



COPIA ELETTRONICA IN FORMATO PDF

**RISERVATA AD USO CONCORSUALE
E/O PERSONALE DELL'AUTORE
NEI TESTI CONFORME AL DEPOSITO LEGALE
DELL'ORIGINALE CARTACEO**

QUADERNI FRIULANI DI ARCHEOLOGIA



ANNO XXVIII - N. 1 - DICEMBRE 2018

QUADERNI FRIULANI
DI
ARCHEOLOGIA

SOCIETÀ FRIULANA DI ARCHEOLOGIA

XXVIII-2018

QUADERNI FRIULANI DI ARCHEOLOGIA

Pubblicazione annuale della Società Friulana di Archeologia - numero XXVII - anno 2017
Autorizzazione Tribunale di Udine: Lic. Trib. 30-90 del 09-11-1990

© Società Friulana di Archeologia
Torre di Porta Villalta - via Micesio 2 - 33100 Udine
tel./fax: 0432/26560 - e-mail: sfaud@archeofriuli.it
www.archeofriuli.it

ISSN 1122-7133

Direttore responsabile: *Maurizio Buora*

Comitato scientifico internazionale: *Assoc. Prof. Dr. Dragan Božič* (Institut za arheologijo ZRC SAZU - Ljubljana, Slovenia); *Dr. Christof Flügel* (Oberkonservator Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, Landesstelle für die nichtstaatlichen Museen in Bayern, Referat Archäologische und naturwissenschaftliche Museen – München, Germania); *Univ. Doz. Mag. Dr. Stefan Groh* (Stellvertretender Direktor - Fachbereichsleiter Zentraleuropäische Archäologie; Österreichisches Archäologisches Institut - Zentrale Wien, Austria)

Responsabile di redazione: *Stefano Magnani*
Redattore: *Massimo Lavarone*

Si ringrazia Sandra Ward per la revisione dei testi in lingua inglese.

In copertina: rilievo della sepoltura di due bovini (Object 61) nel sito di Babia Góra presso Cracovia, Polonia (da KOŁODZIEJ 2010, p. 182; cfr. qui fig. 2 a p. 13).

Pubblicazione realizzata con il sostegno di



Tutti i diritti riservati.

È vietata la riproduzione del testo e delle illustrazioni senza il permesso scritto dell'editore.

INDICE

SEPOLTURE RITUALI DI BOVINI E DI ALTRI ANIMALI NELL'ITALIA ANTICA E NELLA MEDIA EUROPA DALLA PROTOSTORIA AL MEDIOEVO. UN AGGIORNAMENTO ARCHEOLOGICO. ATTI DELL'INCONTRO DI AQUILEIA (7 APRILE 2018)

Umberto TECCHIATI, <i>Alcune considerazioni sulle sepolture di bovini nella preistoria e protostoria europea</i>	p. 9
Elena PERCIVALDI, <i>Sepolture di bovini e altri animali in Italia Settentrionale dall'età romana al pieno Medioevo</i>	p. 19
Claudio SORRENTINO, <i>Uso rituale di bovini nel santuario dell'area Sud a Pyrgi (Santa Severa, Roma)</i>	p. 27
Raffaella CASSANO, Gianluca MASTROCINQUE, Adriana SCIACOVELLI, <i>Rituali di fondazione della domus ad atrio a Sud del Foro di Egnazia</i>	p. 31
Laura LANDINI, <i>La deposizione di una testa di bovino da Palazzo Poggi (LU): evidenza di un rito?</i>	p. 49
Borut TOŠKAN, <i>Ritual burials of animals in the south-eastern Alpine region from Prehistory to the Middle Ages</i>	p. 55
	p. 99

IL CASO DI MURIS DI MORUZZO (UD)

Maurizio BUORA, Massimo LAVARONE, <i>La villa romana di Moruzzo (UD)</i>	p. 75
Gabriella PETRUCCI, <i>Deposizioni intenzionali di bovini nel sito di età romana di Moruzzo (UD)</i> .	p. 83
Licia COLLI, Elisa EUFEMI, Marco MILANESI, Michele MORGANTE, Paolo AJMONE MARSAN, <i>Risultati preliminari dall'analisi del DNA antico dei reperti di bovino rinvenuti presso lo scavo della villa tardo romana di Muris di Moruzzo (UD)</i>	p. 89

