questa carica, paragonabile al centuriato delle forze militari di terra,

---

<sup>35</sup> Plinio il Giovane, VI.16.

<sup>36</sup> Vedi *Enciclopedia Treccani* s. v. "procuratore": "Diritto pubblico romano. – Come i privati, anche l'imperatore ha i suoi procuratores per amministrare il patrimonio (fiscus, patrimonium) e le provincie che gli appartengono. (...). I procuratori, governatori di provincie, avevano l'ampia giurisdizione civile accordata a tutti i governatori...".

<sup>37</sup> Vedi *Treccani* s. v. "coorte": "Unità tattica dell'esercito romano. Composta da un numero di uomini oscillante tra 300 e 600, in seguito alla riforma di Mario divenne il cardine della suddivisione operativa della legione, prima impostata sui manipoli (formati da due centurie). La nuova unità-base, più numerosa e serrata, diede maggiore potenza e compattezza alla legione".

era il più alto grado al quale si potesse aspirare se non si faceva parte della classe senatoriale o equestre e non si fosse stato cittadino romano, almeno fino al regno di Antonino Pio (138-161 d.C.) che diede la possibilità di estendere la partecipazione a tutti i cittadini dell'impero.

Il navarca infatti, rimanendo sempre subordinato agli altri ufficiali, doveva registrare i suoi anni di servizio alla maniera dei marinai ordinari.

Poiché i monumenti lasciati dai navarchi non fanno mai riferimento ad una nave in particolare, si può intuire che, probabilmente, non furono a capo solamente di imbarcazioni singole, ma anche di intere squadriglie nel ruolo di comandante. Questa teoria viene rafforzata dal fatto che, almeno cinque flotte provinciali, che sicuramente possedevano squadriglie di navi ben più grandi delle classiche triremi, avessero dei navarchi in servizio.

Come la maggior parte delle cariche militari, anche il navarca aveva un assistente speciale che era incarnato nella figura del *beneficiarius*, una carica nata nel periodo tardorepubblicano che indicava un soldato, non necessariamente legato all'unità combattente ed esentato dai compiti gravosi come le ronde notturne, che si occupava di questioni amministrative e logistiche.

Il navarcato, che anche se di minore importanza, rientra nella gerarchia prima meramente nautica e poi estesa ad ogni ufficio dell'esercito, viene menzionato da Polibio già a partire dal 201 a.C.<sup>38</sup>

La sua paga è misera, infatti prima che Commodo aumentasse il suo salario, il navarca percepiva solamente 10 mila denari annui.

Italici o *peregrini*, questi ufficiali, nel III sec. d.C., potevano provenire da qualsiasi angolo dell'impero in quanto, al contrario dei marinai semplici e in linea con i privilegi che spettavano a queste cariche militari, essi ricevevano la cittadinanza romana quando ancora erano in servizio.

Il *Navarchus archigubernes*, poi rinominato *Navarchus princeps*, era una carica promossa direttamente dall'imperatore al fine di fornire un consulente tecnico per i legati che si avvicinavano alle alte cariche quando la partecipazione al comando militare fu ampliata. Era una carica ambita poiché, dopo il prefetto e il sottoprefetto era al terzo posto del gradino di comando della flotta romana.

Alcuni modelli di carriera possono far intuire un avanzamento dalla carica di trierarca a quella di navarca ma solo in un caso, quello di Petronio, abbiamo l'avanzamento dalla trierarchia fino a ricoprire il ruolo di *Navarchus princeps*<sup>39</sup>.

---

<sup>38</sup> Polibio, IV.50.

<sup>39</sup> Fonte originale impossibile da recuperare, vedi Starr, 1941, pagg. 41,42

Di matrice simile al navarca era la carica del trierarca che, nell'Atene del V sec. a.C. era designata dagli strateghi, mentre il secolo dopo erano estratti a sorte. Questa figura indicava il comandante di una trireme che era tenuto al mantenimento dell'imbarcazione e al disciplinamento della ciurma. Come per il caso precedente, Roma si appropriò del nome ellenico per definire colui che si doveva occupare di piccoli distaccamenti (che si trattasse di enormi esaremi o di imbarcazioni più piccole) o, più probabilmente, del controllo di singole navi. La teoria di Mommsen per cui i trierarchi comandassero esclusivamente le triremi mentre i navarchi qualsiasi tipo di imbarcazione più grande, anche se erronea, si radicò nella letteratura successiva per moltissimo tempo.

I primi trierarchi erano dei liberti dell'imperatore che, prima della guerra civile di Ottaviano che li ridusse in schiavitù, erano dei semplici marinai. Questo si può dedurre da un epitaffio<sup>40</sup> in cui il trierarca si definiva "schiavo di Cesare". Successivamente la carica fu affidata a coloro che provenivano da popoli marittimi, lo possiamo dedurre in quanto ce ne sono noti due dalla Dalmazia e molti altri dalle zone ellenofone dell'Oriente.

Con il regno di Claudio poi, si iniziarono ad arruolare anche *peregrini*, ovvero coloro che, a partire dall'età imperiale, erano cittadini liberi ma non erano né romani né latini. Questo status veniva poi modificato ma, al contrario dei navarchi e degli altri ufficiali, ai trierarchi veniva concessa la cittadinanza romana solo al momento del loro congedo. Questo fenomeno venne corretto quando Adriano concede ai trierarchi di ricevere la cittadinanza quando erano ancora in servizio, portandoli al pari dei loro "colleghi". Questo, Mommsen può averlo capito dalla latinizzazione dei nomi d'origine o direttamente dall'adozione di nomi latini dei marinai, che poi sarebbero divenuti navarchi e trierarchi, che li cambiavano al momento dell'arruolamento o successivamente.

In generale, anche se con minor retribuzione rispetto ad un navarca, la trierarchia era una carica abbastanza importante che permetteva a chi la ricopriva di possedere uno status migliore rispetto ad un marinaio comune. I compiti principali di questa figura riguardavano mansioni quotidiane a bordo di ogni nave. In questo era aiutato dal *coronarius*<sup>41</sup>, mentre il *victimarius* era la figura che coadiuvava il trierarca nello svolgimento dei sacrifici rituali.

E' possibile che la carica facesse gola ai marinai, che in grande quantità si candidarono per ricoprirla. Questo fatto si può dedurre dai numerosi epitaffi che testimoniavano la morte in giovane età di numerosi trierarchi, ciò vuol dire che la promozione a questo ruolo avvenne poco dopo l'inizio del

---

<sup>40</sup> Vedi *Enciclopedia Treccani* s. v. "epitaffio": "...Iscrizione sepolcrale, spesso in forma di breve componimento in versi, che per lo più contiene anche le lodi del defunto...".

<sup>41</sup> Addetto al pavese: colui che manovrava l'insieme di bandiere tese utili in caso di cerimonie o di manovre di comunicazione con altre imbarcazioni.

loro servizio. Il navarcato era riservato invece ai più abili, è quindi normale ritrovare meno nomi di marinai e morti in età più avanzata.

Altre cariche, comunque inferiori a quelle già citate, ma con un grado di importanza che permetteva loro di vivere una vita sicuramente più agevolata rispetto ad un marinaio comune oppure ad un fante di marina, erano i sergenti. Il *cornicularius*, o “sergente maggiore”, era il più alto rango che emergeva dai *principales*. Al di sotto di esso e dei *principales* di rango inferiore possiamo trovare i *beneficarii*, cariche promosse con il benestare del comandante che venivano utilizzati per sorvegliare lo sviluppo dei lavori generali.

Dopo il comandante in ruolo, il *gubernator*, era la figura più importante. Esso era il responsabile di poppa, con il compito di timonare la nave e dare ordini al *velarius*, colui che, assieme ai suoi assistenti, si occupava di manovrare l'apparato velico e di provvedere alla manutenzione di quest'ultimo. Analogamente al *gubernator*, troviamo il *proreta*, ovvero il responsabile della sezione di prua e del suo armo e della verifica della profondità delle acque tramite scandaglio.

Infine si doveva provvedere alla formazione del nostromo, ovvero quel particolare sottoufficiale che, in sottordine al comandante, presiede l'esecuzione delle singole manovre degli uomini di bordo, in tempo di pace o di guerra.

Tutti i ruoli inferiori erano ricoperti da *immunes* e *classarii* (marinai o soldati della flotta romana) che possedevano abilità particolari che permettevano loro di dedicarsi allo svolgimento di compiti atipici e di essere dispensati da quelli più noiosi o pericolosi (ronde, pattugliamenti o scavi...).

I *librarii*, ovvero coloro che si occupavano della documentazione scritta, erano una classe talmente numerosa che si dividevano in sottogruppi tra i quali possiamo ritrovare i *duplicarii* e gli *scribae*. I primi, come può suggerire il nome, ricevevano paga doppia perché avevano il compito di redigere e conservare i registri di arruolamento e promozione, mentre i secondi si occupavano di altro materiale scritto di minore importanza. Simili a quest'ultimi possiamo trovare l'*auditor* o l'*exceptor* che ricoprivano il ruolo di commissari di bordo o segretari.

Le riforme di Augusto introdussero una particolare attenzione per la salute delle truppe. Con queste innovazioni, i marinai e tutto l'organico della nave vennero iniziati ai concetti di primo soccorso. Un *medicus* e quattro inservienti collaboravano, in ogni missione, con l'equipaggio di ogni nave e, nelle basi permanenti, l'ospedale militare era uno degli ambienti con maggiore priorità di costruzione.

I *remiges* (vogatori) avevano i loro propri ufficiali: il *pausarius* o *caleusta* si occupava di fornire il ritmo di remata battendo con un martelletto di legno (l'uso del tamburo, popolare nella tradizione cinematografica, non è mai stato attestato<sup>42</sup>).

Compresi nella fascia dei sottoufficiali, anche se per loro conformazione possono essere associati ad un moderno corpo speciale, sono gli *urinatores* (letteralmente acquaioli, in italiano palombari). Sono un corpo di sommozzatori specializzati nel recupero di beni dispersi durante la navigazione o a seguito di naufragio della nave. Solitamente operavano nei letti dei grandi fiumi o nelle basi portuali; il loro compenso era equivalente ad una percentuale del valore dei loro ritrovamenti.

### 3.2. I soldati<sup>43</sup>

I soldati, o meglio chiamati fanti di marina, vengono indicati nelle iscrizioni con i termini di *caligatus* o *manipularis* ma probabilmente il termine comune per definire questo corpo era quello di *miles* (possiamo anche trovare la variante *classarius*).

Il primo desiderio di Augusto sicuramente non fu quello di creare un gruppo di fanti dedito esclusivamente alla sua flotta, certo è che se il personale di bordo si fosse imbattuto in situazioni di estrema necessità, sarebbe stato in grado di far fronte ad un eventuale scontro armato grazie all'addestramento militare ricevuto.

L'equipaggiamento dei fanti di marina era leggermente diverso da quello dei soldati di terra. Il loro elmo era privo di cimiero e più aperto per favorire maggior visibilità al guerriero; lo scudo, anche se simile, era leggermente più piccolo in modo da non intralciare i movimenti negli spazi ristretti del ponte della nave. Anche le calzature erano differenti: gli scarponi chiodati tipici dei fanti di terra erano inammissibili sul ligneo ponte navale, si presuppone l'uso di calzature con suola più leggera. Nonostante queste piccole modifiche che adattavano il fante alla vita e allo scontro su imbarcazioni, l'armamento rimaneva invariato ed era composto dal *pilum* (il giavelotto per il combattimento a media distanza), l'*hasta* (più piccola del giavelotto, veniva usata per una sorta di scherma ravvicinata) e dalla spada. C'erano anche fanti dediti all'uso dell'arco. Quest'arma veniva usata in particolare dagli artiglieri che, oltre a dedicarsi all'uso della catapulta, avevano anche l'importante compito di difendere il timoniere durante gli scontri ravvicinati.

---

<sup>42</sup> Pitassi, 2015, pag. 306

<sup>43</sup> Ricostruito in base a: Casson, 1971, pagg. 304, 305, 309, 312, 313; Erdkamp, 2007, pagg. 211, 212, 213; Pitassi, 2015, pagg. 303, 304, 305, 307, 308; Reddè-Golvin, 2008, pag. 112; Russo, 2009, pagg. 288, 290, 292; Starr, 1941, pagg. 57-61

Catapulte e altra artiglieria di bordo invece erano mantenute dall'*armorum custos* e da altri soldati dediti che ne garantivano l'efficienza.

Quando la battaglia infuriava, il comando della nave passava dal capitano al centurione che impartiva gli ordini per iniziare le manovre di approccio allo scontro. Questi ordini erano trasmessi ai fanti dal *cornicen* e dal *bucinator* (i trombettieri dell'esercito) che segnalavano alla truppa gli ordini dell'ufficiale in comando. A fornire sostegno all'azione del centurione, e da lui nominato come suo tenente, era la figura dell'*optio*, che, in casi rari, poteva a sua volta nominare un suo subordinato: il *sub-optio*.

I soldati delle flotte, specialmente di quelle italiche, vennero impiegati molto, soprattutto nel 68-69 d.C., per assistere i vari imperatori nella loro ascesa al trono. Alla notizia di Galba che, proclamato imperatore dalle sue legioni in Spagna, si stava dirigendo verso Roma, Nerone reclutò in fretta e furia i militi della flotta di Miseno per comporre le legioni di difesa dell'Urbe dai rivoltosi.

