

La Colección Monografías de GAHIA tiene como objetivo la publicación de obras que supongan progreso o ampliación de conocimientos en el ámbito disciplinar de la geografía e historiografía grecorromanas.

Últimos títulos publicados:

3. *De nuevo sobre Estrabón. Geografía, cartografía, historiografía y tradición*
ENCARNACIÓN CASTRO-PÁEZ
(ed. científica)

4. *La ruta de las Estrímnides. Navegación y conocimiento del litoral atlántico de Iberia en la Antigüedad*
EDUARDO FERRER ALBELDA
(ed. científico)

5. *Tra geografía e storiografía*
ROBERTO NICOLAI y ANTONIO L. CHÁVEZ REINO (eds. científicos)

6. *Geografía y cartografía de la Antigüedad al Renacimiento. Estudios en honor de Francesco Frontera*
ENCARNACIÓN CASTRO PÁEZ y GONZALO CRUZ ANDREOTTI (eds. científicos)

7. *Historia sin fronteras. En torno a las raíces de Europa. Estudios en honor del profesor Luis A. García Moreno*
FRANCISCO JAVIER GÓMEZ ESPELOSÍN y JAIME GÓMEZ DE CASO ZURIAGA
(eds. científicos)

8. *Urban Space in Historical Geography: Collective Perception and Territoriality*
MARIACHIARA ANGELUCCI (ed.)

9. *Las geografías de Alejandro*
FRANCISCO JAVIER GÓMEZ ESPELOSÍN

10. *El mapa y el periplo. Cartografía antigua y espacio hodológico*
PIERO JANNI

11. *The Mediterranean. A View from the East*
DANIELA DUECK (scientific editor)

MONOGRAFÍAS DE GAHIA

Il presente volume propone un nuovo esame del Periplo dello Pseudo-Scilace, finalizzato all'analisi dei contenuti tecnico-nautici, nonché allo studio del suo carattere peculiare in rapporto all'arte della navigazione antica. In mancanza di opere similari coeve, questo testo si configura, infatti, come elemento chiave per la comprensione della cultura nautica del mondo antico. In un campo, quale quello della marineria, ove l'esperienza e la trasmissione orale hanno da sempre dominato sulla teorizzazione, il Periplo dello Pseudo-Scilace si presenta come unico testimone di epoca preromana di una letteratura "tecnica" di argomento nautico o – almeno – rappresenta ciò che di più simile a essa è giunto sino a noi.

 **Universidad de Alcalá**
EDITORIAL UNIVERSIDAD DE ALCALÁ

 **EDITORIAL**
UNIVERSIDAD DE SEVILLA



Il sostrato nautico del Periplo dello Ps.Scilace
Chiara Maria Mauro

Il sostrato nautico del Periplo dello Ps.Scilace

Chiara Maria Mauro

MONOGRAFÍAS DE GAHIA

Chiara Maria Mauro è ricercatrice specializzata nello studio dei porti antichi del mondo greco e insegna presso il Dipartimento di Preistoria, Storia Antica e Archeologia dell'Università Complutense di Madrid. Laureata in Archeologia Classica presso l'Università di Pisa, nel 2016 ha conseguito il dottorato in Studi del Mondo Antico (Università Complutense di Madrid), con una tesi sui porti arcaici e classici nel mare Egeo e Ionio — lavoro che le è valso il I Premio della *Fundación Pastor de Estudios Clásicos*.

Dopo il dottorato, ha lavorato presso l'*University College Dublin* e l'*Haifa Center for Mediterranean History*.

Attualmente è membro del gruppo di ricerca "Eschatia" e, dal 2023, coordina il *Máster Interuniversitario en Historia y Ciencias de la Antigüedad* (UAM-UCM).



12



Universidad de Sevilla • Universidad de Alcalá

La Colección Monografías de GAHIA tiene como objetivo la publicación de obras que supongan progreso o ampliación de conocimientos en el ámbito disciplinar de la geografía e historiografía grecorromanas.

Últimos títulos publicados:

3. *De nuevo sobre Estrabón. Geografía, cartografía, historiografía y tradición*
ENCARNACIÓN CASTRO-PÁEZ
(ed. científica)

4. *La ruta de las Estrímnides. Navegación y conocimiento del litoral atlántico de Iberia en la Antigüedad*
EDUARDO FERRER ALBELDA
(ed. científico)

5. *Tra geografía e storiografia*
ROBERTO NICOLAI y ANTONIO L. CHÁVEZ REINO (eds. científicos)

6. *Geografía y cartografía de la Antigüedad al Renacimiento. Estudios en honor de Francesco Frontera*
ENCARNACIÓN CASTRO PÁEZ y GONZALO CRUZ ANDREOTTI (eds. científicos)

7. *Historia sin fronteras. En torno a las raíces de Europa. Estudios en honor del profesor Luis A. García Moreno*
FRANCISCO JAVIER GÓMEZ ESPELOSÍN y JAIME GÓMEZ DE CASO ZURIAGA
(eds. científicos)

8. *Urban Space in Historical Geography: Collective Perception and Territoriality*
MARIACHIARA ANGELUCCI (ed.)

9. *Las geografías de Alejandro*
FRANCISCO JAVIER GÓMEZ ESPELOSÍN

10. *El mapa y el periplo. Cartografía antigua y espacio hodológico*
PIERO JANNI

11. *The Mediterranean. A View from the East*
DANIELA DUECK (scientific editor)

MONOGRAFÍAS DE GAHIA

Il presente volume propone un nuovo esame del Periplo dello Pseudo-Scilace, finalizzato all'analisi dei contenuti tecnico-nautici, nonché allo studio del suo carattere peculiare in rapporto all'arte della navigazione antica. In mancanza di opere similari coeve, questo testo si configura, infatti, come elemento chiave per la comprensione della cultura nautica del mondo antico. In un campo, quale quello della marineria, ove l'esperienza e la trasmissione orale hanno da sempre dominato sulla teorizzazione, il Periplo dello Pseudo-Scilace si presenta come unico testimone di epoca preromana di una letteratura "tecnica" di argomento nautico o – almeno – rappresenta ciò che di più simile a essa è giunto sino a noi.

 **Universidad de Alcalá**
EDITORIAL UNIVERSIDAD DE ALCALÁ

 **EDITORIAL**
UNIVERSIDAD DE SEVILLA



Il sostrato nautico del Periplo dello Ps.Scilace
Chiara Maria Mauro

Il sostrato nautico del Periplo dello Ps.Scilace

Chiara Maria Mauro

MONOGRAFÍAS DE GAHIA

Chiara Maria Mauro è ricercatrice specializzata nello studio dei porti antichi del mondo greco e insegna presso il Dipartimento di Preistoria, Storia Antica e Archeologia dell'Università Complutense di Madrid. Laureata in Archeologia Classica presso l'Università di Pisa, nel 2016 ha conseguito il dottorato in Studi del Mondo Antico (Università Complutense di Madrid), con una tesi sui porti arcaici e classici nel mare Egeo e Ionio — lavoro che le è valso il I Premio della *Fundación Pastor de Estudios Clásicos*.

Dopo il dottorato, ha lavorato presso l'*University College Dublin* e l'*Haifa Center for Mediterranean History*.

Attualmente è membro del gruppo di ricerca "Eschatia" e, dal 2023, coordina il *Máster Interuniversitario en Historia y Ciencias de la Antigüedad* (UAM-UCM).



12



Universidad de Sevilla • Universidad de Alcalá

Il sostrato nautico del Periplo dello Ps.Scilace

MONOGRAFÍAS DE GAHIA

12

Comité editorial

Directores:

Antonio Luis Chávez Reino y Francisco Javier Gómez Espelosín

Secretaria:

Encarnación Castro-Páez

Consejo de Redacción:

Jaime Alvar Ezquerro, José María Candau Morón, Virgilio Costa,
Gonzalo Cruz Andreotti, Antonio Luis Chávez Reino, Francisco
Javier Gómez Espelosín, Francisco J. González Ponce,
Arthur François Haushalter, Pierre Moret, Roberto Nicolai

Comité asesor:

Pascal Arnaud, Cinzia Bearzot, Stefano Belfiore,
Serena Bianchetti, Veronica Bucciantini, María Pilar Ciprés Torres,
Patrick Counillon, Jehan Desanges †, Adolfo Domínguez Monedero,
Daniela Dueck, Luis Agustín García Moreno,
Marco Virgilio García Quintela, Hans Joachim Gehrke,
Klaus Geus, Pietro Janni, Eugenio Lanzillotta, Didier Marcotte,
Eckart Olshausen, Gabriella Ottone, Irene Pajón Leyra,
Francesco Prontera, Richard Talbert, Giusto Traina

NOTA EDITORIAL

La revisión editorial, la maquetación, la elaboración de los
índices y el diseño de la cubierta del presente volumen son obra
de Antonio Luis Chávez Reino

CHIARA MARIA MAURO

Il sostrato nautico del Periplo dello Ps.Scilace

 Universidad
de Alcalá
EDITORIAL
UNIVERSIDAD DE ALCALÁ

 EDITORIAL
UNIVERSIDAD DE SEVILLA

Sevilla 2025



CONSEJO EDITORIAL
UNIVERSIDAD DE ALCALÁ

María Sarabia Alegría
(Vicerrectora de Relaciones Institucionales
y Coordinación)
Gregorio Sánchez Marín
(Director de la Editorial Universidad de Alcalá)
Francisco J. de la Mata de la Mata
(Vicerrector de Investigación y Transferencia)
Carmen Bartolomé Esteban
Ana Cestero Mancera
Pilar Chías Navarro
Fernando Díaz Vales
Jesús García Laborda
León Atilano González Sotos
Manuel Pascual Hernández Cutuli
Elena Martínez Ruiz
Antonio Manuel Moral Roncal
Juana Rodríguez Bullido
Julia Sabina Gutiérrez Sánchez

COMITÉ EDITORIAL UNIVERSIDAD
DE SEVILLA

Araceli López Serena
(Directora)
Elena Leal Abad
(Subdirectora)
Concepción Barrero Rodríguez
Rafael Fernández Chacón
María Gracia García Martín
María del Pópulo Pablo-Romero Gil-Delgado
Manuel Padilla Cruz
Marta Palenque
María Eugenia Petit-Breuilh Sepúlveda
Marina Ramos Serrano
José-Leonardo Ruiz Sánchez
Antonio Tejedor Cabrera

Reservados todos los derechos. Ni la totalidad ni parte de este libro puede reproducirse o transmitirse por ningún procedimiento electrónico o mecánico, incluyendo fotocopia, grabación magnética o cualquier almacenamiento de información y sistemas de recuperación, sin permiso escrito de la Editorial Universidad de Sevilla y la Editorial Universidad de Alcalá.

Motivo de cubierta: “Sélinonte. Face est de l’Acropole. Restauration”, de *Sélinonte. La Ville, l’Acropole et les Temples*, relevés et restaurations par J. Hulot, texte par G. Fougères, Paris 1910, planche XIV, p. 309.

© Editorial Universidad de Alcalá 2025
Pza. San Diego, s/n - 28801 Alcalá de Henares (Madrid)
Tlfs.: +34 91 885 40 66/+34 91 885 41 06
Correo electrónico: serv.publicaciones@uah.es
Web: <https://publicaciones.uah.es>

© Editorial Universidad de Sevilla 2025
c/ Porvenir, 27 - 41013 Sevilla
Tlfs.: 954 487 447; 954 487 452; Fax: 954 487 443
Correo electrónico: info-eus@us.es
Web: <https://editorial.us.es>

© Chiara Maria Mauro 2025

Impreso en papel ecológico
Impreso en España-Printed in Spain

ISBN Editorial Universidad de Alcalá: 978-84-10432-33-8
ISBN Editorial Universidad de Sevilla: 978-84-472-3195-9

Depósito Legal: SE 3138-2025
Diseño de cubierta: Antonio L. Chávez Reino
Maquetación: Antonio L. Chávez Reino
Imprime: Masquelibros

SOMMARIO

Ringraziamenti	VII
Abbreviazioni	IX
INTRODUZIONE	1

PARTE I

CAPITOLO 1. La trasmissione della cultura nautica nel mondo antico	11
1.1. La nautica nel mondo antico	13
1.1.1. I protagonisti: marinai e naviganti	14
1.2. Il patrimonio sommerso	18
1.2.1. Il ruolo dell'oralità	18
1.2.2. Sulla natura dei contenuti nautici e sulla loro fortuna nella produzione scritta	22
La perdita di interesse dei dati nautici	27
La considerazione della nautica	28
1.3. Le testimonianze residue	30
I peripli	31
I peripli arcaici e classici	33
I peripli ellenistici (330 a.C. – 31 a.C.)	38
I peripli di epoca imperiale	41
I portolani	46
Gli stadiasmi	49
Considerazioni su peripli, portolani e stadiasmi	51
CAPITOLO 2. Il “Periplo dello Ps.Scilace”: problemi attribuzionistici, cronologici e interpretativi.....	55
2.1. Problematiche connesse allo studio del “Periplo dello Ps.Scilace” ..	58
2.1.1. Il problemi di attribuzione	58
Scilace di Carianda	61

