



# PHICARIA

VI ENCUENTROS INTERNACIONALES DEL MEDITERRÁNEO

NAVEGAR EL MEDITERRÁNEO



PHICARIA

**PHICARIA**

VI Encuentros Internacionales del Mediterráneo.  
Navegar el Mediterráneo.

© de los textos y las imágenes:

Sus autores.

© de esta edición:

Universidad Popular de Mazarrón.  
Concejalía de Cultura.

**COORDINACIÓN EDITORIAL**

José María López Ballesta.

**EDICIÓN CIENTÍFICA**

María Milagros Ros Sala.

**PORTADA**

Muher.

**IMPRIME**

I.G. Novoarte, S.L.

ISBN: 978-84-697-9948-2

Depósito Legal: MU-179-2018

Impreso en España / Printed in Spain

# ÍNDICE

CONDICIONES Y CONOCIMIENTOS NAÚTICO-MARINOS EN LA ANTIGÜEDAD. Pere Izquierdo i Tugas .....	17
IL NAUFRAGIO DI SAN PAOLO A MALTA ( <i>ATTI DEGLI APOSTOLI, 27</i> ). TRA LA VITA E LA MORTE SUL MARE. Stefano Medas .....	37
EL MEDITERRÁNEO ARCAICO COMO ESCENARIO BÉLICO. Adolfo J. Domínguez Monedero .....	53
DE SIROS A KYRENIA: EMBARCACIONES EN EL MEDITERRÁNEO ORIENTAL HASTA EL FINAL DE LA ÉPOCA CLÁSICA. Jorge García Cardiel .....	81
COMERCIO FENICIO A TRAVÉS DE LOS DATOS PROPORCIONADOS POR EL YACIMIENTO SUBACUÁTICO DEL BAJO DE LA CAMPANA. ESTUDIO PRELIMINAR. Juan Pinedo Reyes .....	99
LA FUNCIÓN MECÁNICA DEL COSIDO EN LOS BARCOS GRIEGOS ARCAICOS. Xavier Nieto Prieto .....	117
UNA INTERPRETACIÓN NAÚTICA A LA ESTIBA DEL CARGAMENTO EN EL PECIO BOU FERRER. Carlos de Juan Fuertes .....	131
EL ESTUDIO DE LA NAVEGACIÓN ANTIGUA (S. II A.C. - S. VI D.C.) A TRAVÉS DEL PAISAJE COSTERO EN LAS COSTAS DE LA CARTAGINENSE. Felipe Cerezo Andreo .....	147
PRODUCCIÓN, DISTRIBUCIÓN Y ASPECTOS RELIGIOSOS DE LOS LINGOTES CON FORMA DE PIEL DE TORO EN EL MEDITERRÁNEO DURANTE EL II MILENIO A.C. Álvaro Gómez Peña .....	163
LA NAVEGACIÓN EN LA CERDEÑA PREHISTÓRICA. Claudia Pau .....	183
ROMA Y LA PRIMERA GUERRA PÚNICA: UNA POTENCIA TERRESTRE ANTE LA GUERRA MARÍTIMA. Gerard Cabezas Guzmán .....	189
EL MONOPOLIO DEL COMERCIO MARÍTIMO ORIENTAL BAJO LA ÉLITE PUTEOLANA. Rebeca Arranz Santos, Clara Ramos Bullón y Carlos Díaz Sánchez .....	199
TOPONIMIA Y NAVEGACIÓN FENICIA EN EL EXTREMO OCCIDENTE EN LOS INICIOS DE LA COLONIZACIÓN. José Luis López Castro .....	217
MAGISTRADOS NAVALES EN LA REPÚBLICA: EL CASO DE LOS <i>DUOVIRI NAVALES</i> . Julián Espada Rodríguez .....	227
DELITOS MARÍTIMOS COMETIDOS TRAS UN NAUFRAGIO Y SU RESPONSABILIDAD PENAL DERIVADA. Teresa Encarnación Villalba Babiloni .....	235

**ROMA Y LA PRIMERA GUERRA PÚNICA:  
UNA POTENCIA TERRESTRE ANTE LA GUERRA MARÍTIMA**

---

GERARD CABEZAS GUZMÁN

# ROMA Y LA PRIMERA GUERRA PÚNICA: UNA POTENCIA TERRESTRE ANTE LA GUERRA MARÍTIMA

---

GERARD CABEZAS GUZMÁN\*

---

## Resumen:

La primera guerra púnica (264-241 a.C.) supuso un enfrentamiento entre la potencia marítima del mediterráneo occidental, Cartago, y la potencia terrestre itálica, Roma, por el dominio de Sicilia. Para poder imponer su control sobre la isla, la metrópolis italiana debió fletar diversas flotas y enfrentarlas a las experimentadas dotaciones púnicas. Aunque finalmente Roma venció, tuvo que hacer frente a los desafíos de una guerra en el mar.

**Palabras clave:** Corvus, guerra, mar, quinquerreme.

## Resumen:

The first Punic war (264-241 BCE) was a war between the maritime power of the western Mediterranean, Carthage, and the Italic land power, Rome, by the dominion of Sicily. In order to impose its control on the island, the Italian metropolis had to charter several fleets and confront them with the experienced Punic endowments. Although Rome finally won, it had to face the challenges of a war at sea.