Ma quando Nerone, abbandonato, si ritrovò solo e decise di compiere l'estremo atto di suicidarsi, la legione da lui arruolata si diresse verso Ponte Milvio per salutare il nuovo imperatore che stava entrando in città. Galba concesse ai marinai rimasti di organizzarsi formalmente sotto forma di *legio* ed è così che nacque la *I Adiutrix*. Quando Galba cadde, il 15 Gennaio del 69 d.C., Otone conquistò il trono aiutato dai suoi pretoriani e la legione, memore della durezza del precedente imperatore, si schierò in favore di quello nuovo. Neanche il tempo di organizzarsi militarmente che la nuova legione prese parte alla prima offensiva in marcia verso il Reno per contrastare le truppe che intanto, alla cerimonia di rinnovo della fedeltà, si ribellarono e proclamarono Vitellio imperatore. Vitellio sconfisse tutte le offensive a lui opposte, e intanto discese la penisola italica continuando a sbaragliare le forze di Otone che, per non continuare i conflitti e sapendo che la sconfitta era imminente, decise di togliersi la vita il 16 aprile 69 d.C. Vitellio prese il potere nell'Urbe, ma questa sua egemonia ebbe vita brevissima in quanto le legioni danubiane, che non avevano fatto in tempo a giungere in supporto di Otone, rifiutarono il nuovo imperatore e proclamarono nuovo regnante Vespasiano, che allora era comandante delle truppe in Giudea.

Questi, una volta al potere, volle omaggiare l'organico della flotta di Miseno (aumentò la paga del suo prefetto e concesse alla *I Adiutrix* di insediarsi ufficialmente nell'esercito di Roma) e quello della flotta di Ravenna che si raggruppò nella *Legio II Adiutrix pia fidelis*. Oltre a questi privilegi, ai misenesi furono donati dei territori nei pressi di Paestum ed ai ravennati dei territori in Pannonia dove molti veterani della guerra civile poterono congedarsi e ritirarsi a vita privata anche prima della scadenza del servizio di leva. Queste terre furono abbandonate poco dopo e vendute perché, dato l'insoddisfacente livello di vita, molti preferirono ritornare nella loro patria. Coloro che erano

rimasti, si stabilirono nella foce del Po, o nel golfo di Napoli, vicino alle grandi città di *Cumae* e *Stabiae*, ebbero la fortuna di entrare nella vita civile come commercianti oppure continuando a navigare su pescherecci o ancora come marinai in flotte private e molto più ridimensionate.

La *Legio I Adiutrix*, il cui simbolo divenne il Capricorno e il Pegaso, venne poi trasferita a *Mogontiacum* (odierna Magonza) dove divise la base con la *Legio XIII Gemina* e venne impiegata per la costruzione di opere militari. Assieme a quest'ultima e alla *Legio III Flavia Felix*, la *Adiutrix* combatté contro la tribù dei *Chatti*<sup>44</sup>, al di là del Reno, al comando di Domiziano, figlio di Vespasiano ed ultimo esponente della prima dinastia Flavia. Sotto Traiano acquisì per merito il *cognomen* di *Pia fidelis* e rimase di stanza lungo la frontiera danubiana, dove molti anni dopo sostenne l'ascesa di Settimio Severo seguendolo fino a Roma. Torna poi in Pannonia prendendo parte alle varie campagne contro i Parti. Durante il terzo secolo si meritò il *cognomen* di *pia fidelis bis* e *constans* (due volte fedele e affidabile). Le ultime menzioni risalgono al 444 d.C. quando la ritroviamo ancora di stanza in Ungheria.

Come abbiamo detto, la *Legio II Adiutrix* fu una legione arruolata tra i militi della flotta di Classe nel 70 d.C. per volere di Vespasiano. Il suo primo incarico fu quello di sedare la rivolta batava di Gaio Giulio Civile che aveva già provocato la distruzione di ben quattro legioni. Dato il felice esito dell'operazione, fu inviata in Britannia dove stanziò, probabilmente con sede a Chester, per prevenire e contrastare alcune ulteriori ribellioni. A partire dall'87 d.C. partecipò alle guerre daciche con Domiziano e il ruolo di tribuno militare in questi anni fu ricoperto dal futuro imperatore Adriano. Negli anni seguenti ebbe sede ad *Aquincum* (odierna Budapest) dove prese parte a numerose campagne che la vedono impegnata in queste zone fino al IV secolo d.C.

### **3.3. I marinai**<sup>45</sup>

Durante i regni di Augusto prima e di Tiberio poi la flotta romana fu un bene semi-privato della famiglia imperiale ed i primi marinai erano, in origine, liberti dell'imperatore.

I marinai, al pari dei soldati, erano servi dell'Urbe, era quindi intollerabile arruolare schiavi come difensori di Roma.

---

<sup>44</sup> Vedi *Enciclopedia Treccani* s. v. "catti": "(lat. *Chatti*) Antico popolo germanico fra il Reno e la Selva Ercinia, tra i più potenti soprattutto nel 1° sec. d.C., spesso in guerra con i Romani: nell'11-9 a.C. contro Druso; nel 15 d.C. contro Germanico; nell'età di Claudio; nel 69-70 insieme ai ribelli batavi; sotto Domiziano e Marco Aurelio".

<sup>45</sup> Ricostruito in base a: Casson, 1971, pagg. 305, 308, 309, 310, 311; Pitassi, 2015, pagg. 300-304, 306; Reddè-Golvin, 2008, pagg. 37, 38, 106, 110, Starr, 1941, pagg. 56, 68, 69, 70, 71, 74, 76, 77, 81, 88-96, 149

Gli uomini di mare, che prestavano servizio in marina, erano arruolati dal *dilectus* che si occupava anche di smistarli ed indirizzarli nelle varie flotte.

Le reclute, appena smistate, erano assegnate ad una centuria in cui si eseguivano i controlli medici di routine e si impartiva l'addestramento essenziale: rudimenti di primo soccorso e fondamentali lezioni di nuoto e di combattimento con e senza armi. Seguiva poi l'addestramento in mare in cui le reclute imparavano a manovrare una nave comportandosi come un corpo unico, come un equipaggio. Equipaggio che, oltre ai fanti, si suddivideva in *velarii* (coloro che si occupavano delle vele e delle cime della nave) e *remiges* (i vogatori).

I vogatori erano coloro che permettevano alla nave di muoversi durante le manovre di approccio bellico e durante la navigazione nelle fasce di bonaccia, in cui, data l'assenza di vento, le vele risultavano inutili. L'uso dei remi era richiesto anche durante gli scali al porto, per correggere la velocità e la direzione che portavano la nave vicino al molo. Un così delicato compito necessitava di un arduo addestramento che avveniva nei banchi di voga per imparare a remare in sincronia; seguivano poi gli addestramenti nei bacini portuali e infine in mare aperto. Tra questi, il capofila rientrava nella categoria dei *dupliciarum* in quanto a lui era affidata la responsabilità di trasmettere ai suoi compagni gli ordini del *pausarius*. Il corpo dei *remiges* era formato dall'unione di più unità chiamate *contubernium*, dal nome della tenda d'ordinanza in cui dormivano in otto quando stanziavano nelle basi.

La lingua ufficiale di bordo era il latino, ma è molto probabile che non tutti i marinai la comprendessero; nonostante tutto era comunque necessaria come lingua comune con cui comunicare e per impartire gli ordini.

I marinai arrivavano da tutti i cantoni dell'impero, desiderosi di una buona paga che permettesse loro di garantire una vita decorosa alla loro famiglia.

Tacito afferma che nel 69 d.C., complice la sua posizione strategica nell'Adriatico, la flotta di Ravenna fosse composta in gran parte da soldati e marinai dalmati<sup>46</sup>. Sappiamo invece che la flotta di Miseno, composta per circa la metà da marinai provenienti dall'Oriente ellenizzato, arruolava in grande quantità dalla Sardegna e dalla Corsica.

Il melting pot che andava a comporre gli equipaggi delle flotte romane, era formato da individui preferibilmente provenienti da popoli di abili marinai come i Levantini dalle coste elleniche, i Cilici,

---

<sup>46</sup> Tacito, IV.5.

i Bitini, i Siriani, i Fenici e gli Africani che probabilmente arrivavano dalle zone della Mauretania e dell'Egitto.

Sappiamo allora che i marinai venivano reclutati dalle zone costiere dell'impero e dalle zone interne meno romanizzate. Quasi esentate dalla coscrizione (reclutamento forzato) erano le zone dell'Acaia, la *Gallia Narbonensis*, Sicilia, Macedonia e *Hispania Baetica*, poiché erano aree con il maggior numero di cittadini romani del primo impero, e quindi in parte esenti dal servizio militare (probabilmente alcuni furono arruolati nelle legioni augustee ma in rari casi fornirono marinai per le flotte).

I *laoi* (nativi egizi), che si distinguevano dagli *Alexandrini* (egiziani ellenizzati con la conquista prima di Alessandro Magno e poi di Roma), prima di operare sulle navi imperiali, probabilmente avevano prestato servizio nella marina tolemaica e forse in gran numero anche nelle imbarcazioni di Marco Antonio, prima che fossero assorbite nella marina augustea. Il caso dei *laoi* è interessante perché costituisce una straordinaria eccezione alla regola romana secondo cui i *fellahin*<sup>47</sup> non potessero prestare servizio nelle forze militari.

Se pensiamo al grande contributo di marinai che la tribù barbara dei Bessi di Tracia fornì alla flotta romana, possiamo intuire che, per arruolarsi, non fossero necessarie particolari abilità marinaresche: ciò che era necessario lo si imparava nell'addestramento di base oppure direttamente in mare.

A proposito di barbari, sappiamo che Vespasiano eliminò il divieto di Claudio, che ostacolava la tendenza dei *peregrini* ad usare nomi romani, per favorirne l'adozione in modo da far apparire i marinai più latinizzati.

I compiti di una flotta erano vari: sorvegliare alcuni punti strategici, fungere da corriere, proteggere la Via Flaminia dai briganti, garantire la sicurezza dei dignitari durante i loro viaggi per l'impero e aiutare il rifornimento e il trasporto delle truppe. Alcune volte, è possibile che venissero assegnati al lavoro su acquedotti, canali o altre opere civili. Tutto questo andava a integrare la routine quotidiana di impiego nei cantieri navali e negli arsenali. Tutte queste attività però venivano svolte durante la bella stagione. Con l'arrivo dell'inverno, durante il quale le navi raramente lasciavano i porti, è possibile che i marinai integrassero la loro paga con attività private (vendita prigionieri di guerra o schiave destinate a diventare concubine).

Al momento dell'arruolamento, volontario o per coscrizione, i *nautae* sapevano che la ferma era di 25 anni (anche se molti di loro chiedevano di prolungare il servizio).

---

<sup>47</sup> Vedi Enciclopedia Treccani s. v. "fellàh": "fellàh" <-à> s. m. e f. [voce di origine aramaica (arabo fellāh <fellāah>, variante di trslitt. di fallāh)]. – Propr., lavoratore della terra; il termine è entrato nella letteratura europea del sec. 19° per indicare particolarm. il contadino proletario dell'Egitto e della Palestina".

La vita di un marinaio era dura e spesso molto pericolosa (anche se soddisfacente e ben retribuita); a bordo vigeva la pena di morte per dissuadere dagli ammutinamenti. Questo fu possibile perché i prefetti navali erano esentati dalla *lex Iulia de vis publica*<sup>48</sup>.

A garantire l'ordine sulla nave era la figura del *secutor* (paragonabile al nostro maresciallo), addetto a vigilare sul rispetto della disciplina da parte della ciurma.

Ci furono situazioni in cui avvenne la liberazione del marinaio dal contratto di leva prima del suo completamento. Queste avvenivano in circostanze di morte, in caso di *missio ignominiosa* (servizio gravemente insoddisfacente) o *missio causaria* (inabilità al lavoro prodotta da un incidente inabilitante o da una grave ferita). Il congedo onorevole avveniva nel caso il marinaio si comportasse in maniera eccellente in situazioni di grande stress. Non era frequente il rilascio del congedo onorevole ma abbiamo testimonianze che lo vedono concesso da Vespasiano ad alcuni marinai reduci delle guerre civili e da Traiano all'equipaggio di una nave che forse gli salvò la vita durante una tempesta.

E' ovvio che, con la concessione del congedo onorevole, arrivassero anche tutti i privilegi che esso comportava. Privilegi che, se non nei casi eccezionali che abbiamo appena visto, venivano concessi al termine della ferma (di 26 anni) con il rilascio dell'*Honesta missio* e l'attributo di veterano.

La cittadinanza romana, il privilegio più ambito, veniva concessa ai veterani stessi e ai loro figli. Anche se sappiamo che già in età augustea la cittadinanza veniva conferita ai marinai in congedo, è probabile merito di Claudio la redazione dei primi diplomi rilasciati. Diplomi che venivano incisi nel bronzo dalla cancelleria imperiale e venivano poi spediti al pretore che li consegnava al prefetto di ogni flotta che a sua volta li distribuiva ai veterani. Un altro privilegio rilasciato era la concessione del *conubium*. Le mogli dei marinai infatti, al momento del congedo del marito, ottenevano la cittadinanza romana. Questo privilegio può durare nel tempo, fino al matrimonio futuro, se il marinaio fosse stato ancora scapolo. Matrimonio in cui venivano assicurati tutti i benefici della prassi romana. Anche i figli già nati prima della concessione della cittadinanza al padre acquisivano lo status di romano. I veterani inoltre, i loro genitori, le loro mogli e i loro figli erano, per una legge proclamata da Ottaviano quando era ancora triumviro, esentati dal pagamento dei tributi. In aggiunta, era vietato l'acquartieramento invernale delle truppe nelle loro proprietà. Infine era permesso ai veterani, di riunirsi in circoli che però l'imperatore mandava a sorvegliare attentamente in quanto queste organizzazioni potevano risultare potenzialmente pericolose.

---

<sup>48</sup> Legge del 17 a.C. che ridefinisce la norma sul crimine di violenza (*crimen vis*) introdotto precedentemente dalla *lex Plautia de vis* del 70/80 a.C. (vedi [romanoimpero.com](http://romanoimpero.com))

E' esclusa la concessione di una somma di denaro o qualsiasi forma di ricompensa pecuniaria al momento del congedo (l'unico denaro che vedevano i marinai, oltre alla loro paga annuale, era una sorta di gratifica, che ricevevano al momento dell'arruolamento, pari a tre aurei, ovvero circa 75 denari).

