

GUERRE ED ESERCITI NELLA STORIA

a cura di Nicola Labanca

Guerre ed eserciti nell'antichità
a cura di Marco Bettalli e Giovanni Brizzi

Guerre ed eserciti nel Medioevo
a cura di Paolo Brilli e Aldo A. Settia

Guerre ed eserciti nell'età moderna
a cura di Paola Bianchi e Piero Del Negro

In preparazione:

Guerre ed eserciti nell'età contemporanea
a cura di Nicola Labanca

Guerre ed eserciti nell'antichità

a cura di
Marco Bettalli e Giovanni Brizzi

Società editrice il Mulino

Indice

Premessa, di <i>Nicola Labanca</i>	p. 7
Introduzione, di <i>Marco Bettalli e Giovanni Brizzi</i>	11
PARTE PRIMA: LA GUERRA DEI GRECI	
I. L'oplita nella storia greca, di <i>Marco Bettalli</i>	31
II. Il militarismo di Sparta, tra immaginario e realtà, di <i>Elena Franchi</i>	53
III. Da Cheronea a Cinoscefale (338-197 a.C.): l'età della falange macedone, di <i>Manuela Mari</i>	89
IV. La guerra navale dei Greci, di <i>Gianluca Cuni-berci</i>	117
PARTE SECONDA: LA GUERRA DEI ROMANI	
V. «Romana minima», di <i>Giovanni Brizzi</i>	155
VI. L'Italia arcaica e la conquista romana, di <i>Giovanni Brizzi</i>	245
VII. Le guerre in Italia da Annibale a Spartaco, di <i>Luca Nanni</i>	289
VIII. L'Italia delle guerre civili. Dalla tarda repubblica ai Severi, di <i>Immacolata Eramo</i>	325

I lettori che desiderano informarsi sui libri e sull'insieme delle attività della Società editrice il Mulino possono consultare il sito Internet: www.mulino.it

ISBN 978-88-15-28419-8

Copyright © 2019 by Società editrice il Mulino, Bologna. Tutti i diritti sono riservati. Nessuna parte di questa pubblicazione può essere fotocopiata, riprodotta, archiviata, memorizzata o trasmessa in qualsiasi forma o mezzo - elettronico, meccanico, reprografico, digitale - se non nei termini previsti dalla legge che tutela il Diritto d'Autore. Per altre informazioni si veda il sito www.mulino.it/edizioni/fotocopie

Edizione e produzione: Edimill srl - www.edimill.it

Finito di stampare nell'ottobre 2019 presso Tipografia Casma, Bologna.

- IX. Il III secolo d.C.: gli imperatori dell'anarchia militare e le guerre in Italia, *di Beatrice Girotti* p. 371
- X. Italiani e no: identità e integrazione nell'esercito romano, *di Giusio Traina* 413
- Riferimenti bibliografici 433
- Indici dei nomi 489

Premessa

di Nicola Labanca

Nei loro millenni di vita collettiva, ripetutamente, gli abitanti delle Italie continentale, peninsulare e insulare hanno fatto e hanno subito la guerra.

Quelli che oggi a ragione chiamiamo italiani – i quali hanno costruito però uno Stato unitario solo molto di recente, fra il 1861 e il 1918 – per secoli hanno portato la guerra all'esterno così come l'hanno sopportata al loro interno: ora intentata da altri, ora condotta fra di loro, appunto sino alla costruzione unitaria. Esattamente come per tutte le altre popolazioni dell'Europa, ma si potrebbe dire del pianeta, la guerra ha quindi toccato, trasformato, inciso e non di rado ucciso le loro vite. Esattamente come per tutte quelle altre popolazioni, nel corso di una storia plurimillenaria, il rapporto degli italiani con la guerra è stato al tempo stesso costante e mutevole, sempre ricorrente e sempre diverso, dall'età antica a quella medievale, da quella moderna a quella contemporanea. Per alcuni – e, in talune circostanze, per alcune – fra quanti hanno abitato l'Italia lungo tutti questi secoli l'attività bellica ha anzi costituito la principale preoccupazione, e l'unica professione: sono stati guerrieri, uomini d'arme, militari.

Non vi sarebbe bisogno di ricordare la «normalità» del rapporto storico fra italiani e guerra, e forze armate, se non perdurasse ancora un detto secondo il quale «les Italiens ne se battent pas». Contro la visione eccezionalista, considerata una generalizzazione ingiuriosa, e in effetti pronunciata in maniera interessata, gli storici risorgimentisti e nazionalisti del XIX secolo insorsero, rivendicando invece (e talora inventando) un passato eccezionale tutto glorioso.

Oggi, constatiamo più pacatamente che l'ura e l'altro furono invenzioni di una tradizione, che vale la pena decodificare: simili invenzioni, infatti, non possono e non devono nascondere un rapporto complesso, intricato, luttuoso, sempre diverso, durato appunto secoli, fra italiani, guerre e forze armate.

Ma è questa una storia solo di battaglie?

2011. Sul grande sviluppo di scienza e tecnica in epoca ellenistica, sul ruolo dei sovrani in questo processo e sul legame che molte delle nuove scoperte avevano con le esigenze belliche molti spunti interessanti si trovano in Russo 2001.

IV. La guerra navale dei Greci

di Gianluca Cunibenti

Ovunque cerchiamo, nelle fonti antiche, un punto di inizio per raccontare la storia antica dei Greci, inevitabilmente là troviamo il mare. Possiamo ricercarlo nei poemi omerici oppure nelle argomentazioni di Tucidide volte a trovare il precedente più antico dal quale iniziare a ricostruire gli antecedenti storici della guerra che, più imporrante di tutte, ora vuole raccontare: nel primo caso ci ritroviamo su un flotta achea che va a Troia, li combatte, vince e poi toma con viaggi in mare incredibili e generatori di racconti o di identità da tramandare; nel secondo caso incontriamo, a Creta, Minosse che sperimenta per primo la conquista della talassocrazia, di un impero sul mare, generando anche lui un modello di sviluppo e di potere. In entrambi i casi insieme al mare non evitiamo mai la guerra, quella che porta in modi diversi alla fine di Troia e della civiltà minoica, perché sul mare anzitutto i Greci vanno a incontrarsi e a scontrarsi, perché lì vanno a frequentare un luogo di tutti nel quale le autonomie di ogni comunità, di ogni polis e di ogni popolo inevitabilmente si intrecciano in interessi in competizione o in richieste di alleanza o sottomissione all'interno di rapporti ora simmetrici ora, anche fortemente, asimmetrici. In questa prospettiva le navi diventano presto strumenti di guerra, la navigazione entra nelle strategie e nelle tattiche militari, fra i soldati occorre avere ruoli specializzati per dare forza motrice alla nave, con i rematori, potenza d'attacco, con i soldati a bordo, guida esperta, con comandanti e ufficiali per ogni nave e anche per la flotta nel suo complesso. Proprio in riferimento alla flotta si sviluppa così una competizione implicita nella guerra navale, la competizione che porta a sviluppare flotte sempre più grandi e necessariamente ben addestrate, in grado di muoversi in modo coordinato, come un contingente oplitico su terra, avendo appreso movimenti e tecniche avanzate per

la conduzione coordinata delle navi in battaglia all'interno di contingenti navali che divengono anche enormemente costosi. Allo stesso tempo, proprio quando tutto sembra controllabile e calcolabile nel rapporto fra investimento, preparazione, strategia e successo dell'azione militare, il mare rimane la variabile, spesso incontrollata, che caratterizza, nel mondo antico, ogni viaggio in mare. Senza strumentazione tecnologica, mappe dettagliate e previsioni atmosferiche la navigazione antica, e quindi anche quella bellica, è sempre rischiosa: è sufficiente il sopraggiungere della nebbia per cambiare completamente la situazione, rendere pericoloso il movimento, volgere al peggio una situazione militare valutata favorevolmente per forze in acqua e schieramento delle stesse. Forse è per questo che l'antichità che, pure ha conservato molti trattati di ordine tecnico sulla mobilità e sulla guerra (si pensi ai cavalli e in generale alle strategie militari), non ha conservato nessuno scritto che insegni a navigare quasi che l'instabilità della prospettiva non consentisse di mettere per iscritto soluzioni ineccepibili e tecnicamente risolutive. Al tempo quella stessa tradizione ci ha conservato molti moniti che avvertono sui pericoli del mare (si confronti Esiodo, *Le opere e i giorni* 618-694) soprattutto quando a esso si guardi per realizzare un dominio egemonico. Il teatro ateniese questo monito lo fa a suo modo, un modo certo molto esplicito: dal mare nasce ogni depravazione (Platone Comico, *Sopbistai* fr. 143 K.A. e, con una danza sconcia dei figli del mare, Aristofane, *Vespe* 1508-1527); inoltre, il pericolo, che inevitabilmente deriva dal mare quando lo si voglia conquistare, è simile a quello rappresentato, per i cittadini maschi, dalle prostitute, fra le quali ricorrente è proprio il nome *Thalassa*, Mare (così era intitolata una commedia di Diocle fra V e IV secolo a.C. e forse precedentemente di Ferecide). Impossibile dunque, con la guerra in mare, avere il pieno controllo della situazione proprio come con le donne: questa *summa* di pensiero maschilista a manifestazione dei pericoli del mare trova conferma nelle *Sentenze* di Menandro (323, 371), la dove non c'è dubbio alcuno circa l'accostamento fra la donna e il mare quale fonte di male e di eccesso. Per questo, con l'ironia che spesso attraversa il pensiero greco, il mare è bello, molto bello, soprattutto quando ci si tiene da lui ben lontani: «Com'è dolce guardare il mare dalla terra ferma, senza navigare proprio da nessuna parte» (Archippo, fr. 45 K.A.). Al di là delle battute dei comici antichi e dei loro pregiudizi questi riferimenti sono

utili perché ci ricordano che la guerra sul mare non è solo un'altra modalità della guerra su terra: è anche una mossa nell'indeterminato, così come il viaggio di Odisseo, dall'esito imprevedibile. Tale imprevedibilità a tratti è spiegata con l'intervento degli dèi che puniscono l'arrogante ardire di una spedizione militare mai tentata con dimensioni o obiettivi di simile portata; altrove però, ad esempio nella lettura storica di Tucidide, proprio la guerra navale mostra in modo specifico che i fatti osservati dallo storico sono l'esito di fattori, prevalentemente naturali (violentemente manifestati dal mare e nel mare), che impediscono un controllo razionale degli avvenimenti i quali dunque non sono in pieno possesso degli uomini e quindi non sono neanche interamente connessi alle loro responsabilità e decisioni. Così il mare e le battaglie lì condotte diventano un luogo ineludibile di fiducia e di pericolo, di sviluppo e di disfatta, sempre indispensabile per comprendere le trasformazioni storiche, prevedibili o imprevedute, che attraversano tutto il mondo greco antico.

A fronte di motivi che evidentemente intrecciano la storia militare, politica ed economica, è possibile articolare un discorso sul mare e sulla guerra in mare ricercando modelli teorici o osservando la storia vissuta e raccontata dai Greci stessi: qui si è scelto la seconda via proponendo un percorso che muove sulla linea del tempo anche se non rinuncia a descrivere i significati che ogni esperienza storica ha assunto nell'interpretazione storica, spesso già formulata dagli antichi.

1. *Le navi da guerra: lo sviluppo tecnico e l'invenzione della trireme*

Solo apparentemente meno rilevante per il mondo antico rispetto alle altre esperienze belliche su terra, la guerra navale è in realtà altrettanto importante nel mondo antico, capace di generare vere e proprie opposizioni egemoniche fra chi domina il mare e chi la terra, opposizioni che sempre attraverso il mare prima che attraverso la terra si risolvono quando chi domina la terra accetta di competere sul mare: è così per Atene e Sparta, ma anche per Cartagine e Roma.