**Palabras clave:** Corvus, war, sea, quinquerreme.

La Primera Guerra Púnica (264-241 a.C.) fue un acontecimiento que marcó la historia de Roma. Según las fuentes clásicas, la participación de la República romana en esta contienda dio origen a la armada (Plb. I, 20, 9; Zon. VIII, 8, 1), y supuso su entrada definitiva en el universo mediterráneo (Ibid. VIII, 8, 1). La concepción tradicional enmarca a Roma en un plano terrestre y alejado de los asuntos marítimos hasta la Primera Guerra Púnica<sup>1</sup> (Rostovtzeff 1977: 33). En contraposición, su rival, Cartago, se había consolidado ya en el siglo III a.C. como potencia marítima y comercial en el occidente mediterráneo (Goldsworthy,

2002: 32; Rouge, 1975: 110). A pesar de esa desventaja, las legiones fueron capaces de imponerse militarmente por tierra y mar, desbancando a su contrincante africano. Para lograrlo, Roma se vio forzada a construir diversas flotas con las que consolidar su hegemonía sobre el litoral y las rutas marítimas, incorporando un nuevo elemento ofensivo en sus embarcaciones, el *corvus*. No obstante, diversos incidentes dificultaron las acciones emprendidas por las autoridades romanas y obstaculizaron en diversos momentos el desarrollo de la guerra siciliana.

---

\*Estudiante de doctorado, Universitat de Girona. Todas las fechas serán a. C., a menos que se indique lo contrario. Esta investigación ha recibido el apoyo científico del proyecto de investigación HAR2014-59503-P.

<sup>1</sup>Es posible que la inexperiencia marítima romana fuera exagerada por Polibio, como señala Steinby (2014: 13).

Según relata Polibio<sup>2</sup>, al inicio de la disputa todos los barcos que participaron en el primer envío de tropas a la isla procedían de los aliados de Roma: los tarentinos, los locrios, los eléatas y los napolitanos (Ibid. I, 20, 14)<sup>3</sup>. A pesar de ser una contienda marcada por un fuerte carácter naval, a causa de la condición insular de Sicilia, los romanos no dispusieron de una flota propia con la que entablar batalla al inicio de las hostilidades, y al menos en estas primeras fases del conflicto, no parece ser éste un factor determinante para ellos. Según el autor megapolitano, el motivo de su construcción fue únicamente observar que la guerra se alargaba (Ibid. I, 20,9)<sup>4</sup>. A pesar de esta carencia, la plebe de Roma, que estaba arruinada por las guerras anteriores y clamaba por una recuperación, insistió en participar de la disputa, a pesar de los reparos iniciales de los senadores (Plb. I, 11, 1-2; Walbank 1957: 60) Sin una flota propia y con el apoyo del pueblo romano, las tropas fueron transportadas por los aliados navales hasta la ciudad de Mesina (Ibid. I, 15, 2).

Los enemigos tenían un control muy efectivo del mar y la tierra, lo que impidió al cónsul realizar cualquier ataque sobre las huestes que sitiaban la ciudad (Plb. I, 11, 10-11). Los barcos que hubieron trasladado a las legiones no fueron capaces de disputar el control de las costas a los púnicos. Los textos clásicos no nos facilitan el motivo (número de embarcaciones, destreza de sus tripulantes o situación geográfica de las flotas), pero se observa una importante carencia de recursos y una clara superioridad de las dotaciones cartaginesas. Polibio menciona que mientras las tropas procedentes de Italia coordinaban sus recursos, los africanos situaron sus embarcaciones en el cabo de las *Pelorias* (Plb. I, 11, 6) para controlar el estrecho. Las avanzadillas enviadas fueron ineficaces, los navíos romanos eran interceptados y capturados por los púnicos. Estos, quizás haciendo un alarde de fuerza o intentando evitar la guerra, devolvieron los barcos capturados y sus dotaciones (Goldsworthy 2002: 81-82). Una vez hubo anochecido, las huestes romanas consiguieron evadir el bloqueo enemigo en dos ocasiones

para contactar con los mamertinos, y así, finalmente aprovechando el amparo de la oscuridad, los ejércitos romanos fueron capaces de alcanzar la costa de Sicilia (Plb. I, 11, 3-11; Dion XI, 5-10, Zon. VIII, 8-9). Esto muestra el nivel de recursos con los que Roma emprendió el primer choque naval con Cartago.

Los romanos iniciaron la contienda con una política de control y sometimiento de las plazas púnicas en territorio siciliano, lo que implicó un descuido del dominio del mar (Steinby 2007: 94). Anteponer la vía terrestre a la marítima resultó ser muy útil para conseguir, de forma rápida, el apoyo de Siracusa y de muchas ciudades del interior, pero el abandono del piélagos implicó ceder el control de las poblaciones costeras (Plb. I, 20, 6), el abastecimiento de las tropas y los recursos procedentes del continente a las fuerzas púnicas, lo que limitó el alcance de las victorias romanas. Todo parece indicar que la flota con la que Roma se inició en esta guerra resultó insuficiente. El general romano Apio Claudio Caudex (cos.264) al mando de las primeras tropas expedicionarias destinadas a la isla no dispuso de los recursos necesarios, ni en tierra ni en el mar, para hacer frente a las fuerzas combinadas de Hierón, el tirano de Siracusa, y Cartago, las cuales pusieron bajo asedio la ciudad de Mesina, en la que se encontraban las fuerzas romanas<sup>5</sup>.