SOMMARIO

Pseudo-Scilace	64
Il lemma Σκύλαξ nella <i>Suda</i>	66
2.1.2. I problemi di datazione	68
2.1.3. I problemi di interpretazione	73
2.2. Pseudo-Scilace e i dati nautici	75

PARTE II

CAPITOLO 3. I contenuti nautici: identificazione e analisi	81
3.1. Direzioni e orientamenti	82
3.1.1. Orientamenti relativi	83
3.1.2. Orientamenti assoluti	85
3.1.3. Alcune considerazioni sulla distribuzione e sull'origine degli orientamenti (relativi e assoluti) presenti nel Periplo	86
3.2. Distanze marittime	89
3.2.1. Distanze in giornate di navigazione	91
3.2.2. Distanze in stadi	93
3.2.3. Alcune considerazioni sulla distribuzione delle distanze (in stadi e in tempi di navigazione) all'interno del Periplo	96
3.3. Descrizioni del litorale e dei punti cospicui naturali	98
3.3.1. Montagne	100
3.3.2. Promontori e insenature	103
3.3.3. Isole, isolotti e scogli	108
3.3.4. Fiumi	115
3.3.5. Ulteriori descrizioni costiere di interesse nautico	117
3.4. Descrizione del litorale e registrazione degli elementi artificiali	118
3.4.1. Città, insediamenti ed <i>emporìa</i>	119
3.4.2. Ulteriori punti cospicui di natura artificiale (luoghi di culto, monumenti e torri)	122
3.5. Segnalazioni di porti e ancoraggi	127
3.5.1. Il caso dei "porti chiusi"	137
Stato dell'arte	138
Analisi dei "porti chiusi" menzionati nel "Periplo dello Ps.Scilace" ..	140
Considerazioni sulla natura dei "porti chiusi" in Ps.Scilace	154
3.6. Suggerimenti nautici	157

SOMMARIO

3.6.1. Tipologie di navigazione	158
<i>Anaploi</i> o risalite fluviali	159
3.6.2. Modalità di navigazione	162
3.6.3. Avvisi di pericolo e ulteriori indicazioni nautiche	164
CAPITOLO 4. Qualità e ripartizione interna dei contenuti nautici nel “Periplo dello Ps.Scilace”	169
4.1. Sezioni §§ 1-3 (dalle Colonne d’Ercole fino a Emporion)	170
4.2. Sezioni §§ 4-11 (dal fiume Rodano fino al territorio dei Sanniti) ..	173
4.3. Sezioni §§ 12-14 (dal territorio dei Lucani fino alla Iapigia)	175
4.4. Sezioni §§ 15-20 (coste occidentali del Mar Adriatico)	178
4.5. Sezioni §§ 21-27 (coste orientali del Mar Adriatico)	181
4.6. Sezioni §§ 28-32 (Epiro)	185
4.7. Sezioni §§ 33-39 (coste occidentali della Grecia Centrale)	188
4.8. Sezioni §§ 40-46 (Peloponneso)	192
4.9. Sezione § 47 (Creta)	196
4.10. Sezioni §§ 48-56 (Ciclad meridionali, Peloponneso nord- orientale e Golfo Saronico)	199
4.11. Sezione § 57 (Attica)	203
4.12. Sezione § 58 (Ciclad Settentrionali, Eubea e Sporadi Settentrionali)	206
4.13. Sezioni §§ 59-63 (coste orientali della Grecia Centrale)	209
4.14. Sezioni §§ 64-67, 6 (Grecia Settentrionale)	211
4.15. Sezioni §§ 67, 7-94 (Mar di Marmara, Mar Nero e costa meridionale dello Stretto dei Dardanelli)	215
4.16. Sezioni §§ 95-99 (coste dell’Egeo Orientale)	221
4.17. Sezioni §§ 100-103 (coste meridionali della Turchia e isola di Cipro)	226
4.18. Sezioni §§ 104-106 (costa levantina, Arabia ed Egitto Settentrionale)	230
4.19. Sezioni §§ 107-111 (coste settentrionali dell’Africa mediterranea)	235
4.20. Sezione § 112 (coste atlantiche africane)	240

SOMMARIO

INDICI

Indice dei passi citati	263
Indice dei nomi e delle cose notevoli	273
Elenco delle illustrazioni e crediti delle immagini	289

RINGRAZIAMENTI

Il presente lavoro corona un percorso di studi e di ricerca iniziato nel 2016, ma perseguito con totale dedizione solamente a partire dall'autunno del 2018. Nel corso di questi ultimi anni, il "Periplo dello Ps.Scilace" ha, quindi, viaggiato con me, accompagnando le esperienze di lavoro (e di vita) trascorse presso vari stati e istituzioni: l'*University College Dublin*, l'*Haifa Center for Mediterranean Studies*, la *Fondation Hardt pour l'étude de l'Antiquité Classique* e l'*Università Complutense de Madrid*. Non nutro alcun dubbio sul fatto che gli stimoli scientifici e umani ricevuti nel contesto di questa frequente mobilità abbiano contribuito in maniera sostanziale all'avvio e allo sviluppo di questo progetto di ricerca.

La stesura della monografia e la sua pubblicazione è stata resa possibile grazie alla borsa di studio che mi è stata conferita dall'"Istituto Italiano per la Storia Antica" nel Gennaio del 2021. All'"Istituto Italiano per la Storia Antica", al Suo Direttore Andrea Giardina e ai membri della commissione giudicatrice (i proff. Umberto Roberto, Alessandro Pagliara e Stefano Marco Ferrucci) va tutta la mia gratitudine per avermi permesso, attraverso questo importante riconoscimento, di portare a compimento questa ricerca e dedicarmi appieno alla sua redazione. Credo di poter affermare con sufficiente sicurezza che, senza il supporto dell'Istituto Italiano per la Storia Antica, questo lavoro sarebbe stato difficilmente portato a compimento o, almeno, non lo sarebbe stato in tempi così brevi.

Una profonda riconoscenza mi lega a tutti i professori e colleghi con cui in questi ultimi anni ho condiviso fondamentali momenti di discussione scientifica: G. Gambash, per avermi per primo incoraggiata a approfondire il tema dei contenuti nautici presenti nel "Periplo dello Ps.Scilace"; S. Brillante, per lo scambio di email e di opinioni e per aver condiviso con me la sua profonda conoscenza del Periplo; P. Arnaud e P. Counillon, per essersi dimostrati disponibili a leggere le bozze dei miei primi lavori sul tema e per avermi fornito degli importanti spunti di riflessione.

Grazie al *Departamento de Prehistoria, Historia Antigua y Arqueología* dell'*Università Complutense de Madrid* e, in particolare, ai membri di *Eschatia – Grupo de Investigación sobre la Grecia Antigua* per avermi accolto e coinvolto nelle attività e nei progetti di ricerca. Mi sento estremamente grata per l'opportunità di

poter crescere professionalmente e scientificamente all'interno di un contesto lavorativo e umano così vibrante e stimolante.

Alla Dott.ssa G. Ottone rivolgo un sentito ringraziamento per avermi introdotta all'interno dell'associazione internazionale GAHIA ("Geography And Historiography in Antiquity"); all'associazione intera e, in particolare, a Antonio Luis Chávez Reino e Gonzalo Cruz Andreotti un sincero grazie per aver prima considerato e poi accettato di inserire questo studio all'interno della collana "Monografías de GAHIA". Ritengo che questa collocazione editoriale sia per la presente monografia (sia per quel che riguarda il tema trattato che per le influenze ricevute nel corso della sua redazione) la migliore delle soluzioni possibili. A Antonio Luis Chávez Reino va, inoltre, tutta la mia riconoscenza per l'assistenza e la disponibilità dimostrate nel corso del processo editoriale, nonché per la paziente realizzazione degli indici che corredano questo volume.

Per la cessione di alcune delle immagini utilizzate devo ringraziare il Museo di Nicosia (Cipro) e il Museo del Louvre (Parigi, Francia); per il continuo confronto e sostegno, i miei amici e colleghi Chiara Cecalupo, Alice Cutullé, Fabio Durastante e Saverio Foti.

Alla mia famiglia, italiana e spagnola, sono grata per avermi supportato, sollevandomi spesso da incombenze di vario tipo; ad Alberto, per avermi accompagnato anche in questo viaggio; a Bruno, che mi accompagnerà in quelli a venire. A mio padre, che non avrebbe di certo letto questo libro, ma ne sarebbe stato orgoglioso.

Madrid, marzo 2025

ADDENDUM

Il dattiloscritto di questa monografia è stato consegnato nel 2023 e precede, dunque, la pubblicazione dei due volumi intitolati *Geographers of the Ancient Greek World. Selected Texts in Translation* curati da G. J. Shipley (2024), nonché dell'articolo di P. Arnaud relativo alla chiusura dei porti. Per questo motivo, questi due studi non appaiono citati all'interno del presente lavoro:

ARNAUD, P., 2023, "Closed or Open Ports: Technical Solutions for a difficult compromise between an efficient Traffic Flow and Security Requirements in Ancient Ports. The *limen kleistos* and the *kleithra* (part one)", *Archaeologia Maritima Mediterranea* 20, pp. 13-30.

SHIPLEY, G. J. (ed.), 2024, *Geographers of the Ancient Greek World. Selected Texts in Translation*, 2 vols., Cambridge.

ABBREVIAZIONI

Gli autori greci sono citati secondo le abbreviazioni del *Diccionario Griego-Español* del CSIC, quelli latini secondo quelle del *Thesaurus Linguae Latinae*. Per i periodici si sono utilizzate le sigle de *L'Année Philologique*. Si notino in particolare le seguenti abbreviazioni:

- BA*Atlas *The Barrington Atlas of the Greek and Roman World*, edited by R. J. A. Talbert, Princeton 2000
- FGrHist* F. Jacoby, *Die Fragmente der griechischen Historiker*, I-III (15 vols.), Berlin–Leiden 1923-1958
- FHG* C. & T. Müller, *Fragmenta historicorum Graecorum*, I-V, Parisiis 1841-1870
- GGM* C. Müller, *Geographi Graeci minores*, I-II, Parisiis 1855-1861
- RE* *Paulys Realencyclopädie der classischen Altertumswissenschaft*, hrsg. von G. Wissowa, W. Kroll, K. Mittelhaus & K. Ziegler, Stuttgart 1893-1980

Greek Waters Pilot 1982 fa riferimento a *Greek Waters Pilot*, ed. by R. Heikell, Cambridge 1982. *Mediterranean Pilot III* e *Mediterranean Pilot IV* fanno riferimento, rispettivamente, a *The Mediterranean Pilot III*, fifth edition, London 1919 e *The Mediterranean Pilot IV*, fifth edition, London 1918.

INTRODUZIONE

Il cosiddetto “Periplo dello Pseudo-Scilace” è un documento di natura controversa, conservatosi all’interno di un codice medievale (Paris, BnF, Supplément grec 443, XIII sec. d.C.) contenente una selezione di testi geografici in lingua greca. Nei *prolegomena* del testo¹, ascrivibili forse a Marciano di Eraclea² – compilatore della raccolta –, il Periplo viene attribuito a Scilace di Carianda (Σκύλακος Καρυανδέως) e qualificato come “circumnavigazione dell’ecumene” (περίπλους τῆς οἰκουμένης). Tale inquadramento, però, non trova alcun riscontro all’interno del testo. Grazie a una testimonianza di Erodoto³ sappiamo, infatti, che Scilace di Carianda venne inviato – per conto di Dario I di Persia – a navigare lungo il corso del fiume Indo con il fine di individuarne l’estuario. La spedizione di Scilace, dunque, assieme all’eventuale resoconto derivatone, andrebbe inquadrata all’interno di un orizzonte cronologico corrispondente alla fine del VI sec. a.C.⁴ Diversamente, la situazione descritta dal testo sembrerebbe coincidere con una fase storica posteriore, identificabile con il terzo quarto del IV sec. a.C.⁵ A non collimare, però, non è solamente la cronologia, ma anche il contenuto. Il testo preservatosi non conserva, infatti, alcuna traccia del supposto viaggio verso est compiuto da Scilace, ma è piuttosto una descrizione in senso orario delle coste del Mediterraneo e del Ponto Eusino⁶. Alla luce di tali contraddizioni, si tende perciò oggi a riferirsi al testo come al “Periplo dello Pseudo-Scilace” (di qui in avanti, Ps.Scilace).

A causa delle spiccate incongruenze esistenti tra la figura storica di Scilace e il testo conservatosi all’interno del codice parigino, la storia degli studi sul Periplo

¹ Paris, BnF, Supplément grec 443, f. 62.

² LETRONNE 1839, p. 249; DILLER 1952, p. 466.

³ HDT., IV 44.

⁴ L’esplorazione di Scilace di Carianda si deve inquadrare verosimilmente tra i 519 e il 512 a.C. Per ulteriori dettagli si rimanda alla lettura del capitolo 2.

