



ARTURO S. SANZ

IMPERIVM MARIS

HISTORIA DE LA
MARINA ROMANA
IMPERIAL
Y REPUBLICANA



«EL AMO DEL MAR ES EL AMO DE TODO».

CICERÓN

La tradición afirma que el poder de Roma se sustentaba principalmente en sus legiones, que sus ciudadanos temían al mar y que estos solo abandonaban su tierra cuando no quedaba alternativa. Nada más lejos de la realidad. Roma fue también un gran imperio marítimo, y lo demostró imponiéndose a todos sus enemigos hasta dominar los mares y cursos fluviales.

Su prosperidad se cimentó en buena parte en su hegemonía militar en los mares durante siglos, donde lucharon contra cartagineses, egipcios, seléucidas o macedonios entre otros. Tampoco habría perdurado sin el desarrollo del comercio marítimo, que proveía eficientemente a todos sus territorios de recursos primordiales para su mantenimiento y expansión.

Arturo S. Sanz recoge magistralmente la historia marítima de Roma en todos sus escenarios, abordando su trayectoria desde múltiples ámbitos, para acercar al lector una nueva forma de conocer y, sobre todo, comprender, la historia de uno de los más grandes imperios que el mundo ha visto.



Primera edición:

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, www.cedro.org) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra.

© Arturo S. Sanz, 2020
© La Esfera de los Libros, S. L., 2019
Avenida de San Luis, 25
28033 Madrid
Tel.: 91 296 02 00
www.esferalibros.com

ISBN:
Depósito legal:
Composición: Versal CD, S. L.
Impresión:
Encuadernación:
Impreso en España-*Printed in Spain*

*Para ti Cristina
y para todas vosotras.*

*Para que ni la mayor de las tormentas
os haga nunca perder el rumbo hacia el puerto.*

Índice

Introducción

Parte 1 – Roma Marítima

Navigare Necesse est

El mar. ¡Sólo la mar!

- Clima
- Vientos
- Mareas y Corrientes
- Oleaje
- Nubes y Niebla
- Luz
- Profundidad
- Fenómenos Naturales

Cartografía

- Periplos
- Instrumentos

La Navegación en la Antigüedad

- ¿Cuándo partimos?

Las Primeras Naves

- Buques de guerra
- Pentecóntera
- Hecatóntera
- Birreme o Dikrotos
- Hemiolia
- Mioparo
- Trihemiolia
- Trirreme o Triere
- Cuatrirreme o Tetrere
- Quinquerreme o Pentere
- Los Grandes Polirremes
- Las Naves Romanas
- Liburna
- Dromón
- Buques Especiales
- Nomenclatura

Construcción Naval

- Buques Greco-romanos
- Buques Germano-célticos

Gentes de Mar

- Estructura de Mando Republicano
- Estructura de Mando Imperial
- Praefectus Classis
- Oficiales
- Tripulación
- Remeros

- Higiene y Alimentación
- Promoción
- Reclutamiento y Servicio
- Entrenamiento
- Armas y Uniformes
- Señalización
- Equipo Variado
- Cromatismo
- En Tierra
- Licenciamiento
- Mercantes

Roma Victrix

- El Triunfo Naval
- Ríos y Mares en el Triunfo Romano
- La Corona Naval
- Los Rostra

El Elemento Divino

- Deidades Marinas
- Deidades Fluviales
- Templos Navales
- Protección Divina

Comercio

- La Influencia Etrusca
- Roma Transmarina
- Naves de Transporte
- El Caso Especial de Rodas

Infraestructuras

- Puertos
 - Navalia Superiora y Navalia Inferiora
 - Emporium
 - Ostia
 - Portus Iulius
 - Fórum Iulii
 - Portus Augustus Urbis Romae
 - Centumcellae
 - Ravena
 - Alejandría
- Puentes y canales en el Tíber
- Otros canales
- Astilleros
- Puentes
- Fortificaciones costeras
- Apoyo en tierra
- Faros

Logística

- Bases Operativas
- Bases Tácticas
- Transporte Fluvial
- Transporte Marítimo

Tácticas navales

- Dieklous
- Periplous
- Bloqueo Naval
- Armas Tácticas
 - o Corvus
 - o Arpax
 - o Fuego
 - o Fuego griego
 - o Torres de asedio
 - o Maquinas de guerra
- Inteligencia naval
- Syrianos

