

LA LIBURNA EN EL CONTEXTO DE LA FLOTA ROMANA

Esteban BÉRCHEZ CASTAÑO
I.E.S. La Morería, Mislata (Valencia)

En este trabajo se analiza qué era una liburna para los antiguos griegos y romanos. Se ofrece asimismo una breve historia de la flota romana con el fin de valorar el papel que en ella desempeñó este tipo de barco, incidiendo sobre todo en época imperial.

Palabras Clave: Augusto, birreme, flota, liburna, piratería.

The Liburna in the context of the Roman Fleet

This study analyzes what the ancient Greeks and Romans referred to as a *liburna*. It also offers a brief history of the Roman Navy, in order to evaluate the role played in it by this kind of vessel, giving special emphasis to the Imperial period.

Key Words: Augustus, bireme, fleet, liburna, piracy.

1. ¿Qué es una liburna?

La liburna recibe su nombre de la ciudad de Liburnia, en la región de Iliria —correspondiendo aproximadamente a la costa de la actual Croacia— cuyos habitantes eran unos expertos marineros acostumbrados a la piratería y sus embarcaciones, rápidas y livianas. La palabra *liburna*, sin embargo, es un tanto confusa en todas las alusiones de escritores antiguos y no parece hacer referencia a un barco en concreto, sino a cualquier nave militar cuya peculiaridad fuese la rapidez, la ligereza, la fácil capacidad de maniobra y unas dimensiones no muy grandes. Acerca del origen del término, afirma entre otros el historiador Apiano (cf. *ciu.* II 39; *Liu.* X 2,4; *Veg. mil.* IV 33):

καὶ ναυτικοὶ μὲν ἐπὶ τοῖς Ἀρδιαίοις ἐγένοντο Λιβυρνοί, γένος ἕτερον Ἰλλυριῶν, οἱ τὸν Ἴόνιον καὶ τὰς νήσους ἐλήστευον ναυσὶν ὠκείαις τε καὶ κούφαις, ὅθεν ἔτι νῦν Ῥωμαῖοι τὰ κούφα καὶ ὀξέα δίκροτα *λιβυρνίδας* προσαγορεύουσιν.

“Cerca de los ardieos también se encontraban los liburnios, otro pueblo ilirio, expertos en el arte de la navegación, los cuales saqueaban el mar Jonio y sus islas con sus barcos veloces y ligeros;

motivo por el cual los romanos todavía hoy en día llaman *liburnas* a sus ligeras y veloces birremes” (App. *Ill.* 3).

No es, por tanto, hasta que los romanos toman contacto militarmente con los piratas liburnos cuando acuñan este término para referirse a un tipo de barco ya existente (una birreme), aunque no excesivamente frecuente en época republicana —pues se preferían las trirremes y los navíos más grandes—; infrecuencia ésta que facilitó la adopción del nuevo nombre. Pero ¿en qué momento se produjo este contacto? Seguramente las incursiones piratas habrían sido constantes durante mucho tiempo atrás, pero fue en la primera mitad del siglo I a.C. cuando la situación llegó a ser insostenible y el Senado optó por nombrar dictador a Pompeyo en el año 67 a.C. para acabar con la piratería que asolaba todo el mar Mediterráneo. Para tal fin se le otorgó a Pompeyo una flota de 150.000 hombres y 500 navíos tomados de los distintos puertos de todo el territorio romano o construidos para la ocasión. Los piratas, según Plutarco (*Pomp.* 24–6), poseían una serie de características que los hacían difíciles de vencer: su tripulación, acostumbrada a los saqueos y secuestros, era valiente y fuerte; sus pilotos, expertos; y sus barcos —más de mil—, rápidos y ligeros. Pese a la dificultad de la empresa, en tan sólo tres meses Pompeyo llevó a cabo su cometido y capturó o destruyó más de 800 navíos piratas (Cic. *Pomp.* 12,34–5; Meirat 1964: 165; Rougé 1975: 120–1).

Este acontecimiento, muy sonado en Roma, debió de ser el causante de que el término *liburna*, proveniente —como ya hemos visto— de uno de los pueblos piratas más cercanos a la Urbe, cobrara popularidad y, posteriormente, fuera adoptado en el vocabulario militar romano, sobre todo a partir de la guerra civil entre Octavio y Marco Antonio, donde las liburnas desempeñaron un papel decisivo. Asimismo los romanos, más acostumbrados a hacer uso de enormes contingentes tanto en tierra como por mar, se debieron percatar de las ventajas y posibilidades que podría ofrecer una embarcación de tales características. Sin embargo, no hay constancia de que alguna de las naves piratas fuera reutilizada por los romanos o de que construyeran algún barco a semejanza de los suyos.

Cómo eran los barcos de estos piratas liburnos no se puede conocer con exactitud, aunque existe una vasija de bronce del siglo V a.C. hallada en Nesactio, en la actual Croacia, donde hay representada, al parecer, una liburna y lo mismo sucede con una moneda del siglo II a.C. (Höckmann 1997: 192–3). Estos testimonios, sin embargo, son bastante confusos y no necesariamente representarían una liburna. No se debe olvidar que los pueblos de Iliria en general eran famosos por su habilidad no sólo en la construcción de navíos, sino también en su manejo. De hecho, el historiador Polibio (V 109,3) habla de otro típico barco ilirio denominado λέμβος, cuya

particularidad es su pequeño tamaño.

Asimismo tampoco se sabe si las liburnas que se emplearon en época republicana eran iguales a las usadas en época imperial o tenían diferencias notables y coincidían tan sólo en las características anotadas antes: rapidez y ligereza. Imprecisión ésta semejante a la de las naves *celoces* que Isidoro define como “veloces birremes o trirremes, ágiles e idóneas para servir de flota” (*et. XIX 1,22: ueloces biremes uel trirremes, agiles et ad ministerium classis aptæ*). Lo que sí sabemos seguro acerca de las liburnas es que eran naves de guerra y que, como tales, tenían un espolón para embestir a los barcos enemigos.

La liburna cobra mayor importancia en época imperial, a partir de Augusto, al llegar a ser el barco de guerra por excelencia e incluso pasa a ser sinónimo de *navis*. Vegetio, autor de un tratado sobre asuntos militares (ss. IV–V d.C.), es el que más habla acerca de este tipo de embarcación, dedicándole un apartado entero de su obra:

Diuersæ autem prouinciæ quibusdam temporibus mari plurimum potuerunt, et ideo diuersa genera nauium fuerunt. Sed Augusto dimicante Actiaco prælio, cum Liburnorum auxiliis præcipue uictus fuisset Antonius, experimento tanti certaminis patuit Liburnorum naues ceteris aptiores. Ergo similitudine et nomine usurpato ad eandem instar classem Romani principes texuerunt. Liburnia namque Dalmatiæ pars est Iadertinæ subiacens ciuitati, cuius exemplo nunc naues bellicæ fabricantur et appellantur liburnæ.