### 3.3.1. Uno sguardo alle tradizioni religiose marinaresche<sup>49</sup>

I marinai, forse anche più dei soldati, erano legati a tradizioni religiose che li accompagnavano nei viaggi in mare o durante le battaglie.

Le navi adottavano divinità protettrici, da cui prendevano il nome, le cui immagini venivano installate in un piccolo altare posizionato a prua della nave che, con il tempo, divenne la classica polena. Il culto dei marinai greci e romani evidenzia il superamento delle classiche divinità di mare. Agli emblematici Nettuno e Poseidone infatti, si prediligono i dioscure: i divini gemelli Castore e Polluce. Con l'arruolamento di marinai egizi poi, prese rapidamente piede il culto della dea Serapide e soprattutto della dea Iside, subito cara ai marinai perché riconosciuta come figura materna e "stella del mare".

Le statue delle divinità non erano posizionate solamente sulle prue delle navi, ma anche negli accampamenti dove il prefetto e il *victimarius* spesso offrivano sacrifici per ingraziarsi gli dei e chiedere la benedizione dei viaggi o delle battaglie. Ogni flotta aveva il suo *signum* (vessillo), portato dal *signifer* che lo riponeva nel santuario in cui era custodito quando non doveva essere esposto.

Oltre alla devozione per le divinità propiziatorie, era presente anche il culto dell'imperatore a cui si offrivano sacrifici come se fosse un dio. Il culto dell'imperatore era più sentito nella flotta di Miseno, poiché essa era posta sulla costa occidentale della penisola italiana, dove gli imperatori passavano spesso molto tempo (per esempio Tiberio con la sua villa a Capri). Forte esempio del credo dell'imperatore erano gli *Augustales*, collegio sacerdotale fondato da Tiberio, nel 14 d.C., per celebrare il Divo Augusto, da poco deceduto, e la *Gens Iulia*.

Nonostante la vicinanza della base di Ravenna alla Pannonia, culla dell'emergente credo del dio Mitra, non abbiamo testimonianze del suo culto su navi romane.

Nella vita di mare però, non erano presenti solo le prassi religiose, ma anche le tradizioni che si andavano a sviluppare a bordo della nave. I marinai infatti erano altamente superstiziosi: per loro era di cattivo auspicio partire di venerdì, le navi dovevano avere assolutamente un nome e sulla prua

---

<sup>49</sup> Ricostruito in base a: Pitassi, 2015, pagg. 309, 310; Reddè-Golvin, 2008, pagg. 39, 40; Starr, 1941, pagg. 86, 87, 88

era necessario dipingere gli *oculi* (occhi) che, secondo dicerie, servivano per guidare la nave durante le tempeste.

Per quanto riguarda il culto dei morti e la sepoltura, gli uomini di mare spesso si affidavano alle tradizioni dei luoghi in cui si trovavano, come nel caso dei marinai ravennati che seguivano le consuetudini padane.

In conclusione, i marinai costituivano l'ultimo anello della comunicazione navale, fungendo spesso da corrieri tra i porti italiani e l'imperatore a Roma e quindi, nonostante il loro apparente basso livello nella stratificazione sociale, erano a conoscenza di molte informazioni private e ordini imperiali con largo anticipo.

Il processo di romanizzazione, che accoglieva centinaia di giovani che entravano in marina da ogni angolo dell'impero, per poi riemergere decenni dopo come cittadini romani inglobati nella civiltà mediterranea, fu una delle chiavi della diffusione della cultura romana. Sicuramente questi marinai non furono romanizzati nel completo, ma la cultura instauratasi rimase e venne poi esportata nelle terre d'origine dove si radicò ancora più di quanto il pugno di ferro della conquista militare avrebbe potuto farla radicare.

## Capitolo quarto

### Com'erano fatte le navi?

In quest'ultimo capitolo, che sarà il più tecnico dell'elaborato, andremo a descrivere brevemente la composizione della flotta. Partendo dal primo paragrafo, in cui si parlerà delle tipologie di navi e della loro costruzione, si passerà poi ad esporre, nel secondo paragrafo, il loro apparato velico e il sistema di voga. Nell'ultima parte vedremo invece gli elementi bellici fondamentali che trasformarono una semplice imbarcazione in una letale ed efficiente nave da guerra.

#### 4.1. Le navi<sup>50</sup>

Prima di iniziare la descrizione dei modelli di nave più presenti nella grande flotta che Ottaviano si ritrovò a gestire immediatamente dopo Azio (triremi, *liburnae* e qualche quadrireme), è bene ricordare che la flotta antoniana era dotata anche di imbarcazioni molto più grandi che, dopo la pacificazione del Mediterraneo, si resero inutili e vennero perlopiù smantellate. Le poche che rimasero (quinqueremi ed esaremi) furono utilizzate per cerimonie o per il trasporto di alti ufficiali.

Le navi da guerra (*naves longae*), erano ben diverse dalle navi da carico (*naves onerarie*) in primis per la conformazione dello scafo. Le navi da guerra, che erano molto lunghe e sottili, erano imbarcazioni veloci (anche grazie ai rematori) ma molto fragili e instabili, soprattutto in caso di mare mosso.

La poppa, elemento importantissimo della nave, si ergeva sopra la linea dell'acqua con un arco di cerchio che raccordava i due fianchi nell'*aplustre*, non solo una decorazione, ma soprattutto un elemento chiave che incrementava la stabilità della nave.

Secondo gli esperimenti effettuati sull'*Olympias*<sup>51</sup>, in cui si registrarono velocità di 0,9 nodi con vento contrario e 4,5 nodi con vento a favore, si concluse che le navi romane, esclusivamente in condizioni di mare calmo, raggiungevano prestazioni più o meno simili ai vascelli di epoca moderna.

---

<sup>50</sup> Ricostruito in base a: Reddè-Golvin, 2008, pag. 107, 111; Russo, 2009, pag. 122

<sup>51</sup> L'*Olympias* è una trireme accuratamente ricostruita tra il 1985 e il 1987 grazie ai finanziamenti della Marina Militare Greca.

#### 4.1.1. Le triremi<sup>52</sup>

La trireme era l'imbarcazione per eccellenza dell'epoca greco-romana che rivoluzionò il modo di navigare nel Mediterraneo antico. Lunga circa 40 metri per 5,5 di larghezza con tre file di rematori per ogni lato, il suo peso oscillava intorno alle 250 tonnellate.

Nasce tra il 600 a.C. e il 550 a.C. quando i Greci si resero conto che, aggiungendo una scalmiera al bordo dello scafo, era possibile includere un'ulteriore fila di rematori. Era però una nave molto costosa, sia da costruire che da condurre. Necessitava infatti di un equipaggio di più di 200 uomini per nave: 170 rematori, da 14 a 40 marinai, da 16 a 20 addetti alle manovre, un massimo di 40 fanti e infine quattro o cinque ufficiali ai quali era dedicata una cabina coperta che si trovava a poppa.

Il vero momento in cui l'uso della trireme si consolida è intorno al 480 a.C., quando le grandi potenze marittime si convincono a sostituire le loro vecchie imbarcazioni con la novità greca che era appena uscita vittoriosa dalla battaglia di Salamina contro la flotta persiana.

Nave polifunzionale, poteva essere impiegata per la battaglia, come scorta ai convogli, da sbarco, per la consegna di messaggi e ordini nelle province dell'impero o per trasportare velocemente uomini e cavalli (a patto di sacrificare parte dei rematori).

Come abbiamo detto, in poco tempo la trireme divenne una delle navi più diffuse nelle flotte del Mediterraneo. Infatti Miseno, tra la base principale e i vari distaccamenti, intorno al 22 a.C., ne contava circa 52. Questa imbarcazione continuò a navigare fino al 324 d.C. quando fu sostituita da nuovi modelli dopo la battaglia dell'Ellesponto. In questo scontro la flotta di Licinio, composta da ben 200 triremi, fu sconfitta brutalmente dalla flotta dell'imperatore Costantino nei pressi dello stretto dei Dardanelli.

#### 4.1.2. Le *liburnae*<sup>53</sup>

I Romani, nella loro eterna lotta contro i pirati illirici, acquisirono nuove tecnologie, provenienti da questi popoli di navigatori, che permisero lo sviluppo di nuovi tipi di imbarcazione. Una di queste tecnologie era il *lembus*. In origine, questa piccola nave, era una galea leggera con un unico ordine di remi che poteva ospitare al massimo una cinquantina di uomini. Le sue linee sottili, soprattutto a prua, la dotarono di una grande velocità che sovrastava quasi tutte le altre tipologie di imbarcazione.

Originariamente, non erano previsti né velatura né rematori in quanto le modeste dimensioni non permettevano di ospitare un equipaggio troppo numeroso.

---

<sup>52</sup> Ricostruito in base a: Lacey, 2022, pag. 91; Pitassi, 2015, pagg. 63, 64, 300; Romanoimpero.com s. v. "Trireme"

<sup>53</sup> Ricostruito in base a: Pitassi, 2011, pagg. 106, 125, tavola illustrata XI

Nonostante non fosse veloce come la trireme, i Romani ne adottarono alcune per l'esplorazione e la ricognizione e battezzarono questa nave con il nome latino di *liburna*, dotandola di due file di remi per lato, un rostro prodiero e sostituirono le tonde vele con quelle quadre.

Sulle misure e sull'equipaggio di queste navi, Pitassi fa riferimento soprattutto ad una pittura murale di Pompei in cui è raffigurata una *sexteres* scortata da due imbarcazioni minori, con molta probabilità delle *liburnae*. L'autore, nella sua opera, dà diverse interpretazioni riguardanti le misure e l'equipaggio; io mi atterrò a quella da lui suggerita.

L'equipaggio delle *liburnae* moderne, che furono l'arma segreta di Ottaviano per abbattere le grandi ammiraglie antoniane, era presumibilmente composto da: 4 ufficiali, 6 marinai, 10 fanti di marina, 6 arcieri e 60 rematori (34 nella linea di remi superiore e 26 in quella inferiore) per un totale di 86 uomini.

La lunghezza della nave era di circa 26 metri.

#### **4.1.3. Le quadriremi<sup>54</sup>**

Discostandomi dall'elenco delle navi romane presenti in tempo di guerre civili e del primo impero stilato da Pitassi, che oltre alle già citate triremi e liburne propone anche le piccole unità di ricognizione e le imbarcazioni fluviali, vorrei ora soffermarmi sulla quadrireme, nave che resistette al declino di quelle più grandi per operare fino al secolo V d.C.

Questa nasce intorno al 409 a.C., quando i Cartaginesi introdussero, su una bireme modificata, due rematori per ogni singolo remo. La novità si diffuse e, nel 404 a.C., fu adottata anche da Dionisio di Siracusa, tiranno della città. Da questo momento in poi, inizia il moltiplicarsi degli esemplari che vengono via via adottati dalle varie potenze del Mediterraneo che seguirono l'esempio del politico siceliota<sup>55</sup>.

La quadrireme, nonostante avesse la stessa forza motrice della trireme, era più larga e bassa, e di conseguenza più solida. Questa sua bassezza però, oltre ad essere sinonimo di solidità, poteva rivelarsi anche uno svantaggio poiché, avendo il ponte più basso, in un eventuale combattimento con una quinquereme i soldati avrebbero avuto difficoltà ad abbordare la nave avversaria in cui i tiratori nemici godevano di una posizione di favore.

Lunga circa 45 metri, e dotata di due corvi, uno a prua e l'altro a poppa, questa nave, data la sua solidità, poteva causare danni fatali se entrava in collisione con navi più leggere, senza conseguenze

---

<sup>54</sup> Ricostruito in base a: Pitassi, 2011, pag. 101; Pitassi, 2015, pag. 65; romanoimpero.com s. v. "quadrireme"

<sup>55</sup> Vedi *Enciclopedia Treccani* s. v. "sicelioti": "Nome con il quale vennero chiamati dai Greci della madrepatria i connazionali trasferitisi nelle colonie fondate in Sicilia a partire dalla metà dell'8° sec. a.C. ..."

gravi per se stessa, inoltre, nonostante il deficit nei confronti delle quinqueremi e delle navi più grandi, poteva comunque godere di un ponte alto ben tre metri dalla superficie del mare, che permetteva ai tiratori e ai fanti pronti all'abbordaggio, di avere un vantaggio sulle unità più piccole.

La nave era solitamente priva di velatura, ad eccezione forse dell'*artemon* prodiero, e al posto della classica posizione in cui doveva essere presente l'albero maestro, la quadrireme ospitava una o due imponenti torri.

L'equipaggio, che era molto numeroso (circa 350 uomini per nave), era composto da 20 marinai addetti alle vele, da 6 a 8 ufficiali, una quarantina di soldati e infine da 250 a 300 rematori (Pitassi scrive di 120 remi azionati da 240 vogatori<sup>56</sup>).

#### 4.1.4. Metodologia e materiali di costruzione<sup>57</sup>

Già da millenni, sia in Asia che in Occidente, l'uomo costruiva navi di diversi tipi, ma il vero salto di qualità nell'ambito della carpenteria navale avvenne solamente in epoca dello sviluppo greco-romano. Facendo passi da gigante rispetto alle antiche "navi cucite"<sup>58</sup>, la cantieristica greco-romana permise la costruzione di nuove imbarcazioni molto più solide, grazie all'utilizzo dell'incastro tra tenoni e mortase fissati da perni lignei inseriti in ogni giuntura tra assi spesse circa 4 cm. Era un lavoro estremamente laborioso, soprattutto se svolto in un'epoca priva di utensili elettrici, ma ciò che ne risultava era uno scafo robusto e con poca necessità di calafataggio. Una volta realizzata la chiglia e i primi due giri di sentina, i distanziatori venivano rimossi e si procedeva con la costruzione delle costole laterali.