STUDI VARI

Pier Giorgio SOVERNIGO, <i>Le ghiande missili di Adria</i>	p. 97
Patrizia BASSO, <i>Cosa raccontano i cippi miliari</i>	p. 107
Eric FRANCO, <i>Appunti sull'ipotesi di un valore identitario dell'alfabeto di Lugano</i>	p. 123
Roberto GUERRA, <i>Mare nostrum: infrastrutture, navigazione, commerci e marina militare durante il dominio di Roma antica</i>	p. 133
Baldassarre GIARDINA, <i>Dalla "Feuertelegraphie" al faro: breve storia delle segnalazioni luminose fluviali e marittime</i>	p. 139
Mirta FALESCHINI, <i>Il larice. Trasporto e commercio del legname dalle Alpi al Tirreno in epoca romana: un esempio di sistema integrato</i>	p. 157
Maurizio BUORA, Ergün LAFLI, Paweł NOWAKOSKŁ, <i>Due instrumenta in piombo, probabilmente contraffatti, da Izmir (Turchia) / Two probably fake inscribed lead instrumenta from Izmir (Turkey)</i>	p. 171

NOTE E DISCUSSIONI

Valentina MANTOVANI, <i>Recenti studi sulle sigillate galliche in area padana: alcune riflessioni ...</i>	p. 179
---	--------

Studi vari

MARE NOSTRUM: INFRASTRUTTURE, NAVIGAZIONE, COMMERCIO E MARINA MILITARE DURANTE IL DOMINIO DI ROMA ANTICA

Roberto GUERRA

Ancora oggi il Mediterraneo ¹ continua a essere cruciale dal punto di vista geopolitico. Si confrontano, spesso conflittualmente, società diverse come quella europea e quella araba. Il confronto è reso difficile soprattutto dai problemi irrisolti dei Paesi della sponda africana, la cui pressione demografica cerca sbocchi nella sponda europea, dove sussistono condizioni sociali ed economiche che risentono della perifericità della regione mediterranea rispetto all'area più ricca e avanzata del continente. Il Mediterraneo è lo spazio fisico nel quale sono sorte e si sono sviluppate le civiltà classiche, non solo quella greca e romana, ma anche le altre che con esse si sono confrontate e hanno dato origine alla civiltà europea.

La centralità del Mediterraneo nella visione dei Greci e dei Romani si evince, tra gli altri, da Strabone ². Il Mediterraneo, a partire dal VI secolo a.C., viene definito dai Greci come "mare interno" per distinguerlo dall'oceano "esterno" oltre le Colonne d'Eracle. Socrate, quello nel *Fedone* platonico (109b), afferma che "la terra è qualcosa di immenso e noi ne abitiamo una piccola porzione, dal Fasi alle Colonne d'Eracle; abitiamo intorno al nostro mare come formiche o rane intorno ad uno stagno". La fortunata definizione di "nostro mare" verrà trasmessa al mondo romano. A partire dalla prima guerra punica, la politica marittima di Roma è stata coronata dal successo. Gli anni immediatamente successivi alla guerra annibalica furono, secondo Polibio, decisivi per la nascita di una dominazione romana estesa all'intero bacino del Mediterraneo, che ben presto cominciò ad essere denominato *mare nostrum*. Da Cesare in poi ³, l'espressione *nostrum mare* verrà utilizzata con chiari intenti propagandistici e politici al fine di indicare l'avvenuta sottomissione dello spazio mediterraneo sotto l'egida di Roma.

Il Mediterraneo era diventato un mare interno romano e lo si poteva definire un *porto romano* ⁴. Nel corso della storia solo l'Impero romano, tra la fine dell'età repubblicana e l'età tardoantica, riuscì a unificare il Mediterraneo sotto il proprio dominio. Il Mediterraneo e tutte le terre che lo circondavano vennero integrati in un unico sistema politico, senza che ciò comportasse la scomparsa delle differenze culturali esistenti tra i popoli dell'epoca.

Plinio il Vecchio ⁵ dice espressamente che Pompeo "aveva restituito il potere del mare al popolo romano dopo aver sconfitto i pirati". Cicerone ⁶ attesta che era ben chiaro il principio che "chi possedeva il potere del mare possedeva il potere dell'Impero romano".