Después de derrotar a las tropas que rodeaban la ciudad y poner fin al cerco de Mesina (Plb. I, 12,3-4) y tras batalla de Agrigento (261 a.C.), en la que los romanos consiguieron imponerse sobre las tropas púnicas, la parte sur de la isla permaneció bajo control romano. Muchas ciudades del interior se unieron a Roma, temerosas de sus fuerzas de tierra, pero un número mayor de poblaciones costeras desertó de los romanos, por miedo a la flota cartaginesa (Plb. I, 20, 6). A pesar de la derrota, los marineros púnicos seguían siendo dueños absolutos del mar (Ibid. I, 20, 5), lo que les permitía atacar impunemente las costas de Italia, mientras que sus ciudades no sufrían ningún daño (Ibid. I, 20, 7). Estas agresiones contra

<sup>2</sup> Polibio (1981). *Historias*. Madrid: Biblioteca Clásica Gredos. Traducción y notas de Manuel Balasch Recort, Introducción de A. Díaz Tejera.

<sup>3</sup> Polibio hace especial énfasis en este punto al señalarnos algunas de las embarcaciones de las que carecen las tropas. No deja de resultar sorprendente observar cómo quiere transmitir la idea de una total incapacidad naval al citar la falta de esquifes.

<sup>4</sup> Θεωροῦντες δὲ τὸν πόλεμον αὐτοῖς τριβῆν λαμβάνοντα, τότε πρότονέπεβάλοντο ναπηγείσθαι σκάφη, πεντηρικὰ μὲν ἑκατόν, εἴκοσι δὲ τρήρεις [Fue porque vieron que la guerra se les alargaba; entonces, y no antes, emprendieron la construcción de naves, de cien quinqueremes y de veinte trirremes] (Ibid. I, 20,9).

<sup>5</sup> El lugar de desembarco no parece casual. Los mamertinos habían conseguido expulsar a los púnicos de la ciudad, lo que debió permitir a las tropas romanas realizar una llegada a tierra sin incidentes. Este es un punto importante a tener en cuenta, pues mientras los hombres estuvieran en el agua y hasta que consiguiesen formar en la playa eran muy vulnerables a los ataques enemigos. Además, la distancia entre la ciudad y su homóloga italiana, la actual Villa San Giovanni, es uno de los puntos más angostos del estrecho de Messina (Bagnall 1990: 49).

suelo italiano, el control de las costas de Sicilia, y de las poblaciones que allí se encontraban, y el hecho de que la guerra se alargaba más de lo previsto (Plb. I, 20, 9) fueron los motivos de la construcción de cien quinqueremes y veinte trirremes<sup>6</sup>.

La pregunta que podríamos formularnos es, ¿por qué en ese preciso instante y no con anterioridad, al inicio del conflicto? Debemos considerar varios factores. El elevado coste y la complejidad en la construcción y mantenimiento de estas embarcaciones son elementos que deben tenerse en cuenta para explicar esta demora. Ferrer Maestro estima que el coste aproximado de equipar y fletar una embarcación de estas características oscilaría en torno a los 8.000 denarios (Ferrer Maestro 2001-2002: 444). Siendo este el caso, ¿por qué no ceder esta carga a los *socii* navales? Esta podría parecer una opción plausible, sobre todo si tenemos presente que hasta el momento estuvieron proporcionando la flota. No obstante, no nos parece una opción factible, puesto que los gastos de la disposición de semejante escuadra hubieran sido ruinosos para muchas poblaciones. Además, la intromisión de Roma en la zona central del Mediterráneo implicaba, a corto o medio plazo, la construcción de una armada propia que pudiese rivalizar con Cartago. Ceder esta responsabilidad a los aliados de Roma podría haber supuesto la creación de un nuevo poder marítimo que pusiera en entredicho las aspiraciones mediterráneas romanas. El siguiente punto que debe considerarse sería su utilidad. Previamente a este conflicto, Roma no precisaba de embarcaciones porque sus movimientos fueron básicamente continentales (Zon. VIII, 8, 1; Rostovtzeff 1977: 33). Las acciones con las que se introdujeron en el conflicto muestran una preponderancia terrestre, que contrasta con una Cartago de influencia marítima (Plb. I, 20, 7). Los dirigentes romanos

no consideraron, al menos en un inicio, la guerra siciliana como una guerra que no se pudiera ganar sin disponer de efectivos navales. Una muestra de ello es la predisposición del pueblo de Roma a involucrarse en una nueva guerra, esta vez por el control de Sicilia, sin disponer de los medios con los que contrarrestar la experiencia marítima púnica, más allá del apoyo prestado por los aliados. Todo parece indicar que Roma inició las hostilidades contra Cartago intentado imponer su dominio sobre la isla a través de acciones terrestres y que las operaciones encabezadas por tarentinos, locrios, eléatas y napolitanos<sup>7</sup> tuvieron como objetivo el transporte de tropas y sostenimiento de las líneas de suministros con el continente (Ibid. I, 20, 14). Por último, las tripulaciones italianas no disponían de un navío que pudiese competir con los quinqueremes púnicos, puesto que ninguno de los pueblos que habitaba Italia usaba este tipo de embarcaciones<sup>8</sup> (Plb. I, 21, 1-3). Según nos indica Polibio, la fortuna permitió que uno de estos navíos cartagineses encallase y cayera en manos de los romanos. Utilizándolo como patrón construirían el resto de su escuadra<sup>9</sup> (I, 20, 15-16). También resulta significativo el escaso número de trirremes solicitados para esta primera flota<sup>10</sup>. Esta embarcación formada por tres hileras de remeros, mucho menos pesada que su homóloga de cinco filas, disponía de una flexibilidad y versatilidad de las que carecía el quinquereme. La construcción de un número tan reducido de unidades no parece estar relacionado con la posibilidad que el Estado dispusiera previamente de esta clase de embarcación o, de lo contrario, probablemente las hubiera utilizado al inicio de la contienda (Plb. I, 20, 14). Una opción factible sería que los mismos *socii* que les han proporcionado los medios para transportar hombres y suministros con anterioridad facilitaran, de nuevo, sus navíos a la flota romana (Ibid. I, 20, 14).