L'allestimento di una marina militare è attestato per la prima volta in Egitto nel medio regno dal XVII secolo a.C. Le prime navi utilizzate erano adattamenti di navi da trasporto utilizzate

per muovere più rapidamente le truppe (così anche le fonti iconografiche dell'area mesopotamica con la navigazione sui grandi fiumi), ma è verso il 1191 a.C. che si combatte quella che possiamo considerare la prima battaglia navale: con essa Ramses III respinge i popoli del mare. Successivamente a questa data e almeno fino all'VIII secolo a.C. il Mediterraneo è percorso e quindi controllato dalle flotte fenicie che affermano e proteggono la fitta rete di rotte commerciali che uniscono le città a un insieme di scali ben attrezzati, luoghi di intense attività di mercato (quelli che, con nome greco, indichiamo come empori): per questo obiettivo nasce, nella flotta fenicia, una vera e propria nave da guerra, la pentecontore (a 50 remi, 25 rematori allineati per ogni lato), attestata già nei poemi omerici accanto a quella a venti rematori e dotata di prua allungata e rostro. Si realizza così un controllo economico dei mari che è però basato sulla circolazione di una flotta militare della quale registriamo la presenza, anche se siamo più in difficoltà a valutarne l'impatto, all'interno di una descrizione antica che tende a porre quelli che i Greci chiamano Fenici dentro a dinamiche quasi esclusivamente commerciali anzitutto nelle relazioni con i Greci stessi. A loro volta proprio questi ultimi, all'inizio dell'età arcaica, sembrano prima partner integrati e poi veri protagonisti della stessa rete commerciale anche a effetto di una prassi migratoria che volge agli empori in vere e proprie colonie.

Secondo una narrazione, che tuttavia è originata dai Greci stessi, su questa esperienza si inserisce in modo innovativo un nuovo approccio al dominio del mare realizzato dalle più importanti *polis* greche a partire dall'VIII-VII secolo, quando si supera un modello arretrato che Tuciddide (I 10-11) vede come caratterizzante la guerra di Troia e poi sostanzialmente immutato fino allo sviluppo di Corinto che avvia una nuova propensione al mare. Il modello da superare è definito sostanzialmente in quello delle navi dei pirati, ai quali si possono assimilare le esperienze dei popoli del mare, ma anche degli Achei a Troia, caduta dopo un'azione militare lunghissima nella data convenzionalmente fissata dagli stessi Greci nel 1184 a.C. e, sui dati archeologici, di poco antecedente: equipaggi fra 120 e 50 uomini, turti rematori e guerrieri senza distinzione di ruoli, navi piccole e senza ponti, poco attrezzate, così come attestano gli stessi poemi omerici a partire dal cosiddetto catalogo delle navi, discusso, integrato e manipolato in età arcaica a prova del rilievo che la composizione

ha conservato in termini di affermazione identitaria di un popolo e di una *polis* (*Iliade* II 494-759).

La spiegazione data da Tuciddide è di natura economica: scarsità di uomini e mancanza di denaro (che, inteso come moneta, in realtà ancora non esiste a quel tempo, come oggi sappiamo con documentata certezza), due motivazioni che non spiegano correttamente l'evoluzione successiva, ma intuiscono che la guerra navale ha, in modo specifico, due questioni da affrontare: esse si possono sintetizzare nella necessità di impegnare un gran numero di uomini e di sostenere costi molto alti per essere efficace e competitiva nella navigazione così come nei periodi di stanza nelle basi militari e infine in battaglia.

In realtà sono soprattutto le innovazioni tecniche e architettoniche nella costruzione delle navi da guerra che guidano una trasformazione che, accanto alle vele, sviluppa la propulsione a remi con una disposizione dei rematori a più ordini, prima due con la bireme e poi, con evoluzione per lungo tempo decisiva, tre con la trireme.

Attraverso una documentazione iconografica anche molto antica e certo suggestiva si è molto discusso sulla disposizione dei rematori a più ordini che saranno infine nettamente sovrapposti. Bassorilievi e pitture vascolari sono accomunati certo da una rappresentazione grafica nella quale si evidenziano numeri di remi maggiori del numero di teste di rematori che sporgono dallo scafo della nave mostrata di lato (in bibliografia i riferimenti su indicazioni e immagini dei reperti più significativi: un *bydria* attica del VI secolo a.C. con la rappresentazione di un equipaggio composto di rematori, opliti, comandante e timoniere in piedi; il vaso attico, uno *stamnos*, di Ulisse e le Sirene, inizio V secolo a.C.; il rilievo di Eleusi, Museo dell'Acropoli, prima metà IV secolo a.C.; rematori allineati sono invece presenti in vasi attici a figure nere, diversamente datati fra VII e VI secolo, raffiguranti pentecontore e triaccontore; si veda anche la placca d'avorio con nave da guerra ritrovata come offerta votiva nel santuario di Artemide Orthia, fine VII secolo a.C.; un caso a sé sono i disegni secenteschi di Cavaliero dal Pozzo, ora al British Museum, per il quale è stato attuato un confronto con il frammento di rilievo di trireme attica conservato a L'Aquila; meno antiche, ma certo di grande efficacia descrittiva sono, oltre ai bassorilievi, vere e proprie sculture in pietra che testimoniano forme e architetture delle navi: la più famosa è la *Nike* di Samotraccia, conservata al

Louvre). Questa ricca documentazione di immagini ha spesso in sé una forte efficacia narrativa come nel caso dei frammenti di vasi attici che riportano scene di guerra navale e sono databili fra VIII e VII secolo a.C., che si caratterizzano a maggior ragione come i secoli di pieno sviluppo della nave da guerra. Paralleli sono individuabili in area fenicia, a Tiro in particolare, anche con la prima attestazione iconografica dei due ordini di rematori. Bisogna tuttavia attendere soluzioni tecniche più evolute per risolvere problemi costruttivi che bloccano un'affidabile trasformazione delle linee dello scafo e della forza motrice a remi.

Infatti possiamo individuare le principali ragioni dell'evoluzione costruttiva che porta alla trireme non soltanto nell'intuizione di questa possibilità di sovrapporre gli ordini dei rematori che, come abbiamo visto ora, è piuttosto precoce: esse sono principalmente individuabili nel passaggio da una tecnica di costruzione navale basata su un assemblaggio dei legni attraverso legature con corde a una nuova tecnica in cui l'assemblaggio è fatto con incastri appositamente realizzati nei vari elementi lignei. Nel 1993 a Marsiglia, negli scavi di piazza Jules-Verne, sono stati ritrovati relitti della seconda metà del VI secolo a.C. che consentono di osservare resti delle funi in lino, passanti, perni e arrotondamenti dei legni al fine di favorire il posizionamento delle funi stesse: conosciamo così una tecnica costruttiva che possiamo indicare come focese così come la fondazione di Marsiglia stessa. Analoghe caratteristiche riscontriamo in ritrovamenti all'isola del Giglio, a Saint-Tropez, a Maiorca, ma anche a Bodrum sulla costa turca con la conseguente estensione a un più ampio modello greco-orientale e ionico che forse ha usi ben più antichi se a esso si può ricondurre anche la nave di Odisseo descritta nell'*Odissea* (V 244-257). Uno dei relitti ritrovati a Marsiglia, sempre riconducibile a un affondamento databile alla fine del VI secolo a.C., attesta tuttavia anche l'evoluzione: in esso infatti possiamo osservare la compresenza della tecnica a legatura, sia nelle estremità sia nelle riparazioni, e dell'assemblaggio a incastri fissati con un piolo all'interno di una concezione costruttiva che rimane ancora quella più antica. L'innovazione deriva dai consueti contatti con il mondo fenicio e cananeo che molti progressi ha già offerto al mondo greco a partire, alcuni secoli addietro, dalla scrittura alfabetica. Ritrovamenti a Gela e a Ma'agan Michael (fra Haifa e Hadera in Israele) attestano, nel passaggio fra V e IV secolo, la nuova tecnica pienamente affermata con un uso solo più residuale delle funi per

l'assemblaggio e con immediate innovazioni nello scafo che muta l'architettura complessiva e soprattutto ottiene maggiore solidità e durata nel tempo. È così risolto il problema che, in *Iliade* (II 135), rende inservibile la flotta achea davanti a Troia a causa del deterioramento delle funi di assemblaggio nonostante la protezione a base di resine. Allo stesso tempo si arriva a costruire navi più lunghe che superano il limite, massimo nella precedente fase, di 25 metri e 40 tonnellate di portata lorda; inoltre le forme possono diventare più complesse ed elaborate migliorando la stabilità e la velocità con vento di traverso o contrario. Questo sviluppo ha conseguenze evidenti sul commercio marittimo, ma ha anche uno sviluppo inatteso con la costruzione della trireme greca.

Secondo Tuciddide (I 13) le triemi sono costruite per la prima volta in Grecia a Corinto: le avrebbe costruite Aminocle in numero di quattro per i Sami, presso i quali sarebbe andato egli stesso in una data di trecento anni anteriore alla fine della guerra che lo storico sta raccontando. Se possiamo essere incerti sull'esattezza dell'informazione e soprattutto della datazione, il racconto è interessante per quanto segue: la più antica battaglia navale di cui si ha conoscenza ai tempi di Tuciddide sarebbe quella combattuta dai Corinzi contro i Corciresi (odierna Corfu) 260 anni prima dello stesso termine su indicato. Tale battaglia è ovviamente un precedente non casuale perché è il remoto antecedente di una crisi, quella fra Corinto e Corcira, che è una delle tre cause dello scoppio della guerra del Peloponneso: tuttavia, essa è anche la prova di uno sviluppo navale che diventa presto guerra da parte dei Corinzi che, potenti in quanto collocati sull'istmo, per primi avrebbero sviluppato una flotta eliminando anzitutto la pirateria dal mare. Anche quest'ultima annotazione ha grande rilievo perché, in avvio dello sviluppo della marina da guerra, Tuciddide pone un'azione di legalità che sottrae il mare alla pirateria: così sarà sempre anche in seguito quando necessità e giustificazione del dominio in mare sarà spesso la lotta contro i pirati fino al noto intervento romano che aprirà, in Adriatico, all'ingresso di Roma nelle vicende di Grecia.

Legalità della navigazione in mare, ma anche subordinazione della colonia precedentemente fondata sono dunque i due fini per i quali Corinto sviluppa la flotta e con essa la trireme. Questa tipologia di nave da guerra nasce già nel VII secolo a.C., se non all'inizio come attesta Tuciddide, entro la fine dello stesso secolo: tuttavia rimane poco utilizzata fino alla fine del VI secolo a.C.

quando la nuova tecnica di assemblaggio rende affidabile ed efficace l'intuizione rivoluzionaria, in sperimentazione da almeno un secolo, di aggiungere un terzo ordine di rematori ai due della bireme con il posizionamento, tecnicamente complesso, dei lancieri a sostegno dei remi dell'ordine più alto. La realizzazione della trireme con assemblaggio a incastro avviene prima presso i Fenici e a seguire in Grecia, confermando l'origine dell'innovazione tecnologica.