Il nome Mediterraneo attualmente usato è attestato per la prima volta e ancora in forma aggettivale in Solino nel III secolo d.C. ⁷; compare come nome proprio e con il significato attuale di "mare in mezzo alle terre" in Isidoro di Siviglia ⁸, vissuto tra il VI e il VII secolo d.C. Nella tarda latinità, anche quando compare e si afferma la definizione propriamente geografica di Mediterraneo, per definirlo si continuano a usare ancora in epoca medievale le espressioni *mare internum*, con la variante *mare intestinum*, e *nostrum mare*, con la variante tarda *mare nostrum*.

Gli stessi Romani suddividevano il Mediterraneo in bacini interni. *Mare Superum* (l'Adriatico), *Inferum* (il Tirreno), *Aegeum* (l'Egeo), *Creticum* (l'area tra Creta e le Isole), *Ionium* (lo Ionio), *Libycum*, *Africum*.

Uno dei cardini dello sviluppo economico e culturale delle civiltà che si affacciavano sul Mediterraneo fu il commercio marittimo, che metteva in comunicazione aree geografiche molto distanti tra loro. La ricerca geografica e la conquista militare erano spesso complementari. Sulle navi non viaggiavano solo merci, ma anche cultura e conoscenze scientifiche. Tanto più la nautica era progredita, tanto più una civiltà era ricca e potente.

Navigare necesse est ⁹ e gli antichi naviganti affrontavano traversate lunghe orientando la navigazione con sistemi di riferimento astronomici e ambientali. Le costellazioni guida, come l'Orsa Maggiore e l'Orsa Minore, il corso apparente del sole, la direzione dei venti regnanti e quello del moto ondoso in rapporto all'angolo che questi formavano con l'asse longitudinale della nave, erano i riferimenti basilari per la navigazione antica. I naviganti si muovevano in mare usando il principio unidimensionale, che è alla base dei peripli e dei portolani, seguendo in modo lineare la successione dei luoghi nello spazio. Nelle traversate d'alto mare, in cui manca il riferimento visivo della

terraferma, il principio di base restava sostanzialmente lo stesso, ma dettato in questo caso dalla direzione dei venti regnanti che definivano le rotte principali.

La navigazione commerciale nel Mediterraneo non si svolgeva durante tutto l'anno. "La primavera apre i mari ai naviganti"¹⁰, quando le condizioni meteo-marine erano più favorevoli, i venti erano regolari e minore era il rischio di trovare una fitta copertura nuvolosa, che impediva di orientarsi osservando le stelle. L'estate era la stagione dei viaggi per mare e i *mercatores* e i *negotiatores* sfruttavano il periodo più propizio. Nel IV secolo d.C. Vegezio fornisce date indicative circa i periodi della navigazione: dal 27 maggio al 14 settembre, i mari erano aperti; dal 10 marzo al 27 maggio e dal 14 settembre a metà novembre circa, la navigazione era pericolosa; dall'11 novembre al 10 marzo, si aveva il periodo del *mare clausum*, cioè il periodo invernale, che avrebbe dovuto essere del tutto interdetto alla navigazione¹¹. Questa norma non poteva considerarsi assoluta, in quanto qualche viaggio d'alto mare veniva fatto anche nei periodi invernali e la navigazione costiera poteva essere praticata senza troppi rischi. Il 5 marzo si svolgeva la cerimonia religiosa del *Navigium Isidis* o *Ploiaphesia* in cui si celebrava Iside nel ruolo di benevola protettrice della navigazione. Il culto di Iside e i riti ad esso connessi giunsero presto ad affascinare anche la Roma tardo-repubblicana, ma è dal periodo imperiale che la diffusione delle celebrazioni di Iside Pelagia, protettrice della navigazione, acquisì un'importanza conclamata attraverso le evidenze archeologiche e le fonti letterarie¹².

Un pericolo che si poteva facilmente incontrare nel corso della navigazione era costituito dai pirati. L'attività di predazione è strettamente connessa con la storia della navigazione marittima. L'esigenza e lo sviluppo dei traffici marittimi hanno alimentato fin dall'antichità la pirateria, tanto che i confini tra commercio marittimo e pirateria risultavano sempre piuttosto labili. Nell'*Odissea* si evidenzia una differenza tra chi viaggia per mare per commerciare e chi per svolgere attività di pirateria¹³. La diffusione del fenomeno della pirateria nel mondo antico si desume dal gran numero di termini con cui i pirati venivano designati dai Greci e dai Romani. Presenti nell'*Odissea* e in alcuni *Inni omerici* con il generico *leistés* (predone del mare), il termine *peiratés* (pirata) viene utilizzato per la prima volta dallo storico Polibio. In latino al termine originario di *praedo*, si affianca al tempo di Cicerone la nuova parola, presa in prestito dal greco, *pirata*¹⁴.