⁵ Il “Periplo dello Pseudo-Scilace” contiene numerose incongruenze storiche. La questione verrà affrontata nel dettaglio all’interno del capitolo 2.

⁶ Il Periplo inizia in corrispondenza dello Stretto di Gibilterra e prosegue lungo le coste settentrionali del Mediterraneo; entra poi nel Ponto attraversando lo stretto dei Dardanelli per poi tornare nel Mediterraneo toccando le coste dell’Asia Minore, del Levante e dell’Africa settentrionale; contiene, infine, una sezione dedicata al Marocco Atlantico.

si è finora concentrata su questioni meramente filologiche con il fine di far luce non solo sulla paternità del documento, ma anche sulla sua possibile cronologia. Attualmente, a seguito di un dibattito durato quasi quattro secoli⁷, gli studiosi sono pressoché concordi nel riconoscere la seconda metà del IV sec. a.C. come data della redazione finale del testo; differiscono, però, nella maniera di intendere la sua compilazione. A tal proposito, esistono due principali scuole di pensiero: la prima, il cui più fervido sostenitore fu il filologo italiano Aurelio Peretti, ritiene che il Periplo sia stato scritto originariamente nel VI sec. a.C. e che sia stato poi rimaneggiato nel corso del IV sec. a.C.⁸; la seconda, invece, considera il testo come un'elaborazione *ex-novo* nata in un contesto di IV sec. a.C. e probabilmente compilata a partire da fonti di natura e cronologia eterogenea⁹.

Nonostante le divergenze circa la datazione e l'attribuzione, gli studi sul Periplo concordano nel riconoscere l'impiego – da parte dell'autore – di un'ampia selezione di fonti, alcune delle quali certamente collegate (più o meno direttamente) al sapere marittimo¹⁰. La constatazione della dipendenza del Periplo dalle informazioni e dai dati originati nel contesto di precedenti esperienze di navigazione è stata rilevata sia da quanti abbiano studiato ed esaminato il testo nella sua interezza¹¹, sia da coloro che si sono, invece, dedicati all'analisi e al commento di sezioni relative ad aree geografiche circoscritte¹². Malgrado esista, dunque, una certa unanimità sull'argomento, la *querelle* scientifica si è spesso servita di quest'osservazione sostanzialmente col fine di dimostrare (o, al contrario, di confutare) la presunta utilità pratica del testo¹³. Le implicazioni che la

⁷ Dopo una prima edizione a opera di D. Hoeschel nel 1610 (nello specifico, Hoeschel si limitò a copiare il testo a partire dalla versione che si conserva all'interno del codice Città del Vaticano, BAV, Pal. gr. 142, *vid.* HOESCHEL 1610), G. J. Vossius ne pubblicò una seconda, in cui dichiarò che il testo preservato fosse in realtà da considerarsi come l'epitome dell'originale "Periplo di Scilace" (VOSSIUS 1651, pp. 124-126).

⁸ SUIĆ 1955; PERETTI 1979.

⁹ Così si esprimono Marcotte (1986, pp. 168 e 176) e Counillon (1998a, p. 124).

¹⁰ Oltre all'elemento marittimo, emergono – dalla lettura del "Periplo dello Ps.Scilace" – molte altre componenti di rilievo (es. politica, etnografia). Il fatto che in questa sede si sia scelto di concentrarsi sull'analisi del sostrato nautico non deve, dunque, essere inteso né come una negazione né come una minimizzazione della presenza di altre influenze e interessi all'interno del testo.

¹¹ MARCOTTE 1986; PERETTI 1989, pp. 15-18; SHIPLEY 2019, p. 31; BRILLANTE 2020, pp. 140-146.

¹² *Vid.* COUNILLON 1998a sulla Tracia; 2001 su Creta; 2004 sul Ponto Eusino; 2006 sull'Adriatico; e 2007 sulla Caria; MAFFRE 2006 sulla Frigia; SHIPLEY 2010a sul Peloponneso; e 2010b sull'Attica; UGGERI 2011 sulla Sicilia.

¹³ Sul Periplo come guida intesa per i naviganti: PERETTI 1979; 1983 e 1989. Una concezione simile si riscontra in SUIĆ 1955, pp. 121-185. *Contra* GERNEZ 1949.

presenza stessa di questi dati potrebbe suggerire sono state, invece, trascurate e, a oggi, non è stato realizzato alcuno studio orientato all'identificazione e all'esame delle informazioni derivate dal sapere marittimo.

La necessità di uno studio dei "contenuti marittimi" presenti all'interno del "Periplo dello Ps.Scilace" risulta di primaria importanza allorché si consideri la cronologia del documento in questione: che sia un testo di VI sec. a.C. rimaneggiato in epoca classica o un prodotto interamente attribuibile al IV sec. a.C.¹⁴, suddetto Periplo si configura – in qualsiasi caso – come il testo più completo e antico nel suo genere. In mancanza di opere similari coeve questo documento costituisce, dunque, un elemento chiave per la comprensione delle modalità di trasmissione della cultura nautica del mondo antico. L'identificazione dei dati che Ps.Scilace potrebbe aver mutuato da precedenti esperienze per mare consentirebbe, dunque, di postulare l'esistenza di una tradizione documentale anteriore, costituita da istruzioni nautiche già codificate in forma scritta o, quantomeno, già in circolazione in forma orale¹⁵. L'analisi di questi stessi contenuti, inoltre, potrebbe far luce sul tipo di dati che queste fonti nautiche (scritte o orali che fossero) trasmettevano e, possibilmente, anche sulla loro natura.

Diversamente dagli studi finora condotti (ma in maniera a essi complementare), questa monografia riprenderà, dunque, in esame la questione del rapporto esistente tra il "Periplo dello Ps.Scilace" e il sapere marittimo, ma non se ne servirà per riproporre l'idea di un presunto e originario uso pratico del documento; questo argomento sarà, piuttosto, analizzato sotto una luce inedita. Innanzitutto, si procederà a individuare i contenuti originatisi nel contesto di precedenti esperienze di navigazione; di conseguenza, si disquisirà su loro possibile carattere iniziale: che tipo di dati marittimi si possono riconoscere all'interno del Periplo? In che contesto furono possibilmente creati? A chi erano originariamente diretti? Qual era la loro importanza nel contesto dei viaggi per mare? In che forma furono trasmessi prima della loro inclusione all'interno del Periplo? In corrispondenza di quali parti del testo si concentrano?

Difatti, sebbene informazioni mutate dall'esperienza marittima possano essere scorte pressoché all'interno dell'intero documento, il loro livello di dettaglio varia in maniera sostanziale a seconda delle aree geografiche. Tale sbilanciamento – da intendersi verosimilmente come conseguenza della minore

¹⁴ *Vid. supra*. Per ulteriori dettagli sul documento e sulla cronologia, si rimanda al capitolo 2.

¹⁵ La non sopravvivenza di tali documenti potrebbe essere dovuta alla loro stessa natura (es. indicazioni che circolavano oralmente tra i marinai e che non vennero mai registrate in forma scritta) o alla loro mancata trasmissione (perché ritenuti di scarso interesse o perché regolarmente sostituiti con versioni che contenevano informazioni aggiornate).

o maggiore accuratezza dei dati a disposizione dello Ps.Scilace – venne parzialmente attenuato dall'autore (almeno per quel che concerne il profilo linguistico¹⁶), senza essere mai, in ogni caso, del tutto appianato.

Come si tenterà di evidenziare, le informazioni derivate dalla pratica nautica furono di nodale importanza nella composizione del “Periplo dello Ps.Scilace”: esse costituirono una sorta di vero e proprio canovaccio, un terreno di coltura cui l'autore attinse a più riprese per impostare, ordinare e arricchire la redazione del testo. Sarà proprio questa componente marittima – cui ci si riferirà come “sostrato nautico” – a costituire l'oggetto di indagine della presente monografia¹⁷.

Nonostante l'attenzione del presente contributo si concentri sull'analisi del sapere nautico, è d'uopo specificare che l'obiettivo di questa monografia non consiste nel differenziare con un segno netto i passaggi verosimilmente derivati da dati marittimi dal resto delle fonti possibilmente utilizzate da Ps.Scilace: tale operazione sarebbe, d'altronde, difficilmente realizzabile, considerando che le informazioni utilizzate non furono replicate passivamente all'interno del testo, ma – come si tenterà di sottolineare – vennero adattate dall'autore alla nuova cornice letteraria. Non si tenterà nemmeno, in conformità alla formazione e agli interessi scientifici di chi scrive, di portare a termine uno studio filologico dell'opera. L'obiettivo è, piuttosto, quello di identificare le notizie presenti nel testo originatesi in un contesto marittimo e di esaminarle sulla base delle conoscenze attuali sulla navigazione antica, in modo da avanzare proposte sulla forma e sulle modalità di trasmissione dei contenuti a carattere originariamente nautico nell'antichità; si tenterà, inoltre, di valutare quanto influirono sulla composizione del Periplo i dati nautici a disposizione dello Ps.Scilace.

* * *

La monografia procederà sostanzialmente attraverso due distinti nuclei di analisi e sarà articolata in quattro capitoli. Il primo nucleo, costituito dai primi due capitoli, si prefiggerà come scopo la contestualizzazione tipologica e cronologica del “Periplo dello Ps.Scilace”. Il secondo nucleo, convogliato all'interno del terzo e del quarto capitolo, riguarderà, invece, più specificatamente l'analisi del sostrato nautico del “Periplo dello Ps.Scilace”.

La prima parte della monografia mirerà, dunque, all'inserimento del “Periplo dello Ps.Scilace” all'interno del più ampio scenario della trasmissione della

¹⁶ SHIPLEY 2019, pp. 39-41.

¹⁷ Come sottolineato in precedenza, con ciò non si vuole asserire che il “sostrato nautico” fosse da elemento principale del testo; altri ed eterogenei aspetti ebbero un peso rilevante nel processo compositivo del Periplo, *vid.*, in ultimo, BRILLANTE 2020.

cultura nautica antica. Nello specifico, il “Capitolo 1” sarà centrato sulle modalità di trasmissione delle informazioni marittime durante l’antichità. Si vaglieranno, quindi, i possibili motivi che comportarono la perdita – o la non esistenza – di fonti di taglio tecnico e si condurrà un’analisi dei materiali attualmente disponibili, esaminando sia le testimonianze pervenute (par. 1.3, “Le testimonianze residue”), sia tutte quelle fonti nautiche della cui esistenza e circolazione si preservi solamente notizia indiretta (par. 1.2, “Il patrimonio sommerso”). Con riferimento a queste ultime, si sottolineerà il ruolo giocato dall’oralità nell’ambito della trasmissione delle conoscenze tecniche e si postulerà l’esistenza – a partire almeno dal VI sec. a.C. – dell’esistenza di itinerari marittimi, ovvero di inventari contenenti dati di navigazione¹⁸.

La sezione dedicata alle “Testimonianze residue” (1.3) tenterà di tracciare un profilo delle principali tipologie documentali di derivazione nautica in circolazione durante l’antichità: i “peripli”, i “portolani” e gli “stadiasmi”. Chiarirà, altresì, quale fosse il loro rapporto con la pratica professionale della navigazione e come siano da considerarsi i testi che sono stati trasmessi sotto tali titoli. Queste osservazioni saranno di nodale importanza per l’inquadramento formale del cd. “Periplo dello Ps.Scilace”, nonché per capire la possibile relazione che intercorre tra quest’ultimo e i dati nautici in esso contenuti.

Il secondo capitolo sarà, invece, destinato a un inquadramento cronologico e strutturale del “Periplo dello Ps.Scilace”. All’interno di questa sezione verrà proposto uno stato dell’arte aggiornato che prenderà in considerazione le problematiche relative alla paternità (sottopar. 2.1.1, “I problemi di attribuzione”), alla cronologia (sottopar. 2.1.2, “I problemi di datazione”) e alla natura (sottopar. 2.1.3, “I problemi di interpretazione”) del testo. In ultimo, si chiarirà come sia da intendersi il rapporto tra il documento e le informazioni nautiche in circolazione all’epoca della sua redazione (par. 2.2, “Pseudo-Scilace e i dati nautici”).

Il terzo capitolo inaugura la seconda parte della monografia, espressamente dedicata all’analisi del sostrato nautico presente nel “Periplo dello Ps.Scilace”. Nell’ambito di questo capitolo, in particolare, si tenterà di identificare le possibili informazioni derivate da dati marittimi procedendo per nuclei tematici. I contenuti verranno fatti afferire all’interno di sei differenti gruppi tematici: (1) direzioni e orientamenti; (2) distanze marittime; (3) descrizioni particolareggiate del litorale e dei punti cospicui naturali; (4) descrizione e segnalazione degli elementi artificiali; (5) segnalazioni relative a porti e ancoraggi; e (6) ulteriori suggerimenti legati alla pratica nautica.