In seguito, mentre i tenoni e le mortase diminuirono e si fecero più distanti, gli scafi, che si irrobustirono maggiormente, iniziarono ad essere tenuti insieme da lunghi chiodi metallici inseriti in fori perforati da punte prima di rame o bronzo e poi in ferro. Nonostante abbiamo detto che, grazie alla compattezza delle assi, gli scafi romani poco necessitassero del calafataggio per navigare, essi venivano comunque cosparsi di pece o catrame al fine di proteggere il legno dai parassiti marini e da eventuali danni da collisione<sup>59</sup>.

---

<sup>56</sup> Pitassi, 2011, pag. 105

<sup>57</sup> Ricostruito in base a: Pitassi, 2012; Pitassi, 2015, pag. 64; Russo, 2009, pag. 122

<sup>58</sup> Imbarcazioni le cui assi erano fissate insieme da tendini, radici o rami di salice o, nelle coste dell'Africa orientale e dell'India, da pula di cocco e fibra di bambù. Questa tecnica di costruzione era diffusa in tutto il mondo prima della scoperta della lavorazione dei metalli e consisteva nel creare prima un guscio esterno di assi e poi di aggiungerci l'intelaiatura interna (Casson, 1971, pagg.201 e succ.).

<sup>59</sup> In alternativa al calafataggio la chiglia delle navi romane veniva ricoperta di lana imbevuta di sostanze impermeabili e sopra il tutto venivano applicati fogli di piombo fissati con una fittissima serie di chiodi di rame. (vedi [romanoimpero.com](http://romanoimpero.com) s. v. "navi da guerra").

I materiali che venivano usati per la costruzione delle navi erano vari e provenivano dalle zone circostanti le grandi basi navali<sup>60</sup> e i grandi cantieri di costruzione. I legni preferiti erano il pino, il cipresso, l'olmo, il faggio, il larice, l'abete, l'acacia e la quercia. Quest'ultima, se usata quando ancora verde o non stagionata, era la preferita per la costruzione delle triremi greche per via della sua malleabilità e resistenza. Era una pratica comune utilizzare del legno verde per costruire le navi, soprattutto in tempo di guerra, durante la quale non si disponeva di sufficiente legno stagionato.

Secondo Vegezio, il periodo migliore per tagliare il legname da cui ricavare le assi per la costruzione delle navi era subito dopo l'estate, passati i mesi di luglio e agosto, per proseguire fino a gennaio. Il legno, a detta dell'autore, in questo periodo era sì secco ma anche molto resistente<sup>61</sup>.

Giusto per far capire i tempi e la metodologia di costruzione nei cantieri navali romani, qui di seguito parleremo dello stato di emergenza della fine del secolo III a.C.

Con la seconda guerra punica alle porte (218-202 a.C.), Roma si ritrovò con l'impellente bisogno di costruire nuove navi e di rimpiazzare le numerose perse durante il primo scontro nel minor tempo possibile. Contando che una quinquereme necessitava di circa sessanta giorni di lavoro per essere ultimata, è facile immaginare il quantitativo di arsenali che si mettevano in moto per fornire le navi in tempo di pace, ma soprattutto in tempo di guerra. Come accennato precedentemente, i materiali necessari erano donati dai territori della penisola italiana. Livio ne parla in questo passo della sua opera:

Per primi i popoli della Toscana promisero di aiutare il console, ciascuno secondo le sue possibilità: (...); i Populonesi ferro; i Tarquiniesi telami per le vele; i Volaterrani pece per le navi (...); i Perugini, i Clusini, i Rusellani gli abeti per la costruzione delle navi, (...), se non che Scipione si servì degli abeti dei boschi pubblici. (...) Essendosi messe in costruzione trenta navi, venti quinqueremi, dieci quadriremi, Scipione incalzò i lavori al punto che in quarantacinque giorni da quando il legname era stato tagliato dai boschi, le navi furono varate, fornite di tutto e armate<sup>62</sup>.

In conclusione, la civiltà romana rivoluzionò la metodologia di costruzione delle navi, facendo della cantieristica navale un'arte che teneva conto dell'eccellenza e delle diverse caratteristiche dei materiali forniti dai territori presenti nell'unità politico-territoriale romana, arrivando a produrre scafi che solcavano i mari anche per 25 anni.

---

<sup>60</sup> Come nel caso delle foreste di larice che resero la base di Ravenna uno dei centri di produzione di legname più importanti dell'epoca (vedi capitolo primo, paragrafo 2.4).

<sup>61</sup> Vegezio, IV. 36.

<sup>62</sup> Tito Livio, XXVIII. 45.

## 4.2. La navigazione<sup>63</sup>

Come ripetuto molte volte nel corso di questo elaborato, il periodo dell'anno preferito per navigare era la primavera e l'estate. In inverno, la navigazione si riduceva bruscamente ma non si bloccava mai del tutto. Le navi, in questo periodo di ferma, che in caso di lunghi inverni durava anche sei mesi<sup>64</sup>, venivano messe in secca nei *navalia* al fine di prevenire il deterioramento dello scafo.

Con il caldo, il Mediterraneo brulicava di navi, sia mercantili che militari. Le navi da carico commerciavano con le province e portavano le derrate a Roma, mentre le galee militari sorvegliavano i mari e trasportavano truppe e rifornimenti nelle zone di confine.

Anche nel caso degli scontri in mare si preferiva attendere la bella stagione, quando il mare era per la maggior parte del tempo calmo.

### 4.2.1. Vele e sartiame<sup>65</sup>

L'apparato velico di qualsiasi imbarcazione è essenziale per navigare poiché, ad eccezione dei casi in cui la propulsione viene azionata dai remi, la nave è in completa balia del soffiare dei venti.

L'obiettivo dell'installazione delle vele era quello di consentire alla nave di sfruttare il vento a favore e di bordeggiare, ovvero di navigare controvento prendendolo trasversalmente ora da un fianco ora dall'altro. Per far sì che ciò avvenisse, le navi dovevano dotarsi di un'attrezzatura efficace e facile da maneggiare: la vela quadra (le prime vele latine compariranno solamente intorno al secolo VII d.C.).

L'elemento principale era indubbiamente l'albero maestro (chiamato *histos* in greco, *malus* o *arbor* in latino), che era tenuto in equilibrio da una serie di ammantigli ed era dotato di una mezza dozzina di cime (*ceruchi*, *anquina*, *pedes*, *rudentes*). Queste, che erano ricavate da papiro, canapa, lino o esparto<sup>66</sup>, avevano ognuna una funzione specifica ed erano bloccate in posizione da pulegge lignee rinforzate con lastre di metallo. Durante la costruzione della nave, l'albero veniva incassato direttamente nella struttura della chiglia e, per portare fortuna, veniva inserita una moneta in una fessura del legno (tradizione che viene rispettata ancora oggi).

---

<sup>63</sup> Ricostruito in base a: Vegezio, IV. 42-43

<sup>64</sup> Già dall'antichità i marinai impararono che da novembre a marzo era meglio non mettersi in mare (Pitassi, 2015, pag. 57).

<sup>65</sup> Ricostruito in base a: Casson, 1971, tabella pag. 230, pagg. 231, 232, 234, 235, 237, 238; Pitassi, 2011, pagg. 51, 52; Pitassi, 2012; romanoimpero.com s. v. "navi da guerra"

<sup>66</sup> Vedi *Enciclopedia Treccani* s.v. "ALFA": ALFA Domenico Lanza Camillo LEVI. Nome arabo (ar. halfā), adottato nell'uso europeo, della Stipa tenacissima L. (*Macrochloa*, tenacissima Kunth), pianta della famiglia delle Graminacee. (...) Tanto l'alfa rusia quanto l'alfa mahbula sono usate, come si è già detto, sino dai tempi più remoti, per cordami, reti, legacci per covoni e altri manufatti (...).

Il pennone della randa, che poteva essere lungo quasi quanto l'albero, era spesso composto da due pali di pino o abete uniti insieme, probabile motivo per cui venisse chiamato anche con nomi al plurale (*keraiā/keraiāi* in greco, *antenna/antennae* in latino).

L'albero e il pennone durante la battaglia potevano anche essere rimossi per evitare che, se urtati, potessero cadere e danneggiare il ponte.

Oltre agli alberi maestri, che nel caso dei grandi vascelli dell'annona potevano essere due (uno centrale e uno a poppa), su una nave, solitamente, era installato a prua un altro albero, più piccolo e inclinato in avanti, chiamato *dolon* o *artemon*<sup>67</sup> (odierno bompresso<sup>68</sup>). Questo, che era fissato alla prua da una staffa, era privo di sartie di rinforzo ma possedeva comunque alcune cime per issare la sua piccola vela. Il suo compito era quello di stabilizzare la nave e di facilitare le manovre, soprattutto le virate di bordo. Qualunque sia stato il suo nome, si presume che questo elemento prodiero non sia altro che l'evoluzione di un apparato velico di emergenza introdotto probabilmente intorno al secolo V a.C. L'*akateion*, questo era il suo nome, era un albero d'emergenza, che veniva installato per sfruttare la forza del vento, al fine di tirarsi fuori dal pericolo nei momenti più critici (è per questo che Casson lo chiama "sneaker", dal verbo inglese "sneaking" ovvero sgattaiolare).

Le vele (*armena* in greco ellenistico, *velum* in latino), erano formate da grandi pezze di tela di canapa o di lino unite tra loro con cuciture ad angolo retto che formavano il caratteristico motivo a scacchiera. Le parti più soggette a sforzo, come gli angoli o gli occhielli per l'inserimento delle cime, erano rinforzate da strisce di cuoio. Il colore naturale era usualmente il bianco, tuttavia il telame poteva essere tinto con vernici a base di cera a seconda dei compiti che la nave svolgeva. Il viola solitamente era attribuito alle ammiraglie, il nero per le cerimonie di lutto, il verde acqua o blu per la mimetizzazione durante le missioni di guerra. Oltre ai diversi colori la facciata delle vele poteva ospitare iscrizioni o altra simbologia.

Per aumentare la superficie battuta dal vento, sopra il pennone veniva posto il *supparum*, una piccola vela triangolare.

Per concludere, nonostante i Romani non conoscessero la vela latina, essi tentarono di emularla tramite la manovra detta "*pedem fecere*" in cui, per mezzo di una cima scorrente, si procedeva al sollevamento dell'angolo inferiore della vela per tentare di raggiungere una forma simil triangolare.

---

<sup>67</sup> Il primo viene citato nell'opera di Reddè-Golvin mentre il secondo è presente in "The roman navy" di Pitassi.

<sup>68</sup> Vedi *Enciclopedia Treccani* s.v. "bompresso": "Estremo albero prodiero dei comuni velieri, inclinato di circa 20° sopra l'orizzonte, che porta il più avanti possibile i lati inferiori delle vele prodiere (...), elementi sostanziali per l'equilibrio e la manovra del sistema velico..."

#### 4.2.2. Il sistema di voga e il timone<sup>69</sup>

In caso di bonaccia o di imminente scontro, le imbarcazioni si affidavano ai rematori che, tramite la gestione del sistema di voga, permettevano alla nave di acquisire velocità o di compiere manovre normalmente molto difficili. Se in molti dei casi l'abilità dei rematori era un vantaggio, a volte, la loro presenza, comportava avere un equipaggio numeroso e spazi di movimento molto ristretti. I vogatori infatti, che si trovavano sottocoperta, soffrivano di mancanza d'aria ed eccessiva sudorazione, e il gran caldo li portava a consumare in media 1,7 litri di acqua ogni 10 ore.

I remi, che secondo registri navali ateniesi del secolo IV a.C. erano lunghi 9 cubiti, ovvero circa 4,18 metri, erano fissati con stroppi di cuoio o canapa alle scalmiere, incavature sulla falchetta poste sul bordo della nave, che permettevano agli strumenti di rimanere in posizione durante la vogata.

La fila più bassa di remi, azionata dai *thalamites*<sup>70</sup>, distava solo 45 centimetri dall'acqua, ecco perché si rendeva necessario applicare delle borse di cuoio, chiamate *askoma*, per evitare infiltrazioni. In caso di mare mosso invece, i remi venivano tirati a bordo e i bocchettoni inferiori sigillati con tappi rivestiti di cuoio impermeabilizzato.

Posti superiormente ai *thalamites*, il livello intermedio (nel caso di una nave con tre file di remi) era composto dagli *zygetes*. Essi prendevano il loro nome dallo *zygos*, una trave che attraversava lo scafo per tutta la sua lunghezza. L'ultimo livello, quello superiore, era occupato dai *thranetes*, chiamati così perché posti adiacenti al bordo superiore dello scafo (*thranos*). Essi infatti risultavano più esposti rispetto al profilo della nave e i loro remi erano poggiati su telai che sporgevano di circa 60 centimetri dal bordo. Poiché la loro posizione era molto elevata, l'angolo con cui i remi colpivano la superficie dell'acqua era molto acuto, portando la loro corsa ad essere più logorante rispetto a quella delle file di rematori inferiori. La posizione di *thranetes* solitamente era occupata dai rematori più anziani, che avevano più esperienza. Questo perché, essendo gli unici a vedere all'esterno, potevano trasmettere gli ordini degli ufficiali e sincronizzare il ritmo di voga.

Tramite testimonianze e rappresentazioni dell'epoca, si è dimostrato che la disposizione dei rematori sulle tre file presenti, prendeva la forma di una quinconce<sup>71</sup>.