Le incursioni avvenivano con l'assalto delle navi depredate delle merci, utilizzate o vendute nei porti, o con il rapimento di ostaggi, rilasciati

in seguito all'avvenuto pagamento del riscatto¹⁵. Non mancano le testimonianze di autori antichi quali Giulio Polluce nell'*Onomasticon* (VII, 139) o passi del *Digesto* (IV, 9, 1, 3) che menzionano la presenza a bordo delle navi mercantili di personale con mansioni di vigilanza come i *nauphilakes* o i *dietarii* di età tardoantica. Resti di armi (frammenti di daghe, *glandes plumbeae* o proiettili da fionda in piombo) ed elmi sono stati rinvenuti nei relitti. Gli interventi dei Romani nei confronti della pirateria erano tesi soprattutto alla salvaguardia delle linee di navigazione marittima. Nel 67 a.C. Roma, minacciata da una grave carestia per la mancanza degli approvvigionamenti via mare, emanava la *lex Gabinia de bello piratico*, con la quale affidava a Pompeo un comando militare straordinario al fine di intervenire pesantemente sulla pirateria, allo scopo di liberare il *Mare Nostrum* dai pirati. In seguito anche Ottaviano Augusto, salito al potere, inflisse l'ultimo colpo alla pirateria sconfiggendola definitivamente, rendendo sicure le rotte commerciali del Mediterraneo e potendo con orgoglio affermare: *mare pacavi a praedonibus*¹⁶.

Nel mondo romano non era solo diffuso il commercio per via d'acqua, ma era molto sviluppata anche la rete stradale e non solo per fini militari; il primo, però, rimaneva ed era sicuramente il più diffuso, celere, redditizio e meno costoso. Dal III secolo a.C. iniziò il grande sviluppo della marina mercantile che raggiunse il suo apice durante l'Impero. Le navi romane adibite al trasporto erano molto arrotondate, lente e con grande capacità di carico. Avevano pochi rematori ed erano spinte dal vento. Nel *Mare Nostrum* solcavano diversi tipi di imbarcazioni: la *corbita*, il tipo più noto di nave oneraria, di dimensioni piuttosto grandi, a un solo albero, adibita al trasporto di grano o di altre *species*, quali vino, spezie e pietre; la *ponto*, probabilmente di origine gallica, serviva tanto per il trasporto di generi di lusso che di derrate alimentari; la *cladivata*, simile alla *ponto*, ma un po' più leggera.

Le merci venivano scaricate e prelevate nei porti disseminati in tutto il Mediterraneo. I porti più grandi e importanti erano indubbiamente Alessandria, Cartagine e Ostia. Alessandria non era solo il centro di esportazione dei prodotti egiziani, ma il luogo da cui partivano tutti i prodotti d'Oriente, d'Arabia, d'Etiopia. Cartagine si trovava in una posizione tale da dominare tanto il Mediterraneo orientale, tanto quello occidentale e figurava il porto per eccellenza del grano africano. Infine Ostia, il porto di Roma, era situato in un vasto complesso portuale alla foce del Tevere, dove confluivano gran parte delle merci destinate al consumo dell'Urbe, in particolare il grano e le altre derrate annonarie, i materiali da costruzione,

le stoffe, i profumi, gli articoli di lusso, le bestie feroci per i *ludi*¹⁷.