Il quarto capitolo, infine, esaminerà ancora una volta i contenuti possibilmente mutuati dai dati nautici, ma secondo una prospettiva leggermente

¹⁸ Accogliendo, dunque, le proposte avanzate da MEDAS 2008 e MARCOTTE 2016.

differente. Aniché procedere per nuclei tematici, l'analisi seguirà lo sviluppo del testo, concentrandosi sulla maniera in cui vengono descritte le varie aree geografiche. La scomposizione del documento permetterà di vagliare per quali territori costieri l'autore abbia avuto accesso al sapere marittimo. Inoltre, a seconda dell'incidenza e del grado di dettaglio dei dati marittimi offerti per i differenti territori, saranno avanzate delle ipotesi sulla tipologia, cronologia e respiro geografico delle informazioni nautiche cui l'autore ebbe, di volta in volta, accesso.

* * *

Prima di procedere con l'identificazione e l'analisi del sostrato nautico del "Periplo dello Ps.Scilace" si rendono necessari alcuni chiarimenti di tipo formale. Innanzitutto, per le citazioni testuali in greco e la divisione in sezioni e sub-sezioni, così come per le convenzioni utilizzate, si è deciso, in questa sede, di seguire la recente edizione del "Periplo dello Ps.Scilace" a opera di Graham Shipley¹⁹. Le traduzioni dal greco all'italiano sono invece, a cura di chi scrive, ma si è tenuto in conto anche il lavoro di Federica Cordano²⁰; in generale, si è cercato di privilegiare la maggior aderenza possibile al fraseggio e alla terminologia marittima del testo greco. Anche per quanto riguarda la traslitterazione dei toponimi riferiti a insediamenti o singole località, inoltre, si è optato per una scelta simile, ricalcando fedelmente quanto riportato nel testo trascritto da Shipley²¹, ma senza riproporre l'accentazione: così, a esempio, per indicare l'isola egea di Taso, si è preferito impiegare il toponimo Thasos. Differentemente, per gli *ethne*, le regioni storiche e le grandi isole si è preferito adoperare il corrispettivo termine italiano.

In ultimo, si ritiene opportuno chiarire alcune note a margine riferite alle modalità di elaborazione dell'apparato grafico e, in special modo, alle figure che corredano il "Capitolo 4". Le mappe che accompagnano l'ultimo capitolo della monografia sono state realizzate tramite il software Datawrapper, una risorsa *open-access* che si appoggia ai dati cartografici forniti da *OpenStreetMap* (OSM); per l'ubicazione dei vari centri menzionati dal testo si sono seguite, in prima istanza, le coordinate geografiche offerte dal sito *Pleiades – The Stoa Consortium*²² e/o dal *Barrington Atlas*²³. Nel caso dei toponimi presenti all'interno

¹⁹ In particolare, si farà riferimento a SHIPLEY 2019 e non alla prima edizione del testo, pubblicata nel 2011 dalla Exeter University Press (*vid.* SHIPLEY 2011).

²⁰ CORDANO 1992.

²¹ SHIPLEY 2019.

²² *Pleiades – The Stoa Consortium*, <<https://pleiades.stoa.org/>> [Data di accesso: 28/04/2023].

²³ *The Barrington Atlas of the Greek and Roman World*, edited by R. J. A. Talbert, Princeton 2000, da qui in avanti abbreviato come *BAtlas*.

del testo ma non inseriti all'interno delle due risorse precedentemente menzionate (oppure etichettati come "di incerta collocazione") si sono accolte le proposte avanzate da Shipley²⁴ o dall'inventario delle *poleis* greche curato da Hansen e Nielsen²⁵. Solamente in poche situazioni si è agito diversamente e le ragioni delle scelte differenti sono sempre state indicate nel corpo centrale del testo o, alternativamente, nelle note a piè di pagina. Infine, i toponimi per i quali non è stato possibile proporre un'ubicazione sufficientemente accurata²⁶ non figurano all'interno delle mappe.

²⁴ SHIPLEY 2019.

²⁵ HANSEN-NIELSEN 2004. Naturalmente, l'utilizzo di quest'ultimo si è limitato ai soli insediamenti del mondo greco.

²⁶ Tale casistica si è registrata soprattutto lungo la costa africana.

PARTE I

CAPITOLO 1

LA TRASMISSIONE DELLA CULTURA NAUTICA NEL MONDO ANTICO

Nell'antichità gli spostamenti marittimi rappresentavano sicuramente l'opzione più rapida e meno dispendiosa per muovere merci e persone su brevi, medie e lunghe distanze. Il rapporto con il mare – almeno per quel che riguarda i popoli che abitavano le sponde del Mediterraneo e le zone limitrofe – dovette essere, dunque, tanto intenso quanto costante.

Nonostante l'importanza rivestita dalla navigazione, le conoscenze attuali sulla cultura nautica antica risultano estremamente frammentarie e devono essere necessariamente ricostruite attraverso l'integrazione di fonti di natura diversa (dati archeologici, etnografici e testimonianze scritte). Le evidenze archeologiche (e, in particolar modo, i dati provenienti dallo scavo e dallo studio dei relitti¹) – in progressivo aumento nel corso degli ultimi 50 anni² – sono, a esempio, in grado di restituire interessanti informazioni sulla tecnologia navale in uso. La prospettiva etnografica – impiegata con successo agli studi di storia della navigazione a partire dagli anni '70 – contribuisce in egual misura

¹ Le possibilità nautiche sono, infatti, legate a doppio filo alla tecnologia navale disponibile e alle attrezzature veliche in uso. Più problematico risulta, invece, l'apporto fornito dalle fonti figurate a tema nautico, visto il loro incerto valore documentale. Nella maggior parte dei casi, infatti, tali scene non ritraggono realtà concrete, ma sono da considerarsi trasposizioni ideali in cui l'ambientazione marittima viene ricreata tramite l'accostamento di elementi caratteristici del repertorio figurativo nautico (es. imbarcazioni, vele, flora e fauna marine). Siffatte raffigurazioni, pertanto, non rispondono quasi mai a un criterio di rappresentazione oggettiva, ma appaiono piuttosto vincolate alla tecnica utilizzata, allo spazio offerto dal supporto o al messaggio che la committenza voleva, attraverso di esse, veicolare.

² Solo a partire dagli anni '70 e grazie soprattutto allo sviluppo dell'archeologia subacquea, nonché all'approccio interdisciplinare, gli studi sulla nautica antica hanno conquistato uno spazio proprio all'interno della letteratura scientifica, aprendo nuovi e stimolanti orizzonti di ricerca. Sullo sviluppo dell'archeologia subacquea, principalmente in riferimento agli studi sui porti antichi, *vid.* MAURO 2021.

alla ricostruzione di un quadro più dettagliato dell'esperienza nautica in antico³. Sono, tuttavia, le fonti scritte a fornire le indicazioni più esaustive e dirette, soprattutto qualora si restringa il campo di indagine allo studio delle sole conoscenze nautiche (intese come le nozioni trasmesse tra i marinai per sapere come, quando e quanto a lungo navigare al fine di raggiungere la meta desiderata). Anche sullo studio delle testimonianze scritte, però, gravano problematiche di vario tipo: alle questioni di carattere interpretativo, andrebbe, difatti, sommata l'irregolarità nella distribuzione del materiale attualmente disponibile, che spesso si concentra in corrispondenza di determinati periodi e/o aree geografiche⁴.

Per conoscere da vicino la cultura nautica e la vita di bordo, di primario interesse risulterebbe lo studio delle fonti specializzate, ovvero di quelle istruzioni possibilmente create da e destinate ai marinai⁵. Purtroppo, la prima fonte di questo tipo coincide con un documento compilato nei primi secoli dopo Cristo: lo *Stadiasmus Maris Magni*⁶. L'inesistenza di testi simili attribuibili a epoche precedenti rende qualsiasi ipotesi circa la trasmissione delle informazioni nautiche in periodi anteriori altamente speculativa. La recente analisi nautica dello *Stadiasmo*⁷ – unita alla constatazione della presenza di dati marittimi all'interno della letteratura di epoca anteriore – ha, però, sollevato una serie di logici interrogativi. Può effettivamente considerarsi lo *Stadiasmo* come il primo testo derivato dall'esperienza nautica⁸ o esistettero esempi anteriori che, però, non sopravvissero all'incedere del tempo? Nel caso in cui lo *Stadiasmo* possa realmente ritenersi il primo documento nel suo genere, come e in che forme veniva trasmesso il sapere nautico in epoca anteriore? E ancora: quale fu il ruolo e la funzione delle tipologie documentali comunemente note come "peripli" (περίπλοι) e "portolani" (λιμένες), la cui composizione antecede il I sec. d.C. e, dunque, la redazione dello *Stadiasmus Maris Magni*?

³ Si vedano, a questo proposito, gli studi condotti da Lewis sulla navigazione oceanica polinesiana per ricostruire il processo di esplorazione e popolamento del Pacifico: LEWIS 1972; e 1974.

⁴ JANNI 1996, p. 27.

⁵ Sulla differenza tra "marinai" e "naviganti", *vid. infra*.

⁶ GERNEZ 1949. La cronologia della composizione di questo documento è problematica, ma viene generalmente fatta oscillare tra il I e il III sec. d.C. Sulla cronologia dello *Stadiasmo* (tanto su quella delle fonti impiegate all'interno del testo, quanto sulla possibile data in cui queste fonti vennero organizzate all'interno di un unico documento), *vid.* in ultimo ARNAUD 2017, pp. 714-720.

⁷ A opera di MEDAS 2008.

⁸ Come segnalato da Medas (2008, p. 81), è possibile che lo *Stadiasmo* debba interpretarsi non come un documento a disposizione di un ampio pubblico, ma come un manuale la cui consultazione risultava appannaggio di un ristretto gruppo di marinai (sostanzialmente ufficiali della marina militare o commerciale che operavano su rotte di lungo corso).

Nelle prossime pagine si tenterà, attraverso lo scrutinio delle testimonianze attualmente disponibili, di fornire una risposta a questi interrogativi. Si ricostruirà, in primo luogo, un quadro della navigazione durante l'antichità, per poi procedere con alcune considerazioni riferite alle possibili modalità di trasmissione del sapere marittimo. Tali osservazioni saranno di nodale importanza per comprendere meglio la relazione esistente tra il cosiddetto "Periplo dello Ps.Scilace" e la natura (nonché l'origine) dei dati nautici in esso contenuti.

1.1. La nautica nel mondo antico

Nel mondo antico la navigazione aveva essenzialmente un carattere empirico: prescindeva, cioè, da fondamenti scientifico-teorici, arrogando, in cambio, un ruolo fondamentale all'esperienza di bordo⁹. I presupposti per la pratica di una navigazione basata su criteri scientifici si svilupparono solo molto tempo dopo, con l'introduzione e la diffusione di una strumentazione apposita¹⁰. In altre parole, la navigazione praticata durante l'antichità non può definirsi propriamente "scientifica", in quanto non veniva condotta con una precisa consapevolezza della rotta da seguire né della posizione dell'imbarcazione in mare; i membri dell'equipaggio non erano, inoltre, in grado di determinare con assoluta esattezza l'orientamento da mantenere.

Affinché si possa parlare di "navigazione scientifica" sarebbe necessario poter misurare con accuratezza tre parametri: direzione, velocità e tempo. Com'è noto, durante l'antichità gli spostamenti per mare si svolgevano prevalentemente in assenza di strumenti, fatta eccezione per l'uso dello scandaglio¹¹ e di elementari forme di solcometro¹². Entrambi questi dispositivi – benché facilitassero la misurazione della posizione della nave e della sua velocità – non erano in grado di fornire ai membri dell'equipaggio indicazioni precise, in quanto il loro uso presentava importanti limitazioni¹³. All'impossibilità di determinare con

⁹ MEDAS 2004, p. 24.

¹⁰ Ivi, p. 10.

¹¹ L'impiego dello scandaglio a bordo delle imbarcazioni è attestato almeno a partire dal II millennio a.C. (McGRAIL 1991); per un riferimento allo scandaglio nelle fonti letterarie, *vid.* HDT., II 5, 2.

¹² VITR., X 9, 5-7. Il solcometro è un odometro nautico che consente di calcolare la velocità della nave rispetto all'acqua (MEDAS 2004, p. 44).

¹³ L'uso dello scandaglio consentiva all'equipaggio di trarre informazioni sul tipo di fondale, ma non di conoscere la distanza dalla costa. Il solcometro descritto da Vitruvio, invece, permetteva di misurare la velocità della nave rispetto all'acqua (essa stessa una superficie in movimento), laddove per conoscere il ritmo del procedere dell'imbarcazione sarebbe stato necessario valutare la sua velocità rispetto al fondo marino (superficie statica).

precisione la posizione dell'imbarcazione all'interno dello spazio marittimo si suppliva, dunque, tramite l'impiego di indicatori di tipo differente: durante le navigazioni effettuate con la terra in vista, a esempio, l'orientamento e l'ubicazione dell'imbarcazione potevano essere determinati in base a punti di riferimento naturali o artificiali¹⁴; nel caso di navigazioni in alto mare si faceva affidamento, invece, su osservazioni ambientali e astronomiche, utilizzando sistemi dettati dall'esperienza pratica più che dal calcolo¹⁵. Questi accorgimenti permettevano di stimare un punto nave di certo non preciso, ma dotato di una relativa attendibilità.

