



ALTA FORMAZIONE
altaformazioneinrete.it



CORSO DI SPECIALIZZAZIONE
SPECIALISTA IN RICERCHE E MANAGEMENT
DELL'ARCHEOLOGIA DEL PAESAGGIO
I.D. 7131

MODULO

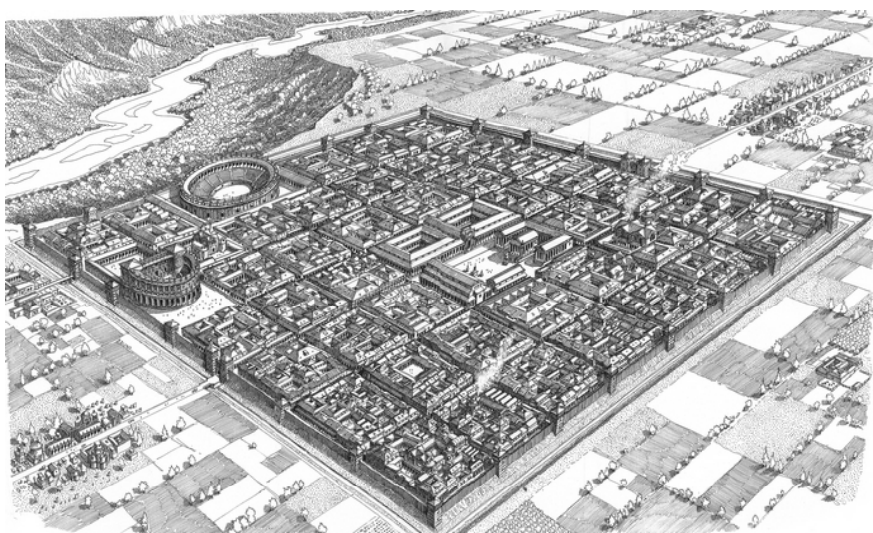
“La valorizzazione del patrimonio storico culturale, ricerca storico archeologia sulle colonie romane del 194 a.c.”

Unità didattica 1.7

Docente: Prof. Luigi Crimaco

Le colonie romane del 194 a.C. ed il retroterra produttivo

Le navi e i commerci





Dal produttore al consumatore...

Il reperimento dei prodotti avveniva:

1. L'imposizione di tasse in natura alle province, toccando direttamente sia i funzionari addetti alla riscossione che i proprietari e gli stessi lavoranti;
2. Un'altra parte dei prodotti doveva essere acquistata direttamente sul posto, esportata dai produttori e da mercanti di professione, per alimentare il mercato.

Le derrate dovevano essere trasportate dal luogo di produzione a quello di imbarco, caricate sulle navi e fatte giungere attraverso rotte marittime al porto di cui si serviva la Capitale; qui si effettuava il trasferimento dei carichi dalle navi ai battelli fluviali per risalire il Tevere fino al portus Tiberinus.

Il trasporto delle merci era regolato da norme la cui severità era giustificata dall'importanza determinante dell'arrivo dei rifornimenti e la necessità di evitare ritardi che avrebbero causato la carestia.



Il trasporto era gestito dalla **CORPORAZIONE dei *navicularii* che dovevano assolvere agli oneri di costruire, riparare e condurre le navi al servizio della annona statale.**

Essi a loro volta si dividevano in varie corporazioni:

- i commercianti di stoppa e corde –stuppatores- molto importanti in una città marinara come ad esempio Ostia;**
- i conciatori di pelli -pelliones- ;**
- i naviganti con navi di legno -naviculariorum lignarum-;**
- i commercianti di grano simboleggiati da un giovane con tunica che pareggia il prezioso alimento dentro un moggio con rasiera.**
- gli armatori di Misa, ad est di Cartagine in Tunisia, individuati dalla scritta Naviculari Misuenses Hic ;**
- gli armatori Muslavinum in Mauritania – Naviculari Mvslvitani-**
- gli armatori di Diarry, cioè Hippo Diarritus, odierna Diserta in Tunisia;**
- i commercianti di Cabrata (Libia) che trafficavano in avorio;**
- gli armatori di Cartagine in proprio individuati dalla scritta Naviculari Karthaginiensis De Suo;**
- gli armatori Turritani e Karalitani;**
- i commercianti di Narbo Martius in Gallia –Narbonenses-;**
- gli armatori di Korba -Curbitani-.**

Inoltre molti altri ordini minori, come i Palancarii che trasportavano le merci su carretti e i Suburarii esperti nel sistemare la zavorra.