Espectáculos

- Naumaquias
- Otros Espectáculos

Bellum Piraticum

- El Origen
- Abordando el Mediterráneo
- Naves Pirata
- Teuta. El Azote Ilirio
- Los Piratas Cilicios
- El Secuestro de Cesar
- El Despertar
- Pompeyo. El Azote Romano
- El Principado
- El Bajo Imperio

Parte 2 – Imperium Maris

La Armada Republicana

- Primer Tratado con Cartago
- Segundo Tratado con Cartago
- La Guerra Pírrica
- La Primera Guerra Púnica (264-241 aC)
- La Guerra de los Mercenarios (241-238 aC)
- Roma Transmarina
- La Segunda Guerra Púnica (218-201 aC)
- La Guerra Romano-siria
- La Tercera Guerra Púnica (149-146 aC)
- Las Guerras Mitridáticas
- La Marina Tardorepublicana
- Bellum Siculum (37-36 aC)
- Bellum Actiacum (31 aC)

La Armada Imperial

- Un Nuevo Comienzo
- Classis Misennensis
- Classis Ravennatis
- Classis Pannonica
- Classis Moesica
- Classis Germanica

- Classis Alexandrina
- Classis Syriaca
- Classis Britannica
- Classis Pontica
- Et cætera (etc.)
- Coste de la Armada
- Navegando en el Principado
- La Conquista de Arabia Felix (25 aC)
- El Año de los Cuatro Emperadores (68-69 dC)
- La Armada en los s. II-III dC
- La Armada en los s. IV-V dC

Conclusión

Anexo - Urinatores (buzos romanos)

Anexo - Monstrum Maris (monstruos marinos)

Anexo - Caput Nili (buscando las fuentes del Nilo)

Anexo - Fortes Fortuna Iuvat (rescate en Pompeya)

Anexo - Elephantis Mari (transporte marítimo de elefantes)

Notas

Glosario

Fasti Navales

Bibliografía

INTRODUCCIÓN

Soy el amo del mundo, pero la ley es el amo del mar.

ANTONINO PIO (*Dig.* 14. 2. 9)

Roma siempre ha sido una potencia económica, política y militar estrechamente relacionada con la tierra. Los romanos temían el mar, y solo decidieron afrontar sus peligros cuando no existía otra alternativa para cumplir sus deseos expansivos y derrotar a quien se opusiera a ellos.

Estas son algunas de las ideas defendidas por importantes especialistas. Aceptadas hasta convertirse en verdades universales imposibles de cuestionar. No en vano, muchos de los más destacados ensayos sobre la Historia de Roma apenas incluyen unas líneas a su relación con el medio acuático, y aquellos específicamente centrados en el ámbito militar tan solo le dedican un pequeño capítulo, si lo hacen, cuando nos encontramos ante más de un milenio de constante interacción. De hecho, su mención responde normalmente al interés por ofrecer un relato más «completo», tratando de evitar el error que supondría su total omisión. Por ese motivo, su lectura genera en nosotros el sentimiento de encontrarnos ante un aspecto secundario, cuya presencia en el relato se convierte en forzosa, obligatoria para entender mejor decisivos episodios como las Guerras Púnicas, pero nada más. Acometer la tarea de otorgarle el valor que realmente merece el estudio de la Marina Romana parece haber supuesto para sus responsables un esfuerzo equiparable al que ellos mismos asocian a los propios romanos en cuanto a su interés por el ámbito marítimo. Se han convencido de que para ellos no era más que una anéc-

dota, un aspecto necesario pero menor de su historia. Roma fue siempre una potencia terrestre, la idea que se repite directa o indirectamente para justificarlo todo. Nada más lejos.

Esa idiosincrasia tiene una explicación sencilla. Su origen se encuentra en muchos de los autores clásicos cuyos textos se han convertido en imprescindibles para el estudio de la cultura romana. Ellos mismos lo pensaban o, al menos, eso quisieron hacernos creer.