“Pero varias provincias en ciertos momentos tuvieron mucho poder sobre el mar, y de hecho hubo varios tipos de naves. Mas, tras luchar Augusto en la batalla de Accio, al haber sido vencido Antonio con ayuda sobre todo de las liburnas, se puso en evidencia con la experiencia de tantos enfrentamientos que los barcos de los liburnos eran más aptos que los demás. De hecho, los emperadores romanos construyeron su flota de forma parecida y tomando el nombre de la formación de estas. Pues Liburnia es una parte de Dalmacia, sometida a la comunidad yadertina, según el ejemplo del cual ahora se construyen naves de guerra y se llaman *liburnas*” (Veg. *mil.* IV 33).

Una vez tratado el origen del nombre de este tipo de barcos y el momento concreto de su adopción como barco ideal para la flota imperial, Vegetio intenta precisar cómo es una liburna, no sin dificultad, pues en su época la liburna se entiende como sinónimo de *navis militaris*:

Quod ad magnitudinem pertinet, minimæ liburnæ remorum habent singulos ordines, paulo maiores binos, idoneæ mensuræ ternos uel

quaternos interdum quinos sortiuntur remigio gradus. Nec hoc cuiquam enorme uideatur, cum in Actiaco praelio longe maiora referantur concurrisse nauigia, ut seniorum etiam uel ultra ordinum fuerint. Scaphæ tamen maioribus liburnis exploratoriæ sociantur, quæ uicenos prope remiges in singulis partibus habeant, quas Britanni picatos uocant.

“En lo que se refiere al tamaño, las liburnas más pequeñas tienen una sola fila de remos, las que son un poco más grandes dos, las de medidas adecuadas tienen tres, cuatro y hasta cinco filas de remos. Y que a nadie le parezca esto enorme, pues se cuenta que en la batalla de Accio acudieron navíos mucho más grandes, de forma que hubo de seis filas de remos e incluso más. Sin embargo, a las más grandes liburnas se unen los navíos para explorar, que tienen casi veinte remeros por cada lado, a los que los britanos llaman empegados” (Veg. *mil.* IV 37).

Y destaca también Vegetio la importancia de los materiales de construcción de las liburnas:

Sed cum in domibus substruendis harenæ uel lapidum qualitas requiratur, tanto magis in fabricandis nauibus diligenter cuncta quaerenda sunt, quia maius periculum est nauem uitiosam esse quam domum. Ex cupresso igitur et pinu domestica siue siluestri et abiete praecipue liburna contexitur, utilius aereis clauis quam ferreis configenda; quamlibet enim grauior aliquanto uideatur expensa, tamen, quia amplius durat, lucrum probatur afferre; nam ferreos clauos tempore et umore celeriter robigo consumit, aerei autem etiam in fluctibus propriam substantiam seruant.

“Pero de la misma forma que se tiene en cuenta la calidad de la arena y de las piedras para edificar casas, tanto más se ha de tener en cuenta todo para construir barcos de manera adecuada, porque mayor peligro hay en un barco que sea defectuoso que en una casa. Así pues, la liburna se construye sobre todo con maderas de ciprés, pino cultivado o silvestre y abeto, siendo más útil unir las con clavos de cobre que de hierro; pues aunque cualquier cosa parece un poco mejor cuanto más cara, sin embargo, se demuestra que se obtiene ganancia, porque dura más, pues el hollín se come rápidamente los clavos de hierro por el calor y la humedad, pero los de cobre mantienen su propia sustancia incluso en el mar” (Veg. *mil.* IV 34).

Otra descripción de una liburna la hace el anónimo autor de la obra *Sobre asuntos militares* (s. IV d.C.). Sin embargo, en este caso es un tipo

de embarcación totalmente distinta a la que hemos visto hasta ahora, lo cual se debe seguramente a la costumbre ya mencionada de denominar *liburna* a cualquier nave de guerra. Se trata de un invento militar —al estilo de los de Leonardo da Vinci— que seguramente nunca llegó a ponerse en práctica y cuya novedad radica en la fuerza animal como forma de propulsión de la nave, al estilo de las máquinas o molinos comentados por Vitruvio para elevar grandes pesos, sacar agua o cargar y descargar naves (X 5 y 9). Tal y como dice Rougé (1975: 147), “malheureusement pour l’Empire ce beau projet, à supposer qu’il fût réalisable, resta à l’état de projet comme les nombreux autres de l’auteur” (cf. Sánchez-Ostiz 2004: 145–6).

*Liburnam naualibus idoneam bellis, quam pro magnitudine sui uiro-
rum exerceri manibus quodammodo imbecillitas humana prohibe-
bat, quocumque utilitas uocat ad facilitatem cursus ingenii ope sub-
nixā animalium uirtus impellit. In cuius alueo uel capacitāte bini
boues machinis adiuncti adhærentes rotas nauis lateribus uoluunt,
quarum supra ambitum uel rotunditatem exstantes radii currentibus
iisdem rotis in modum remorum aquam conatibus elidentibus miro
quodam artis effectu operantur, impetu parturiente discursum. Hæc
eadem tamen liburna pro mole sui proque machinis in semet ope-
rantibus tanto uirium fremitu pugnam capescit ut omnes aduersa-
rias liburnas comminus uenientes facili attritu comminuat.*

“A la liburna, idónea para combates navales, la cual, dado su tamaño, la debilidad humana impedía en cierta forma que fuera manejada por hombres, la empuja —donde la utilidad requiere— la fuerza propulsada de los animales con ayuda de un ingenio para facilitar su avance; en cuya carena o sentina unos bueyes, uncidos de dos en dos a unas máquinas, hacen girar unas ruedas unidas a los lados de la nave. Los radios de estas que sobresalen por encima del borde o círculo, golpeando con fuerza el agua a modo de remos, al girar estas mismas ruedas actúan con un asombroso efecto, produciendo un movimiento con el empuje. Sin embargo, esta misma liburna debido a su peso y a la maquinaria que trabaja dentro de ella entabla combate con tal embiste de fuerzas que destroza con un simple roce todas las liburnas enemigas que se le acerquen” (*reb. bell.* 17).