Arte (τέχνη) e non scienza (ἐπιστήμη)¹⁶, la navigazione antica rientrava, dunque, nel campo delle conoscenze che si nutrivano della pratica (μελέτη)¹⁷ più che della teoria: per dominarla era, quindi, necessaria una concreta familiarità con l'ambiente marittimo, acquisibile solo attraverso una prolungata esperienza a bordo delle imbarcazioni.

1.1.1. I protagonisti: marinai e naviganti

In un contesto quale quello mediterraneo, la maggior parte degli spostamenti avveniva per mare. Non sorprende, in questo senso, constatare come l'esperienza della navigazione potesse essere comune a differenti categorie di persone e non essere, dunque, prerogativa di quanti all'*ars navigandi* si dedicassero professionalmente. Anche tra coloro il cui lavoro prevedeva la presenza a bordo, inoltre, sarebbe opportuno effettuare delle differenziazioni, dal momento che alcune cariche prevedevano il possesso di specifiche competenze tecnico-nautiche (era

¹⁴ Tra le modalità di navigazione con la terra in vista rientrano il piccolo e il grande cabotaggio. Con il termine "cabotaggio" si intende, in generale, una navigazione effettuata sotto costa e con la terra in vista, senza inoltrarsi in mare aperto. L'etimologia dell'espressione sarebbe apparentemente da ricondurre alla parola "capo" (nel senso di "promontorio") e sottintenderebbe, pertanto, una navigazione svolta tra porti contigui o, comunque, vicini. Con navigazione di piccolo cabotaggio si indica la navigazione effettuata da porto a porto, seguendo il profilo costiero. Differentemente, la navigazione di grande cabotaggio si svolgeva su distanze più lunghe e prevedeva tragitti di più giorni consecutivi: pur mantenendo la terra in vista e sfruttando il regime delle brezze, questa modalità di navigazione evitava l'avvicinamento alla costa e, dunque, limitava il pericolo di incorrere in bassifondi e secche (MEDAS 2004, pp. 12-13; ARNAUD 2020, pp. 121-140). Sulla questione, *vid.* anche cap. 3, sottopar. 3.6.2, "Modalità di navigazione".

¹⁵ MEDAS 2004, p. 11.

¹⁶ Tale concezione viene adottata anche nella cultura romana che si riferisce alla navigazione come all'*ars navigandi* ("l'arte del navigare").

¹⁷ MEDAS 2004, p. 11.

questo il caso dei “marinai” propriamente detti)¹⁸, laddove altre richiedevano principalmente abilità di altro tipo¹⁹ (tali figure saranno qui identificate con il termine “naviganti”).

Tra i marinai di professione rientravano i membri dell’equipaggio delle differenti tipologie di imbarcazioni: navi militari, pescherecci e piccole e grandi navi impegnate nel trasporto di mercanzie e persone²⁰. Sfortunatamente, non si conservano molti dati circa la composizione dei diversi equipaggi; le poche informazioni desumibili dalla documentazione scritta e/o archeologica si riferiscono, inoltre, quasi esclusivamente al personale in servizio a bordo di imbarcazioni militari di medie o grandi dimensioni.

La responsabilità della conduzione dell’imbarcazione ricadeva sul pilota (κυβερνήτης)²¹. Il pilota rappresentava la massima autorità tra la componente specializzata dell’equipaggio e riuniva in sé conoscenze teoriche ed esperienza pratica: gli competevano la scelta della rotta, l’orientamento dell’imbarcazione e le decisioni da prendere nel corso del tragitto.

Presumibilmente non tutti i piloti ricevevano lo stesso tipo di formazione, dato che le conoscenze e le abilità venivano in genere commisurate al tipo di imbarcazione da governare²².

Il pilota era assistito, nell’esercizio delle sue mansioni, da un proroeta (πρωράτης o πρωρεύς)²³, una vedetta solitamente stazionata a prua²⁴. Giacché l’orientamento nella navigazione antica dipendeva fondamentalmente dall’identificazione e dal riconoscimento di punti cospicui o di determinate situazioni

¹⁸ Con tecnico-nautiche non si intende “scientifiche”. Sulle ragioni che impediscono di qualificare la navigazione antica come “scientifica”, *vid. supra*.

¹⁹ Di controllo e gestione, ma anche di tipo militare. Nel V sec. a.C., a esempio, le triremi trasportavano a bordo un contingente di combattenti formato da 10 fanti di marina e 4 arcieri (CASSON 1971, pp. 304-305; VALDÉS GUÍA 2020).

²⁰ Il trasporto passeggeri non ebbe un ruolo autonomo come tale, ma spesso chi si trovava nella condizione di dover affrontare un viaggio per mare otteneva un passaggio a bordo delle navi mercanti. Oltre al trasporto di persone che necessitavano o desideravano spostarsi, alcune imbarcazioni vennero impiegate per effettuare spedizioni “colonizzatrici” o esplorative.

²¹ Nelle grandi navi della marina militare operava, a stretto contatto con il pilota, anche un timoniere (πηδαιούχος). Tuttavia e nella maggior parte delle imbarcazioni, i due ruoli erano rivestiti da una stessa persona (MEDAS 2004, p. 25).

²² MEDAS 2022, p. 20.

²³ AR., *Eq.* 542-544. Il termine πρωράτης è preferibilmente usato per le imbarcazioni militari, laddove l’alternativa πρωρεύς è prevalentemente utilizzata in riferimento alle navi mercanti (CASSON 1971, p. 303).

²⁴ Più raramente e solo in determinate tipologie di imbarcazioni, il proroeta alloggiava all’interno della coffa (l’uso della coffa è attestato a partire dal XIV sec. a.C., *vid. infra*, fig. 3.4 e DAVIS 2009, pp. 97-110).

ambientali e astronomiche, il proreta era la persona incaricata di tenere sotto osservazione il mare per prevenire gli ostacoli e facilitare il mantenimento della rotta desiderata²⁵. La figura del proreta è attestata non solamente sulle navi militari e commerciali di grandi dimensioni, ma anche sulle imbarcazioni con equipaggi numericamente ridotti²⁶.

Gerarchicamente sottoposto al pilota e al proreta²⁷, il resto della ciurma (rematori, mozzi, apprendisti) potrebbe dirsi genericamente formato da ναῦται (ovvero “marinai”)²⁸. Oltre ai membri degli equipaggi delle navi militari e commerciali, tra i “marinai” dovrebbero includersi anche i pescatori (ἀλιεῖς); questi ultimi possedevano e/o conducevano le imbarcazioni con cui si guadagnavano da vivere. I marinai padroneggiavano di certo una serie di conoscenze specializzate; a ogni modo, considerando la rigida divisione delle competenze vigente nelle grandi navi²⁹ e la complessità delle attrezzature e delle manovre, i semplici marinai (a esclusione, dunque, del pilota, del proreta, di eventuali apprendisti e dei piccoli pescatori) avevano spesso una preparazione di tipo settoriale.

I ναῦται possedevano, dunque, conoscenze specializzate che riguardavano il governo, la gestione e la conduzione dell'imbarcazione; tali nozioni, seppur tecniche, erano, però, diversificate a seconda del ruolo o della mansione svolta e potevano essere più (es. pilota e proreta) o meno (rematori e mozzi) circostanziate. Sebbene sia difficile procedere oltre nella sistematizzazione delle conoscenze relative al mondo dei marinai di professione, i dati a nostra disposizione rivelano come gli integranti di questa categoria fossero principalmente di bassa estrazione sociale³⁰ e non possedessero, salvo poche eccezioni, spiccate capacità di letto-scrittura³¹.

Nelle fonti antiche le vicende dei marinai di professione si sovrappongono frequentemente a quelle dei “naviganti”, intesi come tutti coloro che – pur viaggiando

²⁵ MEDAS 2004, p. 31.

²⁶ MORTON 2001, p. 72.

²⁷ Nel caso delle navi militari è attestata anche la figura del κλευστής, responsabile di mantenere alto il morale dei rematori e di dettare il ritmo delle vogate (X., Oec. 21, 3; HG V 1, 8; AR., Ra. 207-208). Per ulteriori carichi della marina militare documentati dalle fonti scritte, si rimanda alla lettura di CASSON 1971, pp. 301-303.

²⁸ All'interno dei ναῦται rientrava, dunque, il grosso della ciurma, ma anche il personale di bordo specializzato (piloti e proreti). La situazione dei marinai che svolgevano funzioni minori o subordinate è difficile da determinare con accuratezza, dato che le fonti a disposizione sul loro conto sono poche e spesso ambigue.

²⁹ Soprattutto sulle navi militari (MEDAS 2004, p. 33).

³⁰ BOURRIOT 1972, p. 10; MAURO 2023. Questa situazione si mantenne almeno fino alla seconda metà del IV sec. a.C., *vid. infra*.

³¹ Sull'influenza di questa situazione nella trasmissione delle conoscenze nautiche di tipo tecnico, *vid. infra*.

con frequenza a bordo delle navi (e, in determinati casi, persino prestando servizio a bordo) – non avevano specifiche competenze tecnico-nautiche. Tra gli esempi più emblematici di “naviganti” rientra la figura del “capitano”, cioè il comandante dell’imbarcazione. Nel caso delle imbarcazioni militari, il compito di gestire l’equipaggio ricadeva sul ναύαρχος (“ammiraglio” o “navarca”)³². I navarchi venivano scelti in base al loro *status* sociale e al loro reddito, non alle loro capacità marinaresche³³; di conseguenza, questo ruolo poteva essere rivestito anche da personaggi che fino a quel momento poca o nulla familiarità avevano con la pratica nautica.

Nelle imbarcazioni mercanti, il corrispettivo del navarca era il “nauclero” (ναύκληρος). Il nauclero era il proprietario o il noleggiatore della nave; nonostante ricoprisse spesso formalmente il ruolo di “capitano”, la sua presenza a bordo dell’imbarcazione non era imprescindibile³⁴, così come non era indispensabile il suo dominio delle abilità tecnico-nautiche.

In altre parole, i capitani delle grandi navi militari e commerciali detenevano l’autorità (ἀρχή) a bordo dell’imbarcazione, esercitando funzioni di controllo e comando; per le decisioni tecniche dovevano, però, confrontarsi con il pilota, massimo conoscitore del mezzo marino e delle caratteristiche dell’imbarcazione³⁵.

In aggiunta al personale di bordo, viaggiavano con frequenza sulle imbarcazioni anche altri personaggi: per lo più commercianti, esploratori ed eruditi³⁶. Questi naviganti, grazie a una ripetuta esperienza di bordo, finirono per acquisire conoscenze nautiche di tipo basilare e non altamente specializzato, quali a esempio: la corretta successione di punti cospicui lungo una determinata rotta

³² Nel caso delle triremi, questa figura riceve l’appellativo di “trierarca” (τρίηραρχος). Il termine “trierarca” viene utilizzato anche semplicemente, nell’Atene del V-IV sec. a.C., per indicare l’armatore di una trireme; la presenza del trierarca a bordo dell’imbarcazione, dunque, non era strettamente necessaria. Sulla figura del trierarca, *vid.* CASSON 1971, p. 301; GABRIELSEN 2010, pp. 19-102.

³³ CASSON 1971, p. 301.

³⁴ D., 35, 10-11. In questo caso, la supervisione dell’imbarcazione era affidata al ναυφύλαξ.

³⁵ Il confronto con il pilota era auspicabile, ma il suo parere tecnico non era vincolante, come dimostrano le divergenze tra Nearco, comandante della flotta di Alessandro, e Onesicrito, esperto timoniere. *Vid. infra*, ARR., *Ind.* 32, 9-11. Nel caso delle imbarcazioni più piccole (es. piccole barche da pesca) è, invece, possibile pensare che non esistesse nessun capitano propriamente detto, ma che il controllo dell’imbarcazione ricadesse nelle mani del proprietario o del pescatore più esperto.

³⁶ Agli esploratori e agli eruditi poteva essere affidata, in determinate circostanze, l’organizzazione e la guida di spedizioni conoscitive. Nell’ambito di tali incarichi, essi stabilivano le principali direttrici, incaricandosi principalmente del successo della spedizione e della registrazione dei dati di viaggio (sull’argomento, si consulti GÓMEZ ESPELOSÍN 2000); non erano, dunque, responsabili in prima persona della conduzione della nave (responsabilità, questa, di competenza del personale specializzato).

e l'orientamento attraverso gli astri o il sistema dei venti. Svilupparono, in altre parole, un "senso marino" che, pur non potendosi definire propriamente tecnico, consentiva loro di comprendere i rudimenti della nautica. Attraverso l'esperienza in prima persona, inoltre, assorbirono probabilmente anche i fondamenti della terminologia specifica utilizzata dai marinai³⁷. Come si tenterà di chiarire più avanti, questi stessi "naviganti" – spesso vicini agli ambienti del potere e non estranei ai circoli intellettuali – ebbero un ruolo di peso nella trasmissione e nella registrazione dei dati generatisi a bordo delle imbarcazioni³⁸.