Questo sviluppo dunque porta alla trireme che possiamo descrivere con qualche dato: lunghezza 37 metri, larghezza 3 metri sul fondo, 6 all'altezza del bilanciere, altezza scafo 3 metri, lunghezza dei remi 4-4,5 metri. Conosciamo inoltre la distribuzione dei tre ordini di rematori: il più basso prevede 27 rematori per lato, posti a una certa altezza dal livello del mare se durante l'assedio di Siracusa del 414/413 a.C. i nemici di Atene riescono ad assalirli affiancando le navi con piccole imbarcazioni che, di nascosto, arrivano a porsi sotto i remi; 27 sono i rematori anche del secondo livello, mentre 30 sono invece quelli del terzo, sempre per ogni lato. Ai rematori è da aggiungere una trentina fra soldati e comandanti che completano un equipaggio complessivo di circa 200 persone. In corrispondenza del terzo ordine sono posti i citati bilancieri che sporgono fuori dalla fiancata della nave per aumentare il leverage dei remi. Dotata di ancore e scale di approdo la trireme è priva di parapetti sul ponte per favorire le strategie di arrembaggio. La velocità di movimento è stimabile fra i 12 nodi, per brevi distanze, e i 5 nodi nei lunghi trasferimenti durante i quali la trireme viaggia prevalentemente a vela, quando possibile, percorrendo in un giorno fino a 130 miglia nautiche (240 km circa). Alle vele si rinuncia invece del tutto in battaglia non solo ammainandole, ma anche lasciandole proprio nel luogo di approdo da cui si parte per la battaglia: si cerca così di avere il pieno controllo dei movimenti della nave e di avere la possibilità di fare rapide virate per non prestare lati e poppa ai nemici. Una delle manovre di combattimento prevede infatti di puntare con la prua al fianco della nave nemica per poi virare una volta vicini, ritirare i remi e fracassare con il fianco i remi della nave vicina ancora in acqua; priva di forza motrice su un lato e costretta a movimenti solo circolari, la nave nemica è così speronata in poppa. Nell'insieme è nato uno strumento bellico che diventa «terrore per i nemici, spettacolo da ammirare per gli amici» (Senofonte, *Economico* 8, 8).

Lo sviluppo tecnico nella costruzione delle navi non si conclude tuttavia, per il mondo antico, con la trireme: successivamente, l'uso di chiodi in rame permette di fare un ulteriore avanzamento nel rafforzamento della struttura dello scafo che altrimenti continua ad avere una consistente debolezza tanto da essere la principale causa di affondamento riscontrabile nelle osservazioni dell'archeologia subacquea. Quest'ultima individua oggi l'ulteriore sviluppo tecnico dei chiodi di fissaggio alla prima metà del I secolo a.C. (relitto di La Madrague de Giens, vicino a Tolone). Tuttavia l'uso di chiodi sembra già attestato da Ateneo (*Deipnosofisti* V 206d-209b) nella descrizione da lui offerta, attraverso fonte intermedia di discussa identificazione, della *Siracosa*, la nave più grande dell'epoca (lunga più di 110 metri e di 1.000 tonnellate di portata), voluta da Ierone II di Siracusa, progettata da Archimede e costruita da Archia di Corinto: ricoperta con lastre di piombo contro gli speronamenti, è decorata con pitture e ha allestimenti di lusso (biblioteca, bagni, tempio di Afrodite), ma soprattutto è fornita di 3 grandi alberi, 8 torrette, 2 gru con catapulte in grado di lanciar massi sui nemici, una macchina lancia giavelotti con una gittata di 180 metri; in realtà, come il Titanic senza tuttavia il disastroso epilogo, fa un solo viaggio, in Egitto, in dono a Tolemeo III che la rinomina *Alessandria*: lì diventa il modello di un gigantismo da superare a prestigio dei cantieri navali egizi (Ateneo, *Deipnosofisti* V 203).

2. *La flotta di triremi e la «statalizzazione» della marina da guerra*

Accanto allo sviluppo tecnologico ora descritto, la citata testimonianza tucididea circa il ruolo di Corinto mostra consapevolezza di un'altra trasformazione decisiva: con enfasi eccessiva e utilizzando una categoria discussa per il mondo antico, potremmo indicarla come la «statalizzazione» della funzione navale militare all'interno di uno sviluppo della *polis* che, nella propria storia, compie contestualmente lo stesso percorso su altri fattori decisivi, in primo luogo la moneta, la quale diventa lo strumento di finanziamento delle altre forme con le quali la *polis* prende progressivamente possesso di funzioni pubbliche a favore del proprio *demos*.

Nella navigazione si assiste così alla sottrazione di spazio e legittimità alla pirateria e alla navigazione privata con fine

anche di aggressione o difesa armata: ancora nel VI secolo a.C. abbiamo il caso di Policrate, tiranno di Samo, in possesso di 100 pentecostere destinate a una spregiudicata e illimitata azione di pirateria (Erodoto III 39); possiamo affiancarvi la testimonianza di Ulpiano (*Digesto* 47, 22, 4) circa una legge di Solone che riconosce ruolo giuridico nella stipulazione di accordi a quanti si muovono in mare non solo per commerciare, ma anche per cercare bottino. Tuttavia, nel V secolo a.C. le scorrerie private in mare diventano vergognose e da contrastare con un controllo realizzato a livello centrale attraverso il monopolio, da parte della *polis*, della flotta armata in grado di controllare il mare e le rotte.

Proprio la storia di Atene permette di cogliere questa trasformazione che sposta dalle famiglie più ricche alla *polis* la creazione e la gestione di una forza militare che ben presto deve essere anche navale per controllare sia il mare di fronte ad Atene, dove si determina il contrasto con Egina anzitutto per il possesso di Salamina, sia il mare più lontano, quello delle rotte verso il Chersoneso e l'Ellesponto dove si costruisce uno sviluppo che porta a veri e propri possessi d'oltremare.

Per l'età arcaica le testimonianze antiche lasciano trasparire il ruolo dei *nauleraroi*, i capitani delle navi aggregati in unità amministrative, *naulerantai* (48, ognuna in grado di allestire almeno una nave da guerra: diventano poi 50 dopo le riforme clisteniche del 508 a.C., con la contestuale sottrazione di molte competenze trasferite a funzionari e istituzioni pubbliche, in un percorso che prelude alle simorie di IV secolo che infine esprimono un discorso tentativo di dare soluzione al perenne problema del finanziamento di spese sempre più ingenti). Questi gruppi organizzati, attraverso i propri pritani, esprimono anche incisive azioni politiche, forti del proprio ruolo pubblicamente rilevante, ma sempre privato nell'assicurare la forza navale. Così è attestato nelle leggi di Solone, sia pure con tutte le difficoltà esegetiche (Aristotele, *Costituzione degli Ateniesi* 8, 3; Fozio, *Lexicon*, s.v. *Nauleraria*), e soprattutto nell'episodio del contrasto, anzitutto degli Alcmeonidi, al colpo di stato di Cilon nell'ultima parte del VII secolo (Erodoto V 71, 2 e coccio di ostracismo di Santippo, colpevole dell'ingiustizia maggiore fra quelle commesse dai pritani, intesi, sulla base di Erodoto, pritani dei *nauleraroi*). A Mileto, ma anche a Eretria e a Calcide in Eubea, sono analogamente attestate epigraficamente élite di «marinai per sempre, permanenti», *aei-nautai*; a Corinto è ricordata, da Erodoto, VI 89, una legge che

vieta di donare navi, forse per evitare che con donazioni combinate un privato cerchi di evitare la consegna di una nave per una spedizione militare. Sempre Erodoto individua infine proprietari privati di triremi in Milziade (VI 39-41) e soprattutto in Filippo di Crotone, «il più bello di tutti i Greci» (V 47).

Questa attenzione al mare, con un forte impegno di risorse private anche ad Atene, colloca in una prospettiva di sviluppo, non di cambio di strategia dalla terra al mare, il programma navale di Temistocle, il caso più noto di finanziamento pubblico alla costruzione di una nuova flotta di guerra all'interno di un programma di corsa agli armamenti per capovolgere contesti di guerra sfavorevoli come quello che vede Atene in difficoltà contro Egina. Per osservare l'esito di questa spinta a moltiplicare la disponibilità di questo strumento di guerra possiamo leggere ancora Erodoto (soprattutto VIII 1-2, 42-48) che offre un catalogo delle navi greche impegnate nella seconda guerra persiana. Nel 480 a.C. Egina ha 30 triremi, Corinto 40, Corcira 60, Atene ha invece 200 triremi, al pari di Siracusa: i rapporti di forza sono ribaltati a seguito di una strategia di sviluppo che Atene ha iniziato nella seconda metà degli anni Novanta del V secolo a.C.

Nel 493 a.C. Atene inizia la costruzione del porto fortificato del Pireo, dove successivamente è anche realizzato un imponente complesso di edifici per il ricovero delle navi e i lavori di manutenzione fuori dall'acqua. Intanto, nello stesso periodo, Atene acquista 20 triremi da Corinto e, nella seconda metà degli anni Ottanta, attiva un programma pubblico di costruzione delle triremi che si realizza sia con il coinvolgimento dei cittadini più abbienti, sia con la costituzione di un'apposita commissione.

Infatti, con i proventi delle miniere d'argento recentemente scoperte sul proprio territorio, Atene assegna risorse ai cittadini più ricchi perché ognuno di loro fornisca una trireme, sotto la propria responsabilità anche a fronte della capacità economica di rifondere un eventuale danno o inefficienza; parallelamente, dopo poco tempo, in seno al Consiglio dei Cinquecento, è istituita una commissione con l'obiettivo di continuare questo sviluppo della flotta e verificare la sua manutenzione. Inoltre, sempre a Temistocle si può ricondurre la determinazione, per decreto, di una catena di comando che, prevedendo la nomina dei comandanti delle navi da parte degli strateghi, spezza un legame diretto, e privato, fra il comandante e una specifica nave che è invece assegnata dagli strateghi stessi, ai quali spetta il

comando complessivo della flotta (in qualche caso, soprattutto a Sparta, questo comando spetta a uno specifico incarico, quello del navarco, che diventa una figura determinante, anche se costituzionalmente fluida, dell'organizzazione spartana non soltanto dal punto di vista militare, ma anche politico).

Questo sviluppo navale ha come principale conseguenza la necessità di un'enorme quantità di uomini per una flotta che richiede numeri di equipaggio che presto raggiungono alcune decine di migliaia di persone con un aumento corrispondente delle spese per tutto il personale coinvolto; aumento che, a sua volta, genera un alto fattore di problematicità che condizionerà d'ora in poi ogni guerra navale. Già in riferimento a Temistocle, in occasione della battaglia di Salamina, la biografia di Plutarco offre aneddoti come quello secondo il quale Temistocle stesso, per trovare una copertura ai costi, confisca il denaro che i più ricchi cercano di portare al sicuro nascondendolo nei bagagli (7, 6). In altri casi è ancora l'intervento privato a risolvere il problema come nel caso di Clinia, padre di Alcibiade, che, a seguito della battaglia di capo Artemisio, è celebrato per essere stato il migliore con la nave da lui finanziata anche con la paga dei 200 uomini di equipaggio (Erodoto VIII 17; Plutarco, *Alcibiade* 1). Inizia così, nella *polis* di Atene, la possibilità di osservare il significato fondamentale di una specifica liturgia, chiamata trierarchia, che sintetizza, in una carica pubblica, l'esigenza di unire finanziamento privato e comando pubblico nella gestione della nave da guerra.

Oltre a comandare la nave, il trierarca è responsabile dell'arruolamento dell'equipaggio e deve sostenere le spese per l'allestimento e la manutenzione ordinaria della nave. La paga al personale è assicurata dalla *polis*, ma il trierarca la può anticipare anche aggiungendo premi per fare il migliore reclutamento possibile e incentivare un'azione efficace dopo la partenza: questa modalità di reclutamento, tra il resto, fa sì che a ogni equipaggio serva un periodo di addestramento di almeno una settimana per essere pronti all'azione anche se già esperti perché in ogni caso non sono un equipaggio abituato a lavorare insieme, ma si aggregano di volta in volta per ogni missione.

Significativa è una sorta di personalizzazione della nave che il trierarca può attuare con decorazioni, emblemi e attrezzature aggiuntive fornite da lui stesso alla nave. Un incarico di questo tipo può arrivare a costare anche 5.000 dracme alle quali si aggiunge una cifra almeno analoga se il trierarca, per negligenza,

perde la nave, catturata o affondata. Con il passare del tempo si diffonde una prassi che permette di dividere fra più persone il dovere economico della trierarchia e, in questi casi, di cedere il comando sulla nave a un professionista appositamente arruolato.