---

<sup>69</sup> Ricostruito in base a: Casson, 1971, pagg. 82, 83, 84, 224, 226; Pitassi, 2011, pagg. 30, 56, 58; Reddè-Golvin, 2008, pagg. 18, 110; Sheppard, 2013, pagg. 56, 76

<sup>70</sup> Dal greco "*thalamos*": cabina, cunicolo o in questo caso la parte inferiore dello scafo dove erano collocati. (Pitassi, 2011, pag. 27)

<sup>71</sup> Vedi *Enciclopedia Treccani* s.v. "quinconce": "quinconce (dal latino *quincunx*) termine in forma contratta che sta per "cinque once" e indica una configurazione di cinque oggetti disposti come i cinque punti sulla facciata del dado che indica il numero 5" (Casson, 1971, pag. 84).

Parliamo ora dell'atto della vogata. Si stima che un rematore di altezza media (1,68 m.) su un sedile fisso, mantenendo per un periodo abbastanza prolungato la velocità di crociera di circa 10 colpi al minuto, compisse un gesto dall'estensione di circa 1,06 metri, estensione che logicamente diminuisce man mano che il rematore si avvicina al perno. Durante le battaglie invece, al fine di acquisire velocità per colpire con il *rostrum* o per fuggire da situazioni delicate, il numero delle vogate per minuto aumentava fino a raddoppiare e l'ampiezza del gesto si estendeva di ulteriori 30,5 centimetri circa. È ovvio pensare che, dato il grande sforzo, il veloce ritmo di queste vogate d'emergenza potesse essere mantenuto solo per un tempo assai limitato<sup>72</sup>.

Parlando di remi non si può non citare il timone poiché, fino al tardo medioevo (secolo XII d.C.), il sistema di governo della nave era costituito da due grosse pagaie di poppa, a tribordo e a babordo, che permettevano di orientare la nave durante la navigazione.

Il lungo palo del timone era prolungato da un'estremità perpendicolare chiamata *clavus*, che permetteva al timoniere di far ruotare lo strumento sul proprio asse senza troppi sforzi.

La pala, che era più sottile davanti in modo da diminuire l'attrito dell'acqua, poteva essere immersa più o meno profondamente grazie ad un sistema di cavi che scorrevano in una cassa collocata sul lato dello scafo.

Gli affreschi ritrovati mostrano le grandi navi romane con enormi timoni decorati, incastonati in apposite casse che li tenevano in posizione ma, nelle navi più piccole o in quelle destinate alla guerra, dove la praticità sovrastava l'estetica, i timoni venivano tenuti in posizione da cinghie di cuoio o di altri materiali.

Le navi, durante la stagione fredda che impediva loro di navigare, venivano trascinate a riva o messe in secca nei *navalia*, ed è per questo che i timoni erano dotati di un sistema di paranchi che permetteva loro di essere sollevati oltre la linea della chiglia per evitare di essere danneggiati durante il trascinamento. Una volta sollevati, essi venivano riposti in un alloggiamento che li bloccava in posizione obliqua, quasi orizzontale, in modo che le pale spuntassero di poco dalla poppa.

In conclusione, il timone laterale, che con superficialità è sempre stato giudicato poco efficiente, si dimostrò in realtà uno strumento le cui prestazioni non erano affatto inferiori al timone di poppa. Il timoniere, figura che abilmente manovrava entrambe le grandi pagaie contemporaneamente, era una persona che spesso si trovava in grande pericolo di essere colpito, dato che era posizionato sulla poppa, in balia dei tiratori nemici. Ne consegue che, con il passare del tempo, questa figura venne

---

<sup>72</sup> Secondo Sheppard il ritmo poteva essere mantenuto per una ventina di minuti prima che i rematori cedessero alla fatica (Sheppard, 2013, pag. 76).

via via protetta con scudi o addirittura, nelle navi più grandi, spostata sottocoperta. Quanto appena scritto, nonostante sia molto plausibile, non è stato ancora accertato ma, come sostiene Pitassi, può comunque rimanere un'affascinante teoria.

### 4.3. Elementi bellici

#### 4.3.1. Il rostrum<sup>73</sup>

Il *rostrum*, erroneamente definito “ariete” (“the ram”) in alcuni testi anglofoni, è in realtà uno degli armamenti che più ha stravolto la storia delle battaglie navali del mondo antico.

Nonostante un suo archetipo ligneo e meno pronunciato fosse installato nelle navi da molto più tempo (le prime attestazioni risalgono alla tarda età minoica e micenea, 1600-1200 a.C.), solo in epoca fenicia inizia ad essere inteso come arma (metallico e più puntuto) e solamente in epoca romana il suo utilizzo rivoluzionerà lo svolgimento dei combattimenti marini.

Il *rostrum*, originariamente, era una semplice sporgenza semi-decorativa. Successivamente, quando si scoprì che l'allungamento della prua migliorava il passaggio attraverso l'acqua e riduceva la fastidiosa onda di prua, esso venne abbassato a livello di galleggiamento e, con l'occasione, rinforzato.

Tralasciando le rappresentazioni greche del VI sec. a.C. che lo mostravano come un'appendice tondeggiante per ovviare al problema di un eventuale incastro con la nave nemica<sup>74</sup>, nel mondo romano si evolve per danneggiare maggiormente gli scafi avversari. Infatti, in aggiunta ad un corpo centrale verticale, compaiono delle lame orizzontali per tagliare le venature del legno e penetrare maggiormente nello scafo.

Se infatti, prima della scoperta del suo rivoluzionario uso, le battaglie navali si potevano intendere come delle semplici trasposizioni su mare delle battaglie campali, in cui le navi avevano il solo compito di mettere in contatto i due eserciti, con l'introduzione di questo strumento la nave stessa divenne un'arma. Un'arma che però, per essere efficace, necessitava di una grande velocità (fornita dai potenti rematori) e di molto tempismo e coordinazione tra gli ufficiali che gestivano l'equipaggio. Conseguentemente allo sviluppo dei *rostra*, le navi si dotarono, con il fine di difesa dagli speronamenti, anche di una spessa fascia lignea posta sulla linea di galleggiamento. Questo perché, l'impatto di un attacco da speronamento, era pericoloso sia per l'aggressore che per l'agredito. Entrambi quindi necessitavano di rinforzare la prua per garantire maggiore solidità alla struttura.

---

<sup>73</sup> Ricostruito in base a: Pitassi, 2011, pagg. 37, 39; Pitassi 2012; Pitassi, 2015, pag. 71; Sheppard, 2013, pag. 73

<sup>74</sup> Durante le battaglie, nel caso estremo in cui il *rostrum* rimanesse incastrato nella nave nemica, esso poteva anche essere distaccato mentre l'aggressore tentava di ritirarsi (Pitassi, 2012).

Con il crollo dell'impero d'Occidente, e l'inizio delle invasioni barbariche che portarono alla circolazione di navi più basse e larghe, il *rostrum* venne usato non più per trafiggere e smembrare lo scafo, ma, capovolgendo la sua parte concava e innalzandola rispetto al livello di galleggiamento, per sovrastarlo e affondarlo.

#### 4.3.2. Torri e artiglieria<sup>75</sup>

Abbiamo visto, nel capitolo primo, che durante la battaglia di Azio, la flotta antoniana si difese da quella di Ottaviano anche grazie all'uso di artiglieria pesante: baliste e catapulte in grado di scagliare sia dardi che proiettili in pietra per centinaia di metri.

Le baliste non sono altro che l'evoluzione dei grandi archi compositi, formati da tendini animali e materiale osseo che, per la prima volta, vennero montati orizzontalmente sulle navi siracusane intorno al 400 a.C. (allora prese il nome di *gastraphetes*) e che, grazie alla loro efficacia e poca necessità di manutenzione, rimasero in uso per più di 150 anni.

Queste armi venivano montate su un cavalletto che poggiava su un giunto mobile che permetteva di orientare il fuoco; inoltre erano dotate di un piccolo argano che consentiva di tendere il cordame ed armare la balista.

L'evoluzione di queste armi fu quasi forzata poiché si scoprì che le matasse elastiche, che permettevano la trazione dei grandi archi, erano altamente igroscopiche e sensibili all'umidità. Questi materiali, infatti si allungavano e, di conseguenza, perdevano l'indispensabile tensione.

Quasi contemporaneo, forse leggermente più tardo, fu lo sviluppo delle catapulte, grandi macchine belliche che, grazie ad opportune modifiche, erano in grado di scagliare dardi e massi oltre i 350 metri.

Sia per baliste che per catapulte le migliori si fecero talmente efficaci che permisero di raggiungere una manutenzione minima, una potenza massima, e delle dimensioni standardizzate che permisero loro di essere imbarcate nelle navi da guerra.

Dardi e pietre non erano gli unici proiettili che vennero scagliati dall'artiglieria romana. Grossi rampini vennero utilizzati come arma, al fine di tirare a sé una nave nemica, in modo da abbordarla più facilmente. *L'harpax*, un dardo uncinato lungo circa due metri ne era un esempio. Ideato da Agrippa durante la campagna militare contro Sesto Pompeo, quest'arma era composta da un corpo ligneo centrale, rinforzato da strisce metalliche e di cuoio, in modo da impedire al nemico di tranciarlo, con un uncino sulla punta per agganciare la nave nemica. Sul retro invece si trovava un anello a cui erano fissate delle funi. Per l'utilizzo di quest'arma era necessario essere a distanze non

---

<sup>75</sup> Ricostruito in base a: Pitassi, 2011, pagg. 46, 48, 51; Pitassi, 2012; Pitassi, 2015, pag. 97; romanoimpero.com s. v. "navi da guerra"; Russo, 2009, pag. 355  
Baliste, catapulte e scorpioni sono attentamente descritti anche nei capitoli XV-XVIII del libro X del *De architectura* di Vitruvio.

rilevanti dagli obiettivi nemici poiché, a causa del suo peso, non era possibile scagliarla troppo lontano.

Rilevante, anche se non di centrale importanza, era l'uso del fuoco durante gli scontri in mare. La prima attestazione risale all'89 a.C., quando Silla, durante l'assedio di Pompei, scagliò sulla città bombe incendiarie. Anni dopo, durante le guerre civili contro Sesto, un convoglio di triremi che si dirigeva pericolosamente verso i triumviri, scagliò diverse piogge di frecce infuocate, che arsero alcune imbarcazioni prima di ritirarsi.

Abbiamo visto che anche ad Azio, soprattutto nei momenti finali della battaglia, furono utilizzate armi incendiarie (vasi infuocati colmi di carbone o pece) per permettere ad Ottaviano di imporre la resa alla flotta nemica. È bene ricordare che, nonostante la grande efficacia, era estremamente pericoloso anche per l'aggressore utilizzare il fuoco, poiché il rischio di incendiare la propria nave era molto elevato, soprattutto durante le calde e secche estati mediterranee.

Che si tratti di rudimentali baliste o di opere di artiglieria più evoluta come catapulte o "Scorpioni"<sup>76</sup>, possiamo dedurre che l'innovativo uso di queste armi portò ad un progressivo "in scatolamento" dei rematori che, per evitare di essere colpiti dai proiettili, vennero via a via protetti con schermature sempre più estese e resistenti.

Catapulte e baliste normalmente non potevano essere utilizzate ad angoli inferiori a quello orizzontale. Questo implicava che il loro utilizzo prediligeva obiettivi ad elevate distanze. Per favorire la gittata, l'artiglieria veniva posta sopra delle torri che venivano innalzate sul ponte. Queste torri, inizialmente pesanti e ingombranti, erano costruite in legno e, nonostante il loro profilo che aumentava l'instabilità e la resistenza al vento, vennero mantenute in uso fino agli anni trenta del I sec. a.C. quando Agrippa le modificò enormemente. Egli introdusse un nuovo tipo di torre, pieghevole in modo da poterla smontare e riporla nella stiva e formata da archi per ridurre il peso e la resistenza al vento. La copertura di tela dipinta, che ricordava delle mura, lasciava spazio ad un'unica colorazione che aiutava a distinguere immediatamente tutte le navi di un determinato squadrone. È bene ricordare che, solo pochi esemplari di artiglieria di dimensioni ridotte furono installate nelle torri, poiché l'urto della scarica di una grande arma avrebbe affaticato di molto la struttura e aumentato l'instabilità. In cima alle torri però, a baliste e catapulte, si preferì sempre posizionare strategicamente arcieri, frombolieri e giavellottieri (fino ad un massimo di sei tiratori) che avrebbero potuto facilmente colpire verso il basso, cosa che l'artiglieria non poteva fare.

---

<sup>76</sup> Lo "Scorpione" era una tipologia di piccola catapulta della tarda repubblica (II sec. a.C.) con un uso più esteso di parti metalliche e telai molleggiati che la portarono ad essere l'esemplare di artiglieria più solido, compatto e preciso (Pitassi, 2015, pag. 336).

Queste torri, che potevano essere posizionate a prua o a poppa o, nel caso di navi più grandi, in entrambe le posizioni, continuarono ad essere utilizzate fino alla scomparsa delle galee maggiori nel III secolo d.C.

#### 4.3.3. Il *corvus*<sup>77</sup>

Nonostante sia caduto in disuso secoli prima della battaglia di Azio, è bene descrivere il funzionamento del *corvus* per comprendere al meglio come avvenissero gli scontri tra navi prima della diffusione del *rostrum* come arma principale.

Il *corvus* non era altro che una passerella lignea che permetteva ai fanti di assaltare una nave nemica, dopo essersi avvicinati abbastanza da poterla abbordare.

Polibio (200-120 circa a.C.), uno storico greco, ne descrive la struttura e l'utilizzo che se ne fece durante la prima guerra punica (264-241 a.C.). All'epoca in cui scrisse, il dispositivo era caduto in disuso da circa un secolo ed è quindi probabile che la sua descrizione si basi su rappresentazioni pittoriche o ulteriori scritti dell'epoca.