Le flotte militari romane risultavano sicure, robuste e meglio equipaggiate di quelle mercantili. Le fonti iconografiche raffigurano battelli allungati, dal profilo asimmetrico, con poppe alte e tondeggianti e prue basse, terminanti con un rostro¹⁸. Per ragioni di ordine strategico, per le operazioni di pattugliamento, di collegamento e di trasporto, le unità militari potevano essere costrette ad operare in qualunque stagione. Le navi da guerra, munite di ponti, potevano, oltre al proprio equipaggio, imbarcare unità di fanteria e farle sbarcare dove necessario. L'artiglieria a bordo offriva un sostegno rilevante. Contrariamente alle navi da trasporto (*naves onerariae*), le navi da guerra erano identificate in latino con il termine caratteristico di *naves longae* (vascelli lunghi). In queste ultime il rapporto lunghezza/larghezza era di circa 7:1, mentre quello delle navi mercantili superava di poco 4:1. Tra la flotta militare e quella commerciale c'era una differenza enorme dal punto di vista organizzativo e tecnico, oltre che della qualità delle navi. Il mare per Roma era parte integrante dell'Impero e la pace era la condizione essenziale per la libertà e lo sviluppo del commercio marittimo. Per attuare il controllo sul mare, anche con la forza delle armi, c'era la potente flotta militare e, come scriveva Vegezio nel IV secolo d.C., quella che oggi chiamiamo la dottrina della dissuasione preventiva: "Il popolo romano per l'onore e l'utilità della sua grandezza non preparava la flotta sul momento a causa di un'emergenza generata da una qualche ribellione, ma la teneva sempre pronta, per non dovere mai trovarsi di fronte all'emergenza. Nessuno, infatti, osa sfidare in battaglia o recare un'offesa a quel regno e a quel popolo che sa essere armato e pronto a resistere e a vendicarsi di ogni attacco"¹⁹.

La flotta creata da Augusto stazionava in due porti: una a Capo Miseno (*Classis Misenensis*), nel golfo di Napoli, in posizione ideale per proteggere il grande porto commerciale di Pozzuoli, essenziale all'approvvigionamento di Roma, e l'altra a Ravenna (*Classis Ravennatis*), rivolta verso la costa illirica, antico rifugio di pirati da poco sottomessi, verso Aquileia e l'Adriatico, da dove si diramavano le strade che attraversavano le Alpi, ma anche i Balcani. Si conoscono moltissimi nomi di navi che costituivano le due flotte, attraverso le testimonianze epigrafiche, le lapidi e i diplomi militari, come l'ammiraglia misenate *Ops* (Prosperità); le quinqueremi *Victoria* e *Augusta*; le quadriremi *Concordia Fides*, *Mercurius*, *Venus*, *Minerva*; le triremi *Aquila*, *Apollo*, *Nilus*, *Pax*; le liburne *Iustitia*, *Ammon*, *Diana* etc.²⁰. Numerose basi minori offrivano opportunità di ricovero alle flotte in navigazione.

Altre flotte controllavano costantemente i mari periferici e i grandi fiumi come la *Classis Germanica* lungo il Reno, con base principale a Colonia, la quale doveva supportare le truppe di terra nella conquista di queste regioni. Inoltre la marina egiziana, riorganizzata, prese il nome di *Classis Alexandrina*. Si assistette a una vera politica navale volta a prendere stabilmente forma in tutto l'Impero. *Classis mea per Oceanum ab ostio Rheni ad solis orientis regionem usque ad fines Cimbrorum navigavit, quo neque terra neque mari quisquam Romanus ante id tempus adit* si legge nelle *Res Gestae* di Augusto²¹. I successori di Augusto crearono altre unità provinciali in base alla necessità del momento: la *Classis Britannica* (con basi prima a Boulogne e Richborough, quindi, nel II secolo, a Dover) nel corso della conquista dell'isola sotto il regno di Claudio (41-54); la *Classis Pontica* (con base a Trapezunte sul Mar Nero) sotto Nerone (54-68); la *Classis Flavia Pannonica* (con base a *Taurunum* lungo il Danubio a monte di *Singidunum*-Belgrado), probabilmente all'epoca dei Flavi (70-98). Nel tratto inferiore del Danubio c'era la *Classis Flavia Moesia* con base a *Noviodunum*. Infine la *Classis Syriaca*, all'inizio del II secolo. Quest'ultima era nota dalle fonti del IV secolo con il nome di *Classis Seleucena*, dal nome della sua base principale, Seleucia di Pieria.

Anche se l'Urbe non fu, alle origini, una città marittima che basava la sua supremazia e la propria espansione sulla potenza navale, la sua storia fin dalle guerre puniche si legò strettamente al dominio del Mediterraneo. Roma riuscì a mantenere per più di quattro secoli, fino all'invasione del Nord Africa ad opera dei Vandali, l'unità marittima e politica del *Mare Nostrum*. Il dominio del mare non fu certo l'unico elemento della sua potenza, ma costituì un fattore chiave per un impero che fu l'unico a controllare, per secoli, uno spazio terrestre e marittimo così vasto.