<sup>6</sup> Para Casson esta primera flota adoptó de las galeras helénicas el tajamar acabado en una voluta y formado en tres frentes. Ambas características perdurarían hasta el final de la República (Casson 1971: 146).

<sup>7</sup> Analizando la enumeración de ciudades, facilitadas por las fuentes, que proporcionan la flota al ejército romano, al menos al inicio del conflicto siciliano, hemos podido hallar un símil geográfico en todas ellas. Se encuentran en las proximidades del estrecho de Mesina, en la Magna Grecia, zona de entrada de las tropas romanas bajo el mando de Apio. Las fuentes no nos indican si estos *socii* fueron elegidos porque disponían de una flota capacitada para la operación, pero su situación geográfica no parece ser casual. Las cuatro localizaciones vertebran la zona sur de la península italiana. Estas sociedades, a diferencia de sus homólogas latinas, poseían una vocación marinera (Álvarez-Ossorio Rivas 2008: 91) lo que las convertía en perfectas suministradoras de navíos y tripulantes.

<sup>8</sup> No todos los investigadores contemporáneos coinciden en este punto. Casson cita la construcción de estas embarcaciones por orden de Dionisio I, tirano de Siracusa, que mandó construir quatrirremes y quinqueremes en el año 399 (Casson 1971:97-107). Meijer considera que muy probablemente, a causa de la falta de artesanos cualificados, los armadores de los que nos habla Polibio procediesen de Siracusa, Tarento y Locri (Meijer 1986:152). La tesis de Casson, anteriormente citada, parece moverse en esta misma dirección. Lo sorprendente es que, a pesar de carecer de artesanos que pudieran realizar la construcción de tan ingente cantidad de embarcaciones, la flota se encontraba operativa en tan solo 60 días (Plin.Nat.16.192). Lo que implica que se precisaba “de media” menos de un día para fletar un navío (Meijer 1986:151-152). Steinby ha apreciado en este reducido periodo de construcción un intento por incorporar la flota antes de la llegada del mal tiempo (Steinby 2007: 90).

<sup>9</sup> Goldsworthy 2000: 56. La excavación de una galera púnica naufragada reveló que sus maderas habían sido numeradas antes de la construcción y cada pieza, presumiblemente, fue producida siguiendo un modelo estándar.

<sup>10</sup> La sección de avance de las flotas iría precedida por pequeñas naves de combate rápido impulsadas por vela, parecidas a trirremes, y equipadas con velas y remos, y probablemente un espolón (Plb. V, 5, 39). Su función sería la exploración (Pumple 1942:43).



Mientras los armadores itálicos preparaban la flota, se reclutaron y adiestraron a un número considerable de hombres en el manejo de los remos y sus aparejos. Polibio menciona que se los instruyó primero en tierra y, posteriormente en alta mar (I, 21, 1-3)<sup>11</sup>. Las naves italianas eran de construcción diferente (Ibid. I, 22, 3) y más pesadas que sus homólogas púnicas. El incremento de peso pudo ser fruto de su falta de experiencia, pero este inconveniente no es por lo general considerado como una desventaja, sino como una cualidad inherente para el sistema de batalla ideado por los propios romanos<sup>12</sup>. En contraposición, las experimentadas dotaciones púnicas conocían de antemano los detalles de su profesión y las características propias de sus embarcaciones (Flor. 1, 18, 2, 8). Haciendo uso de esta pericia, los pilotos de los navíos optaban por aislar las naves enemigas y embestirlas con el espolón de proa (Plb. I, 27, 9-13)<sup>13</sup>. Las neófitas tripulaciones romanas decidieron llevar su sistema militar terrestre, encabezado por la infantería pesada, al mar. El *corvus* (cuervo)<sup>14</sup>, una rampa de abordaje provista de una espiga de metal en su extremo diseñada para clavarse en la cubierta contraria<sup>15</sup>, reteniendo así a la embarcación enemiga y permitiendo a la tripulación tomarla por asalto, se consolidó como el método implementado para derrotar a los cartagineses (Plb. I, 22, 4-11). Embestir a una embarcación enemiga requería experiencia y un manejo hábil de la propia nave, cualidades que destacaban únicamente en las dotaciones púnicas. Por ello, las naves romanas optaron por equiparse con mayores dotaciones predispuestas para una lucha cuerpo a cuerpo en alta mar<sup>16</sup> (Goldsworthy, 2002: 60 y 120-121; Meijer, 1986: 153; Caven, 1980: 29; Plb. 1, 23, 60).