Polibio scrive:

Sulla prua stava piantato un palo rotondo (...); questo a sua volta aveva in cima una carrucola e tutt'intorno alla base correva una passerella, (...). All'estremità di questo tavolato, infine, vi era adattato una specie di pestello di ferro, appuntito da una parte e con un anello dall'altra, (...). A questo anello, poi, era legata una grossa fune, con la quale, quando si scontravano con le navi avversarie, sollevavano i corvi a mezzo della carrucola piazzata in cima al palo e li facevano ricadere sulla tolda<sup>78</sup> della nave nemica, (...). (...), allora i Romani si lanciavano all'assalto da tutta la fiancata della propria nave; se invece l'aggancio era avvenuto a prua, muovevano all'attacco passando in fila a due a due sopra il tavolato stesso. (...) quelli invece che seguivano, si proteggevano i fianchi appoggiando l'orlo degli scudi sul parapetto (...).<sup>79</sup>

C'è poco da aggiungere all'esaustiva descrizione di Polibio, di cui ho volontariamente ommesso alcune parti; soffermandosi però sulla lettura dell'autore si può notare che ad un certo punto viene citato un parapetto. Questo, che era alto fino al ginocchio, aveva il duplice compito di proteggere lateralmente i soldati che assaltavano la nave ed evitare che essi cadessero in mare nei momenti in cui l'instabilità era maggiore.

---

<sup>77</sup> Ricostruito in base a: Pitassi, 2011, pagg. 41, 43, 45; Pitassi, 2012

<sup>78</sup> Vedi *Enciclopedia Treccani* s.v. "tolda": tolda s. f. [dal port. *tolda*, spagn. *tolda*, di origine incerta]. – Termine usato nel passato (nel periodo delle navi a vela), e oggi rimasto nell'uso letter., non marinaresco, per indicare la coperta, cioè il primo ponte scoperto, delle navi...

<sup>79</sup> Polibio, I.22.

In base a fonti secondarie che trattano l'argomento, il *corvus*, poteva essere anche coperto da una leggera tettoia che permetteva ai fanti di essere riparati dai colpi scagliati dall'alto dai guerrieri posizionati in cima alle torri.

Come le torri, anche i corvi avevano una struttura ingombrante (potevano essere montati solo sulle grandi navi) e che aumentava la resistenza al vento. Questo è uno dei motivi per cui cadde in disuso attorno al 250 a.C. in favore di strutture più leggere.

Il "ponte d'imbarco" infatti, svolgeva le stesse mansioni del *corvus*, pur essendo più leggero e smontabile. La sua esistenza però non è confermata, ma solamente teorizzata, in quanto le imbarcazioni successive presentavano delle interruzioni nel parapetto del ponte, poco dopo le sporgenze che ospitavano i remi, che si presume fossero adibite al posizionamento di questa passerella quando necessario.

## CONCLUSIONI<sup>80</sup>

Dall'elaborato appena concluso si può evincere che la battaglia di Azio fu non solo la data di decollo per il consolidamento di Ottaviano nell'Occidente Romano ma anche, come già detto nell'introduzione, il momento in cui il futuro primo imperatore inizia a ragionare su un sistema che potrà pacificare rapidamente, in caso di grandi rivolte, i territori che comporranno il suo futuro regno.

Nonostante i primi approcci alla progettazione e costruzione dei siti furono avviati anni prima dello scontro con Antonio (per quanto riguarda il *Forum Iulii* si risale addirittura alla tarda età cesariana), è solo dopo Azio che Ottaviano accelera i lavori, al fine di completare il prima possibile il progetto che aveva in mente da molto tempo.

Le principali basi di Miseno e Ravenna, una volta ultimate, divennero luoghi che fornirono lavoro a migliaia di persone provenienti dagli angoli più remoti dell'impero. Infatti i soldati, i marinai e moltissimi artigiani professionisti (tessitori, carpentieri, calafatari ecc.) che prestavano servizio presso le basi marine, spesso si trasferivano assieme alla famiglia intera nelle zone circostanti, abbandonando la loro patria e, assieme alla parentela degli ulteriori lavoratori presenti, andavano a formare delle colonie sempre più abitate che ospitarono anche alti ufficiali.

Al contrario, quando il servizio di leva veniva ultimato, il lavoratore poteva ritornare nella propria terra d'origine, dove consolidava le tradizioni e le consuetudini apprese nel mondo romano facendole radicare, come abbiamo già detto nel paragrafo 3.4, più di quanto la conquista militare avrebbe potuto.

Miseno e Ravenna però non furono di fondamentale importanza solo per sorvegliare il Mediterraneo già romanizzato, ma permisero al dominio dell'Urbe di espandersi anche verso est. La base adriatica, infatti, si ipotizza fosse stata costruita per permettere ad Augusto di avere un solido punto da cui iniziare l'espansione verso la zona balcanica. Espansione che raggiunse il suo culmine con le campagne daciche (101-106 d.C.) durante il regno dell'imperatore Traiano.

Parlando ora della navigazione, anche se può sembrare poco credibile che un singolo evento abbia potuto modificarla così tanto, Azio fu il momento che mise fine alle grandi battaglie per quasi tre

---

<sup>80</sup> Ricostruito in base a: Pitassi, 2015, pagg. 310, 311, 315, 316, 328, 329, 333, 339, 346, 349, 350, 351; romanoimpero.com s.v. "agrippa"; Sheppard, 2013, pagg. 57, 58, 61

secoli, fino a quando Licinio e la sua imponente flotta furono sconfitti da Costantino nella battaglia dell'Ellesponto del 324 d. C.

Ma Azio portò anche alla fine della circolazione delle grandi navi poiché, dato che il Mediterraneo era stato appena pacificato, quinqueremi ed esaremi divennero inutili, causa l'impossibilità di impegnarle in guerra.

Questa importante novità militare, consolidata nei decenni, divenne successivamente un felice modello da imitare durante i regni della dinastia giulio-claudia e di alcuni altri imperatori del I sec. d.C., che portò alla creazione di decine di distaccamenti nei pressi delle coste del Mediterraneo romano e lungo i principali fiumi dell'Europa continentale. In proposito, possiamo trovare la *Classis Syriaca*, istituita da Agrippa unendo le navi di stanza nell'Eusino, quelle a Sinope e quelle nel Ponto con le navi dell'alleato Erode. Nel 16 a.C. si stabilirono, per volere di Augusto, le flottiglie della *Classis Pannonica* e della *Classis Moesica*, acuartierate rispettivamente a *Taurunum* (oggi Zenum, nei pressi di Belgrado) e *Noviodunum* (oggi Isaccea, in Romania). Quattro anni dopo, nel 12 a.C., Tiberio e il fratello Druso concentrarono alcune navi e delle piccole imbarcazioni nei pressi del basso Reno, costituendo così la *Classis Germanica*. Molti anni dopo, intorno al 43 d.C., fu ufficialmente battezzata la *Classis Britannica*, erede della flottiglia organizzata da Cesare 80 anni prima, che aveva il compito di pattugliare la Gallia settentrionale. Il suo scopo era quello di iniziare l'incorporazione dell'isola britannica nei confini dell'Impero. Ancora sotto il regno di Claudio, nel 46 d.C., l'imperatore compose la *Classis Perinthia*, con l'occasione di monitorare la Tracia, in cui era appena stata sedata una rivolta. Nel 61 d.C., durante il regno di Nerone, fu inaugurata la nuova *Classis Pontica*, formata da 40 unità e stabilitasi a *Trapezus* (Trebisonda).

L'anno dei quattro imperatori, ovvero la guerra civile che mise fine alla ormai decadente dinastia Giulio-Claudia, vide i marinai e i fanti delle flotte di Miseno e Ravenna accorparsi come legioni nella *I e II Adiutrix* e cambiare molti schieramenti fino all'ascesa di Vespasiano, che ne ricompensò i veterani con denaro, terre e il congedo immediato.

Per quanto riguarda la figura di Augusto, molto ambigua, nonostante abbia avuto un ruolo centrale nella propria ascesa, deve molto ai suoi generali e fidati consiglieri.

Uno di questi, forse il più famoso e influente amico del primo imperatore, fu Marco Vipsanio Agrippa, nato ad Arpino nel 63 a.C. circa. Egli, che ricordiamo principalmente perché citato nella trabeazione del Pantheon da lui eretto e ricostruito dall'imperatore Adriano, fu un abile generale che ricoprì il consolato per tre volte e che, con il matrimonio con l'amata Giulia (figlia di Ottaviano) dopo la morte di Marco Claudio Marcello, entrò a pieno nella famiglia Giulio-Claudia.

Agrippa, elogiato come valente comandante, oltre alle vittorie riportate a Nauloco nel 36 a.C. contro Sesto Pompeo e nel 19 a.C. con la fine delle guerre cantabriche, fu ricordato anche come abile stratega e grande costruttore. Infatti, durante la carica di edile del 33 a.C., l'Urbe fu arricchita da nuovi acquedotti, canali di scolo, terme, giardini e portici. Oltre ai lavori nella città, Agrippa ebbe l'arduo compito di progettare la costruzione di *Portus Julius*, supervisionando direttamente i lavori di congiungimento dei laghi Averno e Lucrino.

Da molti è considerato il rivoluzionario della marina da guerra dell'impero e il fondatore della *Praetoria Classis Misensis*, di cui prese anche la guida come ammiraglio per un breve periodo di tempo.

L'ultimo servizio che rese all'impero fu il partecipare all'inizio della campagna di conquista della regione nord-danubiana (futura provincia della Pannonia) nel 13 a.C. Tornato in Italia, morì nel marzo del 12 a.C., a soli 51 anni.

In conclusione Agrippa, anche se da molti considerato come abilmente superiore ad Ottaviano, fu per tutta la sua vita un amico e consigliere leale che lo servì egregiamente e che gli fu sempre fedele, nonostante alcune illazioni storiche affermassero che, in alcuni momenti, tramasse per ottenere il trono.

Continuando la lista di generali romani che resero grande il regno di Augusto, possiamo trovare Druso Maggiore, Tiberio, Publio Quintilio Varo, Germanico, Lucio Domizio Enobarbo e Marco Valerio Messalla Messalino che guidarono le legioni durante la conquista della Rezia e dell'arco alpino (16-7 a.C.), della Germania Romana (12 a.C.-9 d.C.) e durante la rivolta dalmato-pannonica (6-9 d.C.).

La decadenza delle basi delle flotte italiche e non, fu parallela al declino dell'impero Romano d'Occidente, in particolare dopo il 330 d.C., quando Costantino trasferì la capitale a Costantinopoli. Successivamente, con le sempre più frequenti incursioni di Goti e di altri popoli barbarici, le istituzioni imperiali si fecero sempre più deboli fino a far crollare la penisola italiana in una sorta di anarchia. Ne consegue che, con gli eserciti impegnati sul *limes* settentrionale, i finanziamenti dediti al sostentamento delle basi di Miseno e Ravenna si fecero sempre più deboli, fino a che le opere di manutenzione e dragaggio dei fondali si interruppero bruscamente e l'insabbiamento, provocato dalle incessanti onde tirreniche e dalla lagunare foce del Po, non cancellarono lentamente tutte le infrastrutture.

## RINGRAZIAMENTI

Alla mia famiglia, che mi ha sempre sostenuto in tutto.

A mamma, dotata di grande pazienza e forte delle sue immense letture e dei suoi innumerevoli cruciverba; in questo percorso mi ha aiutato a scovare gli errori di battitura presenti nella mia tesi ed a correggere e riscrivere i miei caratteristici periodi troppo lunghi, peculiarità che porto avanti dalle superiori. Grazie.

A papà, che mi ha sempre consolato dopo un esame andato come non mi aspettavo e che mi ha sempre confortato quando un esame andava oggettivamente bene, ma la mia forte autocritica mi faceva affermare il contrario. Grazie.

A Laura e Chiara, le mie sorelle, per i numerosi passaggi dati, per i preziosi consigli riguardanti l'università e per avermi aiutato nella parte tecnica della formattazione di questo elaborato. Grazie.

Doveroso ringraziare anche il prof. Luca Fezzi, con lui ho trovato un relatore appassionato e paziente che mi ha guidato al meglio in questo lungo percorso.

Un grande grazie anche al prof. Carlo Pettenello che, in pochi anni in cui è stato mio professore di Storia durante il periodo di studi superiori, è riuscito ad appassionarmi alla materia come mai nessuno prima di allora riuscì a fare.

Un enorme “grazie” ai miei compagni di studi, persone meravigliose che hanno accompagnato la mia quotidianità in questi ultimi anni. A Parigi, al karaoke del giovedì sera, alle birre in Prato della Valle, ai pomeriggi di studio nell'immane sala Q della nostra biblioteca e alle pause caffè che, con il senno di poi, forse potevano essere anche più brevi. Oltre a tutti questi bellissimi ricordi, che custodirò con immensa felicità, volevo ringraziarvi per avermi aiutato anche dal punto di vista pratico: studiando insieme per gli esami, passandomi appunti di alcuni corsi e assistendomi con preziosi consigli. Senza di voi non sarei mai riuscito in questa impresa.

Ultimi, ma non per importanza (sia mai che si arrabbino), un grazie commosso ai miei amici storici. Storici non di professione come i miei colleghi di studi, ma perché da molto tempo presenti nella mia vita, che ogni giorno rendono più felice. Grazie per avermi supportato e spronato ad iniziare questo percorso e grazie per condividere con me i sogni e le speranze di un roseo futuro. Grazie per non avermi mai abbandonato, vi voglio bene.