Uno de los problemas fundamentales para la investigación histórica tiene que ver con el tratamiento y análisis de nuestras fuentes. La necesidad de otorgarle a la Marina Romana el valor que realmente se merece no solo requiere un conocimiento exhaustivo, sino que obliga a desarrollar un punto de vista crítico y necesario para entender sus objetivos y motivaciones. Las razones por las que realmente decidieron transmitir aquello que nos cuentan y, sobre todo, cómo y por qué nos lo cuentan. Muchas veces, ese carácter crítico se reduce al intento por buscar la respuesta a esas preguntas mediante aspectos tan superficiales como el origen étnico o la condición social de nuestro interlocutor. Pero hay mucho más. Es necesario entender que lo narrado y, sobre todo, la forma en que se nos ofrece responde a diversos objetivos específicos, muchos de ellos subyacentes, los cuales obligan a llegar más lejos o, al menos, tanto como nos sea posible a partir de la reducida cantidad de información con la que a veces contamos. Y, principalmente, nunca olvidar que nos ofrecen su opinión, personal e interesada, que no tiene porqué ser la imperante en aquella época, al igual que ha sucedido siempre.

Buen ejemplo de ello lo encontramos en el propio Polibio. Cuando afirma que los romanos nunca se interesaron por el medio acuático hasta que la necesidad de enfrentarse a la principal potencia naval del Mediterráneo occidental, Cartago, les obligó a ello durante la Primera Guerra Púnica, y cuando lo hicieron, solo su determinación les permitió obtener una esforzada victoria. Se trata de una opinión clara y directa, que aparentemente ofrece pocas interpretaciones, pero ¿por qué quiso compartirla? La respuesta más sencilla sería, simplemente, defender que tan solo trataba de afirmar la verdad. Por supuesto no se trata de negar la evidencia o, al menos, de poner en entredicho cada una de sus palabras, pero es necesario descubrir su verdadero valor, y los motivos que le llevaron a transmitirnos

esta opinión. Hoy sabemos que la relación entre los romanos y el mar había comenzado ya mucho antes del primer conflicto bélico con los púnicos. En ese momento Cartago era la primera potencia marítima del Mediterráneo occidental, ni siquiera los propios atenienses habrían podido rivalizar con los púnicos en el mar. Un hecho que arroja pocas dudas. No obstante, y como bien sabemos, la Historia la escriben los vencedores, y muchas veces ese es el principal problema. Sin duda, los púnicos habrían tenido mucho que decir sobre las palabras de Polibio, pero quizás nunca conociéramos su versión.

Los autores romanos tenían una misión clara y principal que nunca olvidaron, ensalzar las virtudes y hazañas de Roma. No en vano, incluso cuando determinados personajes son claramente denostados por sus actos o decisiones, en muchas ocasiones esta imagen responde a la necesidad de otorgarles un carácter negativo mucho mayor del que probablemente tuvieron, ya que de ese modo los éxitos de sus sucesores adquieren una nueva dimensión. Lo mismo sucedió en cuanto al relato de la Primera Guerra Púnica, donde las constantes afirmaciones al increíble poder naval de Cartago frente a la ausencia de tradición marinera entre los romanos otorga aún más mérito a la victoria. Por supuesto, la grandeza del vencedor es tanto más importante cuanto lo fue el peligro que representaba su oponente, que acabó derrotado a pesar de todo. De ese modo, si Polibio presenta a los romanos, poco menos que como un pato frente a un tiburón, su victoria no puede por menos que entenderse como una hazaña digna de convertirse en leyenda.

No debemos exagerar. La Armada Romana no podía compararse con el poder marítimo que Cartago era capaz de movilizar al inicio de la Guerra, pero Roma tampoco había descubierto la existencia del mar en ese momento, y disponía de los recursos y la tenacidad necesaria para anular rápidamente esa desventaja inicial, como así lo hicieron gracias al desarrollo de su Armada y de elementos como el *corvus*. Incluso, la experiencia acumulada por los marineros cartagineses frente a sus homólogos romanos sirvió de poco, ya que el Senado se encargó de poner sus naves en manos de las no menos hábiles gentes de mar provenientes de sus aliados costeros. Y la aparente menor calidad de las sus embarcaciones desapareció cuando los romanos se apoderaron de una nave púnica para cons-

truir su flota a partir de ese modelo. De hecho, esta última anécdota más parece también una forma de ensalzar su habilidad y destreza para incorporar rápidamente todo aquello que pudiera ayudarles a alcanzar la victoria, puesto que esa tecnología era ya bien conocida en la Antigüedad. No habría sido difícil para los romanos producir naves similares sin necesidad de esperar a la ayuda de la «divina providencia», si es que realmente no contaban ya con ellas.