La primera referencia al uso del puente de abordaje, la hallamos en los pasajes previos al inicio de la batalla

de Milas (260 a.C.) (Bagnall, 1990: 61; Wallinga, 1956: 44 y 54)<sup>17</sup>. Los cartagineses, a causa del desprecio que sentían por las capacidades náuticas de los romanos y, a pesar de su perplejidad ante la presencia del *corvus* y su función, hostigaron a la flota romana (Plb. I, 23:3). En el primer embiste, las pasarelas se precipitaron sobre las cubiertas cartaginesas permitiendo a las legiones capturar 30 naves y 20 más le siguieron en la siguiente carga (Plb. I. 23:10). Los romanos habían dispuesto un modelo de batalla que premiaba la lucha cuerpo a cuerpo, donde destacaban sus hombres, y Cartago se vio incapaz de maniobrar con sus barcos entre las aglomeradas filas de naves enzarzadas por el control de las cubiertas enemigas (Goldsworthy, 2002: 126). La ubicación de las embarcaciones, aunque no es facilitada por las fuentes, debió disponer que pudieran cubrirse mutuamente<sup>18</sup>. Una nave que contase con este ingenio, pero no dispusiese del apoyo del resto de una escuadra podría ser fácilmente rodeada y atacada por la popa. Después del primer embiste, el frente de batalla debió colapsarse en decenas de batallas individuales y cualquier intento de atacar mediante el uso del espolón únicamente hubiera generado mayor caos y desorden entre las líneas cartaginesas, como indican las fuentes (Cabezas 2017: 102). En la siguiente batalla, y última en la que aparece mencionado el uso de los *corvi*, las dotaciones africanas no fueron capaces de contrarrestar la eficacia del artilugio en combate (Thiel, 1954: 114). Según palabras de Polibio, los romanos hubieran sucumbido ante los cartagineses si estos no hubieran temido al puente de abordaje (Plb. 1, 28, 11). La batalla de Ecnomo (256 a.C.) fue concebida por los estrategas cartagineses como una operación militar que evitaría el desembarco de una fuerza de invasión en suelo norteafricano (Plb. 1, 26, 4). La fuerza naval contaba con 150.000 hombres; cada nave era tripulada

<sup>11</sup> Para poder botar un quinquerreme se necesitaban 300 remos encargados de la propulsión de la nave y 170 para su homólogo de tres filas. Estamos hablando de 33.400 hombres (Meijer 1986:152). Además debemos contemplar a los 120 soldados de marina (Pol. I, 26, 7) (Ibid. 68) y los no combatientes, marineros encargados del manejo de la embarcación, los gabieros, los calafeteros, los timoneros, los carpinteros, los porta insignias, los músicos, además de los centuriones, los optios (Ibid. 71).

<sup>12</sup> Se ha considerado que los romanos prefirieron renunciar a la velocidad para poder transportar a más hombres en cada nave (Meijer 1986, 152).

<sup>13</sup> La técnica de combate habitual consistía en embestir la nave enemiga o conseguir que se desprendieran de sus remos para inmovilizarla. Basándose en el número de la tripulación se podía optar por capturar el barco en el cuerpo a cuerpo. Aunque las galeras fueron generalmente equipados con un mástil y una vela, el viento era demasiado incierto como agente de movilidad que les permitiera luchar. El movimiento de la embarcación dependía de los remeros (Goldsworthy 2000, 60).

<sup>14</sup> Steinby sostiene que no debe verse el *corvus* como una señal de inexperiencia, sino como un indicio de la capacidad de adaptación de Roma (2014: 68).

<sup>15</sup> Para más información sobre las diversas hipótesis sobre el diseño del *corvus*, consúltese: Cabezas, 2017:99-100.

<sup>16</sup> Aunque se ha considerado tradicionalmente el cuervo como un mecanismo para contrarrestar la pericia púnica, Steinby lo atribuye a un periodo de innovación en el ámbito militar (2014:69).

<sup>17</sup> ὑποτίθενται τις αὐτοῖς. (Plb. I, 22,3).

<sup>18</sup> Thiel sostiene que la formación romana se distribuiría en dos líneas (1954: 115).

por 300 remeros y disponía 120 soldados abordo (Plb. 1, 26, 7-9). Los defensores reunieron 350 naves en un intento por frenar a la flota enemiga, compuesta por 330 embarcaciones (Plb. 1, 26, 9)<sup>19</sup>.

Polibio nos describe la formación romana como un triángulo (Plb.I, 26, 13-15), con un frente capaz de proteger los flancos y la retaguardia, e impedir un ataque rápido contra cualquier nave alejada de la formación (Caven, 1980: 33), y al mismo tiempo preservar las naves de transporte para el correcto desarrollo de la invasión. Cualquier intento de ataque directo contra la formación supondría la rápida captura de la embarcación (Cabezas 2017:103). De nuevo, la iniciativa corrió a cargo del comandante cartaginés que predispuso su flota con la intención de romper el orden en las líneas romanas simulando una retirada y atrayéndolas lo suficiente para flanquearlas y atacarlas por la popa (Plb.1, 27, 9-13; Thiel, 1954: 116-117), el punto ciego del cuervo (Lazenby, 1996: 71). Las dotaciones romanas, a pesar de la desventaja, pudieron mantener las líneas ante la embestida púnica y proteger sus navíos de carga. Los romanos perdieron 24 naves, los cartagineses 30 y 64 más fueron capturadas (Plb.1, 28, 13)<sup>20</sup>. El rol que desarrolló la armada romana era claramente defensivo. Proteger los buques de transporte, las huestes destinadas para el desembarco y los suministros para la campaña. Únicamente optaron por pasar a la ofensiva ante la aparente retirada enemiga.