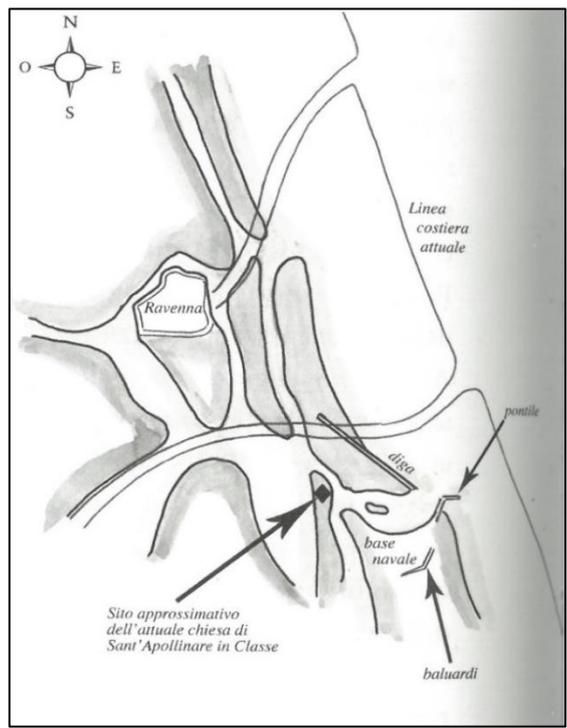
# APPENDICE DELLE ILLUSTRAZIONI



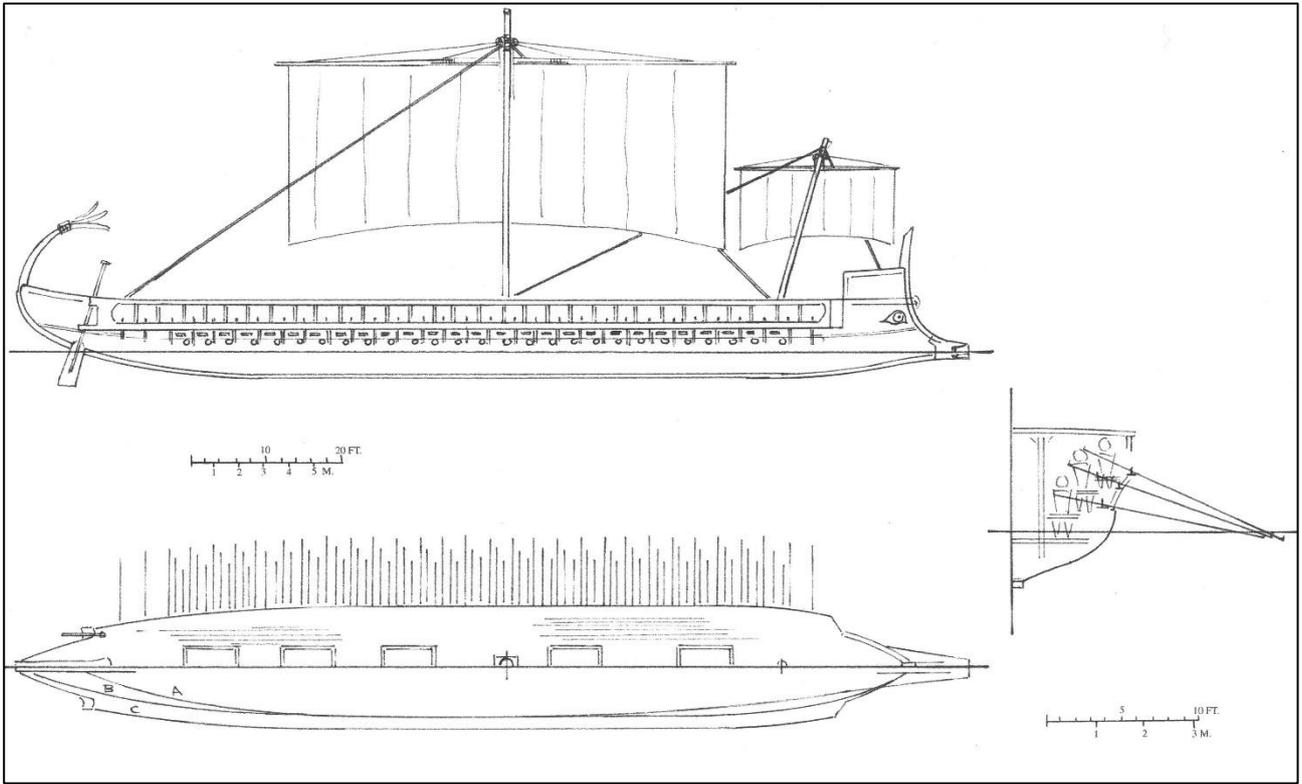
[1] Movimenti delle due flotte avversarie antecedenti la battaglia di Azio ("La battaglia di Azio", Sheppard S.).



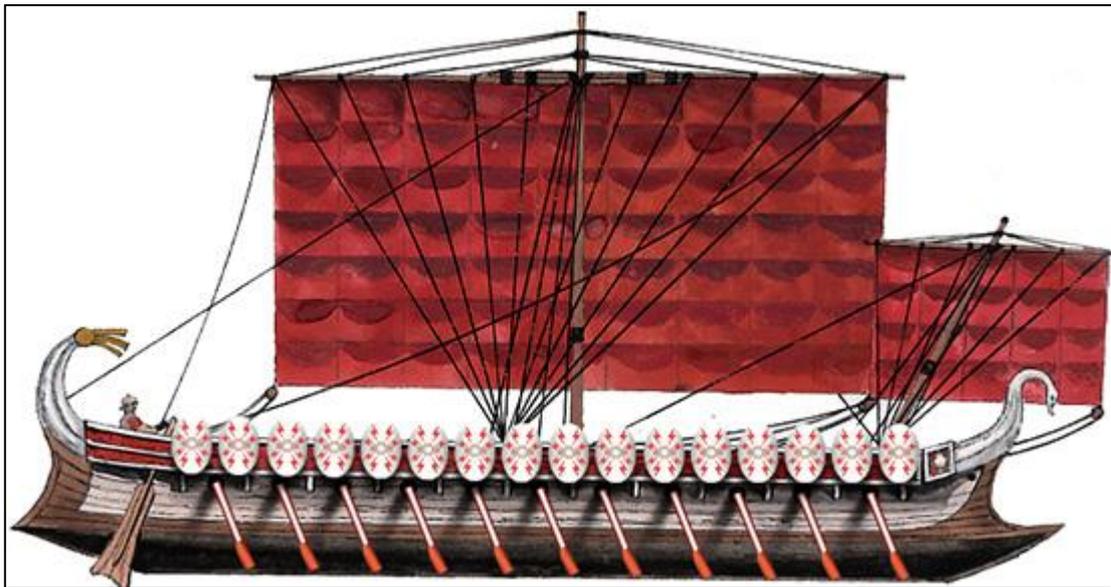
[2] Acquerello illustrativo in cui si evidenziano i luoghi chiave della base di Miseno (*"I romani e il Mediterraneo"*, Reddè M. – Golvin Jc.).



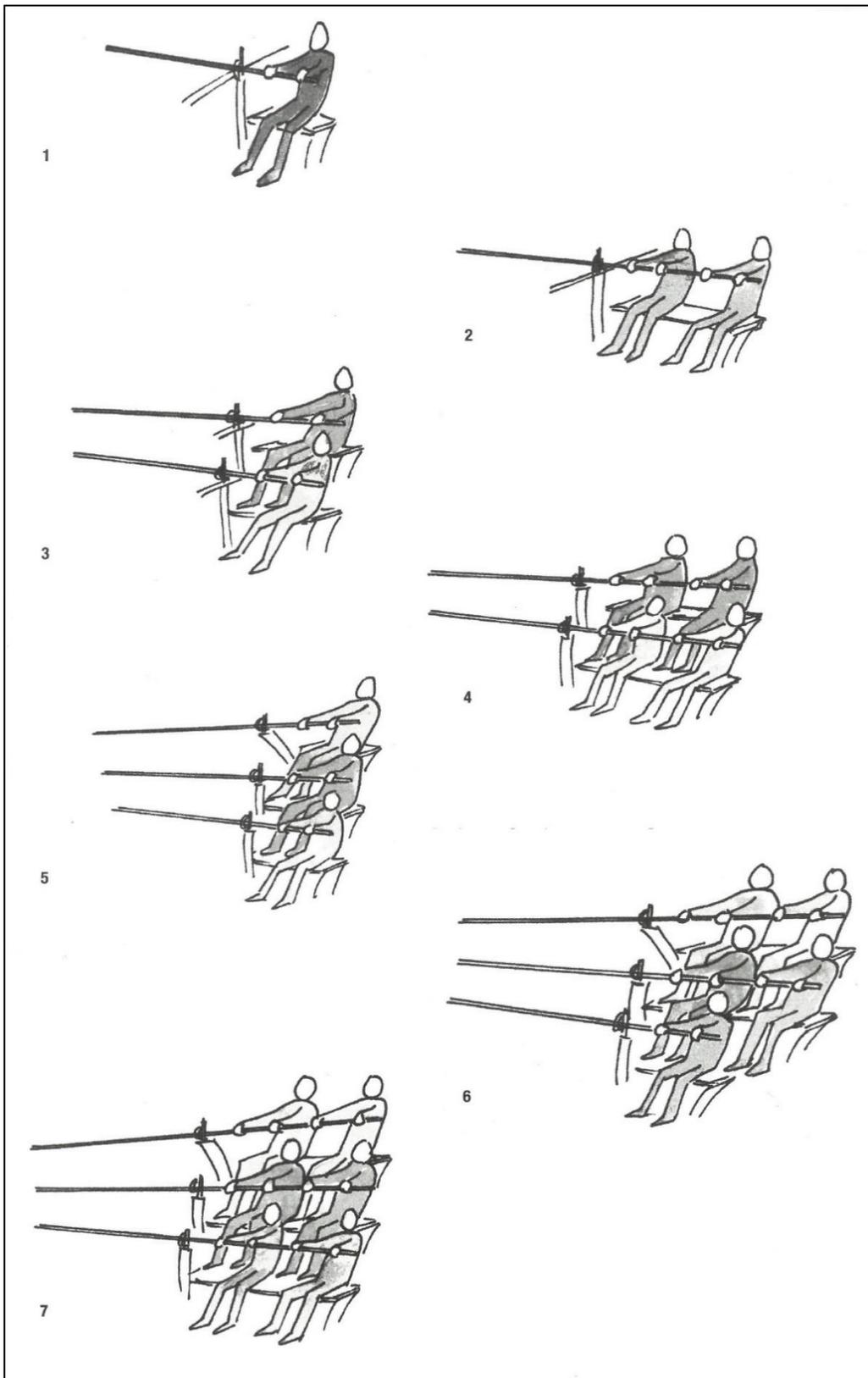
[3] Morfologia della base di Ravenna e rappresentazione approssimativa dei mutamenti della zona (*"Le flotte di Roma"*, Pitassi M.).



[4] Tavola illustrativa della struttura di una trireme (“Roman Warships”, Pitassi M.).

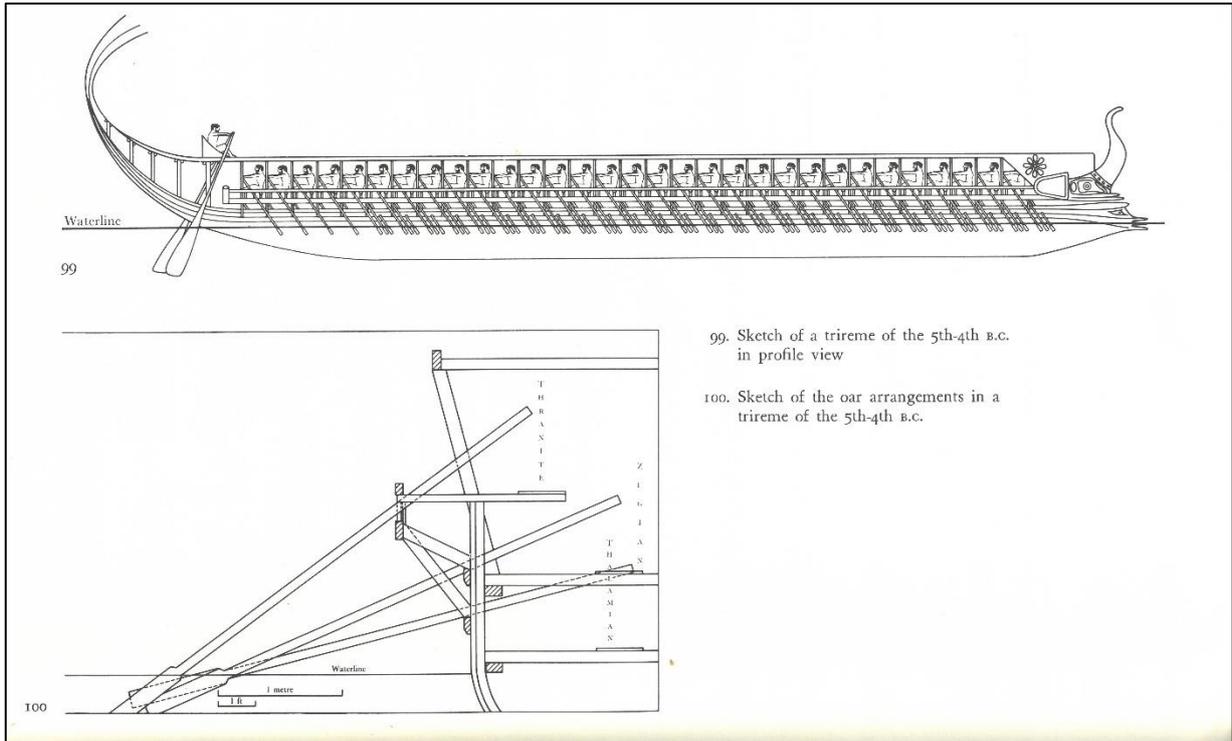


[5] Immagine di una liburna (romanoimpero.com).