Se trata este, solo de un ejemplo que nos ayuda a ilustrar la necesidad de poner en duda toda la información disponible, de modo que podamos extraer de ella lo realmente útil y cierto. De otro modo, apenas nos convertimos en meros transmisores de las ideas que los propios clásicos quisieron inculcar a su audiencia, y la labor del historiador debe ir más allá.

Desde su misma fundación, Roma estaba vinculada al medio acuático a través del Tíber, el mismo curso de agua donde fueron abandonados Rómulo y Remo, sin ir más lejos.¹ De hecho, es el primer elemento con el que ambos tomaron contacto antes que con la propia tierra. Es más, la ciudad se encontraba lo suficientemente cerca de su desembocadura como para beneficiarse de los recursos y el desarrollo económico que podía proporcionarles el acceso al mar, como habían demostrado los etruscos, pero lo suficientemente lejos como para evitar los peligros de las frecuentes incursiones piráticas que asolaron las costas del Tirreno durante siglos.

No obstante, existen muchas facetas de la Armada Romana que obligan a utilizar casi exclusivamente las fuentes escritas como base fundamental para esta obra, debido a la imposibilidad de comprobar arqueológicamente muchas de sus afirmaciones. La narración de combates navales, y el especial interés que los clásicos demostraron en cuanto a enumerar las bajas sufridas por ambos bandos es especialmente importante, no solo en cuanto al análisis de los recursos, potencial militar, etc. de los contendientes, sino por la certeza de situar con elevada probabilidad grandes pecios en los que descansan decenas, sino cientos, de embarcaciones hundidas durante el transcurso de las operaciones.

Más allá de los autores clásicos, también contamos con otro tipo de fuentes escritas, como los Anales (*Annales Maximi*), especialmente importantes para obtener información acerca de la historia previa a la Primera

Guerra Púnica. Se trata de escuetas menciones a los acontecimientos más sobresalientes que afectaron a la ciudad, a cargo del *Pontifex Maximus*, que mantenía su archivo ordenado cronológicamente para consulta de todos los interesados. Los *Fasti Consulares*, los *Fasti Triumphales*, compilados en época de Augusto a partir de listas anuales de triunfos obtenidos por los magistrados victoriosos desde la fundación de Roma, o los *Acta Triumphorum*. La existencia de estos registros, junto con los relatos mencionados, ha propiciado igualmente la aparición de obras centradas exclusivamente en el uso de las fuentes literarias para el estudio de la Antigüedad. Es más, la «supuesta» ausencia de elementos arqueológicos relacionados directamente con el ámbito naval se ha llegado a presentar como excusa para defender la imposibilidad de realizar un análisis transversal y comparativo de las fuentes existentes.

Existen pocas dudas sobre la enorme importancia que supone el descubrimiento de restos arqueológicos para nuestro conocimiento sobre el Mundo Antiguo. La arqueología se ha convertido en una disciplina esencial que permite no solo validar o refutar teorías o afirmaciones previas, sino que permite obtener datos acerca de aspectos nunca mencionados en otros contextos. De hecho, un estudio serio sobre la Marina Romana no puede por menos que tener en cuenta la gran cantidad de restos materiales relacionados directamente con su historia. Nos referimos al descubrimiento de puertos, astilleros, almacenes, etc. Es más, existe en su seno una disciplina directamente dedicada a la constante interacción establecida entre el ser humano y el elemento acuático, como es la arqueología subacuática.

Desde sus inicios, se ha desarrollado enormemente en los últimos años, estrechamente ligada a los avances tecnológicos que posibilitan la actuación y registro del fondo marino en condiciones adecuadas para iniciar una excavación que garantice el rigor y la veracidad de los datos obtenidos. No obstante, aún queda mucho camino por delante. El estudio del mar presenta características particulares en cuanto al resto de ámbitos relacionados con la Historia Antigua. El ser humano ha generado una enorme cantidad de restos materiales que, en gran medida, muestran una característica común, descansan bajo el agua. Buques de guerra, mercantes, pesqueros que terminaron sus días formando pecios en las profundidades.

dades del Mediterráneo o el Atlántico, puertos cuyos malecones, faros y rompeolas señalaban el acceso de ciudades, hoy convertidos en zonas de buceo recreativo.