Il grande sviluppo del traffico marittimo nell'antichità è dovuto alle enormi difficoltà del traffico terrestre



**1 nave di medio tonnellaggio (3000 anfore) trasportava
l'equivalente di almeno
375 carri di 400 Kg ciascuno!**

Negli ultimi anni della repubblica romana essere **proprietario di una nave mercantile** era un buon affare


(Es. la figura dello **schiaivo manager** che investiva i profitti del padrone nel settore mercantile nella speranza di affrancarsi)

Personale dei porti e delle navi

Il personale dei porti era costituito per lo più da ***fabri navales*** (carpentieri navali e manodopera specializzata nelle costruzioni navali), ***velarii*** (fabbricanti di vele e riparatori delle stesse), ***baiuli e saccarii*** (scaricatori a mano), ***phalancari*** (scaricatori con carretto), ***urinatores*** (sommozzatori e recuperatori, impiegati dentro e fuori il porto; interessanti sono le pietre che usavano per scendere nelle profondità marine e l'uso dell'olio nell'acqua per migliorare la visibilità), ***mensores*** (misuratori che controllavano i carichi delle navi e l'esatto contenuto degli stessi), ***tabularii*** (ragionieri che tenevano il conto di ciò che veniva misurato), ***horrearii*** (magazzinieri e custodi degli horrea, i corrispondenti degli attuali docks o magazzini).



Il tutto era controllato da una sorta di Capitaneria di Porto, che regolamentava ormeggi, entrate, uscite, ecc.



I marinai erano divisi in tre grandi gruppi:

- **i remiges** (rematori per le scialuppe, manovali non specializzati per le pompe, mozzi),
- **i mesonautae** (la loro funzione ancora non è chiara) e
- **i nautes** (manovratori di ancore e vele, cioè i veri marinai di ponte).

Lo stato maggiore della nave era formato, invece, da:

- **gubernator** (capitano di navigazione e spesso timoniere)
- dal **proreute e kleuste o pausarius** (secondo e nostromo)
- dal **thoicharkos** (forse il commissario di bordo, che interatteneva i rapporti con i passeggeri),
- dal **diaetarius** (colui che occupava la cabina della nave, forse lo scrivano) e
- dal **exercitor** (l'armatore, quasi mai imbarcato).



Rilievo dei *Tabularii* del porto di Traiano, Ostia (II-III sec. d.C.). Il controllo dello scarico delle anfore da un'imbarcazione (collezione Torlonia, Roma).

Le compagnie di navigazione, che coprivano con una certa regolarità itinerari prestabiliti, dovevano necessariamente disporre di rappresentanze commerciali nelle varie sedi.

Molte di esse erano presenti a Roma e soprattutto ad Ostia, dove, nella piena età imperiale, si aprivano intorno al gran piazzale delle corporazioni gli uffici dei *navicularii* di molti centri costieri del Mediterraneo.



A Bordo delle Navi: la vita quotidiana e l'attrezzatura

Conoscere le regole e le convenzioni che regolavano la vita sulle navi antiche è possibile sia grazie **all'analisi delle fonti scritte** che grazie allo studio degli oggetti rinvenuti sui relitti.

Possiamo conoscere l'alimentazione dell'equipaggio dalle pentole da cucina, spesso con tracce di bruciato, oppure dal vasellame da tavola.

Sono venuti alla luce anche **esemplari di macine a mano** utilizzate a bordo per ricavare la farina dai cereali e preparare, così, polente, zuppe o pagnotte.

Gli alimenti necessari al sostentamento dell'equipaggio erano conservati all'interno di contenitori, quali anfore, ceste o sacchi.