El uso de un puente de abordaje de estas dimensiones tenía su efectividad sujeta a las batallas en mar abierto y de grandes proporciones. Se precisaba de un contingente numeroso de naves que contasen con este invento para poder darse apoyo durante el combate y evitar ser embestido por un navío enemigo. Del mismo modo, el uso de un artilugio de estas características resultaría inadecuado para un enfrentamiento ubicado en una zona con poca o ninguna movilidad, puesto que no podría orientarse de forma correcta hacia el enemigo. Este pudo ser el caso de la batalla de Drépana dónde

las embarcaciones romanas fueron sorprendidas por la rápida actuación de sus homólogas púnicas en el puerto y acabaron formando frente a la costa (Plb. I, 51, 12). A diferencia de las naves cartaginesas, las romanas no disponían de espacio para maniobrar o retirarse. Con una disposición sobre el terreno como ésta, el uso del *corvus* hubiera resultado ineficaz.

Roma, una potencia terrestre, había sido capaz de imponer su dominio naval a una talasocracia consolidada como era Cartago. A pesar del buen resultado del puente de abordaje, las fuentes clásicas no vuelven a mencionar su uso en combate.

Tradicionalmente, se ha considerado culpable al *corvus* de una serie de hundimientos sistemáticos padecidos por diversas flotas romanas, a causa del sobrepeso (Goldsworthy, 2002: 136; Goldsworthy, 2000: 61; Meijer, 1986: 169 y 170; Caven, 1980: 50; Thiel, 1954: 274), y que habrían generado su desuso<sup>21</sup>. La única referencia sobre la disposición y forma del *corvus* nos la facilita Polibio (I, 22, 4-11). Las hipótesis de Thiel, Wallinga y Medas coinciden en que se trataría de una estructura desmontable y que se podría dejar reposar sobre la cubierta (Morello 2008: 118-119). El mismo Polibio sitúa la incorporación del *cuervo* (Plb. I, 22,3) con posterioridad a la construcción de la primera escuadra (Plb. I, 20,9), lo que nos sugiere que el diseño del puente de abordaje se adaptó al modelo de barco del que disponía la república y, por lo tanto, su montaje y desmontaje no pondría en peligro la estructura de la nave.

Antonio Morello ha identificado y datado una serie de monedas situadas cronológicamente en la censura de Cayo Duilio (258 a.C.), y que supuestamente representan un *corvus* en la proa de una embarcación (2008: 108, 109 y 129). Analizando la representación del cuervo, se observa una pasarela que se encontraría dispuesta de forma horizontal representada por un pequeño pasador, que habría actuado como perno y punto de apoyo para la rotación del tablón.

<sup>19</sup> Para diversos autores estas cifras parecen exageradas. Meijer reduce su número a 220 embarcaciones en el bando cartaginés y a 230 en el romano (1986: 156). Thiel lo reduce a un centenar por contingente (1954: 94; Goldsworthy, 2002: 130). Caven señala que en ningún momento las fuentes sostienen que los púnicos reunieran más de 200 naves en un mismo choque (Caven 1980, 33. De estas cifras, Caven ha considerado como barcos de guerra únicamente a 220-230 (1980: 32 y 33) y Bagnall sitúa la cifra en 250 (1990: 67).

<sup>20</sup> Los autores clásicos no especifican si el uso del *corvus* tenía como objetivo tomar por asalto la nave o inutilizarla. No podemos descartar esta posibilidad, puesto que supondría, por una parte, la inutilización de una embarcación enemiga y toda su tripulación, y a la vez, la reincorporación de la nave romana al combate (Cabezas 2017: 99).

<sup>21</sup> Otros autores han considerado su manejo como demasiado complejo y limitado (Steinby 2007:88) o han alargado su uso durante los cinco primeros enfrentamientos: Milas, Sulci, Tindaris, Ecnomos y Hermaeum (Thiel 1954: 128) o hasta la mejora de las tripulaciones romanas (Wallinga 1956:88-90).

Lamentablemente, el diseño de la acuñación resulta ambiguo. Esto, juntamente con el desgaste del metal, dificulta el análisis de la representación y no permite asegurar que se trate de un *corvus*. A pesar de ello, coincidimos con Morello y creemos que una estructura de estas características se encontraría desmontada durante las travesías. Aunque esta es una hipótesis que no puede totalmente descartarse, estas pérdidas también pudieron ser consecuencia de la inexperiencia romana en el arte de la navegación y construcción de barcos (Cabezas 2017: 106).

En el verano del 255 a.C., los romanos fletaron una flota compuesta por 350 naves con la que resiguieron la costa de Sicilia con la intención de alcanzar África (Plb. 1, 30, 10-11) y rescatar a los supervivientes de la desafortunada invasión del territorio cartaginés iniciada el año anterior. Durante el trayecto apresaron 114 naves enemigas (Plb. 1, 36, 12), pero les sobrevino una tormenta que les causó terribles pérdidas; hundiéndose 284 naves (Plb. 1, 37, 1-2). En este caso debe considerarse el inconveniente de remolcar las embarcaciones capturadas a los púnicos, junto con la incorporación de los contingentes romanos rescatados en el litoral africano. Todo ello debió suponer un sobrepeso para las naves, además de reducir su maniobrabilidad. También resultaría plausible que una parte de los marineros fueran reubicados en los buques enemigos (Cabezas 2017:104-105)<sup>22</sup>. En cualquiera de los casos, ya fuese por falta de marineros con los que dirigir la nave o por el aumento de lastre, la tormenta se saldó con la pérdida de la mayor parte de la flota.