De hecho, los yacimientos subacuáticos conocidos en la Antigüedad son mucho más numerosos de lo que podemos imaginar. Las dificultades para su descubrimiento y conservación en este medio son evidentes, pero no solo eso. No debemos olvidar la dificultad para obtener los recursos económicos necesarios que permitan afrontar el elevado coste de los medios materiales imprescindibles para emprender una excavación submarina, así como la colaboración de expertos que aseguren el éxito de la labor realizada. Por ese motivo, apenas se han realizado actuaciones de este tipo en un porcentaje casi anecdótico frente a los yacimientos registrados. Y muchos de ellos ni siquiera han podido llegar a completarse aún. Esta situación nos da una idea de los problemas existentes, y de la gran cantidad de información que aún estamos por conocer. No en vano, entre todos los yacimientos conocidos, ninguno de ellos pertenece a un navío de guerra perteneciente a cualquiera de las potencias marítimas de la Antigüedad.

La detección de navíos hundidos es básica para este campo de estudio, no solo por los datos que pueden aportarnos, en cuanto a su diseño, dimensiones, desarrollo, etc., sino también a través de otros elementos que acompañan a un naufragio, como la carga (en el caso de navíos mercantes), restos del aparejo, utensilios, etc. El medio acuático, bajo determinadas circunstancias, puede favorecer su conservación pero, en la mayoría de los casos, la acción de las corrientes, los cambios de temperatura, la profundidad, la acción de organismos xilófagos (que se alimentan de madera), etc. incrementa el coste de los trabajos y complica mucho su pervivencia. Sabemos que son miles los navíos griegos, romanos, cartagineses, fenicios, etc. que aún descansan en el fondo del mar esperando su oportunidad para volver a ver la luz del Sol. No en vano, sabemos que existían más de 3.000 puertos operativos en el Mediterráneo en torno al s. IV a.C., y serían muchos más posteriormente, lo que nos da una idea de la cantidad de naves comerciales y militares que surcaban sus aguas cada día.

De forma añadida, el material epigráfico relacionado con nuestro tema de estudio ha resultado de gran utilidad en diversos aspectos. Principalmente se trata de piezas funerarias encargadas por oficiales, marine-

ros, comerciantes, etc., que aportan datos sobre sus cargos, destinos, tiempo de servicio, etc., y a veces incluyen elementos figurativos que muestran uniformes, armas cuyos detalles no es posible conocer a través de otras fuentes. También se han conservado inscripciones asociadas a monumentos navales, como los *Rostra*, donde se recuerda el motivo de su dedicación.

En el ámbito numismático se han localizado multitud de piezas griegas y romanas que contienen elementos relacionados con el entorno acuático, preferentemente en el reverso, la mayoría de ellas dedicadas a la representación de navíos o deidades protectoras de la navegación. Aparentemente parecen aportar una información muy limitada, dado el escaso detalle de estas monedas, pero su existencia y aparición constante desde la época de los últimos reyes hasta los decadentes días del imperio, revela la existencia de una firme conciencia marítima mucho más arraigada de lo que las fuentes clásicas esta dispuestas a reconocer.

La Marina Romana se ha considerado siempre como un mero instrumento de carácter secundario al servicio de las todopoderosas legiones, a quienes se atribuye siempre, y en última instancia, el mérito de la victoria final. El mar se presenta como un contexto que se acometió sin más remedio y que, como parte de la capacidad romana para imponerse sobre sus enemigos, se conquistó igualmente y de forma irremediable, tal era el destino de Roma, apoderarse del mundo conocido (mares, y tierras) tarde o temprano. No obstante, los romanos comprendieron pronto que la formación del imperio no iba ser posible sin el dominio del Mediterráneo y los mares que bañaban las costas de sus provincias, que la ley de Roma debía imponerse tanto en el agua como en tierra, para asegurar la paz y conquistar su seguridad, especialmente en el vital del comercio marítimo que abastecía de víveres a la gran *Urbs* del Tíber.