Per queste spese ingenti proprio la trierarchia diventa il simbolo dei soprusi del popolo contro i ricchi nella democrazia ateniese. È un lamento politico ed economico il grido interrogativo che Teofrasto, nei *Caratteri* (26), mette in bocca a un oligarchico: «Quand'è che finiremo di farci rovinare dalle liturgie e dalle trierarchie?».

3. *La guerra navale e l'imperialismo rovinoso di Atene democratica*

La teatrale affermazione ora citata rappresenta una tarda affermazione di protesta, già reiterata, del legame fra la democrazia, la flotta e le spese per il suo mantenimento: la flotta ateniese, così indagata, mostra il proprio legame indissolubile con la democrazia tanto da divenire un vero e proprio luogo del popolo, parallelo all'assemblea e ai tribunali, tutti accomunati dalla possibilità, data al cittadino, di realizzare un'azione pubblica diretta. Un luogo del popolo così marcato da poter essere alternativo all'assemblea quando, durante il colpo di stato oligarchico del 411 a.C., la flotta ateniese di stanza a Samo diventa la città democratica che si oppone a quella oligarchica.

Più in generale proprio da questo legame tra flotta e democrazia nasce la formulazione della critica alla democrazia e insieme alla talassocrazia attraverso due intrecci argomentativi centrali per comprendere la percezione della guerra navale in Atene fra V e IV secolo a.C. Da un lato assistiamo alla descrizione della storia di Atene che inizia con la fondazione della Lega delio-attica come un passaggio da un'alleanza a comando ateniese (*hegemonia*) a una dominazione di Atene stessa (*arxhe*) che di fatto esercita una tirannide (così esplicitamente Tuciddide nei discorsi di Pericle e di Cleone). D'altro lato questa stessa evoluzione, che è in sintesi ciò che è comunemente indicato come imperialismo ateniese, è connessa a una lettura della democrazia ateniese come radicale e rovinosa perché sempre più ambiziosa verso imprese impossibili che inevitabilmente falliscono senza però che il popolo stesso ne senta la responsabilità: su queste basi si arriva a sentenziare il fallimento della stessa esperienza democratica nella quale dema-

goghi e popolo innestano e sviluppano abusi di potere e politiche fallimentari. Oggetto di questa rovinosa ambizione sono proprio le navi, le triremi, e il mare: il loro uso, il sistema costruito intorno alla flotta, l'impero fanno ritenere possibili ambizioni di conquista sempre maggiori e allo stesso tempo alimentano la democrazia distribuendo ricchezza al popolo e illudendo che quella ricchezza possa sempre aumentare e sia per sempre.

Già l'esito disastroso della spedizione in Egitto avrebbe dovuto essere un monito, già l'arrogante atteggiamento con gli alleati avrebbe dovuto avvisare circa quell'insostenibile modalità di impero, ma è soprattutto il drammatico fallimento della spedizione in Sicilia che diventa il simbolo di un esito inevitabile, di un'impresa irrealizzabile, di una sconfitta che porta Atene alla rovina finale, alla sconfitta definitiva in guerra.

Nel 415/414 a.C. 134 triremi partono per la Sicilia e successivamente a esse se ne aggiungono altre 73, arrivando a costituire l'enorme contingente di più di 200 navi. Nonostante questo enorme impegno, l'impresa militare non volge favorevolmente. Limitiamo il racconto agli episodi finali dopo che per due anni gli Ateniesi assediavano Siracusa in un confronto bellico che comporta da entrambe le parti la messa in campo di tutti gli strumenti sviluppati allora dalla tecnica per attaccare e contrastare. Nel settembre del 413 a.C. i Siracusani muovono 76 navi contro 86 ateniesi. Eurimedonte, al comando dell'ala destra, cerca di accerchiare la flotta avversaria, ma è spinto verso terra e, separato dal resto dello schieramento, è sconfitto: le navi sono affondate ed Eurimedonte trova la morte in battaglia. Nei giorni seguenti gli Ateniesi decidono di contrattaccare per forzare il blocco navale e uscire dal porto. Così nel Porto Grande di Siracusa si scatena la battaglia. Gli spazi di manovra sono molto stretti: un grandissimo numero di navi tutte insieme in un'area ridottissima, scrive Tucidide (VII 70-71). Nessuna manovra è possibile tanto meno il *diéplous*, l'attraversamento rapido delle linee nemiche per danneggiarle e poi attaccarle alle spalle, alternativa al *periplous*, la manovra di aggiramento sulle ali che a sua volta si contrasta con una disposizione a cerchio con la poppa delle navi rivolta al punto centrale e la prua alla circonferenza esterna del cerchio stesso. Gli speroni (ad Haifa in Israele possiamo osservare uno, una struttura lignea corazzata in bronzo, 450 chili, lunghezza di oltre 2 metri) in quello spazio stretto perdono l'efficacia della propria forza non potendo arrivare a colpire in movimento.

Rimangono i combattenti imbarcati e le macchine da guerra: si scatena una vera battaglia terrestre combattuta però sulle navi in mare.

Nella battaglia, che determina la fine della flotta ateniese in Sicilia, le navi si urtano l'una con l'altra, contemporaneamente speronano e sono speronate. Gli uomini dalle navi lanciano giavelotti, frecce e pietre, e appena possono si lanciano all'abordaggio. I piloti devono difendere e attaccare insieme guardando in ogni direzione: Tucidide ci fa sentire anche il rumore della battaglia, assordante suono di navi che si scontrano, di armi che colpiscono, di uomini che urlano tanto che è impossibile udire gli ordini e gli incitamenti che giungono da entrambe le parti in lotta. La flotta ateniese ha la peggio: i Siracusani la spingono verso terra e la sconfiggono. Agli Ateniesi non resta che il panico, come quello provato, dieci anni prima, dagli Spartani a Pilo quando hanno perso la speranza di salvarsi.

Infatti la sconfitta è così pesante da determinare nell'esercito sfiducia circa la possibilità di affrontare una nuova battaglia navale. Lasciate le navi, il tentativo di fuggire verso sud diventa una disfatta che porta alla morte tutti gli Ateniesi, giustiziati immediatamente o lasciati morire nelle latomie.

Secondo Tucidide (ma, pur con differenze, muovono in questa direzione anche Isocrate e Platone) questa disfatta, simbolo dell'eccesso talassocratice, è il vero motivo della sconfitta generale di Atene nella guerra del Peloponneso: da essa dunque discende, al termine dell'ultima fase della guerra, quella deceleica, la battaglia di Egospotami nella quale Atene perde la sua flotta e si ritrova assediata senza possibilità di reagire.

Due diversi racconti descrivono quest'ultima battaglia: se per Diodoro Siculo (XIII 106) la sconfitta è l'esito di una manovra fallita, tesa a suscitare un inseguimento per poi aggredire la flotta nemica, Senofonte narra invece di un attacco a sorpresa di Lisandro che approfitta dell'ingenuità di una flotta ateniese che si fa cogliere impreparata con gli equipaggi dispersi a terra ad acquistare gli approvvigionamenti. Quando Conone si accorge dell'attacco fa salpare le navi con equipaggi a ordini di rematori ridotti, due o uno a seconda delle navi. Lisandro cattura navi ed equipaggi e solo nove navi ateniesi, con Conone, riescono a fuggire. Otto di esse si rifugeranno a Cipro guidate da Conone stesso, mentre la *Paralos* porta ad Atene la notizia che la flotta è persa preannunciando così l'attacco e l'assedio di Lisandro alla

città e la resa incondizionata: le Lunghe Mura sono distrutte, gli esuli rimpatriati, è instaurato il regime dei Trenta, ma soprattutto Atene deve accettare una riduzione della propria flotta a sole 12 navi perché mai più possa esercitare un potere talassocratico.

Vi sono tanti modi per guardare a questa sconfitta, alle sue cause, al rapporto con il mare, ma ve ne è uno meno consueto che ci porta a cercare indizi nel teatro coevo, prima cioè che storiografia e oratoria sviluppassero le proprie analisi: così come le leggiamo in Tucidide, Lisia e Senofonte per citare i più vicini cronologicamente agli eventi in questione. La disfatta di Atene è presente infatti in un noto frammento di Demetrio Comico (fr. 2 K.A.), nel quale il poeta ateniese racconta a suo modo la sconfitta, ricordando come l'esito di quella vicenda fu anzitutto il fatto che «i Lacedemoni si impadronirono delle nostre mura e presero in ostaggio le triremi affinché i Peloponnesiaci non fossero mai più vinti, dominati sul mare»: sono versi di una commedia dal titolo eloquente di *Sikelia* (altrimenti attestata come *Sikelikoi*), rappresentata dopo il 404 e incentrata sulla fase occidentale della guerra e sul nesso, tutto tucidideo, fra la disfatta in Sicilia e la sconfitta finale.

Qui e in Tucidide (V 26, 1) identico è il verbo che indica l'azione con la quale i Lacedemoni prendono le mura, ma lo storico alle mura aggiunge il Pireo che, nella commedia, è invece sostituito dalle triremi, le quali, con espressione di grande efficacia drammatica, sono prese in ostaggio. Questo sequestro delle ultime triremi rimaste (tranne 12 secondo Senofonte, II 2, 20) è finalizzato a far sì che i Peloponnesiaci non siano mai più vinti, mai più dominati sul mare. Si noti il verbo «dominare sul mare» (*thalassokratèin*) usato al passivo: prendendo le navi di Atene e aggiungendole a quelle già prese a Egospotami, non solo Atene non può più dominare (così come sarebbe stata l'espressione attiva), ma ai Lacedemoni non potrà più capitare in generale di subire il dominio altrui sul mare (così l'espressione passiva utilizzata) perché saranno loro a dominarlo: per sottrarre ad Atene il dominio sul mare e sugli alleati hanno combattuto, questo ora hanno conquistato.

È così che il mare si mostra luogo pericoloso per l'esercizio dell'egemonia e soprattutto luogo dove Atene, in ultimo a proprie spese, non è capace di evitare la degenerazione dell'egemonia in dominio tirannico e di quest'ultimo in rovina. Questa individuazione della talassocrazia come un problema di eccesso, che

peggiora durante gli anni della guerra, lo possiamo vedere già nelle commedie degli anni Venti. In un frammento dei *Banchettanti* di Aristofane (230 K.A.), commedia rappresentata nel 427 a.C. sotto il nome del maestro del coro Callistrato, un cittadino, o forse proprio il *demos* personificato, sembra dare grande valore all'impegno dei cittadini ai fini di sostenere mura e triremi. Ben presto però la situazione diventa più complessa e Aristofane la mostra in molte scene nelle quali la guerra navale va in scena.

Negli *Acarnesi* il poeta spiega a modo suo il motivo per cui è scoppiata la guerra: la causa sono i reciproci furti di tre prostitute e per gli interessi personali, a proposito di questo fatto, di Aspasia e conseguentemente di Pericle. Da tale insulso motivo deriva la «pagliacciata» del provvedimento contro Megara. Proprio su questo punto Aristofane muove la critica più pesante a quella che ritiene un'assurda e irrealizzabile pretesa della propria *polis* e anzitutto di Pericle e dei demagoghi che lo seguono: realizzare un controllo non soltanto sul proprio mare, ma su tutto il mare al fine di bloccare ogni commercio, ogni spostamento non autorizzato. La città è presa da una vera e propria furia di dominazione e la vita della città si sposa nell'arsenale, «zeppo di gente, che piala remi, batte scalmi, leviga la stiva: tutto pieno di flauti, di fischi e fischietti»; al poeta non resta che lo sconsolante commento: «Abbiamo perso la testa» (496-556, 719-835).