El lexicógrafo Suda, por su parte, en una época en la que la liburna ya no se usaba (s. X d.C.), la definía de la siguiente manera:

Λιβυρνικαί: νῆες ἦσαν οὐ κατὰ τὸν τριηρικὸν ἐσχηματισμέναι τύπον, ἀλλὰ ληστρικώτεραι χαλκέμβολοί τε καὶ ἰσχυραὶ καὶ κατάφρακτοι, καὶ τὸ τάχος ἄπιστον.

“*Liburnas*: no eran barcos contruidos según la costumbre de las trirremes, sino más bien de los barcos piratas, provistos de un espolón de bronce, sólidos y acorazados y cuya velocidad era increíble” (Sud. 496).

En conclusión, son muchos los distintos tipos de barcos de combate que existían en Roma (Gell. X 25,5; Isid. *et.* XIX 1), a los que se designaba normalmente en función del número de filas de remos que tenían y siendo los más frecuentes la quinquerre, la trirreme y la birreme —de cinco, tres y dos filas respectivamente—, aunque también se empleaban de más filas, además de otras embarcaciones como *nauis longa*, *rostrata* o *celoces* (Guillén 1985: 546–7). Pero es quizá la liburna la que ejerció un papel determinante en la historia de Roma, pues gracias, entre otras cosas, a ella venció Octavio a Marco Antonio y Cleopatra en la guerra civil. El desenlace de este enfrentamiento supuso un cambio en la forma de gobierno y en la administración del Estado, en cuyo control y pacificación, tal y como veremos, la liburna ejerció un importante papel.

2. La creación de una flota romana

No es nuestra intención en este artículo profundizar en la marina romana, pues para ello ya existen trabajos que, pese a su antigüedad, siguen teniendo hoy plena vigencia (*uid.* bibliografía). Creemos sin embargo conveniente para hablar de la liburna, un barco de guerra, hacer una somera introducción a la flota.

Los romanos, tras conquistar toda la península después de más de tres siglos de continuos enfrentamientos con los distintos pueblos itálicos, se vieron enfrascados a mediados del siglo III a.C. en una guerra internacional por el dominio de Sicilia, una porción de tierra estratégica militar y comercialmente, con una de las potencias marítimas más importantes del momento: Cartago. Los cartagineses, emparentados con el pueblo fenicio —quizá el pueblo marítimo del Mediterráneo por excelencia—, no sólo tenían una flota mucho mayor que la romana, sino también más práctica y, en consecuencia, una mayor pericia en el manejo de barcos.

Las embarcaciones que Roma poseía antes de entrar en contacto con los cartagineses eran fruto de su relación con las dos culturas que más la influyeron, la griega y la etrusca, además de algunos pueblos marítimos de la península itálica. Pero la flota romana no estaba concebida para atacar y conquistar, sino más bien para realizar simples labores de vigilancia marítima y en escasas ocasiones repeler posibles ataques exteriores. Los romanos tenían, no obstante, una inaudita capacidad de adaptación a las circunstancias del momento y casi de la nada decidieron crear una potente escuadra de cien quinquerremes y veinte trirremes para hacer frente a los

cartagineses por mar en la Primera Guerra Púnica (Polib. I 20,9). Mas ¿cómo fueron capaces los romanos de construir una flota capaz de desafiar a la poderosa escuadra cartaginesa? Es Polibio el que nos lo dice por medio de una anécdota que, real o no, muestra muy bien el carácter centrípeto romano, según el cual Roma toma de los demás pueblos lo que le interesa y lo adapta a sus necesidades. En efecto, en el estrecho de Mesina quedó encallada una nave cartaginesa que fue posteriormente capturada por los romanos y tomada como modelo para realizar la flota entera (Polib. I 20,15). Pero los romanos añadieron a sus barcos el denominado κόραξ o *coruus* 'cuervo' —así llamado por su pico metálico— (Polib. I 22,3–4; Connolly 1981: 20; Quesada 2008: 278), un invento consistente en un puente con un enorme garfio que se clavaba en el barco enemigo, facilitaba el abordaje y, por tanto, el combate cuerpo a cuerpo, donde los romanos eran verdaderos expertos. Asimismo, este artilugio permitía capturar los barcos enemigos en vez de hundirlos, tal y como sucedió por ejemplo en la batalla de Milas (260 a.C.), en Sicilia, donde los cartagineses perdieron por este motivo más de cincuenta navíos (Polib. I 23,10).

Con esta victoria los romanos demostraron que eran capaces de vencer a cualquier ejército, incluso por mar, aunque en este campo de batalla nunca llegaron a sentirse muy cómodos. De ahí que recurrieran a su flota sólo cuando era estrictamente necesario o se sirvieran del apoyo naval de pueblos más expertos marítimamente, tal y como hicieron en el s. II a.C. con Rodas o Pérgamo (*socii nauales*) en las guerras contra Macedonia y Antíoco de Siria. Esto no quiere decir, sin embargo, que los romanos no hubieran utilizado barcos antes de las guerras púnicas pues son varios los testimonios que sí prueban de la existencia de una escuadra, aunque no uniforme y estable (Liu. IV 34,6–7; V 28,2) o por lo menos hasta el año 311 a.C. en el que por medio de un plebiscito se crean los *duoviri nauales* "para rehabilitar y reparar la flota" (Liu. IX 30,4: *classis ornandæ reficiendæque causa*) y, por tanto, se presupone una estructura jerarquizada dentro de la milicia marítima romana. Un ejemplo de lo poco desarrollada que estaba la flota en esta época es la siguiente historia que cuenta Tito Livio: los romanos al vencer al pueblo latino de Ancio en el año 338 a.C. y, tras apoderarse de su pequeña flota, incendiaron algunos de sus barcos bien por no serles útiles, bien porque no tenían un lugar apropiado donde retenerlos:

Naves Antiatum partim in naualia Romæ subductæ, partim incensæ, rostrisque earum suggestum in foro exstructum adornari placuit, Rostraque id templum appellatum.

"Las naves de los anciates fueron en parte llevadas al astillero de Roma, en parte incendiadas, y con sus espolones decidieron que fuera decorada la tribuna erigida en el foro, y a este espacio lo lla-

maron *Rostra'* (*Liu.* VIII 14,12).