La scorta per la navigazione comprendeva: alimenti liquidi (acqua potabile, vino, olio e garum) e alimenti solidi (cereali, olive, frutta fresca o conservata legumi, carne affumicata o sotto sale).

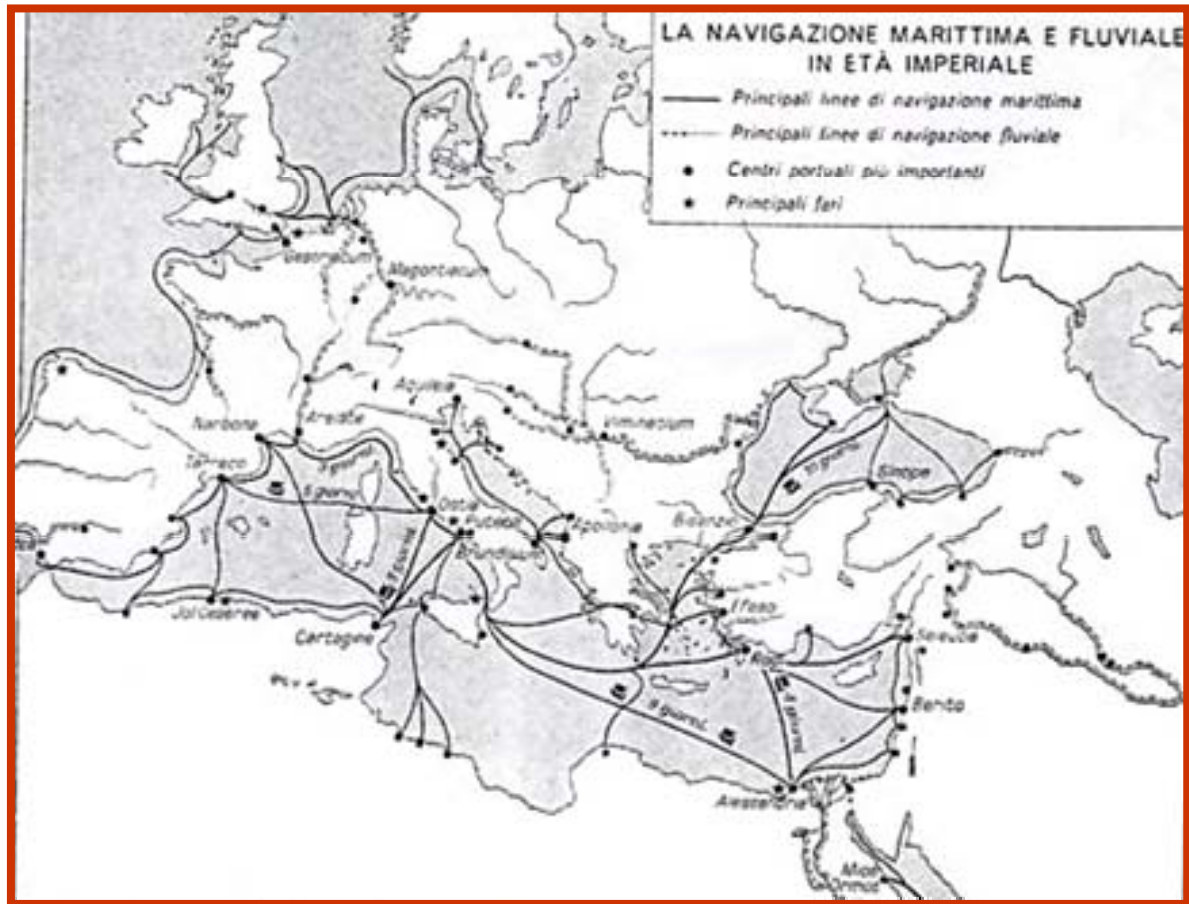
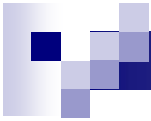
Nella cabina potevano essere riposti anche oggetti personali dell'equipaggio o dei passeggeri, quali indumenti, calzature, anelli oppure i dadi che, custoditi in apposite scatoline o sacchetti, servivano come passatempo in viaggio.