Posteriormente, una flota compuesta por 300 navíos que se dirigía al puerto de Palermo (Plb. 1, 38, 7) encalló en los bancos de arena cercanos a las islas Meninge y la tripulación se vio obligada arrojar la carga para aligerar la nave (Plb. 1, 39, 3-5). La escuadra fue alcanzada por una tempestad de camino a Roma y supuso el hundimiento de 150 embarcaciones. Desprenderse de las provisiones, junto con la mayor parte del cargamento, pudo ser la causa del regreso por mar abierto de la flota (Bagnall, 1990: 81; Cabezas 2017: 106; Plb. 1, 39, 1-3). Polibio menciona la actitud temeraria de la acción (*Desde ahí navegaron temerariamente por alta mar, hacia Roma,*

*y sufrieron de una tempestad tan enorme que perdieron más de 150 naves*) (I, 39,6)<sup>23</sup>, que pudo ser la causante del trágico desenlace. La predisposición de los dirigentes romanos a actuar de forma igualmente imprudente en cuanto se refiere al mar, ha quedado notificado por Polibio (Plb. I, 37,7; I, 37, 9-10). A este proceder incauto debemos añadir, como posible causa de los siniestros, la inexperiencia de la que hacen gala (Connolly, 2016: 279; Steinby, 2007: 96; Goldsworthy, 2000: 61; Meijer, 1986: 169 y 170), como refleja el propio Polibio (I, 37, 3-6; I, 54, 8) y Zonaras, quien afirma que los magistrados eran reemplazados anualmente impidiendo que pudieran adiestrarse de forma correcta (VIII, 16, 7). Esta ineptitud tiene su máximo referente en la propia construcción de naves. El autor megapolitano definió a las naves que formaron la primera flota como pesadas y poco maniobrables (Plb. 1, 22, 3), y posteriormente, consideró apropiado mencionar que muchas de esas embarcaciones fueron construidas con maderas astilladas (Plb. 1, 38, 5). Del mismo modo, Plinio establece la fase de construcción de una escuadra en tan solo sesenta días (Nat. 16, 192). Steinby lo considera un margen de tiempo demasiado escaso para garantizar un secado óptimo de la madera para su navegación (2007: 90). En cualquier caso, no parece posible desvincular estas pérdidas del desconocimiento de la navegación, una construcción deficiente y una actitud temeraria.

Durante la Primera guerra púnica, Roma actuó en todo momento como una potencia terrestre, a pesar del carácter náutico del enfrentamiento, y optó por una política defensiva, incluso de recelo, en los asuntos marítimos. Los barcos que construyeron eran deficientes así como sus inexpertas dotaciones. Los enfrentamientos en los que participaron no tenían como objetivo la eliminación de la flota enemiga sino frenar el avance de la escuadra contraria o el transporte de sus efectivos hasta territorio enemigo. Solo en las fases finales del conflicto, tras los hundimientos de las flotas (Plb. 1, 39, 6) y la incorporación del modelo constructivo de Aníbal el Rodio<sup>24</sup> (Plb. 1, 47, 3-10), Roma decidió abandonar el rol defensivo que había mantenido durante la mayor parte de la disputa en materia naval. Polibio menciona que las embarcaciones fueron modificadas y se las privó de

<sup>22</sup> Polibio menciona en diversas ocasiones la práctica habitual de remolcar naves (Plb. 1, 53, 13; 1, 26, 13-15).

<sup>23</sup> ἐντεῦθεν δὲ ποιοῦμενοι παραβόλως καὶ διὰ πόρου τὸν πλοῖν εἰς τὴν Ρώμην (Plb. I,39,6).

<sup>24</sup> Walbank considera que el modelo de barco aportado por Aníbal el Rodio era incapaz de soportar el peso del *corvus* (1957: 77)

cualquier carga innecesaria, mientras que las dotaciones fueron mejor entrenadas. Por el contrario, Cartago cedió en este aspecto al disponer únicamente de naves sobrecargadas y tripulaciones recién alistadas creyendo que los romanos no podrían sobreponerse de los reveses sufridos (I, 61,3-4).

Cuando se inició la contienda, los cónsules que dirigieron las legiones destinadas a Sicilia optaron por hacer un uso logístico de la armada. Los *socii* proporcionaron embarcaciones para el transporte de los soldados y los recursos necesarios para la marcha. A pesar de los progresos conseguidos, incluyendo, el apoyo de Siracusa y el control sur de la isla, los ejércitos de la República no fueron capaces de extender su dominio por el resto de la isla. Como señala Polibio, solo al ver que la guerra se extendía más de lo previsto, optaron por la construcción de una escuadra. La incorporación de un artilugio como el *corvus* pudo deberse a un intento de contrarrestar, de forma puntual, una incorrecta planificación y botadura de una escuadra (Plb. I, 22,3), y a la vez, compensar la inexperiencia de unas dotaciones bisoñas. Aun así, la visión que ofrecen las fuentes clásicas de Roma como potencia alejada de la órbita mediterráneo parece excesiva (Steinby, 2014: 13). Tito Livio menciona con anterioridad la figura de los *quaestores classici* (Liv. IX, 30, 4)<sup>25</sup>, magistrados emplazados en Ostia, Cales en Campania y Arimium y encargados de organizar y gestionar el suministro de barcos y hombres si fuera menester (Steinby 2007:71) y actuar como intermediarios entre el Estado y sus aliados (Goldsworthy, 2002: 114). El establecimiento del cargo no implica la creación de una flota, pero sí la movilización de los aliados marítimos de Roma (Rouge, 1975: 112), los cuáles fueron militarizados en las primeras fases del conflicto. Estos *socii navales* procedían de sociedades de tradición marinera y, por ello, eran los encargados de proporcionar embarcaciones y dotaciones (Álvarez-Ossorio, 2008: 91). Estas poblaciones, al parecer, no dispusieron del capital humano suficiente para saciar la demanda de efectivos tras la construcción de la nueva armada-100 quinquerremes y 20 trirremes- y, por ello, se optó por alistar a tripulantes y comandantes sin experiencia naval (Zon. VIII, 16,7; Plb. I, 21, 1-3). El