Nell'ultima parte dei *Cavalieri*, Paflagone e il Salsiccio promettono, interpretando a loro modo un oracolo, il dominio sulla terra e sul mare, fino al mar Rosso: in questo modo si contengono il favore del *demos* (1084-1089). Al culmine della disputa fra Paflagone-Cleone e il Salsiccio, quest'ultimo si rivolge al rivale dandogli della canaglia e accusandolo di essere uno che «batte, percuote il mare», cioè dice ciancie inutili, a vanvera, ma sempre in irrinunciabile metafora marina. A fronte di questo attacco il *demos*, impressionato dall'eloquenza, gli riconosce un grande futuro come un novello Poseidone, dominatore del mare: «Se insisti sarai il più grande degli Elleni. Avrai da solo il potere sulla *polis* e comanderai su tutti gli alleati armati di tridente. A furia di agitare e sradicare infinite ricchezze ammucchierai» (*Cavalieri* 830-840). È rappresentata così la stretta relazione fra demagogia, guerra navale, impero, ricchezza per i cittadini. Anche in Platone Comico, in una commedia nota con il titolo ora di *Grecia* ora di *Isole* (fr. 23 K.A.), Poseidone si rivolge a colui che indebitamente gli ha sottratto il mare, dicendosi pronto a

risolvere pacificamente il conflitto se il mare gli verrà restituito, ma anche a distruggere ogni cosa scuotendola con il tridente in caso negativo.

Nella *Pace* (500-507), proprio mentre il protagonista Trigeo, con i contadini del coro, sta tirando le corde per liberare Eirene (Pace), Ermes, dopo aver, significativamente e non casualmente, mandato ai corvi proprio i Megaresi, volge agli Ateniesi questa raccomandazione: «non restate attaccati dove siete: non fate che sedere in tribunale. Giacché smaniare di trascinarla fuori [Eirene], fatevi un poco [*oligon*] verso il mare!».

È significativo questo invito che Aristofane inserisce proprio un attimo prima della liberazione di Eirene, un invito che suona provocatorio in quanto rivolto a Trigeo e ai contadini del coro e che sembra consigliare di non rinunciare al mare, ma di ricorrervi moderatamente al fine di liberare la pace, ma soprattutto per muoversi, per sfuggire alla staticità morbosa dell'Atene dei processi e aprirsi a una dimensione esterna necessaria per la *polis*, ma solo un pochino. Un tale accostamento, o meglio opposizione, fra mare e processi trova un significativo parallelo negli *Uccelli*, là dove, presentandosi a Upupa, Pistetero indica la propria provenienza senza citare Atene, ma ricorrendo all'espressione «il paese delle triremi belle», espressione che subito Upupa traduce come il paese degli eliasi dove tutti sono pazzi per i tribunali (108-110). Il modello ateniese, apparentemente motivo della fuga dei protagonisti che non vogliono più stare in un posto di mare, si riproduce in scena con la creazione di una nuova città dominatrice in cielo, ovvero in un luogo intermedio di comunicazione fra uomini e divinità così come il mare lo è fra le diverse comunità degli uomini. Così negli *Uccelli* si anticipa il pessimismo che nella *Lisistrata* Aristofane mette in bocca alla spartana Lampito (173-174): è impossibile convincere i maschi ateniesi a concludere una pace giusta e sincera, «finché scorazano le triremi, e nel tempio della dea c'è una gran quantità di soldi!». Una pace vera perché lunga, ad esempio, trentennale, come quella che già cercava Diceopoli, al quale la pace piace trentennale senza la puzza della pece dei cantieri navali e delle triremi in preparazione (*Acarnesi* 186-203).

Atene si identifica così tanto con le triremi da essere una città per la quale «remano anche i cavalli». Ci riferiamo ancora ai versi dei *Cavalieri* (604-610). Il Corifeo, a nome del Coro dei Cavalieri, celebra i cavalli: i loro fedeli animali sono capaci di

afferrare i remi, incitare a remare, mangiare granchi stanandoli anche in fondo al mare. È così che proprio un granchio corinzio ha portato la notizia della vittoria di Nicia in territorio corinzio: «È tremendo, per Posidone: non si scappa ai Cavalieri, né per terra né per mare, e neppure sott'acqua». Al gruppo dei cavalieri (allo stesso tempo sociale e militare, nonché categoria anzitutto censuaria) è attribuita un'abilità straordinaria nell'azione militare finalizzata alla talassocrazia: conosciamo infatti il loro ruolo nell'esercito anche in azioni navali.

Triremi e pesci, come simboli del mare, vanno anche direttamente in scena. Dei *Pesci* di Archippo, una trasposizione marina degli *Uccelli* di Aristofane, conosciamo la trama: i Pesci, avendo prevalso in guerra contro gli Ateniesi, puniscono chi vende e chi mangia pesce. Ci sono poi squali che sono indovini più saggi di ogni altro indovino (fr. 15 K.A.) o la buccina che fa l'araldo, nutrita da Mare e figlia di Porpora, nomi propri di donne attiche ben attestati e simbolo del mare quale luogo dei commerci di materie pregiate a largo raggio, conquistato e poi controllato con la guerra navale. In ultimo sono i *Cavalieri* di Aristofane a portare nel teatro di Dioniso le triremi dando loro la parola. Siamo nel febbraio 424 a.C., la prima rappresentazione sta volgendo a conclusione, il successo è travolgente. Siamo alle battute finali, quelle che il poeta ha scritto e riscritto all'ultimo minuto per agganciare la satira agli ultimissimi fatti della politica, quelli di cui tutti in piazza stanno parlando. Si tratta dei vv. 1300-1315 della commedia aristofanea, un intervento corale messo in bocca alle triremi. Alla più anziana di loro che chiede se si è venuto a sapere della spedizione verso Cartagine che Iperbolo propone di organizzare, una delle giovani risponde: «O dio che allontani ogni male, egli non comanderà mai su di me, ma, qualora fosse proprio necessario, invecchierò qua, marcia dai tarli!». E quindi ancora: «E non comanderà neppure su Naufante, la figlia di Nausone, o dèi, se è vero che anch'io sono fatta di pece e legno. Ma se gli Ateniesi prendono questa decisione, penso che dobbiamo andare a sederci supplici nel tempio di Teseo o in quello delle Dee Severe. Non si prenderà gioco della città comandando su di noi; ma, se vuole, se ne navighi pure da solo [...] alla malora, mettendo a mare le ceste in cui vendeva le lucerne».

Un demagogo, Iperbolo, ha proposto già in quell'anno la grande spedizione occidentale: per le triremi, impersonate in

donne, è preferibile restare a marcire oppure, per le più giovani, evitare quella che è identificata come una violenza scappando supplici all'altare. Se proprio vuole farsi la sua guerra navale, questo politico ambizioso, che fa l'artigiano e il commerciante di lucerne e che ora vuole conquistare il popolo e il mare, se la faccia allora imbarcandosi nelle ceste nelle quali commercia le lucerne e non con le triremi.

Ironicamente sono le triremi a essere più sagge dei politici e del popolo. Esse vogliono mettere un limite alla spinta talasocratica, trattenendola, nei fatti, per dieci anni fino a quando, nel 414 a.C., sarà Alcibiade a riproporre la guerra in Sicilia con gli esiti sopra descritti: infatti, alla fine le triremi sono messe in acqua da un popolo che non vuole rinunciare alla «paga eterna» che la guerra navale e quella spedizione in particolare assicurerebbero sia per il lavoro in sé nella «fabbrica» della guerra, sia per le ricchezze straordinarie e le opportunità economiche date dal dominio del mare. Così il popolo perde sé stesso in mare, forse ingannato dai demagoghi, forse ingannato da sé stesso e da una confusa consapevolezza del proprio potere, della cui legittimità alcuni iniziano a dubitare.

4. Gli equipaggi e la paga: da cittadini a mercenari

Questo legame fra popolo e marina militare nasce dall'esigenza, che abbiamo già più volte ricordato, di reclutare numeri importanti negli equipaggi delle navi: nella storia della guerra nella Grecia antica possiamo infatti seguire un lungo percorso storico che parte dai combattimenti di un'élite di eroi, passa per la falange oplitica e la fanteria degli armati alla leggera, giunge infine agli equipaggi della flotta allargando sempre di più la base di chi partecipa alla guerra, superando i confini della cittadinanza. La questione pone la necessità di riflettere sulle trasformazioni che la guerra navale specificamente attua sul reclutamento.

Già per i tempi più antichi conserviamo la memoria di azioni di reclutamento per una missione navale. Esse sono basate sulle relazioni amicali e sulla volontarietà, suscitate tuttavia da incentivi di ordine sociale ed economico: così Telemaco nell'*Odissea* (II 383-385; III 363-364) invita i giovani a lui legati per amicizia, una ventina, cercandoli in giro per la città; in un altro caso (IV 643-644) sono operai e schiavi che costituiscono l'equipaggio della

nave allestita dal proprio padrone e datore di lavoro; sempre in *Odissea* (XIV 248-251), nei racconti di Odisseo, un sontuoso banchetto della durata di sei giorni è invece lo strumento con il quale un pirata cretese raduna rapidamente gli equipaggi che gli sono necessari: in questo modo riesce a corrispondere alle pressioni che gli fa la sua comunità per partecipare alla spedizione contro Troia.

Ben diversa la situazione in età classica. Abbiamo già ricordato il rapporto fra l'introduzione della trireme e la necessità di reclutare equipaggi molto numerosi per i quali i cittadini della polis non sono sufficienti. Troviamo così iloti o mercenari nella flotta spartana, ma anche servi o schiavi pubblici come quelli impiegati da Corcira nella battaglia navale di Sibota dopo la quale si registra che l'80% dei corciresi fatti prigionieri sono schiavi.

Per Atene la documentazione epigrafica, in particolare tre iscrizioni della seconda metà del V secolo a.C. (IG B 498-499-500, rapporti della commissione di ispezione sulla manutenzione delle navi trovate in ottimo stato) comparabili con altre di IV secolo a.C., ci offrono molte informazioni interessanti. Anzitutto è attestata un'abbondante onomastica navale: le navi da guerra ateniesi portano nomi femminili, ad esempio di eroina, come *Alcmene*, di valori fondanti, come *Eleutheria*, di oggetti della guerra, come *Panoplia*. Inoltre possiamo ricostruire la lista dell'equipaggio (riferito a un insieme di 8 triremi): 2 trierarchi, i fanti di marina, il pilota, il timoniere (aggiunto al pilota, con posizione a prua, *proràtes*), il responsabile di navigazione a scostegno dell'addestramento e del morale dell'equipaggio (*keleusês*), il pentecontarco (capo di una squadra di cinquanta, al comando del trierarca), l'auleta (con il suo strumento da il ritmo alla navigazione), un maestro carpentiere (*naupégôs*), gli arcieri e i rematori. Fra questi ultimi possiamo distinguere quanti sono cittadini (con indicazione del demotico), stranieri (con indicazione dell'etnico abbreviato), meteci (con l'abbreviazione *metoi*), in misura ridotta e occasionale schiavi (con l'indicazione del nome del loro padrone). Abbiamo così la nitida percezione della composizione di un equipaggio ateniese: 200 persone per trireme, 40.000 se pensiamo a una grande flotta di 200 triremi, molto diverse fra loro per competenze, ruoli, ricchezza, cittadinanza, che si ritrovano a combattere insieme con motivazioni molto diverse che in Tucide possiamo osservare. L'appartenenza alla cittadinanza o la fedeltà all'alleanza con Atene possono essere argomenti obbliganti, ma

è enunciata anche, come ragione, l'amicizia personale con gli strateghi e il desiderio di guadagno, di prendere quei *misthòs*, la paga pubblica a giornata di pubblico servizio, che diventa per diversi autori antichi (Aristofane, Tucidide, la *Costituzione pseudosenofontea* e quella aristotelica) la chiave di lettura della democrazia a partire da Pericle (o dai demagoghi che lo seguono a seconda del posizionamento ideologico della fonte). Anche la spedizione in Sicilia (VI 24, 3) – l'abbiamo ricordato – è voluta dal popolo perché vi vede la possibilità di una paga perpetua.