1.2. Il patrimonio sommerso

La mancanza di fonti nautiche di tipo specialistico riferibili a periodi anteriori al I sec. d.C. è imputabile a tre ragioni principali. Innanzitutto, – in maniera analoga a quanto tutt'oggi riscontrato presso le marinerie tradizionali – è possibile che anche in antico la trasmissione delle conoscenze tecnico-nautiche fosse affidata preferenzialmente all'oralità e che, dunque, gran parte del sapere marittimo non abbia mai realmente trovato spazio all'interno della produzione scritta. In secondo luogo, i dati relativi alle rotte e i suggerimenti tecnici dovevano essere – per loro stessa natura – costantemente aggiornati e riveduti: l'effimerità non dovette, pertanto, giovare a una loro divulgazione massiva, né tantomeno incentivare la loro trascrizione. In ultimo, la scarsa considerazione di cui godevano il mare e quanti si dedicassero a esso (i ναῦται o, più in generale, i cosiddetti θαλαττοῦργοί, "lavoratori del mare"³⁹) potrebbe aver agito come deterrente aggiuntivo e aver ulteriormente ostacolato la circolazione dei contenuti a tema tecnico-nautico.

1.2.1. Il ruolo dell'oralità

Il raffronto tra nautica tradizionale e nautica antica ha suggerito di ricercare nell'oralità una delle principali cause in grado di giustificare la scarsità di

³⁷ Sull'esistenza di una terminologia specifica utilizzata in ambito nautico e sulla possibilità di apprenderla viaggiando a bordo delle imbarcazioni: [X.], *Ath.* 19.

³⁸ Un ruolo importante nella trasmissione di tali dati fu rivestito, senz'altro, anche dalle testimonianze orali dei marinai o dei naviganti, che – pur non sapendo scrivere – condividevano, nei vari centri portuali, informazioni su rotte e scali.

³⁹ Quest'ultima espressione include anche i carpentieri navali e il personale implicato nella costruzione e decorazione delle imbarcazioni. Su questo tema si vedano McARTHUR 2021 e MAURO 2023.

opere riferibili alla pratica nautica e attribuibili all'evo antico. Nonostante il divario cronologico esistente tra la marineria tradizionale odierna e quella antica, pare, infatti, che la trasmissione delle conoscenze nautiche di tipo tecnico sia avvenuta – oggi come allora – principalmente per via orale.

Malgrado l'esiguità dei dati disponibili, è possibile ipotizzare che l'apprendimento dei fondamenti della nautica avvenisse direttamente sulle imbarcazioni e che i giovani marinai imparassero il mestiere seguendo un percorso eminentemente pratico. Dell'istruzione delle nuove generazioni si facevano plausibilmente carico le persone più anziane (i διδάσκαλοι, "maestri"), basando i loro insegnamenti sul binomio azione-parola⁴⁰. A favorire questa dimensione esperienziale ed empirica della nautica (a fronte di una dimensione maggiormente scientifica o strumentale) concorrevano, inoltre, circostanze di carattere pratico. *In primis*, risultava sicuramente difficile trasportare a bordo delle imbarcazioni manuali tecnici e, soprattutto, riuscire a preservarli dall'inesorabile logorio cui sarebbero andati incontro a causa dell'esposizione agli agenti atmosferici⁴¹; a ciò deve aggiungersi che la limitata diffusione della capacità di leggere e scrivere tra i marinai potrebbe aver reso ancora meno necessario l'impiego frequente di questi documenti e non giustificarne, di conseguenza, il trasporto a bordo⁴². Un ulteriore motivo che potrebbe aver indotto a prediligere canali di trasmissione orale risiedeva in quello che era il carattere predominante della nautica antica: essa si basava prevalentemente su un "senso marino"⁴³ sviluppato solo a seguito delle lunghe ore trascorse in mare e impossibile da apprendere solamente attraverso studi di tipo teorico. In altre parole, era solo attraverso l'esperienza (μελέτη) che si poteva affinare la capacità di carpire e comprendere i segnali provenienti dall'ambiente (atmosfera, vento, cambi nella superficie e nel fondo del mare, comportamento degli animali)⁴⁴.

Se il volume di informazioni relative all'interpretazione dei segnali naturali e allo svolgimento di determinate manovre (es. atterrare, ormeggiare, alleggerire

⁴⁰ MEDAS 2008, p. 81.

⁴¹ MEDAS 2004, p. 125.

⁴² Ivi, p. 109. Durante l'antichità le capacità di letto-scrittura rimasero appannaggio delle classi più alte; la maggior parte del personale di bordo proveniva, però, dai ceti umili.

⁴³ Ivi, p. 30. E non, dunque, su un sapere di tipo scientifico.

⁴⁴ Questo tipo di navigazione, basata sull'interpretazione dei segnali naturali, è altrimenti nota come "navigazione sensoriale" o "istintiva" (in lingua inglese vengono utilizzate le espressioni *environmental navigation*, *pilotage* o – se ci si riferisce in generale alla capacità di orientarsi basandosi sull'osservazione dell'ambiente circostante – *wayfinding*, *vid.* McGRAIL 1991, p. 86). Per "navigazione sensoriale" si intende non semplicemente la capacità di determinare una sorta di rudimentale punto nave tramite l'osservazione del paesaggio, ma anche l'abilità nell'identificare suoni e odori che preannunciano l'avvicinamento di potenziali pericoli.

la nave) era – tutto sommato – limitato, più numerosi e complessi da ricordare erano i dati riguardanti le rotte da seguire. Gli studi sulla nautica antica realizzati nel corso degli ultimi 50 anni hanno già evidenziato come – in mancanza di una vera e propria cartografia nautica⁴⁵ – la “visualizzazione” dello spazio marino passasse essenzialmente attraverso un processo di verbalizzazione: ogni rotta veniva, quindi, registrata come una sequenza di dati⁴⁶ e ordinata secondo una successione lineare. Queste descrizioni venivano memorizzate e trasmesse tra i marinai e consentivano di mantenere la rotta e raggiungere la meta desiderata semplicemente seguendo la successione dei luoghi così come era stata loro tramandata. Come notato da Janni “per navigare lungo la costa bastava l’elenco dei porti, delle distanze, con qualche indicazione di direzione qua e là, come un di più”⁴⁷.

Nel caso in cui le imbarcazioni e i loro equipaggi operassero su rotte a corto raggio e/o si muovessero sempre lungo i medesimi percorsi, la quantità di informazioni da tenere a mente era già di per sé ragguardevole; le difficoltà, però, potevano solo aumentare nel caso in cui le imbarcazioni coprissero distanze più lunghe e/o frequentassero aree costiere differenti. In risposta alle difficoltà generate dalla memorizzazione di una così ingente mole di informazioni, i marinai svilupparono stratagemmi capaci di alleggerire – almeno in parte – il carico dell’apprendimento mnemonico⁴⁸. Per ricordare e identificare più facilmente i punti cospicui di tipo naturale (montagne, promontori, isole, fiumi), i marinai si concentravano spesso sulle caratteristiche che li rendevano peculiari (es. dimensioni, colore e forma) (fig 1.1)⁴⁹; inoltre, associavano spesso visivamente determinati elementi della costa a forme che erano loro familiari

⁴⁵ A partire almeno dal VI sec. a.C. l’opera di geografi – quali Anassimandro, Ecateo, Dicaarco ed Eratostene – condusse all’elaborazione di rappresentazioni cartografiche dell’ecumene. Tali carte avevano, però, fini fondamentalmente scientifici e non si dispone di riferimenti espliciti che colleghino l’utilizzo della cartografia alla necessità di orientarsi in mare o guidare una navigazione stimata (MEDAS 2008, pp. 49-56). Sull’esistenza di mappe durante l’antichità, *vid.* RATHMANN 2013; *contra* BRODERSEN 2012.

⁴⁶ Es. elenco dei punti cospicui di carattere naturale o artificiale, indicazioni delle distanze da coprire, avvisi di pericolo o segnalazioni, lista dei luoghi dove era possibile trovare riparo o fare rifornimento di viveri e acqua potabile.

⁴⁷ JANNI 1984, p. 59.

⁴⁸ Di tali strumenti si è serbata traccia nei documenti nautici di ogni epoca. Nonostante il loro impiego sia attestato anche all’interno della produzione scritta, la loro principale *raison d’être* è da ricercarsi nell’ambito del contesto della trasmissione orale.

⁴⁹ Informazioni quali “il promontorio è bianco” o “l’isola è scura” sono di uso comune tra i marinai. Si pensi, a esempio, ai testi di alcuni portolani medievali che riportano dati simili: “La conoscenza del cauo dell’agha e una montagna alta lunga e nera”, *Portolan Parma-Magliabecchi* §11 in KRETSCHMER 1909, p. 272. I testi dei portolani medievali qui riportati provengono dall’edizione pubblicata da KRETSCHMER 1909.



Figura 1.1. Promontorio di Leukatas, estremità meridionale dell'isola di Leucade (Grecia), mar Adriatico. Il colore bianco delle rocce calcaree rendeva questo capo facilmente riconoscibile anche da grandi distanze

(cd. “processo di metaforizzazione”⁵⁰). I dati relativi alle rotte erano, quindi, ricchi di toponimi evocativi e descrizioni dettagliate che – oltre a essere relativamente semplici da ricordare – presentavano un ulteriore vantaggio: erano così facili da “visualizzare” mentalmente che anche chi non avesse familiarità con una determinata zona marittima era in grado di identificare ugualmente il punto cospicuo di cui si stava parlando. Un fenomeno simile è attestato anche per quanto riguarda la registrazione dei punti prominenti di tipo artificiale (es. insediamenti, templi, monumenti): in questo caso, le informazioni più utili a facilitare l'identificazione erano ritenute quelle inerenti alle loro dimensioni⁵¹ o al loro stato/condizione⁵².

⁵⁰ Era ricorrente che promontori, isole e montagne venissero indicati tramite l'utilizzo di un toponimo evocativo. Solitamente l'associazione dei loro profili a oggetti, persone e animali aiutava i naviganti a ricordare con maggiore efficacia determinati tratti di costa (KAHANE-KAHANE 1971, p. 256).

⁵¹ Era consueto, a esempio, differenziare tra “città grandi” e “città piccole”. Cfr. “Venexia si e gran citade in mar lonzi da terra da mia 3 fina 4 per sirocho e de uer ponente circha mio vno”, *Portolano Rizo* § 193, in KRETSCHMER 1909, p. 498.

⁵² Si registrava, quindi, lo stato di abbandono di alcuni insediamenti, es. “questa città è oggi abbandonata”, “vi è un'antica torre”.

1.2.2. Sulla natura dei contenuti nautici e sulla loro fortuna nella produzione scritta

Durante l'èvo antico la trasmissione orale rimase probabilmente la modalità più diffusa tra i marinai per la condivisione dei dati nautici. Ciononostante, il costante incremento delle informazioni a disposizione dovette favorire – almeno a partire da un momento determinato – forme di registrazione sistematiche delle conoscenze acquisite; è incerto, però, a che periodo sia da ascrivere l'inizio di questo eventuale processo di codificazione e quali furono le modalità di inventariazione⁵³.

Per tentare di capire meglio quando si poté produrre il transito dall'oralità alle prime forme di trascrizione dei dati nautici, sarebbe forse utile chiarire che tipo di informazioni si generassero nel corso dei viaggi per mare. Tra i dati di interesse per i marinai vi erano sicuramente informazioni di tipo eterogeneo che riguardavano aspetti diversi dell'*ars navigandi*. La maggior parte dei dati creati e tramandati a bordo potrebbe ricollegarsi a tre fondamentali aspetti della navigazione: (1) come orientarsi in mare (e, dunque, come riconoscere la rotta da seguire), (2) come gestire l'itinerario marittimo (es. quando evitare la navigazione sotto costa, come organizzare le soste e gli approvvigionamenti) e (3) come governare correttamente l'imbarcazione.

Le informazioni del primo e del secondo tipo dovevano includere indicazioni quali: la descrizione della costa ordinata secondo un senso di moto univoco e coerente (con la segnalazione di eventuali pericoli), l'elenco dei punti cospicui avvisabili da lunghe distanze, possibili notizie di rilievo (es. possibilità di risalire un fiume, promontori che da lontano potevano essere confusi con delle isole) e indicazioni in grado di agevolare il riconoscimento di determinati luoghi e/o strutture.

I dati relativi al governo della nave si riferivano, invece, ad aspetti più specificatamente tecnici, quali, a esempio: le azioni da realizzare per portare a compimento con efficacia le operazioni di partenza e atterraggio o, ancora, suggerimenti su come manovrare le vele e il timone.