Es muy llamativo que los romanos optaran las más de las veces por incendiar, si no todos los barcos enemigos apresados, al menos sí una gran parte. "Une telle politique" —dice De Saint-Denis (1935: 89)— "a-t-on dit, était la conséquence de l'aversion des Romains pour les choses de la mer. Après avoir confisqué les vaisseaux des vaincus et détruit la puissance navale de leurs adversaires, les Romains jugeaient dispendieux de maintenir une flotte nombreuse; cette conception de la sécurité et du désarmement peut paraître imprudente et simpliste; mais c'est une politique". Este miedo al mar se percibe también con claridad en la literatura romana, de ahí que los poetas ensalcen la *aurea aetas* por no existir en ella la navegación o maldigan el día en que se inventó (Hor. *od.* I 3,9–12; Ou. *am.* II 11; 16,15–6; III 2,48; Prop. I 17,13–4; III 7,30–2; Tibull. I 3,37–40; cf. Plut. *Ant.* 64).

Los romanos, después de las guerras contra Cartago, Macedonia y Siria, fundaron diversas colonias marítimas a lo largo de la península itálica (Volturno, Literno, Puteoli, Salerno, Siponto...) pero con fines más comerciales que militares (Starr 1943: 58). La armada se mantuvo, pues, como un mero soporte logístico de operaciones terrestres o como algo a lo que recurrir sólo si era estrictamente necesario. No obstante, a finales de la República, hay tres acontecimientos bélicos en los que la escuadra romana ejerció un papel decisivo. El primero de ellos es la aniquilación casi total de la piratería que llevó a cabo Pompeyo y de la que ya hemos hablado antes. El segundo, el uso que de la flota hicieron Julio César y Pompeyo en la guerra civil; y, por último, la lucha entre Octavio y Marco Antonio. Analizamos a continuación ambos sucesos, pues en ellos cobran importancia los barcos ligeros, uno anticipando el uso de las liburnas y el otro sirviéndose estratégicamente de ellas.

3. Julio César y la flota romana

Las actuaciones marítimas de Julio César no fueron ni numerosas ni determinantes para el desenlace de las guerras que llevó a cabo. Sin embargo, como excepcional estrategia que era, supo sacarle partido a una flota romana casi inutilizada desde que Pompeyo acabara con los piratas, hasta el punto de que a partir de él, la armada se convierte en un apoyo logístico de primer orden en los grandes enfrentamientos. Uno de los motivos por los que César consiguió tantas victorias militares fue por su rapidez a la hora de actuar y de mover a su ejército, sorprendiendo así al enemigo, hecho que en muchas ocasiones le compensó el bajo número de contingentes o incluso la falta de recursos. Y por mar no fue una excepción.

César en su conquista de las Galias se sirvió de la flota sobre todo en dos ocasiones. Una para enfrentarse a los vénetos (56 a.C.) y la segun-

da para hacer dos travesías a Britania por el canal de la Mancha (55 y 54 a.C.). En ambas César tuvo que hacer frente a las inclemencias del tiempo, a las condiciones del Océano Atlántico —tan diferentes al acostumbrado Mar Mediterráneo—, y a las características de los navíos gálicos. César describe las embarcaciones de los vénetos en oposición a las romanas con los siguientes términos:

Namque ipsorum naues ad hunc modum factæ armatæque erant: carinæ aliquanto planiores quam nostrarum nauium, quo facilius uada ac decessum æstus excipere possent; proræ admodum erectæ, atque item puppes ad magnitudinem fluctuum tempestatumque accommodatæ; naues totæ factæ ex robore ad quamuis uim et contumeliam perferendam; transtra pedalibus in altitudinem trabibus confixa clauis ferreis digiti pollicis crassitudine; ancoræ pro funibus ferreis catenis reuinctæ; pelles pro uelis alutæque tenuiter confectæ, siue propter lini inopiam atque eius usus inscientiam, siue eo, quod est magis ueri simile, quod tantas tempestates Oceani tantosque impetus uentorum sustineri ac tanta onera nauium regi uelis non satis commode posse arbitrabantur. Cum his nauibus nostræ classi eiusmodi congressus erat ut una celeritate et pulsu remorum præstaret, reliqua pro loci natura, pro ui tempestatum, illis essent aptiora et accommodatoria.

“Pues también las naves de estos habían sido construidas y equipadas del siguiente modo: las quillas un poco más planas que las de nuestros navíos, para que pudieran salvar más fácilmente los bajíos y el descenso de la marea; las proas muy elevadas, e igualmente las popas acondicionadas a la magnitud de las olas y las tormentas; las naves todas hechas de roble para soportar cualquier embiste o ataque; las traviesas hechas de vigas de un pie de ancho, fijadas con clavos de hierro del grosor de un dedo pulgar; las anclas amarradas con cadenas de hierro en vez de cuerdas; pieles en vez de velas y tiras de cuero finamente confeccionadas, bien por falta de lino y el desconocimiento de su uso, bien, lo que es más verosímil, por esto, porque pensaban que no podían resistir las enormes borrascas del Océano ni los ataques de los vientos ni regirse con suficiente comodidad con velas barcos tan pesados. El encuentro con estas naves era para nuestra flota de tal forma que sólo sobresalían en rapidez y en el manejo de los remos, todo lo demás era más ventajoso y más favorable para ellos por la naturaleza del lugar y la fuerza de las tempestades” (Cæs. *Gall.* III 13,1–5).

La batalla contra los vénetos, que se presentaba a todas luces desfavorable para César, finalmente la ganó el almirante de su escuadra,

Décimo Bruto, gracias a que los romanos consiguieron romper las antenas de los barcos enemigos y así abordarlos y apresarlos. Este testimonio nos demuestra lo importante que era adecuar el barco a las condiciones de las aguas por donde iba a surcar. De la misma forma que los barcos vénetos eran grandes y pesados para hacer frente a las características del Océano, los de César —*naues longæ*— eran más rápidos y ligeros por adecuarse al mar Mediterráneo.

Las expediciones a Britania —narradas en los libros IV y V de su *Guerra de las Galias*— no destacan tanto por sus repercusiones militares, como políticas, pues con estas incursiones pretendía César presentarse ante Roma y su Senado como el gran estratega que había llegado allí donde nadie antes lo había hecho, so pretexto de impedir que llegaran a la Galia refuerzos de la isla (Cæs. *Gall.* IV 20). En el 55 a.C. fue por primera vez a Britania con unas ochenta naves de carga (*naues onerariæ*), suficientes para transportar dos legiones, y con unas cuantas *naues longæ*. Tras haber superado con éxito el desembarco, difícil en cuanto que los britanos consiguieron matar a muchos romanos arrojando venablos y flechas, una gran tormenta destrozó algunas naves romanas que estaban ancladas cerca de la costa, momento que los enemigos aprovecharon para volver a atacar. César los consiguió repeler por segunda vez, pero, al no disponer de suficiente caballería, hubo de desistir en su empeño de ir al interior de la isla y regresó a la Galia. Sin embargo, al año siguiente (54 a.C.) volvió a Britania con muchas más naves y habiendo aprendido de sus errores pasados. Desembarcó cinco legiones —más del doble que en la primera expedición— y cerca de 4.000 jinetes (Cæs. *Gall.* V 5). Consiguió alguna que otra victoria y alianzas con algunos jefes locales, pero a las pocas semanas, después de haber impuesto tributos y pedido rehenes a cambio de cesar en su incursión en la isla, regresó definitivamente con su ejército a la Galia.