Questa lettura delle motivazioni all'arruolamento sulle triremi permette anzitutto di cogliere una più complessa transizione fra il soldato cittadino che combatte per la patria e il mercenario: è evidente che per spiegare il fenomeno di chi combatte per soldi non è sufficiente descrivere un percorso di specializzazione professionale e di superamento del senso di appartenenza alla *polis* che si realizza nel IV secolo a.C. All'interno del nostro percorso è interessante osservare che di nuovo è l'eccezionalità della guerra navale ad avviare questa trasformazione: essa la impone con gli alti numeri di equipaggio, ma anche, ora aggiungiamo, con la lunga durata delle spedizioni quando le navi, mezzo di trasporto oltre che di guerra, permettono di svolgere un'impresa militare lungo un'intera rotta e lontano dalla città di partenza.

Ideologica, ma efficace, l'affermazione che Tucidide fa pronunciare ai Corinzi circa la forza militare ateniese «comprata» e non nativa (I 121, 3). In realtà per le triremi ateniesi non si tratta di veri e propri mercenari, ma di persone che prestano il proprio lavoro prevalentemente perché cittadini di città alleate, vincolate a dare un apporto in guerra. Questi sono gli *xènoi* ai quali si oppongono in Tucidide i *misthophòroi* (I 35, 4), che combattono per la paga e sono in particolare gli alleati di Atene che decidono di passare al nemico a fronte di una paga più alta. È la spedizione in Sicilia che, per l'alto numero delle triremi contemporaneamente inviate in missione, pone i più importanti problemi di reclutamento. Se inizialmente la spedizione presuppone, nei discorsi in assemblea, un arruolamento mirato sugli alleati, convinti anche con la paga (VI 22), così sembra essere effettivamente avvenuto stando alla composizione dell'esercito data da Tucidide in VI 43. Al contrario un'importante componente di mercenari si ritrova nella fase finale come è registrato dal quadro conclusivo delle forze militari in guerra (VII 57.9-11), là dove lo storico documenta puntualmente lo schierarsi degli

uomini in contraddizione con le loro appartenenze culturali e i legami fondativi. In ultimo prevalgono le amicizie private, la convenienza, soprattutto il denaro.

Quando tutto crolla con la sconfitta in Sicilia, la situazione diventa poi per Atene ancora più difficile: a fronte delle navi distrutte e dei concittadini uccisi, una delle carenze più importanti che si viene a determinare è fornire a ogni trireme quella decina di uomini che deve assumere ruoli specializzati, ruoli indispensabili quanto le triremi stesse che occorre ricostruire. Incredibilmente però Atene recupera la propria forza navale passando dalla paura all'energica reazione in breve tempo così come solo il popolo in democrazia sa fare, il popolo delle triremi.

Proprio da questa disfatta e dalla reazione a essa nasce il racconto storico che Tucidide offre nell'VIII libro, l'ultimo della sua opera che, com'è noto, lascia incompiuta la narrazione della guerra del Peloponneso. Questa incompiutezza è presente anche nella struttura e nell'organizzazione dei contenuti (l'assenza dei discorsi è l'elemento sempre evidenziato di una redazione non perfezionata). Essa offre però l'opportunità di vedere il metodo di ricerca adottato dallo storico che utilizza proprio le caratteristiche della guerra navale per ricostruire questa terza fase della guerra, indicata come *deceleica*. Tucidide infatti descrive con cura i movimenti delle flotte, ne tiene con cura l'annotazione di partenze e arrivi e soprattutto i numeri delle navi di ogni contingente in modo da trovare coerenza nelle relative somme di navi che vanno e vengono. Riesce a farlo su entrambi i fronti con un'indagine puntuale che raccoglie notizie nei punti di approdo usando le informazioni rimaste registrate nella memoria della popolazione circa i rifornimenti e i pasti dell'esercito. Sull'intreccio creato da questi dati colloca due ragionamenti che spiegano i fatti avvenuti.

In primo luogo la questione della paga agli equipaggi delle flotte: tutto il libro ragiona sulla necessità della flotta peloponnesiaca di trovare le risorse per pagare l'equipaggio. Su questa esigenza poggiano la stipula del trattato con il Gran Re, del quale Tucidide riporta la trattativa con le bozze e il testo definitivo dell'accordo, ma anche molti dei ragionamenti strategici che i protagonisti svolgono circa il pagamento della flotta. È per fare fronte a questo problema che emergono le proposte di prevedere somme forfetarie per nave piuttosto che per persona, oppure di aumentare il compenso di tre oboli a persona previsto da Atene

fino addirittura a raddoppiarlo oppure ancora di accordarsi segretamente compromettendo la futura autonomia dei Greci d'Asia pur di avere l'oro persiano.

In secondo luogo la strategia di guerra: l'irrinunciabilità della questione della paga è data da un'esigenza di rafforzamento che percorre di nuovo tutto l'VIII libro e che costituisce la condizione per affrontare la battaglia. Prevale la necessità tattica di rafforzare la flotta potenziandola non solo in numero, ma anche in efficienza e fedeltà dell'equipaggio. Le flotte muovono, ma raramente giungono a battaglia: lo fanno solo quando hanno raggiunto numeri alti in grado di fronteggiare quelli del nemico. Allo stesso tempo, le azioni sono spesso condizionate dagli eventi atmosferici e dalla nebbia in particolare che cambia i piani e rinvia il confronto bellico; sono condizionate anche dal luogo che offre diverse soluzioni per gli approdi e per le ripartenze. Insomma si registra chiaramente da un lato che la scelta del luogo e del momento della battaglia è decisiva, dall'altro che guerra navale è anzitutto la consapevolezza che non si può fronteggiare una flotta più grande, che occorrono condizioni perfette se non si vuole che il mare decida l'esito della battaglia, che occorre farsi trovare sempre pronti perché ci vuole tempo per salire sulle navi e fronteggiare un attacco senza farsi trovare impreparati. Chi sbaglia una di queste mosse o non ha curato i presupposti ha già perso la battaglia navale prima di iniziarla.

5. *Il mito di Salamina: le battaglie eroiche che danno legittimità al dominio*

Infatti, la preparazione della battaglia navale nasce da lontano ed è l'ultimo esito di una strategia che è politica ed economica oltre che militare. Quando funziona e diviene vittoria, la battaglia supera però la freddezza di un calcolo strategico e assume i contorni di un racconto epico che ha nella battaglia di Salamina il precedente generatore di ogni altro racconto. Per esaminarlo possiamo riprendere il discorso già avviato su Temistocle e la sua legge navale.

Come abbiamo già ricordato, la flotta ateniese è costruita nel 483 per una guerra fra Greci nel golfo Saronico (Erodoto VII 144), ma è utilizzata per la prima volta a Salamina per difendere la libertà di Atene e dei Greci; essa nasce da una decisione

politica che fa di quella flotta il simbolo della deliberazione più opportuna presa da Atene democratica nella sua storia. Se poco sopra abbiamo visto l'epilogo negativo dell'imperialismo che qui nasce, non possiamo però non osservare che l'inizio di quello stesso imperialismo scaturisce da una vittoria navale contro i Persiani con la quale Atene afferma il proprio ruolo nel difendere la libertà dei Greci. E questo ruolo a sua volta nasce dalla decisione politica di non destinare l'argento trovato al Laurion a una distribuzione di 10 dracme per ogni cittadino, ma di destinarlo alla costruzione di navi da guerra, 200 secondo Erodoto (VII 114), 100 per la *Costituzione degli Ateniesi* aristotelica (22, 7; così anche per Plutarco, *Temistocle* 4, 1-3 e altre fonti parallele). Così si realizza l'oracolo che vuole che Atene si doti di mura di legno, le navi appunti, proprio quando si sta dotando delle mura di pietra che la renderanno un'isola, di fatto, tutta protesa verso il mare.

Vediamo la grande flotta in azione all'Artemisio. Atene, secondo Erodoto (VIII 1), di fatto guida una flotta di 271 triremi e 9 pentecontori (7 loresi e 2 di Ceo) anche se è costretta a lasciare ufficialmente il comando a Sparta per volontà degli alleati: di queste navi ben 127 sono ateniesi e hanno un equipaggio partecipato anche da Plateesi, privi di esperienza, ma spinti dal valore e dall'entusiasmo. L'elenco è preceduto da quello delle navi persiane (VII 89), il cui numero di 1.207 triremi (e 250.000 uomini complessivi) è confermato anche dai *Persiani* di Eschilo (400 ss.) e si riduce a 600-700 navi quando si guarda alla successiva battaglia di Salamina, tenendo conto delle perdite intercorse e dei rinforzi ricevuti. Ovviamente se si ritiene attendibile il dato e non invece gonfiato dall'esaltazione della vittoria greca.

Con questi dati Erodoto approccia le descrizioni delle grandi battaglie navali della seconda guerra persiana. Fornisce così un vero e proprio catalogo delle navi, dettagliato nella provenienza geografica dei vari contingenti, che certo sottolinea l'eccezionalità del momento storico rimandando al precedente omerico.

La battaglia è molto articolata ed è un insieme coerente di azioni e reazioni tattiche: i Persiani inviano 200 navi a circumnavigare l'isola al fine di sorprendere i Greci alle spalle e intrappolarli nello stretto; informati da un disertore i Greci anticipano l'attacco al quale i generali di Serse pensano di poter far fronte con una facile vittoria visti i numeri così inferiori da far ritenere l'attacco opera di uomini impazziti; al segnale volgono le prue

al nemico unendo le poppe al centro e così si impadroniscono di 30 navi nemiche; la sera mette fine a questa prima fase della battaglia insieme al sopraggiungere di una tempesta che porta al naufragio le 200 navi persiane impegnate nella circumnavigazione dell'Eubea: un dio ha messo in pari le flotte o comunque ne ha ridotto le differenze, commenta Erodoto, interpretando così la precarietà dei successi militari quando essi siano affidati al mare.

Alla ripresa della battaglia, al terzo giorno (intanto si svolgono i fatti delle Termopili), i Persiani attaccano con una disposizione della flotta a semicerchio, ma la manovra non ha successo: molte navi greche sono affondate o danneggiate, ma danni ancora maggiori subisce la flotta persiana in uno scontro che successivamente non ha seguito per la decisione greca di rientrare verso Atene, una volta giunta la notizia della morte di Leonida e dell'avanzata via terra dell'esercito persiano.