A bordo non mancavano i medicinali, utili nel caso di mal di mare, mentre monete e bilance (stadere) venivano usate, una volta giunti in porto, per le transazioni commerciali. Per l'illuminazione si faceva grande uso di lucerne.



FRITILLUS (φίμῶς),

Bossolo per dadi di forma cilindrica, e perciò chiamato anche turricula (Mart. XIV, 16), o pyrgus (Sidon., Epist., VIII, 12), e formato con rientranze parallele (gradus) all'interno, cosicché si produceva un rumore tintinnante quando il dado veniva lanciato (Mart. IV, 14; XIV, 1; Hor., Sat., II, 7, 17, che usa la forma greca phimus.) (Becker, *Gallus*, vol. II p222.)





**Navi onerarie
romane in
navigazione a vela
nella tempesta:
particolare del
bassorilievo di un
sarcofago di Ostia
conservato dalla
glittoteca**

*Ny Carlsberg di
Copenaghen*

La rotta più famosa poiché di grandissima importanza per il volume dei suoi commerci, era quella che andava da Roma ad Alessandria e trasportava cereali d'ogni tipo ed era percorsa da navi *annonariae*.

Con il vento a favore si poteva compiere la traversata Pozzuoli-Alessandria in solo nove giorni, in sei giorni partendo dalla Sicilia, Gades-Ostia in sette giorni, Africa-Ostia in soli due.



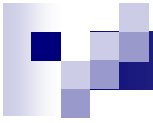
I tempi di navigazione

Per quanto riguarda la navigazione, con vento favorevole, si può stimare che la distanza percorsa in una giornata diurna di navigazione equivalesse a 700 stadi per una velocità media **dell'ordine di 4 e 5 nodi**.

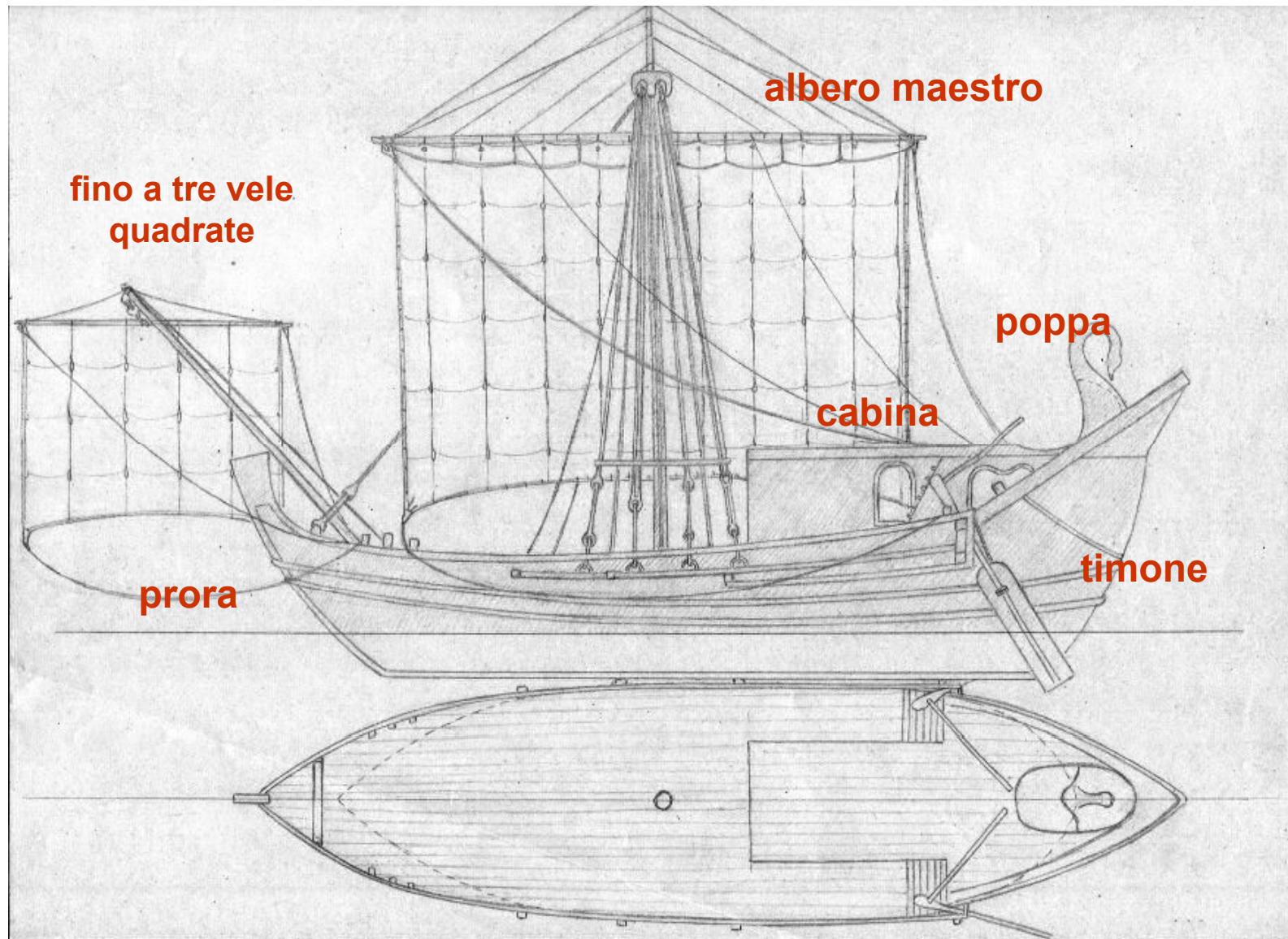
In caso di traversate particolarmente rapide, si potevano raggiungere anche **i 6 nodi**.