Estas dos contiendas —contra los vénetos y contra los britanos— fueron *grosso modo* las dos principales ocasiones en las que César se valió de la armada en su conquista de la Galia. En ninguna de ellas empleó liburnas, poco aptas para el océano Atlántico y el canal de la Mancha. Por el contrario, la guerra civil contra Pompeyo tiene como marco principal marítimo el Mediterráneo y, por tanto, suponía un contexto más apropiado para embarcaciones más pequeñas (Cæs. *ciu.* III 40,2; cf. Cic. *Verr.* V 59).

En la guerra civil contra Pompeyo, César se sirvió bastantes veces de su flota, aunque ninguno de los enfrentamientos navales fue decisivo (Cæs. *ciu.* I 36; 56–8; II 3–7). Cuando César cruzó el Rubicón, Pompeyo decidió huir de Italia para unirse a sus tropas en Grecia y así tener un contingente mayor que hiciera frente al ejército de César, quien antes de lanzarse en busca de Pompeyo, consideró oportuno proteger la retaguardia e ir

a Hispania para acabar con el ejército que éste tenía allí. Pero César también debía proteger la península itálica y para ello dividió su ejército en cinco, distribuyéndolo en las cinco zonas marítimamente más importantes: Brundisio (actual Brindisi), Hidrunto (actual Otranto), Tarento, Cerdeña y Sicilia. Asimismo, con miras a perseguir a Pompeyo, mientras él solucionaba sus asuntos en Hispania, encargó la construcción de dos flotas, una en el Adriático y otra en el mar Tirreno, a cargo de Hortensio y Dolabela (App. *ciu.* II 40–1). Pompeyo, por su parte, no se quedaba atrás y también construyó nuevas naves, hasta el punto de acumular una flota, al mando de Marco Bíbulo (Cæs. *ciu.* III 5,4; App. *ciu.* II 49), de seiscientos navíos de guerra, de los cuales unos provenían de Liburnia (no sabemos si serían liburnas) y estaban dirigidos por M. Octavio (Cæs. *ciu.* III 9,1). César, intentando aplicar el factor sorpresa, se embarcó en el invierno del 48 a.C. — época del año poco aconsejable para viajar— en Brundisio buscando el enfrentamiento definitivo contra Pompeyo. Una parte de la flota de César, comandada por Marco Antonio, se dirigió a la bahía de Dirraquio (actual Durazzo), pero fue derrotada en el mar por Bíbulo y obligada a retirarse de nuevo a Brundisio (Plut. *Cæs.* 37–8). No obstante, Marco Antonio consiguió romper el bloqueo de Bíbulo y reunirse con César en Macedonia, desde donde avanzaron por tierra hasta la llanura de Farsalia (Tesalia), en la que tendría lugar el desenlace de la guerra.

Julio César no nombraría ni una sola vez las naves liburnas, lo cual no quiere decir necesariamente que no las empleara, pues no podemos saber si las embarcaciones livianas de las que se sirvió eran iguales a las que posteriormente —después de la batalla de Accio— se denominaron *liburnas*. De hecho, son varios los autores de época imperial que a la hora de narrar las batallas navales entre Pompeyo y César emplean el término *liburna* para designar navíos ligeros. Así, Plutarco (*Pomp.* 64,1; cf. *Cat. min.* 54,5), al describir la flota de Pompeyo, nombra quinientas naves de combate (μάχιμοι πεντακόσιαι) y un número superior de liburnas (λιβυρνίδων) y Lucano hace lo mismo con la escuadra de César en los siguientes versos:

*Cornua Romanæ classis ualidæque triremes
quasque quater surgens extracti remigis ordo
commouet et plures quæ mergunt æquore pinus
multiplices cinxere rates. Hoc robur aperto
oppositum pelago: lunata classe recedunt
ordine contentæ gemino creuisse liburnæ.*

“Muchos tipos de barcos rodearon los flancos de la flota romana: resistentes trirremes, barcos que mueven cuatro filas de remeros superpuestos y muchos que hunden en el mar un número de remos aún mayor. Esta fuerza presentaba una barrera en mar abierto: en

la flota ocupan la retaguardia, en formación de media luna, las liburnas que se conforman con alinear dos filas de remeros" (Lucan. *Phar.* III 529–34).

4. Las liburnas de Augusto

En el año 36 a.C., cinco años antes de la batalla de Accio, el general de Octavio, Marco Vipsanio Agripa, hizo alarde de sus grandes dotes de mando y de su capacidad para la guerra, incluso por mar, al vencer en Naulocos, en el estrecho de Mesina, al hijo de Pompeyo, Sexto. Sexto Pompeyo reunió casi toda su flota en Milas. En este caso sus embarcaciones eran más ligeras y rápidas que las de Agripa, cuyas naves eran de gran tonelaje, pero también más potentes. De hecho, mientras las naves de Sexto Pompeyo lo tenían más fácil para envolver a la escuadra enemiga, Agripa, sabiendo de sus posibilidades, atacó frontalmente, destrozando con los espolones un gran número de navíos enemigos y pudiendo abordar más fácilmente con los cuervos, dada la superior altura de sus barcos. El resultado final fue la pérdida de treinta barcos en las filas del hijo de Pompeyo y solo cinco en las de Agripa (App. *ciu.* V 106–8; Suet. *Aug.* 16). Aunque en esta batalla el grueso de las naves de Octavio era pesado, éste se sirvió de liburnas tanto para explorar el mar (App. *ciu.* V 103) como para recorrer él en persona desde una punta a otra su flota infundiendo ánimos en sus hombres (App. *ciu.* V 111).