Lo scontro navale si rinnova dunque a Salamina in quella che diventa prototipo e simbolo della battaglia in mare. Proveniente dall'Artemisio, la flotta dei Greci si posiziona nella baia di Salamina dopo una discussione, all'interno del comando della flotta, su quale sia il luogo più opportuno nel quale affrontare i Persiani. A seguito delle minacce e di uno stratagemma di Temistocle, la flotta dei Greci è costretta a rinunciare a ritirarsi nel luogo vicino all'istmo, preferito dai Peloponnesiaci, e ad affrontare la battaglia nel tratto di mare voluto dagli Ateniesi, i quali ritengono che lì lo spazio di mare stretto possa impedire ai Persiani di dispiegare tutta la loro flotta, riducendo questo loro fattore di superiorità. Intanto l'Attica è stata invasa dai nemici e la città di Atene, abbandonata dai suoi abitanti, è in fiamme. Quando si presenta la flotta persiana, subito i Greci arretrano fino a quando un Ateniese, Aminia, si lancia con la sua trireme all'attacco assalendo una nave nemica, ma restandovi incastrato: allora anche gli altri avanzano anzitutto per aiutarlo. Questo secondo gli Ateniesi; è invece una nave di Egina ad andare per prima all'attacco secondo gli Egineti. Ma per una leggenda diffusa fra i soldati è una donna ad apparire qua e là alla flotta dei Greci spronandoli a non indietreggiare. I Greci prevalgono, secondo Erodoto, per l'abilità e l'ordine nel condurre la battaglia; tra i Persiani, che pure si superano in impegno e slancio bellico, prevale invece l'agitazione disordinata che compromette il risultato complessivo: in particolare Fenici e Ioni competono nella battaglia e poi si accusano di reciproche responsabilità di

fron­te a Serse. Ed è proprio lo sguardo del re che osserva la battaglia dall'alto il motivo per cui le diverse parti della flotta persiana hanno la priorità di mettersi in mostra davanti a chi li sta valutando per attribuire meriti destinati a essere riconosciuti dopo la battaglia. Per Erodoto questa lettura della battaglia è dimostrata dalle azioni belliche di Artemisia, regina di Alicarnasso, colei che prima (VIII 68-69) ha saggiamente consigliato di non affrontare la battaglia navale, ma di attendere, poi (VIII 101-102) suggerisce a Serse di tornare in Asia lasciando il Mar-don­to in modo che un'eventuale sconfitta ricada su lui solo: in entrambi i casi è apprezzata da Serse, ascoltata nel secondo caso. Durante la battaglia, ormai molto confusa, la nave di Artemisia è inseguita da una attica; per sfuggire all'inseguimento, non avendo spazio per altre manovre, si scaglia contro una nave alleata, quella del re dei Calindi (con il quale, a dire il vero, in passato ha avuto contrasti) affondandola. La manovra ha successo perché la nave attica desiste dall'inseguimento pensando che sia una nave che ha disertato dai barbari ed è passata dallo loro parte. Serse, osservando tutto dall'alto seduto sul trono, non capisce nulla dell'accaduto e soprattutto non riconosce come alleata la nave affondata; così infine sentenza «Gli uomini sono divenuti donne, e le donne uomini» (VIII 87). Al di là della dimensione aneddotica, l'episodio segnala un'altra trasformazione operata dalla guerra navale che permette, sia pure nell'eccezionalità, un ruolo di comando femminile, un ruolo che urta la mentalità discriminatoria sul genere tanto che, prima della battaglia, proprio su di lei i trierarchi ateniesi mettono una taglia di 10.000 dracme perché cosa intollerabile è che una donna combatta contro Atene, ma allo stesso tempo perché evidentemente il suo ruolo è di prim'ordine all'interno della flotta persiana.

A seguito della battaglia Temistocle riceve il premio di valore (il secondo perché il primo non è attribuito) e avvia la costruzione del mito assumendo la coregia (l'altra liturgia maggiore a fianco della trierarchia) di una tragedia che celebri la vittoria: le *Fenicie* di Frinico, a noi non pervenute, rappresentata nel 476 a.C. A esse seguono i *Persiani* di Eschilo (472 a.C.), corego Pericle, all'indomani delle campagne di Cimone in Tracia che respingono definitivamente la presenza persiana nel mare greco). Questa tragedia porta in scena la narrazione della battaglia attraverso le parole del messaggero che, a Susa, riferisce della sconfitta alla regina Atossa:

Non si vedeva più il mare, colmo di rottami e di carneficina di uomini. Rigurgito di morti sulle rive e le onde, uno scomposto remigare di fuggiaschi, la rotta dell'armata. E con pezzi di remi e di rottami i Greci davano colpi e li infilzavano come fossero tonni o una retata di pesci. L'acqua era tutta un larmento. Troncò lo scempio l'occhio della notte. Ruppe in gemiti Serse, spettatore del disastro (sedeva sopra un colle vicino al mare e dominava il campo) e si stracciò le vesti.

La vittoria ateniese è qui valorizzata dalla percezione tragica della sconfitta da parte persiana, una sconfitta che ha due motivi: da una parte Serse non ha capito la speciale forza degli uomini liberi delle *poiesis* quando essi devono salvare le loro città dal nemico; d'altra parte lo stesso Serse è colpevole di *hybris*, la tracotanza di pensare di poter dominare il mare, di poter conquistare l'Asia ed Europa con un ponte di barche, di pensare che un'immensa flotta annulli ogni variabile del mare e assicuri automaticamente la conquista.

In ogni caso e in ogni lettura da questa vittoria dei Greci nasce un lungo periodo della storia ateniese che continua anche dopo Egospotami e arriva fino alla guerra lamiaca, alla battaglia di Amorgo contro i Macedoni nel 322, a una facile resa che segue quella sconfitta e pone fine alla continuità di una visione eroica della storia navale ateniese che combatte per la libertà e lo sviluppo di Atene, chiamata dagli dei e dalla storia a un ruolo egemone. Ne consegue un nuovo periodo, che noi ora chiamiamo ellenismo, nel quale i successori di Alessandro e le nuove dinastie reali reinterpretano il dominio sul mare.

6. La guerra navale in età ellenistica

Quella che si apre con la morte di Alessandro è una nuova epoca nella quale costanti e differenze portano a uno sviluppo della guerra navale che certo sale di scala dimensionale da molti punti di vista.

Abbiamo già detto del gigantismo ricercato dai sovrani ellenistici, soprattutto tolemaici, nel costruire navi sempre più grandi anche se nei fatti inutili (significativo Antigono Gonata che regala ad Apollo la sua nave ammiraglia). Analogo sviluppo hanno le flotte, che crescono per numero intorno alla centralità di navi di grandi dimensioni, così come possiamo osservare per i regni di Macedonia e Pergamo, dei Seleucidi e dei Tolemei, nonché,

in misura diversa, in riferimento alle flotte di Cartagine e Roma. La flotta assume anche una forte differenziazione tipologica delle navi utilizzate. Nella flotta di Tolomeo II Filadelfo, in un'epoca databile intorno al 246, possiamo contare complessivamente 11 tipologie diverse di navi da guerra con numeri, per ogni tipologia, molto diversi: oltre a 17 penteri, sono elencate 5 navi da sei, 37 navi da sette, 30 navi da nove, 14 navi da undici, 2 navi da dodici, 4 navi da tredici, 1 nave da venti e 2 navi da trenta. Sono le cosiddette navi polieri (con numerali superiori alla trirème, a partire dalla tetrère e dalla pentere, ideate probabilmente in ambiente occidentale fra la Siracusa di Dionisio I e Cartagine, insieme al nuovo progresso tecnico di catapulte e baliste): sono elencate in un passo molto discusso di Plinio il Vecchio (*Nat. Hist.* VII 56, con citazione delle fonti apparentemente puntuale), nel quale si espone, insieme ai nomi degli inventori, una serie in crescendo di navi secondo la sequenza di ordini (proprio *oraines* nel testo): sei (Siracusani), dieci (Alessandro), dodici (Tolomeo I Soter), quindici (Demetrio Poliorcete), trenta (Tolomeo Filadelfo) e quaranta (Tolomeo Filopatore). Certo queste navi non superano i tre livelli e i numeri si riferiscono allo schema di distribuzione dei rematori sui singoli remi: il numero potrebbe essere la somma dei rematori sui remi sovrapposti nei livelli di un lato. Certo la sequenza di sviluppo accompagnata dai nomi dei re descrive anche la successione dei dominatori del Mediterraneo orientale. Accanto a queste grandi flotte regali tuttavia abbiamo anche testimonianza di flotte che rimangono nel modello di schiera di trirèmi come nel caso di Rodi, che, con questo strumento, assicura nell'Egeo azioni antipirateria guadagnando ruolo economico e prestigio, ma certo non il dominio di quel mare.

Da Alessandro fino alla battaglia di Azio l'età ellenistica, accanto a questi eccessi dimensionali, vede lo svolgimento di numerosi episodi di guerra navale che tornano ad assumere significati epocali. Fra di esse spicca, per potenza della tradizione narrativa, la battaglia di Salamina di Cipro combattuta da Demetrio Poliorcete e Tolomeo nel 307/306 a.C. (la fonte più dettagliata della battaglia è Diodoro, XX 49-50).

A fronte degli attacchi di Demetrio a Salamina di Cipro Tolomeo decide di reagire: raggiunge l'isola con 140 navi da guerra di varie tipologie; lo seguono più di 200 navi da trasporto con 10.000 uomini di fanteria. Chiede a Menelao di mandargli da Salamina 70 navi con le quali supera il numero di 200 che

evidentemente rimane la misura, anche simbolica, che trasmette la sicurezza di poter vincere in battaglia. Demetrio si prepara alla battaglia posizionando la flotta dopo averla armata, nelle prue, di proiettili, baliste e catapulte. Quando Tolemeo, che si è avvicinato di notte, arriva davanti a Salamina si trova di fronte lo spettacolo impressionante della flotta dell'Antigonide. Demetrio lascia il suo navarco Antisene a bloccare il porto in modo da impedire che le navi nemiche lì presenti ne possano uscire; ordina ai cavalieri di posizionarsi lungo la costa in modo da salvare gli uomini che arrivassero a terra a nuoto nel caso in cui la battaglia andasse male. Quindi affronta il nemico con uno schieramento ben posizionato: 108 navi, con un significativo rafforzamento dell'ala sinistra con 7 *heptères* fenicie e 30 teterei ateniesi, al comando del navarco Media, dietro di esse 10 *hexères* e 10 penteri.

Le flotte sono pronte per la battaglia, i comiti elevano le preghiere agli dei e tutti coralmnte le ripetono.

Tolemeo e Antigono, scrive Diodoro, sanno che si stanno giocando tutto e sono in angoscia. È Demetrio ad alzare lo scudo dorato, segno convenuto per l'inizio del combattimento, e le distanze fra le due flotte immediatamente si annullano. Al suono delle trombe e al grido di guerra le armi da lancio danno avvio alla battaglia. Manovre laterali di affiancamento per la distruzione dei remi si alternano a quelle frontali di spononamento. Per i soldati basta perdere l'equilibrio per finire in mare ed essere trafitti dalle lance.

Così, commenta Diodoro, la superiorità della nave prevale sul valore dei soldati e il più valoroso può soccombere, e questo è proprio della battaglia navale che, al contrario di quella terrestre, può veder perdere chi meriterebbe la vittoria.

Nonostante questo giudizio appena espresso, forse per uno dei salti tipici dell'epitome diodorea, su tutti spicca però Demetrio, sulla poppa della sua *heptères*. Come un vero tremendo eroe della battaglia omerica, scansa e para i proiettili e allo stesso tempo uccide con i giavellotti e con la lancia portando alla vittoria contro l'ala destra del nemico. Meno felice la sorte dei suoi studieri: per proteggerlo uro muore e due sono feriti. Anche Tolemeo prevale nella sua azione personale, ma vede cedere la sua ala sinistra e deve ritirarsi. Demetrio cattura più di 100 navi da trasporto con 8.000 soldati; 40 navi da battaglia sono catturate con l'equipaggio, 80 sono affondate, ma non sono abbandonate, anzi, piene d'acqua, sono rimorchiate e portate all'accampamento, insieme alle

20 navi danneggiate di Demetrio, per essere riparate: abbiamo un'interessante testimonianza di quanto preziose fossero e quanto la battaglia navale avesse anche l'obiettivo di affrontare le navi nemiche per impossessarsene e non semplicemente distruggerle.