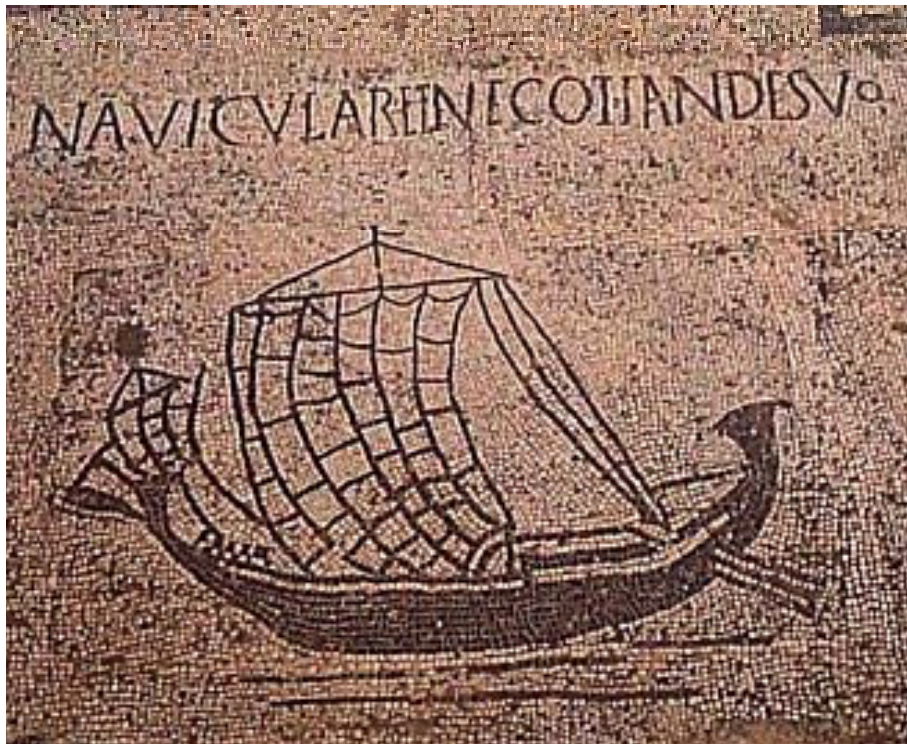
Plinio ci fornisce alcuni esempi: due giorni per andare da Ostia in Africa (capo Bon), sei giorni per raggiungere Alessandria attraverso lo Stretto di Sicilia, sette giorni per attraversare tutto il Mediterraneo occidentale da Cadice a Ostia.