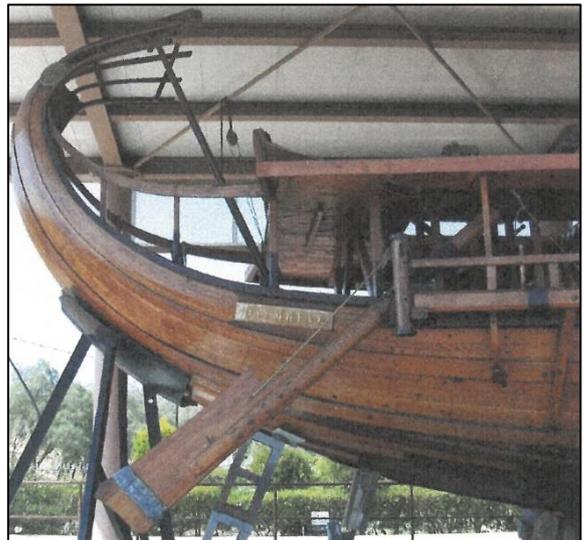
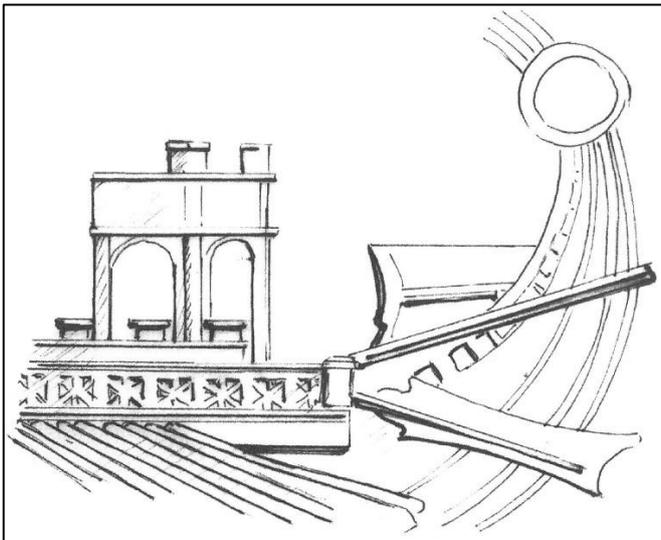


[6] Raffigurazione della posizione che assumevano i rematori nei diversi tipi di imbarcazione.

1: Monoreme; 2: Disposizione di due rematori per ogni remo; 3: Bireme; 4: Quadrireme; 5: Trireme; 6: Quinquereme; 7: Esareme ("Le flotte di Roma", Pitassi M.).



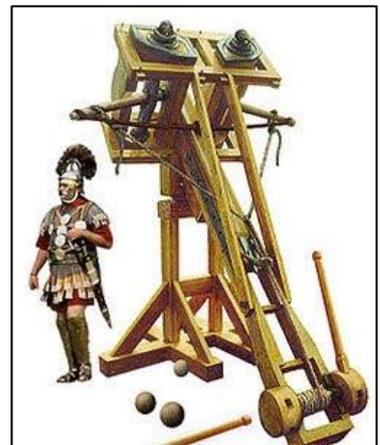
[7] Tavola illustrativa che mostra nel dettaglio i tre livelli dei rematori (“Ships and Seamanship in the ancient world”, Casson L.).



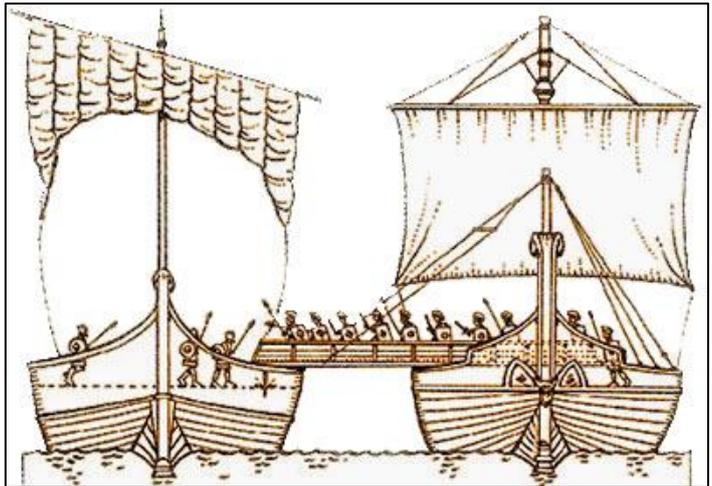
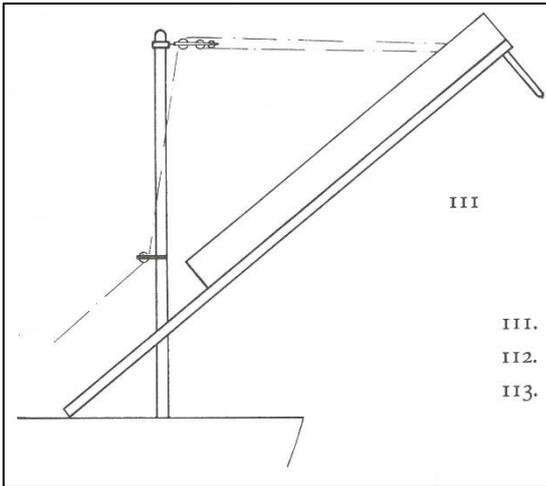
[8] Ricostruzione di un dettaglio del rilievo di Palazzo Spada (Roma) e fotografia del timone dell’Olympias (“Roman Warships”, Pitassi M.).



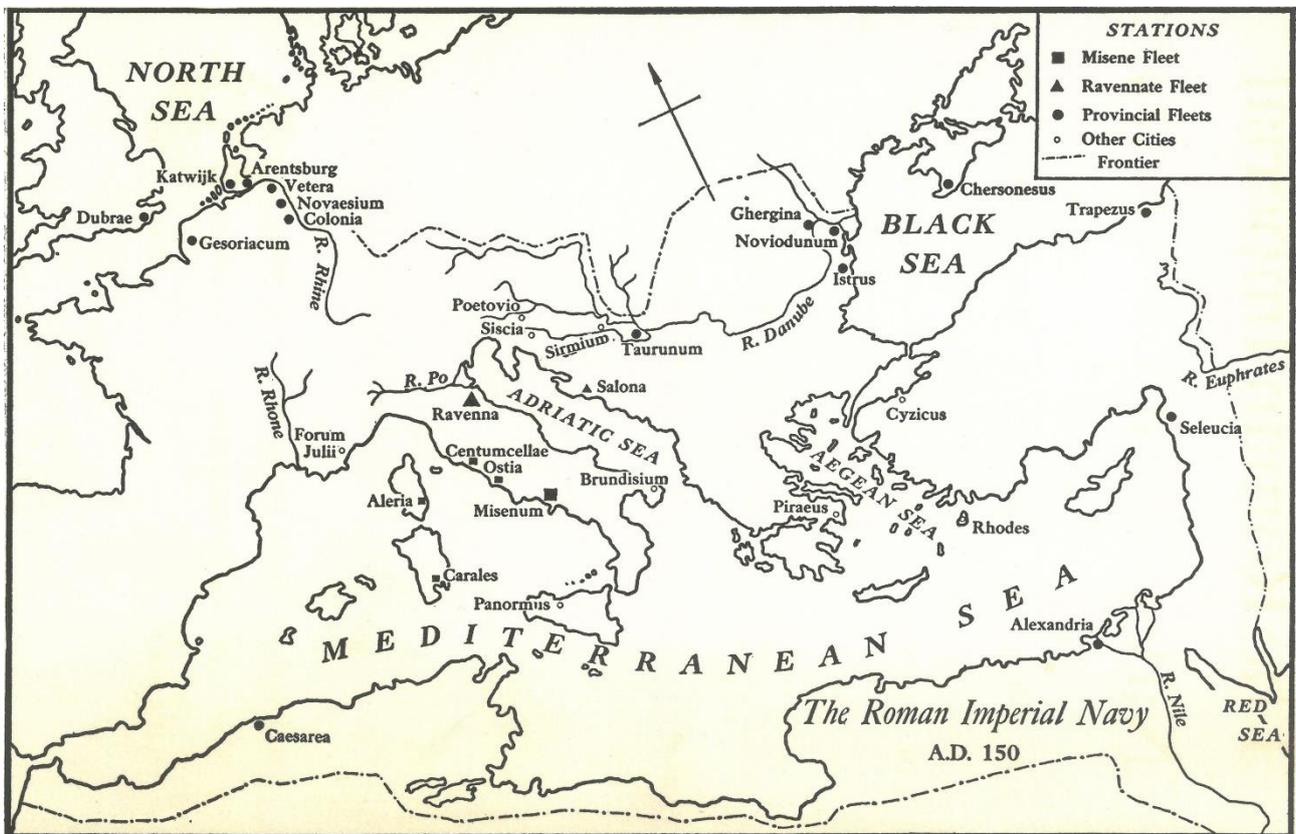
[9] Fotografia di un rostro ritrovato nei pressi della piccola città costiera di Athlit (Israele). Il suo peso è di 465 chilogrammi mentre quelli delle grandi ammiraglie di Antonio potevano pesare anche alcune tonnellate (“La battaglia di Azio”, Sheppard S.).



[10] Catapulta, “scorpione” e balista: tre macchine d’artiglieria romane che potevano scagliare dardi o altri proiettili. (romanoimpero.com).



[11] Tavola illustrativa di un corvo e rappresentazione del suo uso durante un abbordaggio (“Ships and Seamanship in the ancient world”, Casson L. e romanoimpero.com).



[12] Carta che mostra le principali flotte dell'impero e i loro distaccamenti alla metà del secolo II d.C. (“The Roman Imperial Navy”, Starr C. G.).

# BIBLIOGRAFIA

## Fonti antiche e tardoantiche consultate

Augusto, *Res gestae divi Augusti*, Testo critico, intr., trad. e commento di Antonio Guarino, Milano, Giuffrè editore, 1968

Floro, *Storia Romana*, ridotto a sana lezione, trad. e ill. da Arrigo Arrigoni, Venezia, tip. di Giuseppe Antonelli, 1841

Livio, *Ab Urbe condita*, intr. e commento di Tarcisio Bruscalupi, Milano, Carlo Signorelli editore, 1932

Plinio il Giovane, *Lettere ai famigliari*, intr. e commento di Luciano Lenaz, trad. di Luigi Rusca, Milano, Rizzoli per collana Bur, 2000

Plinio il Vecchio, *Storia naturale*, trad. e note di Antonio Corso, Rossana Mugellesi, Giampiero Rosati, Torino, Einaudi, 1988

Polibio, *Storie Libri I-XL*, trad. di Alessandro Vimercati, Milano, Rusconi libri, 1987

Tacito, *Annales* libro quarto, testo e trad., commento (e repertorio prosopografico) di Crescenzo Formicola, Napoli, Loffredo editore, 2013

Vegezio, *L'arte della guerra*, pref. di Corrado Petrocelli; intr., trad. e note di Marco Formisano, Milano, Rizzoli, 2003

Vitruvio, *L'architettura*, nella versione di Carlo Amati (1829-1830) a cura di Gabriele Morolli, Firenze, ALINEA, 1988

## Studi

Barbero, 2023: dir. Barbero A. *La storia. Italia, Europa, Mediterraneo. Dall'antichità alla globalizzazione* [vol. 9, *L'espansione di Roma. Dalla repubblica all'impero*, cap. V di Luca Fezzi], Milano, Salerno editore per CORRIERE DELLA SERA, 2023

Casson, 1971: Casson L., *Ships and Seamanhip in the ancient world*, Princeton-New Jersey, Princeton University Press, 1971

Fezzi, 2022: Fezzi L., *ROMA IN BILICO Svolte e scenari alternativi di una storia millenaria*, Milano, Mondadori libri, 2022

Geraci – Marcone, 2017: Geraci G. – Marcone A., *Storia Romana Editio maior*, Milano, Mondadori education, 2017

Pitassi, 2011: Pitassi M., *ROMAN WARSHIPS*, Woodbridge – Great Britain, The Boydell Press, 2011

Pitassi, 2015: Pitassi M. trad. di Rossana Macuz Varrocchi, *LE FLOTTE DI ROMA*, Gorizia, LEG per collana bam, 2015

Reddè – Golvin, 2008: Reddè M. – Golvin JC., *I ROMANI E IL MEDITERRANEO*, Roma, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, 2008

Russo, 2009: Russo F., *SOTTO L'INSEGNA DELL'AQUILA Storia dell'Esercito Romano*, Roma, Ufficio Storico SME, 2009

Sheppard, 2013: Sheppard S. trad. di Lorenzo De Vecchi, *LA BATTAGLIA DI AZIO 31 a.C. – La caduta di Antonio e Cleopatra*, Gorizia, LEG per collana bam, 2013

Starr, 1941: Starr C. G. Jr., *The Roman Imperial Navy 31 B.C. – A.D. 324*, Ithaca – New York, Cornell University Press, 1941

## **Materiali digitali**

Erdkamp, 2007: Erdkamp P., *A companion to the Roman army*, Oxford, Blackwell Publishing Ltd, 2007

Lacey, 2022: Lacey J., *Rome Strategy of Empire*, New York, Oxford University Press, 2022

Pitassi, 2012: Pitassi M., *THE ROMAN NAVY Ships, men & warfare 350 BC-AD 475*, Barnsley – Great Britain, Seaforth Publishing An imprint of Pen & Sword Books Ltd, 2012

Pasetto 2018/2019: Pasetto C., Tesi di dottorato *Frammenti poetici da Augusto a Domiziano*, Università di Trento – Dipartimento di Lettere e Filosofia, A. A. 2018/2019

## Sitografia

Romano impero, <https://www.romanoimpero.com/>, ultima consultazione: giugno 2023

*Enciclopedia Treccani*, <https://www.treccani.it/>, ultima consultazione: giugno 2023

Poesia latina, <http://www.poesialatina.it/>, ultima consultazione: maggio 2023

TamoRavenna, <https://tamoravenna.info/scheda/31-fonti/>, ultima consultazione: maggio 2023