NOTE

¹ Il Mediterraneo è un bacino chiuso, condizione che ne determina la circolazione marina. Circondato dalle terre emerse di tre continenti, è collegato all'oceano solo dallo stretto di Gibilterra. Il Mediterraneo, residuo dell'antico mare chiamato Tetide, ha una superficie complessiva di circa 2.500.000 km². Si estende per circa 3860 km da ovest a est e da nord a sud; ha una larghezza massima di circa 1600 km. La profondità media è di 1500 m., con un massimo di 5150 m. al largo della costa meridionale della Grecia. È doveroso menzionare come lo storico Fernand Braudel, scriveva che: "Il Mediterraneo non è un mare, ma una successione di pianure liquide, comunicanti

- attraverso porte più o meno larghe” per evidenziare in maniera puntuale le caratteristiche di questo grande specchio d’acqua, all’interno del quale si possono identificare una serie di spazi limitati con proprie caratteristiche e usi differenti. Cfr. BRAUDEL 1953, pp. 103-104.
- ² Cfr. STRABO, II, 5, 18-19, C 121-122; III, 2, 5, C 143-144.
- ³ Cesare fu il primo ad introdurre nella letteratura latina e, soprattutto, in lingua latina questa espressione in un passo del *De Bello Gallico*, V, 1. In seguito l’utilizzo della denominazione *mare nostrum* divenne frequente nella trattatistica geografica (Cfr. PLIN., *Nat. Hist.* VI, 142; IX, 12; 95; 115; XII, 104; 106; MELA, I, 6; 15; 19; 25; 49; II, 1), in quella storica (Cfr. SALL., *Iug.* 17, 4; 18, 5, 12; LIV., XXVI, 42, 4; TAC., *Agric.* 24), in quella retorica (cfr. QUINT., *Inst. Orat.* V, 10, 21; AMP., 6, 12) e poetica (VAL. FLAC., II, 480).
- ⁴ CIC., *De prov. cons.*, 31.
- ⁵ PLIN., *Nat. Hist.*, IV, 97.
- ⁶ CIC., *Att.*, X, 8, 4.
- ⁷ Si confronti SOLIN., 22, 18.
- ⁸ *Etim.* XIII, 16.
- ⁹ PLUT., *Pomp.*, 50, 1.
- ¹⁰ PLIN., *Nat. Hist.*, II, 122; cfr. MEDAS 2005, pp. 583-584.
- ¹¹ VEG., *De re mil.*, IV, 39.
- ¹² Si veda, ad esempio, APUL., *Metam.*, XI, 5. Cfr. MAGNANI 2003, pp. 25 e 42; BRICAULT 2006, pp. 101-154.
- ¹³ Nell’*Odissea* si evince bene in concetto: III, 71-74; IX, 252-255; XVI, 426.
- ¹⁴ Cicerone nelle *Verrine* (II, 5, 122) usa il termine *pirata* varie volte. Cfr. CIC., *De Off.*, III, 107: “Il pirata non rientra fra i legittimi nemici di guerra, ma è il comune nemico di tutto il genere umano”.
- ¹⁵ Le navi assalite venivano affondate e i naufraghi uccisi, come si evince anche dal romanzo *Leucippe e Clitofonte* (III, 20) di Achille Tazio (metà del II secolo d.C.). Nelle *Etiopiche* (I, 3) di Eliodoro (metà del III secolo d.C.), i pirati portano via dalla nave catturata oro, argento, pietre preziose e drappi di seta.
- ¹⁶ *Res Gestae Divi Augusti*, 25, 1: “Pacificai il mare liberandolo dai pirati”. Cfr. CAVAZZUTI 2004, pp. 45-58; PETRIAGGI 2004, pp. 99-110; PIANEZZOLA 2004, pp. 11-19; TELLARINI 2012, pp. 11-23.
- ¹⁷ REDDÉ 1986, pp. 201-205; GIANFROTTA 1990, pp. 215-228; DE SALVO 1992, pp. 19-20; 35-37; BIGAGLI 2002, pp. 155-194.
- ¹⁸ Cfr. gli splendidi bassorilievi della colonna Traiana e di quella di Marco Aurelio.
- ¹⁹ VEG., *De re mil.*, 31, 2-3.
- ²⁰ BUONOPANE 2017, pp. 113-130.
- ²¹ *Res Gestae Divi Augusti*, 26, 4: “La mia flotta navigò per l’oceano dalla foce del Reno verso oriente fino ai territori dei Cimbri, dove né per terra né per mare alcun Romano prima di allora si era mai spinto”.