Ma i viaggi potevano essere molto più lunghi: Strabone ci racconta di una traversata Spagna-Italia durata tre mesi!



NAVE ONERARIA ROMANA





**Inscription, CIL XIV,
4549, 15:**

**NAVICVLAR ET
NEGOTIAN DE SVO**

**Gli spedizionieri
marittimi (*navicularii*)
ed i commercianti
(*negotiantes*)**

**Grande oneraria romana in navigazione a vela.
Mosaico della *stazione* n° 15**

-Piazzale delle Corporazioni di Ostia-

Il sistema di stivaggio greco-romano



In strati sovrapposti per risparmiare spazio, ma soprattutto per rendere il carico della nave un complesso omogeneo, solido, elastico, così da eliminare rischi di spostamento del carico durante la navigazione.

Né il rullio, né il beccheggio più violenti avrebbero potuto in tali condizioni spostare le mercanzie ed, al tempo stesso, il **baricentro della nave** sarebbe stato mantenuto più in basso possibile per evitare il pericolo del capovolgimento dello scafo.



Ricostruzione del carico d'anfore del **relitto di Albenga**, I sec. a.C.
(Museo di Albenga).


I tonnellaggi delle navi commerciali romane

Per rispondere alle diverse esigenze del commercio, i tonnellaggi erano molto variabili.

Secondo le fonti scritte, **le navi con una capacità di 10.000 modii di grano, cioè circa 70 t.**, costituivano il limite inferiore delle imbarcazioni il cui tonnellaggio era giudicato sufficiente per essere messo al servizio dell'approvvigionamento di Roma e quindi di godere dei vantaggi concessi.

Si trattava delle più piccole tra le navi di tonnellaggio medio.

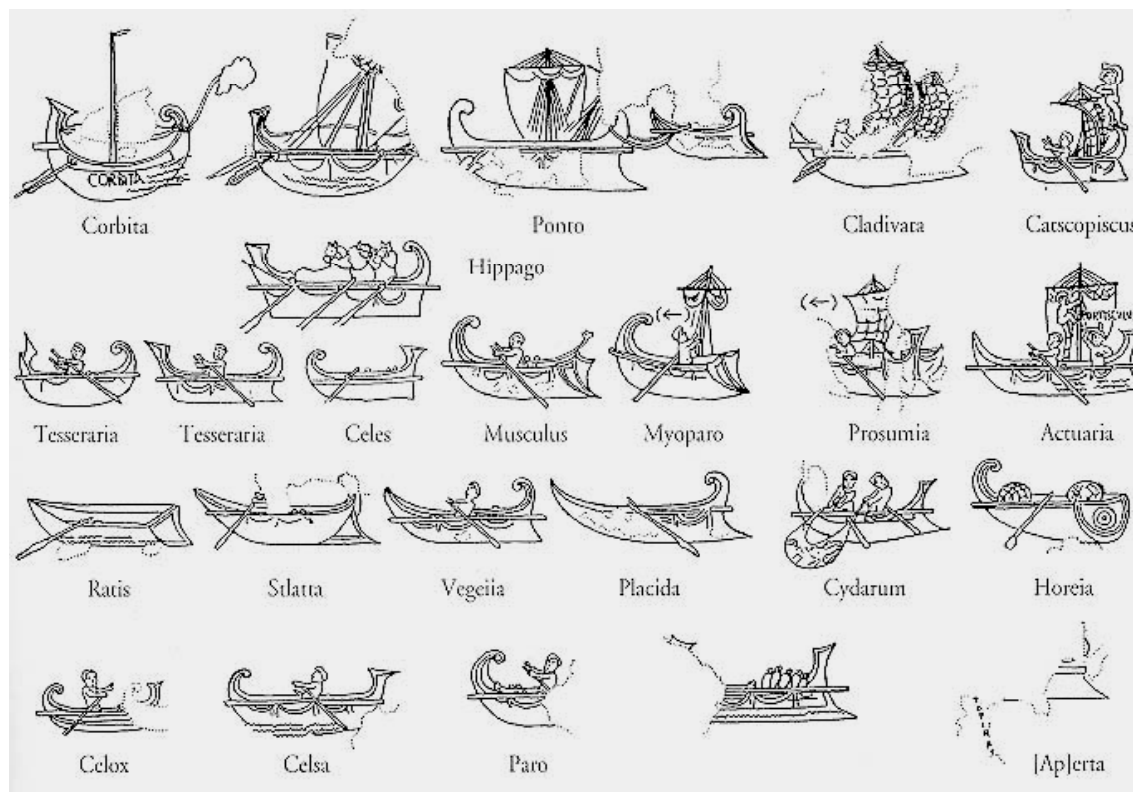
Esse, la cui portata poteva superare largamente le 100 t., come **le imbarcazioni da 3.000 anfore (150 t.) menzionate dalle fonti, dovevano costituire la maggioranza delle imbarcazioni impiegate per il commercio**, come ci testimoniano i numerosi rinvenimenti sottomarini.