Se le informazioni di tipo tecnico potevano risultare di interesse solamente per una ristretta cerchia di utenti (sostanzialmente coincidente con la categoria dei "marinai"), i dati relativi alle rotte e all'organizzazione degli itinerari marittimi attiravano, di contro, l'attenzione di un bacino più ampio di consumatori, tra i quali figuravano geografi, esploratori, politici ed eruditi⁵⁴. Questa

⁵³ A ogni modo, il processo di codificazione delle informazioni nautiche non inficiò la trasmissione orale, che continuò a essere comune tra le genti di mare anche successivamente alla diffusione delle istruzioni scritte (MEDAS 2008, pp. 112-113).

⁵⁴ Più genericamente, queste informazioni potevano risultare rilevanti anche per gli autori di opere storiche, etnografiche e letterarie.

differenza potrebbe spiegare le divergenti fortune sperimentate dai dati originati a bordo delle imbarcazioni, nonché la diversa cronologia dei rispettivi processi di codificazione.

I dati riguardanti l'orientamento in mare e la pianificazione degli itinerari marittimi dovettero aumentare in maniera esponenziale grazie allo sviluppo dei grandi traffici transmediterranei e ai movimenti di "colonizzazione" di VIII-VI sec. a.C. Nonostante le informazioni a disposizione non siano esplicite in questo senso, appare del tutto plausibile l'ipotesi che il crescente volume di dati abbia reso necessaria la raccolta sistematica delle conoscenze relative ai percorsi marittimi. Già all'interno del *corpus* omerico appare un discreto numero di informazioni di interesse nautico: seppur esse non costituiscano il motivo principale della narrazione, la loro quantità è tale da far sorgere il dubbio che tali notizie possano essere state raccolte presso uno o più luoghi specifici (es. aree portuali o santuari); in altre parole, la cultura nautica che emerge in filigrana dalla lettura dell'epopea omerica sottintende l'esistenza di centri in cui era possibile reperire informazioni di questo tipo⁵⁵.

I santuari, in particolare, potrebbero avere giocato un ruolo di primo piano nella raccolta e trasmissione dei dati relativi agli itinerari marittimi: i marinai che si rimettevano alla protezione divina potrebbero aver condiviso con i sacerdoti – prima, durante o dopo il viaggio – importanti informazioni riguardanti le rotte percorse⁵⁶. Nonostante sia possibile, dunque, ipotizzare che nei santuari si conservassero dati depositati dai marinai, gli indizi a favore dell'esistenza di documenti scritti facenti uso di tali informazioni sono – tra l'VIII e il VII sec. a.C. – ancora troppo labili⁵⁷.

Come notato da Medas, nel corso del tardo-arcaismo la situazione comincia a cambiare⁵⁸. A partire almeno dalla seconda metà del VI sec. a.C., emerge,

⁵⁵ Lo stesso Strabone (I 1, 4), d'altronde, già nel I sec. a.C. aveva notato l'ingerenza della cultura nautica all'interno delle opere omeriche, arrivando a postulare una possibile loro derivazione da racconti di viaggio fenici.

⁵⁶ In questo senso, la narrativa riguardante i viaggi di "colonizzazione" offre un importante spunto di riflessione, giacché in essa i santuari si configurano spesso come ricettacoli di informazioni geografiche relative a regioni marittime (o terrestri) altrimenti sconosciute. Si pensi, a modo di esempio, al ruolo del santuario di Delfi (e dell'oracolo di Apollo) nell'indicare agli ecisti i luoghi ove fondare i nuovi insediamenti. Sull'argomento risulta sempre attuale la lettura di MALKIN 1987. Per esempi di leggende fondazionali: HDT., V 42-43; e PAUS., X 10, 6-8.

⁵⁷ *Contra* Bérard (1902-1903, vol. I, pp. 54-58 e vol. II, pp. 52-57), il quale affermò che Omero aveva fatto uso di "peripli fenici" per redigere l'*Odissea*. La congettura di Bérard sembra, però, essersi basata semplicemente su un'incorretta interpretazione del passaggio di Strabone (*vid.* nota 55): il geografo di Amasia, infatti, contempla semplicemente la possibilità che Omero avesse potuto apprendere (πυνθάνομαι) le informazioni relative all'Iberia dai Fenici.

⁵⁸ MEDAS 2004, p. 113.

infatti, un nuovo genere di produzioni scritte (i cd. “peripli”⁵⁹) che – per quantità e qualità dei contenuti – dimostra una stretta dipendenza dai dati di bordo e dalle esperienze di navigazione⁶⁰. Generalmente, i testi etichettati come “peripli” vengono attribuiti, dalla tradizione storiografica, a naviganti che – a vario titolo⁶¹ – si imbarcavano in viaggi per mare⁶². In questa casistica rientrerebbero, a esempio, i resoconti tradizionalmente ascritti a Scilace di Carianda, Annone ed Eutimene di Massalia⁶³. Inoltre, Erodoto riferisce in più occasioni del costume del re achemenide Dario I di richiedere dei resoconti delle spedizioni marittime da lui promosse⁶⁴; ricorda, in particolare, il caso di Democede di Crotone, medico a cui il re persiano sollecitò la consegna di un documento scritto contenente i dati di una prospezione costiera⁶⁵.

L'accuratezza con cui la fascia litoranea viene descritta da alcuni peripli⁶⁶, l'assunzione di una prospettiva eminentemente marittima, nonché la presenza di dati e indicazioni chiaramente rivolte in prima istanza ai marinai (es. indicazioni delle modalità di navigazione o delle tipologie di imbarcazioni in grado di compiere determinati tragitti marittimi) induce a credere che molti di questi testi abbiano attinto da informazioni trasmesse tra il personale specializzato di bordo o che si siano basati su dati già in circolazione sotto forma di itinerari marittimi⁶⁷.

⁵⁹ A questo potrebbero risalire, a esempio, le matrici originarie del Periplo di Annone, del “Periplo dello Ps.Scilace” e dell’*Ora Maritima* di Rufo Festo Avienio. Per i dettagli sulla *Quellenforschung* di queste tre opere si rimanda al sottopar. 1.3.1., “I peripli”. Per il “Periplo dello Ps.Scilace” si veda, più specificatamente, il capitolo 2.

⁶⁰ DUNSCH 2012, p. 271.

⁶¹ Si tratta, in prevalenza, di spedizioni di tipo ufficiale; non mancano, però, anche esempi di iniziative autonome perpetrate per fini scientifici (*vid. infra* il caso di Eutimene di Massalia).

⁶² Alcuni, ma non tutti. Come si chiarirà più avanti (*vid. par. 1.3*, “Le testimonianze residue”), non tutti i peripli antichi possono essere chiaramente associati a esperienze di viaggi per mare compiuti in prima persona dagli autori.

⁶³ *Vid. infra*. Su “Scilace di Carianda”, in particolare, si rimanda all’omonima sezione contenuta nel capitolo 2.

⁶⁴ HD¹, III 134-137 e IV 44.

⁶⁵ HD¹, III 136: παρεσκευασμένοι δὲ πάντα ἔπλεον ἐς τὴν Ἑλλάδα, προσίσχοντες δὲ αὐτῆς τὰ παρὰ θαλάσσια ἐθηεῦντο καὶ ἀπεγράφοντο, ἐς δὲ τὰ πολλὰ αὐτῆς καὶ ὀνομαστὰ θεησάμενοι ἀπίκοντο τῆς Ἰταλῆς ἐς Τάραντα. Si noti l’uso del verbo ἀπογράφομαι che sembra implicare la consegna di un documento scritto (*vid. MARCOTTE 2016*).

⁶⁶ Non solo di quelli eventualmente scritti da naviganti, ma anche di quelli compilati a tavolino da eruditi e geografi (per ulteriori approfondimenti, si rimanda al par. 1.3, “Le testimonianze residue”).

⁶⁷ Ovvero di descrizioni verbali delle rotte trasmesse tra i marinai. Se questi itinerari marittimi (concise descrizioni delle rotte corredate da suggerimenti e consigli) fossero già codificati in forma scritta o tramandati solamente per via orale, è difficile da stabilire sulla sola

Diversa fu la sorte riservata ai dati nautici di tipo più distintamente tecnico. In quanto complesse e altamente settoriali, le informazioni relative alla guida e alla gestione dell'imbarcazione erano destinate essenzialmente al personale di bordo (dunque, ai "marinai" propriamente detti). Come sottolineato in precedenza, molte tra le genti di mare (intese come "lavoratori del mare", θαλαττουργοί) non sapevano né leggere né scrivere, per cui i canali utilizzati per la trasmissione dei dati tecnico-nautici rimasero a lungo e prevalentemente quelli tipici dell'oralità.

Qualcosa dovette cominciare a cambiare a partire dalla fine del IV sec. a.C. Il V sec. a.C. aveva segnato, infatti, la consacrazione delle flotte poleiche come strumento di potere e controllo⁶⁸ e l'esempio di Atene aveva certamente fornito un valido modello di riferimento. Nel corso del IV sec. a.C. cominciarono, dunque, a cadere in maniera progressiva le barriere che vincolavano le competenze tecnico-nautiche alle classi sociali più basse. Ad Atene i progetti costruttivi delle triremi vennero affidati – a partire almeno dal IV sec. a.C. – agli ἀρχιτέκτονες ἐπὶ τὰς ναῦς, figure altamente specializzate che combinavano, alle conoscenze di edilizia navale, spiccate doti oratorie⁶⁹. Sul finire dello stesso secolo cominciarono a emergere alcuni personaggi che, pur facendo parte della cerchia degli eruditi, rivestivano ruoli specializzati a bordo delle navi: è questo il caso, a esempio, di Onesicrito di Astipalea, storico e capo-timoniere⁷⁰ della nave personale di Alessandro⁷¹.

L'associazione tra le competenze nautiche e le abilità di letto-scrittura si fece, insomma, più frequente tra i marinai di professione e la necessità di formare una nuova classe di piloti poté stimolare la messa per iscritto dei primi manuali tecnici. Tuttavia, per trovare il primo riferimento esplicito all'esistenza di testi di questo tipo è necessario attendere il I-II sec. d.C.: a questo periodo si

base dei dati oggi a disposizione. A ogni modo, come si sottolineerà a proposito del "Periplo dello Ps.Scilace", la possibilità di riconoscere – all'interno dei peripli – l'impiego di dati nautici riguardanti aree geografiche differenti (*vid.* capitolo 4) potrebbe suggerire che una versione scritta di determinati itinerari marittimi sia effettivamente esistita. Gli itinerari marittimi elaborati in forma scritta potrebbero essere stati depositati nei santuari o nelle residenze private di mercanti e dei finanziatori di imprese marittime (SHIPLEY 2019, p. 32).

⁶⁸ WALLINGA 1993, pp. 101 e 183.

⁶⁹ ARIST., *Ath.* 46, 1. Per essere eletti gli architetti navali dovevano presentare il proprio progetto dinanzi all'ecclesia e persuaderne i membri a votare in loro favore (MCARTHUR 2021).

⁷⁰ MARCIAN., *Epit. Menipp.* 2.

⁷¹ ARR., *Ind.* 18, 9. Storico e capo timoniere (*Epit. Menipp.* 2) della nave personale di Alessandro, Onesicrito accompagnò Nearco nella spedizione marittima compiuta tra il 325 e il 324 a.C., *vid. infra*.

data il passaggio in cui Plutarco (*Mor.* 790d) afferma che i γράμματα κυβερνητικά (“trattati da pilota”) non fossero di per sé sufficienti a formare un buon pilota se quest’ultimo non avesse affiancato, allo studio teorico, l’esperienza di bordo⁷². Più problematica risulta l’interpretazione di un passo cronologicamente anteriore e ascrivibile a Polibio: qui, la posizione di alcuni medici – che dedicandosi solamente alla medicina teorica avevano messo a rischio la salute dei propri pazienti – viene equiparata a quella di alcuni piloti, che – anziché formarsi a bordo – avevano preteso di apprendere l’arte della navigazione solamente attraverso la consultazione di libri specifici⁷³. Visto il carattere paradossale della situazione descritta, non pare prudente considerare questo riferimento come un’allusione inconfutabilmente riferita all’esistenza di libri destinati alla formazione dei κυβερνήται.

La datazione del passaggio di Plutarco corrisponde grosso modo alla cronologia che tradizionalmente si attribuisce allo *Stadiasmus Maris Magni*. Più che come un “trattato da pilota”, lo Stadiasmo dovrebbe considerarsi come il primo esempio conservatosi di itinerario marittimo destinato all’uso del personale specializzato⁷⁴. In questo senso, sarebbe, dunque, l’erede di una lunga tradizione di istruzioni nautiche che affonda le sue radici nel periodo tardo-arcaico⁷⁵ e la cui codificazione in forma scritta si manifesta, in maniera inequivocabile, solamente a partire dal I sec. d.C.