Esta misma flota, junto con los barcos supervivientes de Sexto Pompeyo y algunos más que construyó Agripa, formaban el contingente naval de Octavio en la batalla de Accio (Guillén 1985: 543), en la que se enfrentaron los ejércitos de Octavio y Marco Antonio, este último apoyado por la flota egipcia de la reina Cleopatra. Noventa de un total de 230 barcos de Marco Antonio poseían un enorme espolón de bronce de más de una tonelada de peso, que Octavio consiguió neutralizar rodeando hábilmente los barcos



Bajorrelieve de una nave militar (c. I a.C.), que podría conmemorar la victoria de Augusto en Accio (Connolly 1981: 20)

enemigos con sus liburnas — superiores en número— y abordándolos con los *corui* (Plut. *Ant.* 66; Baker 2007: 155–6; Fields 2009: 80–1). Tras la derrota de estos barcos, la reina de Egipto huyó con una parte de la flota, equilibrando así definitivamente la balanza a favor de Octavio. "C'est encore Agrippa", dice Meirat (1964: 171), "qu'assura le ravitaillement par mer de cette grosse armée, et

c'est enfin lui qui, après avoir ingénieusement renforcé la flotte romaine d'un important contingent de liburnes, livra et gagna la bataille du 2 septembre 31, qui devait assurer l'hégémonie romaine".

Uno de los factores determinantes en la victoria fue, por tanto, la capacidad de las liburnas para maniobrar rápidamente y hacer frente a los grandes y pesados barcos egipcios. En la batalla de Accio perecieron más de cinco mil legionarios del bando de Marco Antonio y cuando la derrota ya era evidente, muchos de sus barcos romanos se rindieron. Al año siguiente, un humillado Marco Antonio se quitó la vida.

Los poetas augusteos se hacen eco de esta última batalla y citan con frecuencia las liburnas romanas. De esta forma Horacio le desea buena suerte a Mecenas, quien se ha embarcado en una liburna, para acompañar a Octavio en la batalla final (*epod.* I 1; cf. *Prop.* III 11,44) y describe asimismo cómo Cleopatra prefirió suicidarse antes que ser transportada en las liburnas enemigas para ser expuesta ante el pueblo romano en la ceremonia del triunfo:

*... Quæ generosius
perire quærens nec muliebriter
expauit ense nec latentis
classe cita reparauit oras,
ausa et iacentem uisere regiam
uoltu sereno, fortis et asperas
tractare serpentes, ut atrum
corpore combiberet uenenum,
deliberata morte ferocior:
sæuis liburnis scilicet inuidens
priuata deduci superbo,
non humilis mulier, triumpho.*

"Ésta [Cleopatra], buscando morir de una forma más noble, ni le tuvo miedo a la espada, cual mujer, ni intentó procurarse costas donde ocultarse con su veloz flota; tuvo osadía incluso para contemplar su palacio destruido con rostro sereno y fuerza para tocar atroces serpientes a fin de absorber el funesto veneno por su cuerpo, más altanera, una vez elegida su muerte. Pues, es evidente que ella, en absoluto humilde, aborrecía ser conducida en las crueles liburnas como una mujer normal hacia la imponente ceremonia triunfal" (*Hor. od.* I 37,21–32).

La ligereza hacía de las liburnas unos barcos idóneos para su rápido manejo y efectivo ataque, pero a su vez las hacía también más débiles, más fáciles de hundir bien por los enemigos bien por las condiciones climáticas

(App. *ciu.* V 99; Veg. *mil.* IV 38), de ahí que algunas de las liburnas de Octavio a su regreso de Accio naufragaran a causa de una tempestad e incluso a la propia liburna que transportaba al futuro emperador se le perdieron sus aparejos y se le rompió el timón (Suet. *Aug.* 17,3).

5. Las liburnas en época imperial

Augusto, una vez que venció en Accio y estableció la paz en prácticamente todo el imperio —la denominada *pax Augusta*—, hizo una remodelación del ejército: entre otras cosas redujo el número de legiones de sesenta a veintiocho y las hizo permanentes y encargadas sobre todo de la seguridad de las largas fronteras del imperio. También adaptó la flota romana a las exigencias del momento, cuyo problema más inmediato eran de nuevo los piratas, a los cuales consiguió vencer. “Limpié el mar de piratas”, dirá el propio emperador en su *autobiografía* (*gest.* 24: *mare pacavi a praedonibus*). No teniendo, por tanto, que enfrentarse a grandes potencias navales, Augusto redujo el número de galeras y creó dos importantes escuadras permanentes formadas principalmente por trirremes y liburnas, una en Miseno y otra en Ravena —para controlar el Mediterráneo oriental y occidental respectivamente—, así como algunas bases más pequeñas por todo el Mediterráneo formadas casi en su integridad por liburnas o birremes, a las que habría que añadir pequeñas flotas —de naves *lusoriae* principalmente— en los ríos fronterizos Rin, Danubio y Eufrates (Suet. *Aug.* 49,1; Tac. *ann.* IV 4,27,1; 5,1; Veg. II 1; Rougé 1969: 126; Le Bohec 1992: 38; Casson 1994: 94).

Asimismo se crearon los cargos de *praefectus classis* (semejantes en poder a los legados del ejército terrestre) y *praefectus orae maritimae* con el fin de reforzar la lucha contra la piratería que nunca llegaría a desaparecer del todo. Se puede decir que Augusto profesionalizó el ejército en todos sus ámbitos, también en el marítimo. La consecuencia más inmediata fue que pertenecer a la marina ya no era algo deshonoroso —o por lo menos no como lo había sido antes— y sirvió para que quienes no fueran ciudadanos de plenos derechos se enrolaran y obtuvieran al final del servicio la ciudadanía romana (Le Bohec 1992: 129).

Con el paso de los años —y dependiendo de las nuevas conquistas y de los intereses del emperador— fue aumentando el número de flotas. Así, por ejemplo, se creó en época de Calígula una *classis Britannica*, en la de Marco Aurelio una *classis Libyca* y una *classis Moesiaca*, *classis Pontica*, *classis Syriaca*... (Rougé 1975: 132; Herz 2006: 566). La flota romana además de ser un elemento para la guerra, adquirió el papel de policía encargada de transportar importantes personalidades, custodiar los puertos del imperio y los barcos comerciales y pesqueros, y servir de soporte a posibles problemas que pudieran surgir (Le Bohec 1992: 176). Claro ejemplo

de ello fue el uso que hizo Plinio el Viejo, general de la escuadra de Miseno ya mencionada, cuando el Vesubio entró en erupción en el año 79 d.C.