El mar es mucho más. Su estudio no solo atiende al desarrollo de la Marina militar, sus naves, tripulaciones, armas, etc., sino que se alcanza los astilleros, puertos, canales, almacenes y demás infraestructuras creadas para su servicio, así como el desarrollo de materiales de construcción y sistemas logísticos adecuados. De los ingenieros, carpinteros y mano de obra destinada a la obtención de recursos y construcción de las embarcaciones, de los tripulantes y marineros adiestrados para surcar las aguas o los reme-

ros capaces de suplir la acción del viento gracias a sus esfuerzos. De los medios logísticos para su reclutamiento, adiestramiento y manutención. Del estudio del medio marino, sus rutas, vientos, mareas, corrientes, y climatología para el transporte de mercancías, suministros, tropas o la vigilancia de las costas. De la orientación a través de la astronomía, la cartografía y la exploración. Y un largo etc.

Solo hasta hace muy poco tiempo esta opinión general y fuertemente arraigada ha logrado comenzar a revertirse lentamente. Los historiadores actuales comienzan a otorgar al medio marino y a la Armada Romana el valor que, en realidad, siempre tuvieron. Pero aún queda mucho camino por recorrer, y esa es la idea que nos ha llevado a ofrecer esta obra. Cuando decidimos tratar un tema tan controvertido se plantearon numerosas dificultades. Cualquier estudio serio que trate de ofrecer una visión global sobre la Marina Romana, necesita analizar gran cantidad de información. La Armada Romana se mantuvo activa durante más de un milenio en el Mediterráneo, el Mar Negro, las costas atlánticas europeas, el Mar del Norte, el Mar Rojo e, incluso, la mayor parte de los más importantes cursos fluviales occidentales, como el Danubio, el Rin, el Mosa, el Ebro, etc. Es necesario poner en relación la información aportada por las fuentes con los distintos periodos de la Historia a los que hacen referencia, de modo que sea posible ofrecer una obra ordenada y accesible que nos permita poner en duda los paradigmas inicialmente mencionados.

No voy a negar que esta obra sea la más ambiciosa a la que me he enfrentado hasta ahora. Un reto asumido con enorme ilusión y compromiso que espero cumpla con las expectativas del público o, al menos, le resulte de utilidad para profundizar en un tema tan escasamente tratado al que pretendemos otorgar la importancia que merece. Podemos encontrar algunas obras dedicadas a este ámbito en el mundo anglosajón, aunque las más importantes han quedado ya desactualizadas o nunca han llegado a ser traducidos al castellano. En otros casos se trata de estudios parciales, dedicados a ofrecer una foto fija de la Marina Romana, republicana o imperial, que impide conocer su desarrollo a lo largo de la Historia. En nuestro caso nos encontramos ante un estudio integral que parte desde sus orígenes y termina con su desaparición, del mismo modo que ya abordamos en su día la historia de las Cohortes Pretorianas.

Este ensayo se ha estructurado en torno a tres capítulos principales. En primer lugar no solo trataremos aspectos relacionados con los principios básicos de la navegación en la Antigüedad, como el desarrollo de la cartografía, el conocimiento del medio a través de las corrientes, mareas, vientos y climatología en el contexto marítimo, las creencias, supersticiones o el comercio; sino también otras cuestiones importantes para la formación de la Marina Romana, como la construcción y tipos de naves de guerra, la logística naval, las infraestructuras marítimas, tripulaciones, rutas, tácticas navales, etc. El conocimiento inicial de estos temas nos permitirá comprender mejor el origen y desenlace de los acontecimientos históricos que narraremos en los capítulos posteriores, las circunstancias que determinaron las decisiones tomadas o las causas de los conflictos navales entre distintas potencias durante el Periodo republicano, al que dedicaremos el segundo capítulo, y la Época imperial, protagonista del último. De ese modo podremos volver fácilmente a cualquiera de los aspectos esenciales de la Marina en la Antigüedad, si lo consideramos necesario para la comprensión del relato.

Esperamos que este esquema ayude a convertir esta obra necesariamente extensa, en una lectura amena, sencilla y útil para el público. Por lo que no nos queda más que recordar de nuevo, y sin género de duda, que la importancia del poder naval fue esencial en la formación y desarrollo del Imperio romano. Una certeza que se encontraba plenamente arraigada en la idiosincrasia de las clases dirigentes desde los tiempos míticos. El dominio del mar fue indispensable para consolidar la labor civilizadora del pueblo romano, germen de la cultura occidental, del mismo modo que los helenos previamente, gracias a su interés por la expansión marítima a lo largo del Mediterráneo.