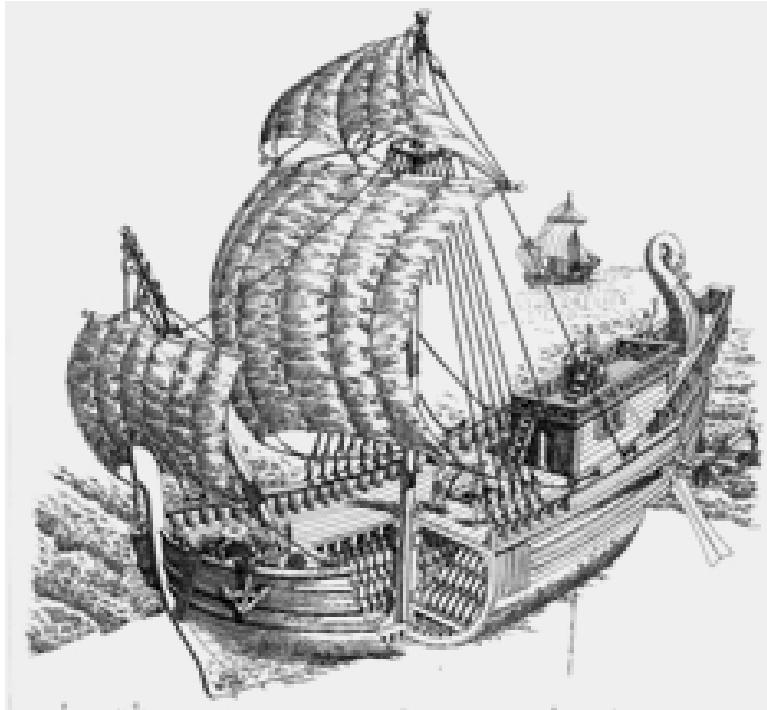
Grazie **all'iconografia navale**,
possiamo ricostruire gran parte delle caratteristiche di
questa classe di imbarcazioni.

Le **differenti imbarcazioni commerciali** spesso
possedevano anche nomi diversi, *corbita, gaulus, ponto,*
cladivata, etc., che variavano **a seconda della loro origine
geografica e della forma dello scafo.**

Tuttavia, **sul piano tecnico** doveva esistere una certa
omogeneità determinata dai numerosi scambi attraverso
il Mediterraneo, ormai considerato dai Romani
“mare nostrum”.



**Catalogo delle imbarcazioni del mosaico di Althiburus,
Tunisia, III sec. d.C.(da P.M. Duval)**



La maggior parte delle **navi da carico**, sebbene le galere commerciali a propulsione mista (le *actuariae*) dovessero essere frequenti, erano **velieri munite di uno, due o tre alberi**.

Le vele erano quadre ed erano regolate da un complesso sistema di manovre. Esisteva, poi, su alcune navi una piccola vela triangolare, il *supparum*, collocata al di sopra del pennone.