Plinio se encontraba en su casa tranquilamente cuando atisbó a lo lejos, en Pompeya (a treinta km. de distancia), una enorme nube de humo que manaba del Vesubio. Guiado por su afán de curiosidad decidió tomar una veloz liburna para aprestarse a observar más de cerca tan extraño fenómeno, pero la llamada de auxilio de una amiga que temía que la nube la engullera le hizo cambiar sus intenciones y el hombre erudito dejó paso al hombre de acción. Dio la orden de que se preparasen las cuadrirremes, naves más aptas para transportar personas. Lo sucedido lo conocemos por una carta que su sobrino Plinio le escribió al historiador y amigo Tácito:

Magnum propiusque noscendum, ut eruditissimo uiro, uisum. Iubet liburnicam aptari: mihi, si uenire una uellem, facit copiam; respondi studere me malle, et forte ipse, quod scriberem, dederat. Egrediebatur domo: accipit codicillos Rectinæ Casci imminente periculo exterritæ —nam uilla eius subiacebat, nec ulla nisi nauibus fuga—; ut se tanto discrimini eriperet, orabat. Vertit ille consilio et, quod studioso animo incohauerat, obit maximo. Deducit quadriremes, ascendit ipse non Rectinæ modo, sed multis —erat enim frequens amœnitas oræ— laturus auxilium. Properat illuc, unde alii fugiunt, rectumque cursum, recta gubernacula in periculum tenet adeo solutus metu, ut omnis illius mali motus, omnis figuras, ut deprenderat oculis, dictaret enotaretque.

“Le pareció que debía inspeccionarlo más de cerca y con mayor detenimiento, como hombre muy erudito que era. Manda preparar una liburna: me da permiso por si quiero ir con él; le respondí que prefería dedicarme a escribir lo que él mismo me había pedido. Salía de casa y recibió un mensaje de Rectina, la mujer de Casco, aterrizada por un inminente peligro, pues su casa estaba siendo sepultada y no podía huir a no ser por barco; le rogaba que la salvase de tan gran peligro. Aquél cambió de decisión y, lo que había empezado por mero espíritu curioso, lo culminó con el mayor interés. Manda hacer salir las cuadrirremes y él mismo embarca en una para prestar ayuda no sólo a Rectina, sino a muchos, pues por su belleza la costa estaba muy concurrida. Se acerca allí, de donde otros huyen, y mantiene el rumbo en línea recta, el timón directo hacia el peligro, de tal forma libre de temor que en medio de todo aquel desastre dictaba y anotaba cuanto veían sus ojos” (Plin. *epist.* VI 16,7–10).

Fruto del entusiasmo de Plinio el Viejo por documentar todo cuanto veía fue su *Historia natural*, una obra que bien podría considerarse la prime-

ra enciclopedia del mundo occidental. Particularmente curiosas para nuestro trabajo nos parecen las comparaciones que en esta obra hace Plinio al hablar del vuelo de las ocas y los cisnes con la formación de las liburnas en combate, y de las embestidas de las orcas con las de las liburnas. Estos símiles, sin lugar a dudas, se deben a sus observaciones como almirante de la escuadra de Miseno:

Simili anseres quoque et olores ratione commeant, sed horum uolatus cernitur. Liburnicarum more rostrato impetu feruntur, facilius ita findentes aera quam si recta fronte inpellerent; a tergo sensim dilatante se cuneo porrigitur agmen largeque inpellenti præbetur auræ.

“De modo parecido también las ocas y los cisnes emigran, pero su vuelo se distingue. Como las liburnas se mueven en una formación en punta, cortando el aire más fácilmente que si atacaran en línea recta de frente; por detrás, al desplegarse poco a poco la cuña, se extiende la formación y se ofrece ampliamente al viento que la impulsa” (Plin. *nat.* X 63).

Inrumpunt ergo in secreta ac uitulos earum aut fetas uel etiamnum grauidas lancinant morsu incursuque ceu liburnicarum rostris fo-diunt.

“De hecho, [las orcas] irrumpen en los escondites [de las ballenas], destrozan a mordiscos a sus crías y a las recién paridas o aún embarazadas, y las perforan con embestidas como si fuesen espolones de liburnas” (Plin. *nat.* IX 13).

Estos símiles plinianos tienen su eco en uno posterior de Silio Itálico, quien en su poema *Punica* afirma:

*tranauit, uolucris liquidas ceu scinderet auras,
hasta uiri pectus rupitque immania membra:
quanta est uis agili per cærule summa liburnæ,
quæ, pariter quotiens reuocatæ ad pectora tonsæ
percussere fretum, uentis fugit ocior et se,
quam longa est, uno remorum præterit ictu.*

“Cual pájaro que corta el límpido aire, la lanza atravesó el pecho del guerrero y desgarró sus fuertes miembros: tanta fuerza tiene a través del azulado mar la ágil liburna, la cual, cuando los remos son atraídos a los pechos y baten a un tiempo el mar, avanza más rápida que el viento y con un solo golpe de remos sobrepasa su longitud” (Sil. *Pun.* XIII 238–43).

En conclusión, son muchos y variopintos los ejemplos que se pueden extraer de la cotidianeidad de las liburnas: hay una representada en la

famosa columna de Trajano; en una pared de Pompeya hay dibujados barcos de guerra (seguramente liburnas) maniobrando (Goldsworthy 2007: 42 cf. Gauckler 1904: 1238); muchas monedas de época imperial muestran en su reverso navíos que se interpretan como liburnas (Höckmann 1997: 196); el gramático del siglo II d.C. Flavio Capro (Keil VII 106) se sirve de la liburna como ejemplo ortográfico (*pulchra liburnica dicendum, non pulchra liburna*) e incluso Suetonio llega a hablar de liburnas de diez bancos de remos (*deceris liburnicas*), demostrando así que la liburna servía para designar cualquier tipo de embarcación, a la vez que se presentaba como un recurso retórico para exagerar las excentricidades del emperador Calígula, que es capaz de construir barcos de guerra ligeros en formato de grandes dimensiones:

Nepotatus sumptibus omnium prodigorum ingenia superavit [...] Fabricavit et deceris liburnicas gemmatis puppibus, uersicoloribus uelis, magna thermarum et porticum et tricliniorum laxitate magnaque etiam uitium et pomiferarum arborum uarietate, quibus discumbens de die inter choros ac symphonias litora Campaniæ peragraret.

“Su dilapidación [la de Calígula] en los gastos superó las fantasías de todos los derrochadores [...] Construyó también liburnas de diez líneas de remos con las popas adornadas de piedras preciosas y con las velas de muchos colores, con gran número de termas, pórticos y comedores de gran amplitud e incluso gran variedad de viñas y árboles frutales, para recorrer las costas de Campania mientras comía de día entre danzas y cantos” (Suet. *Calig.* 37).