uso de un puente de abordaje subsanó esas deficiencias pero implicó en muchos aspectos ceder la iniciativa en el choque a los cartagineses. Steinby considera el *corvus* un elemento que aglutina elementos defensivos y ofensivos, puesto que posee la capacidad de capturar embarcaciones enemigas, tal vez con el propósito de engrandecer su flota o para substituir sus embarcaciones de menor calidad (2014: 69). Aunque es cierto que la incorporación de estas naves en el arsenal romano hubiera supuesto un input importante a considerar, creemos que el *corvus* es un elemento únicamente defensivo. El uso que las dotaciones romanas le dan en las batallas de Milas y Ecnomo así lo demuestra. La única referencia que nos ofrecen las fuentes clásicas de una acción naval donde la iniciativa se mantiene en manos romanas la hallamos en la batalla de las islas Egadas<sup>26</sup> (Plb. I, 61,6; Eutropio II, 27,3). Los cartagineses habían dispuesto una flota cargada con todos los suministros para mantener la ofensiva sobre la isla. Las embarcaciones púnicas sobrecargadas no pudieron hacer frente a las rápidas naves romanas. La destrucción de esta escuadra supuso el fin de las aspiraciones africanas sobre Sicilia.

Desde el inicio del conflicto, Roma había emprendido una revolución tecnológica naval que tenía como referente los diseños cartagineses (Steinby, 2014: 101). Sirviéndose de los modelos púnicos, y tras la experiencia aportada por décadas de guerra y centenares de naves construidas, Roma fue capaz de imponerse a Cartago en el mar renegando del *corvus*<sup>27</sup> y optando por el mismo modelo combativo que su enemigo.

<sup>25</sup> Para más información sobre la figura de los *quaestores classici* durante el conflicto, consúltese: Prag 2014.

<sup>26</sup> Los romanos realizaron un ataque sobre el puerto de la ciudad de Drépana esperando sorprender a las fuerzas cartaginesas, pero la prontitud y entrega con la que dispusieron los medios para el combate sorprendió a los dirigentes romanos que optaron por replegarse. La formación púnica acabó situando a sus enemigos contra la costa y derrotándolos (Plb. I, 51, 12). Para más información sobre la batalla, véase: Carro 2015; Tusa & Royal 2012.

<sup>27</sup> Wallinga sostiene que el *corvus* fue abandonado en este instante, cuando los navíos romanos fueron superiores o iguales al de sus enemigos (1956:88-90).

**Bibliografía citada**

Álvarez-Ossorio Rivas, A. (2008). “Seguridad, piratería y la legislación en el tráfico comercial romano en la península ibérica durante la República y el alto imperio”, *Mainake*, 30, pp. 91-107.

Bagnall, N. (1990). *The Punic Wars. Rome, Carthage and struggle for the Mediterranean*. New York.

Cabezas, G. (2017). “La génesis de la estrategia militar naval romana: origen, uso y extinción del *Corvus*”. En Gajate Bajo, M; González Piote, L., (Ed.): *Guerra y tecnología. Interacción desde la Antigüedad al presente. III congreso Asehismi*, pp.98-112. Segovia.

Carro, D. (2015). “La vittoria navale delle Egadi nella grande strategia di Roma”. En Tusa, S; Albana Buccellato, C., (Ed.): *La Battaglia delle Egadi*. pp.101-111. F a v i g n a n a

Casson, L. (1971). *Ships and Seamanship in the Ancient World*. Baltimore-London.

Caven, B. (1980). *The Punic Wars*. London.

Connolly, P. (2016). *La Guerra en Grecia y Roma*. Madrid.

Goldsworthy, A. (2000). *Roman Warfare*. London.

(2002). *Las guerras púnicas*. Barcelona.

Lazenby, J. F. (1996). *The First Punic War*. London-New York.

Malissard, A. (1994). *Les Romains et la Mer*. Paris.

Meijer, F. (1986). *A History of Seafaring in the Classical World*. New York.

Morello, A. (2008). *Prorae. La prima prua di nave sulle monete della repubblicana romana. Origine di un simbolo imperituro del potere di Roma. Un inno a Caio Duilio*. Casino.

Prag, J.R.W. (2014). “Bronze rostra from the Egadi Islands off NW Sicily: the Latin inscriptions”. *Journal of Archaeology* 27, pp. 33-60.

Rostovtzeff, M. (1977). *Roma. De los orígenes a la última crisis*. Buenos Aires.

Rouge, J. (1975). *La marine dans l'antiquité*. Paris.

Steinby, C. (2007). *The Roman Republican Navy. From the Sixth Century to 167 B. C*. Helsinki.

(2014) *Rome Versus Carthage: The War at Sea*. Barnsley

Thiel, J. H. (1954). *A History of Roman Sea-power before the Second Punic War*. Amsterdam.

Tusa, S.; Royal, J. (2012). “The landscape of the naval battle at the Egadi Islands (241 B.C.)”. *Journal of Roman Archaeology* 25, pp. 7-48.

Walbank, W, F. (1957). *A Historical Commentary on Polybius*. Oxford.

Wallinga, H. T. (1956). *The Boarding-bridge of the Romans. Its Construction and its Function in the Naval Tactics of the First Punic War*. Gravenhage.