Sullo stesso episodio parallelo è il racconto di Plutarco che ha punti di divergenza (ad esempio 70 sono secondo lui le navi catturate da Demetrio a fine battaglia), ma soprattutto è privo di attenzione ai movimenti delle flotte. Si diffonde invece a spiegare il bottino fatto proprio dalle navi da trasporto: armi, tesori, macchinari bellissimi, cortigiani e cortigiane, fra le quali Lamia, eccellente flautista e amante, capace di far innamorare di sé Demetrio. In questo modo il biografo personalizza il racconto su Demetrio stesso per giungere a raccontare la grande nobiltà e umanità nel far seppellire i nemici morti in battaglia, rilasciare i prigionieri, donare agli Ateniesi (scelta altamente simbolica) 1.200 panoplie del bottino. Questo percorso narrativo porta là dove possiamo trovare un punto di approdo che anche per l'età ellenistica connette strettamente la guerra navale e il potere imperialistico, che ora diventa una delle dimensioni della regalità. Plutarco espone infatti quanto segue alla battaglia. Aristodemo di Mileto è mandato da Demetrio dal padre Antigono per informarlo della vittoria. Antigono è ansioso di sapere l'esito, ma Aristodemo si avvicina alla reggia senza rispondere ai servi e agli amici mandati per ricevere informazioni e, quando si trova di fronte ad Antigono, lo saluta chiamandolo re e annuncia che Tolemeo è stato vinto in mare, Cipro è stata conquistata, sedicimila prigionieri sono nelle mani di Demetrio. Sentito quel saluto e la vittoria, la folla acclama re Antigono e Demetrio. Dopo di loro il titolo regale è assunto da Lisimaco, Seleuco e Cassandro (quest'ultimo è così chiamato dagli altri, ma non usa direttamente il titolo), determinando un cambiamento epocale perché quella parola, re, trasforma comportamenti e modalità del potere. Conclude Plutarco: «Tanto poté una sola parola di adulatore e tale fu il cambiamento che ne dilagò nel mondo».

Anche questo cambiamento è scaturito anzitutto da una battaglia navale e dalla vittoria che Demetrio vi ha conseguito dimostrando la propria superiorità sulla flotta tolemaica e quindi la sua capacità di conquista realizzabile ovunque in un ambiente di mare come quello mediterraneo: è questa affermazione navale a conferire il titolo di re, in quanto proprio la vittoria ottenuta con le navi non si limita ad affermare una difesa o una conqui-

sta territoriale oppure la specifica sconfitta di Tolemeo; essa è la dimostrazione efficace e temibile di una superiorità assoluta che la vittoria rende riconosciuta da tutti conferendo il diritto al dominio, ora realizzato in una forma di regalità che per Demetrio rimane indissolubilmente legata alle navi e alla capacità di guerra navale. In questo modo si ripropone, nel nuovo contesto geopolitico seguito alla morte di Alessandro, un modello di affermazione nel conflitto per il dominio che ritornerà molte altre volte nella storia. Per quanto riguarda l'epoca ellenistica nel suo intrecciarsi con la storia di formazione dell'impero romano alcuni passaggi meritano di essere ancora ricordati.

Irrinunciabile è soprattutto il racconto storico della prima guerra punica. Roma arriva così a opporsi alla grande potenza navale di Cartagine e sviluppa quindi il controllo del Mediterraneo centrale e occidentale, al quale farà seguire il dominio orientale, alternando all'intervento militare contro Cartagine quello contro i regni degli Antigonidi e dei Seleucidi.

Erede dell'antica marina fenicia, Cartagine è forte della sua posizione centrale nel Mediterraneo e di una flotta in grado di controllare il mare sia dal punto di vista commerciale sia da quello militare: una capacità navale esaltata da porti e impianti portuali impressionanti per dimensioni, organizzazione e attrezzature; il porto militare, in particolare, è descritto da Appiano (VIII 96): al centro vi è un'isola di notevole altezza, che è sede dell'ammiraglio; i cantieri navali possono accogliere fino a 220 navi con annessi i magazzini per attrezzature ed equipaggiamenti; tutto è chiuso e protetto da alte e doppie mura. Con queste forze domina il mare e le coste occidentali dell'Africa e della penisola iberica meridionale, obbliga Roma e i suoi alleati a limitare la navigazione militare e commerciale.

Dalla testimonianza di Polibio (I 23, 25-26) ricaviamo poi qualche caratteristica e i numeri dei contingenti navali di Cartagine costituiti da tetteri e penteri, almeno un'epete come ammiraglia, navi catafratte secondo la stessa testimonianza storica, con equipaggi per lo più di cittadini al contrario dell'esercito di terra prevalentemente di mercenari: sono 130 le navi di cui la città dispone nel 260 nella battaglia di Milazzo (i Romani ne distruggono 50); nel 256 sono invece 350 le navi presenti nella battaglia di Ecnomo.

A Cartagine Roma si oppone partendo da una situazione di inferiorità, data da una flotta antiquata messa a disposizione

dalle città greche, ma riuscendo in breve tempo a mettere in mare una flotta di 100 quinqueremi e 20 triremi. Sempre Polibio (I 21-22, 47, 59) ci offre il racconto della costruzione (anche se certo questo racconto trascura l'apporto degli alleati a favore di un'eroica descrizione dei progressi autonomi dei Romani): la cattura di una nave da guerra cartaginese concede la possibilità di copiarne l'architettura e avviare i cantieri navali; parallela è l'attenzione a formare i rematori che, in assenza delle quinqueremi, si allenano a terra su panche che simulano la disposizione sulle navi. È l'invenzione del corvo, una passerella mobile per l'arrembaggio, che fa però la differenza in battaglia a favore dei Romani: con uncini e un peso di piombo è lasciato cadere sulla nave nemica agganciandosi a essa sul fianco o a prua e creando un passaggio per l'attacco dei fanti. In modo nuovo la battaglia navale trasferisce ancora una volta su mare le possibilità di un attacco terrestre.

L'esito finale è la vittoria romana nella battaglia presso le isole Egadi nel 241 a.C. (I 59-63): il proconsole C. Lutazio Catulo sconfigge la flotta di Annone valendosi delle 200 penteri appena costruite anche grazie ai finanziamenti dei cittadini più ricchi e potenti, quelli che governano la città, i quali così reagiscono alle difficoltà incontrate da Roma stessa nelle battaglie navali degli anni precedenti.

La sconfitta nella prima guerra punica sarà così incisiva a Cartagine da determinare, anche in questo caso, una tale sfiducia da condizionare le nuove strategie realizzate poi da Annibale, il quale ritorna a un uso della flotta essenzialmente per il trasporto truppe, obbligando di conseguenza Roma ad analoghi strategie.

Tuttavia, molto interessanti sono le affermazioni con le quali Polibio (I 63) conclude la narrazione della prima guerra punica: secondo lo storico questa è stata la guerra più lunga, più continua e più importante fra le guerre conosciute attraverso la tradizione storica (il confronto competitivo con Tucidide e la guerra del Peloponneso è evidente) e lo è proprio per le battaglie navali che vedono impegnate una prima volta poco più di 500 navi e una seconda volta poco meno di 700 (enormi anche le perdite di navi: 700 da parte romana, 500 da parte cartaginese sia in battaglia sia in naufragi durante le navigazioni in guerra); inoltre la vittoria in una guerra e in battaglie navali di tali dimensioni dà a Roma la piena consapevolezza della propria forza e l'audacia di sottomettere e dominare il mondo intero così come riuscirà

a fare. Di nuovo in mare nasce l'impero che proprio in un'altra battaglia navale, più di duecento anni dopo, troverà la propria definizione ultima, da lì a poco anche costituzionale, in conseguenza della vittoria di Ottaviano contro Antonio e Cleopatra nella battaglia navale di Azio. La fuga di Cleopatra e quella conseguente di Antonio che lascia la battaglia e la propria flotta per seguire l'amata (Plutarco, *Antonio* 67) sono il simbolo di molte delle osservazioni che abbiamo qui condotto. Tradito dal mare e dai consigli di una donna che gli ha suggerito la battaglia in mare, ma traditore esso stesso della propria flotta, Antonio è qui metafora del potere perso con una battaglia navale che diventa una sconfitta quando invece, per superiorità di mezzi, è potenzialmente vinta in partenza (Antonio ha una flotta di ben 500 navi da guerra, il doppio di Cesare; ha anche però problemi di equipaggi): così la figura plutarca di Antonio, fatto salire sulla nave di Cleopatra, ma da lei ignorato, seduto da solo sulla prua con la testa fra le mani rappresenta la sintesi, ancora una volta teatralizzata, di un esito possibile del mare e della guerra navale, luogo di opportunità, di affermazione egemonica e imperiale, ma anche di variabili rovinose che condannano chi, troppo sicuro di sé, crede di poter dominare il mare e si ritrova infine sconfitto.

Bibliografia ragionata

Circa l'evoluzione tecnologica nella costruzione delle navi, con una specifica attenzione ad aspetti estremamente tecnici e riferiti ad analisi di navi, prevalentemente mercantili, ma non solo, sulla base dei ritrovamenti archeologici: Pomey 2011a; 2011b (con amplissima bibliografia sulle navi nel mondo antico); Dell'Amico 2011.

Per una sintesi sulla documentazione archeologica relativa alle navi da guerra, cfr. Bound 1995; oltre a contributi su ritrovamenti subacquei anche in area siciliana, si segnala nel volume Tilley 1995. Su questo aspetto ricordo la forte attesa della comunità scientifica sui ritrovamenti di Gela e la realizzazione di una loro fruizione pubblica con il Museo del mare.

Sull'esperienza marittima all'interno di un'elaborazione e rappresentazione del mondo visto dal mare e sul mare, cfr. Kowalski 2012. Un piccolo libro senza ambizioni di letteratura accademica e scientifica tuttavia chiarisce, in moderni termini tecnici, le tecniche di manovra e i diversi movimenti possibili delle navi antiche: Damonte 2002. Prevalentemente orientato alle rotte di navigazione, evidenzia alcune caratteristiche fondamentali della navigazione antica (condizioni atmosferiche: venti, nebbia,

correnti; stagionalità e conseguenti limiti alle possibilità della navigazione; natura delle coste; visibilità e orientamento; assenza di carte e strumenti per la navigazione): Anaud 2005.

Sulla *trireme* *question* e il connesso sviluppo del *sea power*: Casson 1971; Wallinga 1993; Morrison, Coates e Rankov 2000; Tilley 2004. Con un ricco apparato iconografico Höckmann 1985. Alla descrizione tecnica delle navi fa seguire una sintesi di storia militare, Rougé 1975. Per l'ampia iconografia e rappresentazioni grafiche in particolari ricostruttive della trireme, Basch 1987 (265-302 sulla trireme); Amit 1965 (30-49 sulla composizione degli equipaggi delle trireme ateniesi); Starr 1989; Cuniberti, Daverio Rocchi e Roy 2016.

Sulla storia delle grandi battaglie navali, l'interesse storiografico moderno è molto precoce e nasce in ambiente militare come attestano con buon approfondimento della storia e della tattica navale *La marine des anciens. La revanche des Perses. Les tyrans de Syracuse*, par le vice-amiral Jurin de la Gravière, Paris 1880 (con analisi da Persiani ad Agatocle); *De la marine antique à la marine moderne*, par le Commandant Lefebvre des Noëttes, Paris 1935 (con un'interessante analisi iconografica di monete e pitture vascolari). Ora Morrison e Coates 1996, con ampia documentazione iconografica su trireme e in generale la più ampia disamina della guerra navale nelle sue varie declinazioni; Janni 1996; Montevecchi 1997; van Wees 2009, part. 325-380). Fondamentali, sia su specifici casi di studio sia sulla guerra navale più in generale, molti dei contributi in Campbell e Tittle 2013. Per la storia militare della guerra del Peloponneso cfr. Lazenby 2004; Hanson 2008.

Aspetti amministrativi, organizzativi e finanziari: un quadro di sintesi in Jacquemin 1999.

Sulla paga dei soldati e le spese per il vitto: Loomis 1998, part. 32-61. Sull'equipaggio in riferimento alla paga e alla presenza di veri e propri mercenari, cfr. Bettalli 2013, 52-57, 86-89. Sulla navarchia spartana, cfr. Bianco 2018. Sulla triarchia, le sue origini e il percorso di sviluppo e infine di riforma dell'isituto a principale finanziamento della flotta, Jordan 1975, part. 61-73, 134-137; Gabrielsen 1994 (105-125 sugli equipaggi); Brun 1983, 144-181.

Sui rendiconti epigrafici relativi ai costi della flotta cfr. Gabrielsen 1999. In generale sui costi, cfr. ancora Gabrielsen 2008.