BIBLIOGRAFIA

- BIGAGLI C. 2002 – *Il commercio del piombo ispanico lungo le rotte attestate nel bacino occidentale del Mediterraneo*, “Empúries”, 53, pp. 155-194.
- BRAUDEL F. 1953 – *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell’età di Filippo II*, Torino, pp. 103-104.
- BRICAULT L. 2006 – *Isis, Dame des flots*, *Aegyptiaca Leodiensia*, 7, Liège, pp. 101-154.
- BUONOPANE A. 2017 – *Le navi delle flotte di Ravenna e di Miseno e i loro nomi: un aggiornamento e alcuni spunti di riflessione in Il Mediterraneo e la storia II. Naviganti, popoli e culture ad Ischia e in altri luoghi della costa tirrenica*. Atti del convegno internazionale (Sant’Angelo di Ischia, 9-11 ottobre 2015) a cura di L. CHIOFFI, M. KAJAVA e S. ÖRMÄ, Roma, pp. 113-130.
- CAVAZZUTI L. 2004 – *La pirateria nella navigazione antica*, in *Lezioni Fabio Faccenna II. Conferenze di archeologia subacquea (III-V ciclo)*, Bari, pp. 45-58.
- DE SALVO L. 1992 – *Economia privata e pubblici servizi nell’Impero Romano. I corpora naviculariorum*, Messina, pp. 19-20; 35-37.
- GIANFROTTA P.A. 1990 – *Navi, flotte, porti e il viaggio per mare*, in *Civiltà dei Romani. La città, il territorio, l’Impero*, I, Milano, pp. 215-228.
- MAGNANI S. 2003 – *Geografia storica del mondo antico*, Rastignano (Bo), pp. 25; 42.
- MEDAS S. 2005 – *La navigazione di Posidonio dall’Iberia all’Italia e le rotte d’altura nel Mediterraneo occidentale in età romana*, “Mayurqa”, 30, pp. 583-584.
- PETRIAGGI R. 2004 – *La marina militare romana tra il I e il III secolo d.C.*, in *Lezioni Fabio Faccenna II. Conferenze di archeologia subacquea (III-V ciclo)*, Bari, pp. 99-110.
- PIANEZZOLA E. 2004 – *Le parole dei pirati, schede lessicali*, in *La pirateria nell’Adriatico antico*, Hesperia, 19, Roma, pp. 11-19.
- REDDÉ M. 1986 – *Mare Nostrum. Les Infrastructures, le dispositif et l’histoire de la marine militaire sous l’Empire romain*, Parigi-Roma, pp. 201-205.
- TELLARINI G. 2012 – *La pirateria marittima. Regime di repressione e misure di contrasto*, Roma, pp. 11-23.

Riassunto

Il Mediterraneo, a partire dal VI secolo a.C., viene definito dai Greci come „mare interno“ per distinguerlo dall’oceano “esterno” oltre le Colonne d’Eracle. In questo breve saggio si delinea la genesi storica del nome di questo bacino chiuso fino alla denominazione di *Mare nostrum*. Si evidenziano quali sono state le infrastrutture presenti, come si navigava, quali mercati e commerci avvenivano e, soprattutto, quali sono state le imbarcazioni che hanno solcato queste acque nel corso del dominio di Roma.

Parole chiave: *Mare nostrum, mercatores, negotiatores, Navigium Isidis, pirata.*

Abstract: *Mare nostrum: infrastructure, navigation, trade and navy during the domination of ancient Rome.*

From the 6th century BC, the Mediterranean was defined by the Greeks as an “inland sea” to distinguish it from the “outer” ocean beyond the Pillars of Heracles. In this brief essay the historical genesis of the name of this closed basin is outlined until the denomination of *Mare nostrum*. We highlight what were the infrastructures present, how the ancient sailed, what markets and trades took place and, above all, what were the boats that have plowed these waters during the dominion of Rome.

Keywords: *Mare nostrum, mercatores, negotiatores, Navigium Isidis, pirate.*

Roberto Guerra

Associazione X Regio Venetia et Histria. Via Fratelli Cervi, 1 - 30029 S. Stino di Livenza (VE)
ass.xregio@libero.it