Cuando el imperio de occidente empezaba a desmoronarse, allá por el siglo V d.C., las trirremes y las liburnas dieron paso a las galeras propias del Imperio Bizantino, llamadas *dromones*, con tres velas triangulares, una o dos filas de remos y un armamento pesado (Pryor 1992: 58–9; Casson 1994: 95; cf. Procop. *Vand.* III 11,15–6), aunque muy veloces; de hecho, según Isidoro (*et.* XIX 1,14), el nombre le vendría de ‘correr’ (*a decurrendo*), del griego δρόμων.

Recibido: 1.4.2010

Aceptado: 18.7.2010

Bibliografía

- BAKER Simon [2007], *Roma. Auge y caída de un imperio*, Ariel, Barcelona, trad. M^a L. García de la Hoz.
- CASSON Lionel [1994], *Ships and Seafaring in ancient times*, British Museum Press, Londres.

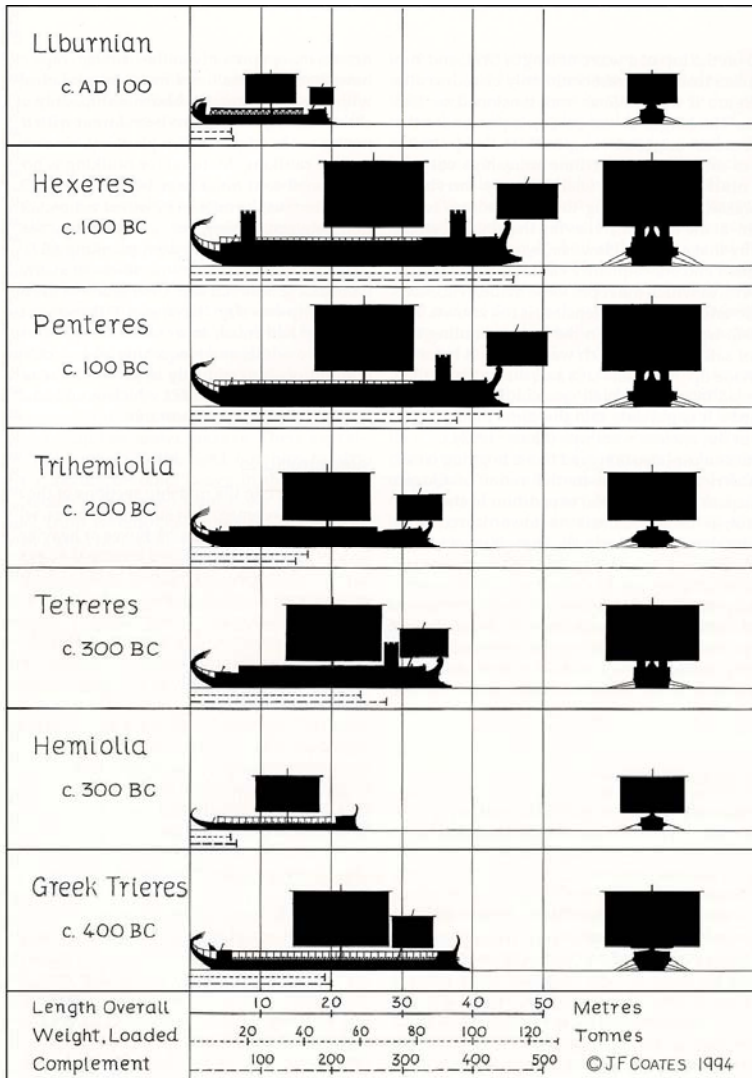
- CONNOLLY Peter [1981], *Las legiones romanas*, Espasa Calpe, Madrid.
- DE SAINT-DENIS Eugène [1935], *Le rôle de la mer dans la poésie Latine*, Bosc Frères, Lión.
- ESCARPA Alejandro [2000], *Historia de la ciencia y de la técnica. 5. Tecnología romana*, Akal, Madrid.
- FIELDS Nic [2009], *La muerte de la República*, Osprey Publishing, Madrid, trad. M. Jaén Sánchez.
- FROST Honor *et al.* [1981], *Lilybaeum*, Notizie degli scavi di Antichità, Supplemento al vol. XXX, Roma.
- GAUCKLER Paul [1904], "Liburna ou Liburnica (navis)", M.H. Daremberg, E. Saglio & E. Pottier edd., *Dictionnaire des Antiquités Grecques et Romaines*, Librairie Hachette, París, III 1238–9.
- GOLDSWORTHY Adrian [2007²], *El ejército romano*, Akal, Madrid, trad. Á. R. Arizaga Castro.
- GROSSE Walter H., "Liburna", *Paulys Realencyclopädie der classischen Altertumwissenschaften*, Stuttgart, XIII 1, 143–5.
- GUILLÉN José [1985], *Vrbs Roma. Vida y costumbre de los romanos. III. Religión y ejército*, Ediciones Sígueme, Salamanca.
- HERZ Peter [2006], "Navies", H. Cancik & H. Schneider edd., *Brill's Encyclopaedia of the Ancient World New Pauly*, Brill, Leiden – Boston, 562–6.
- HÖCKMANN Olaf [1997], "The Liburnian: some observations and insights", *The International Journal of Nautical Archaeology* 26.3, 192–216.
- LE BOHEC Yann [1992 (París 1989)], *L'esercito Romano. Le armi imperiali da Augusto alla fine del terzo secolo*, Carocci, Roma, trad. Michele Sampao-
lo.
- MEIRAT Jean [1964], *Marines antiques de la Méditerranée*, Fayard, París.
- MORRISON J.S. & COATES J.F. [1996], *Greek and Roman Oared Warships*, Ox-
bow Books, Oxford.
- PRYOR John H. [1992], *Geography, Technology, and War. Studies in the maritime history of the Mediterranean 649–1571*, Past and Present Publications, Nueva York.
- QUESADA SANZ Fernando [2008], *Armas de Grecia y Roma. Forjaron la historia de la Antigüedad Clásica*, La esfera de los libros, Madrid.
- REDDÉ Michel [1986], *Mare Nostrum: les infrastructures, le dispositif et l'his-*

toire de la marine militaire sous l'Empire romain, Ecole Française de Rome, Roma.

ROUGE Jean [1969], *Les institutions Romaines de la Rome royale a la Rome Chrétienne*, Armand Colin, Paris.

—*La marine dans l'antiquité* [1975], Presses Universitaires de France, Paris.

STARR Chester. G. [1943], "Coastal Defense in the Roman World", *The American Journal of Philology* 64.1, 56–70.



(tomado de MORRISON & COATES 1996: 330)