La testimonianza di Polibio e la redazione dello *Stadiasmus Maris Magni* – se considerate in maniera congiunta – confermerebbero la circolazione – a partire dal I sec. d.C. – di fonti scritte compilate e dirette principalmente ai marinai (o, almeno, ai ranghi più alti delle marine commerciali e militari)⁷⁶. È solo dal I sec. d.C., dunque, che si può parlare con sicurezza dell’esistenza di una letteratura nautica indirizzata a professionisti del settore; per quanto riguarda i periodi precedenti non vi sono, invece, dati certi. La possibilità di retrodatare l’esistenza di una letteratura tecnica di tipo nautico a epoche anteriori rimane, pertanto, aperta a diverse considerazioni. Nello specifico, vi sono due principali scuole di pensiero a riguardo: un primo gruppo di studiosi – *in primis* Pietro

⁷² PLU., *Mor.* 790d (*An seni resp.* 12): ἡ πλοίων μὲν ἄρχοντας οὐ ποιεῖ γράμματα κυβερνητικά, μὴ πολλάκις γενομένους ἐν πρύμνῃ θεατὰς τῶν πρὸς κῆμα καὶ πνεῦμα καὶ νύκτα χειμέριον ἀγώνων.

⁷³ PLB., XII 25d, 6: εἰσὶ γὰρ ἀληθῶς ὅμοιοι τοῖς ἐκ βυβλίου κυβερνῶσιν.

⁷⁴ Il titolo completo dell’opera è, difatti, “Stadiasmo o Periplo del Grande Mare”, *vid.* sottopar. 1.3.1, “Gli stadiasmi”.

⁷⁵ Si veda quanto affermato sopra (nota 67) in riferimento alle fonti probabilmente utilizzate per la stesura dei cd. “peripli”.

⁷⁶ Fonti, tra l’altro, di diverso tipo: manuali da piloti (in questo senso sembra essere interpretabile il passaggio polibiano), ma anche itinerari per la programmazione di rotte (simili allo *Stadiasmus Maris Magni*).

Janni – considera che non si arrivò mai, nell'antichità, alla redazione di una vera e propria letteratura specializzata, principalmente a causa della scarsa considerazione di cui godeva la nautica in antico⁷⁷:

La marineria non conquistò mai nella cultura antica la considerazione di cui godettero l'agricoltura, la strategia o l'edilizia, ritenute attività degne di trattazione teorica, e oggetto di un'ampia letteratura. Profondi motivi storici, sociali e culturali (validi per i Greci non meno che per i Romani), fecero sì che una vera "letteratura tecnica" dedicata alla nautica non arrivasse mai⁷⁸.

La seconda – il cui esponente principale è Stefano Medas – si decanta a favore di una circolazione limitata della letteratura tecnico-nautica già a partire dal tardo-arcaismo⁷⁹: secondo Medas sarebbero esistite istruzioni nautiche specializzate, la cui utilizzazione era, però, limitata solamente a determinati contesti ("addestramento dei piloti militari, di quelli che praticavano commercio a lungo raggio seguendo rotte d'altura o quelli impegnati in spedizioni esplorative"⁸⁰).

La perdita di interesse dei dati nautici

Tra i fattori che dovettero interferire nella trasmissione – e conseguente conservazione – della documentazione nautica va senz'altro annoverata la natura dei contenuti. Essendo la nautica un argomento di ordine tecnico, gli scritti di tipo specializzato non venivano di certo considerati come di pubblico interesse⁸¹; la loro settorialità, dunque, fu una delle caratteristiche che ne pregiudicò la trascrizione. A limitare la copia dei documenti tecnici (che pur dovettero esistere a partire almeno dal I sec. d.C.⁸²) contribuirono, quindi, i criteri che sovrintendono alla trasmissione manoscritta: a venire riprodotte erano, essenzialmente, le opere che incontravano maggiormente il favore del pubblico.

Eppure, il limitato interesse nei confronti dell'argomento tecnico non è di per sé sufficiente a giustificare la perdita quasi completa della documentazione nautica: si sono, infatti, conservati trattati riferibili ad altre attività (es. la

⁷⁷ Sulla considerazione accordata alla nautica nell'antichità, *vid. infra*.

⁷⁸ JANNI 2002, p. 410.

⁷⁹ Anche Medas (2004, p. 14), dunque, crede che il *floruit* che la letteratura periplografica conobbe a partire dal VI sec. a.C. possa essere spiegato a partire dall'esistenza di documenti scritti, possibilmente circolanti in forma di itinerari marittimi.

⁸⁰ MEDAS 2004, p. 14.

⁸¹ Ivi, p. 112.

⁸² *Vid. supra*.

poliorcetica⁸³, l'agricoltura⁸⁴, l'architettura⁸⁵) che pur condividevano con la navigazione lo stato di τέχνη (arti)⁸⁶.

Nel caso degli itinerari marittimi, però, alla scarsa attrattiva rappresentata dall'argomento si sommava la rapida perdita di valore dei dati: l'intensificarsi dei traffici marittimi e l'apertura di nuove rotte alterava di frequente lo stato delle conoscenze, costringendo i compilatori a effettuare ripetute revisioni dei contenuti. Come segnalato da Stefano Medas, le istruzioni nautiche perdevano, quindi, velocemente il loro valore pratico, poiché

continuamente sostituite da nuovi scritti che condensavano conoscenze del passato integrandole necessariamente con le nuove acquisizioni. Il testo vecchio veniva abbandonato perdendosi, per lasciare spazio all'elaborazione di prodotti aggiornati; così, la catena di trasmissione continuava negli ambienti specializzati cancellando lentamente le tappe precedenti⁸⁷.

La considerazione della nautica

Nell'immaginario collettivo il mare era carico di valori ambivalenti. Era, dunque, sì una risorsa⁸⁸ nonché una sorta di ponte in grado di mettere in comunicazione aree geografiche distanti⁸⁹, ma era – allo stesso tempo – anche un luogo potenzialmente pericoloso⁹⁰, mutevole⁹¹, sconfinato⁹² e popolato da creature mostruose⁹³.

Benché si registrino posizioni antitetiche sul mare, la considerazione tributata a quanti da esso traevano vantaggio sembra, invece, andare in un'unica

⁸³ Si pensi, a titolo esemplificativo, alla Πολιορκητικά di Enea Tattico e di Filone di Bisanzio.

⁸⁴ Es. il *De re rustica* di Lucio Giunio Columella.

⁸⁵ Es. il *De architectura* di Marco Vitruvio Pollione.

⁸⁶ DUNSCH 2012, p. 271.

⁸⁷ MEDAS 2004, pp. 112-113.

⁸⁸ In Omero (*Od.* IX 83) il mare viene definito ἰχθυόεις, “pescoso”.

⁸⁹ I percorsi marittimi vengono qualificati come ὑγρὰ κέλευθα, “vie d'acqua” (es. *Hom.*, *Od.* III 71); inoltre, una delle parole utilizzate in lingua greca per indicare il mare – πόντος – deriva dalla radice protoindoeuropea *pent-, che allude a un passaggio tra due coste distanti (vid. CHANTRAINE 1999, s.v. πόντος; WATKINS 1985, s.v. *pent-).

⁹⁰ Es. *Hom.*, *Od.* V 174: μέγα λαῖτμα θαλάσσης δεινόν τ' ἀργαλέον τε (“le enormi profondità del mare, terribile e pericoloso”); *h. Hom.* 33, 8: πόντον ἀμείλιχον (“il mare implacabile”).

⁹¹ Es. *Hom.*, *Od.* IV 510: κατὰ πόντον ἀπείρονα κυμαίνοντα (“sul mare infinito e rigonfio”).

⁹² Es. *Hom.*, *Od.* IV 504: μέγα λαῖτμα θαλάσσης (“le enormi profondità del mare”). Sulle descrizioni del mare nella letteratura greca, vid. LESKY 1947.

⁹³ Es. *Hom.*, *Od.* III 158: μεγακήτεα πόντον (“il mare popolato da mostri”).

direzione ed essere complessivamente negativa⁹⁴. Nell'epopea omerica gli unici a muoversi per mare per volontà propria sono i Fenici, caratterizzati principalmente come mercanti di ἀθύρματα⁹⁵ ("paccottiglia"). Di contro, per Odisseo e i suoi compagni le peregrinazioni marittime sono una punizione divina, un castigo da subire per poter tornare a casa sani e salvi⁹⁶. La concezione negativa si riflette, inoltre, anche sulle abitudini alimentari: gli eroi omerici prediligono i banchetti a base di carne e si piegano alla pesca e al consumo di prodotti ittici solo qualora non vi siano altre alternative⁹⁷.

La scarsa considerazione riconosciuta alla navigazione emerge a più riprese anche dalla lettura dei testi di Esiodo: ne *Le Opere e i Giorni* il poeta rivela che era stata la "mancanza di beni" (e non, dunque, una libera scelta) a spingere il padre ad andare per mare⁹⁸; al fratello Perse suggerisce, pertanto, di seguire l'esempio paterno solo nel caso in cui avesse avuto realmente bisogno di "fuggire il bisogno e la fame funesta"⁹⁹. Nella descrizione delle cinque età del mondo, inoltre, Esiodo auspica il ritorno a una perduta "Età dell'Oro": un'epoca in cui gli uomini non sarebbero stati costretti a navigare, ma avrebbero potuto vivere unicamente dei prodotti della terra ("né mai sulle navi andranno, sarà la Terra a dar loro ogni genere di frutti"¹⁰⁰).

A partire dall'età arcaica, dunque, il motivo della navigazione assume delle connotazioni così negative da essere associato sempre a situazioni di estrema necessità: naviga solo chi è di bassa estrazione sociale¹⁰¹ oppure chi ha perso tutto e ha bisogno di sostentamento. Chi sceglie deliberatamente di dedicarsi alla navigazione viene considerato come avido e scellerato¹⁰² e – in linea con

⁹⁴ JANNI 1996, p. 15.

⁹⁵ Es. HOM., *Od.* XV 416.

⁹⁶ MONTIGLIO 2005, p. 125.

⁹⁷ Es. HOM., *Od.* IV 368-369; e XII 329-332.

⁹⁸ HES., *Op.* 637-640.

⁹⁹ HES., *Op.* 645-646.

¹⁰⁰ HES., *Op.* 236-237. Il *topos* di un'"età dell'oro" precedente all'invenzione della navigazione si risconterà, in epoca successiva, anche in S., *Ant.* 332-338; PL., *Criti.* 113e. Cfr. con il passaggio erodoteo basato sulla testimonianza di Aristea: HDt., IV 13-15.

¹⁰¹ Ateneo di Naucrati (VI 254b), a esempio, citando Teopompo (*FGrHist* 115 F 281), menziona i marinai in un elenco di categorie criminali, tra ladri e falsi testimoni: πλήρεις εἶναι τὰς Ἀθήνας Διονυσοκολάκων καὶ ναυτῶν καὶ λωποδυτῶν, ἔτι δὲ ψευδομαρτύρων καὶ συκοφαντῶν καὶ ψευδοκλητῆρων.

¹⁰² Come notato da Davis (2009, p. 4), anche la saga degli Argonauti contribuisce a perpetuare questa visione: Giasone e i suoi compagni sono, infatti, disposti a navigare e a mettere a repentaglio la propria vita solamente per riuscire ad appropriarsi del vello d'oro.

i mercanti fenici di omerica memoria¹⁰³ – capace di anteporre gli interessi commerciali persino alla propria vita¹⁰⁴.

La breve cernita di testimonianze relative alla navigazione evidenzia come quest'attività non godesse di una reputazione positiva nei circoli intellettuali dell'antichità¹⁰⁵. È dunque possibile ipotizzare che anche questa situazione abbia concorso a ostacolare la copia di documenti nautici eventualmente in circolazione tra i marinai.

1.3. Le testimonianze residue

Nonostante molti dei dati sulla nautica antica possano essere andati effettivamente perduti, tra il materiale preservatosi figurano dei testi – spesso qualificati come “peripli”, “stadiasmi” o “portolani”¹⁰⁶ – che – per il loro contenuto, nonché per il valore delle informazioni nautiche trasmesse – dimostrano un'indiscussa relazione con la pratica della navigazione¹⁰⁷. Molti di questi testi sono anteriori al I sec. d.C. e precedono, dunque, cronologicamente la data della redazione dello *Stadiasmus Maris Magni*.

¹⁰³ *Vid. supra.*

¹⁰⁴ In un epigramma di incerta attribuzione (forse opera di Faleco) si legge: εἰν ἅλῃ δ' οὐ πως | εὐμαρὲς εἰς πολὺν ἀνδρὸς ἰδεῖν κεφαλὴν (“in mare non si è mai visto un uomo canuto”, AP, VII 650). La pericolosità della navigazione emerge – *inter alia* – dalla lettura di alcuni aneddoti che Diogene Laerzio (I 104) attribuisce ad Anacarsi: quando qualcuno gli domandava se fosse più alto il numero dei vivi o dei morti, il saggio soleva chiedere in che gruppo dovesse considerare i naviganti (ἐρωτηθεὶς πότεροι πλείους εἰσίν, οἱ ζῶντες ἢ οἱ νεκροί, ἔφη, “τοὺς οὖν πλέοντας ποῦ τίθης;”). All'interno dello stesso passaggio, Diogene Laerzio riporta anche che – quando venne interrogato sul tipo di imbarcazione che riteneva maggiormente sicura – Anacarsi rispose di considerare sicure unicamente le imbarcazioni che erano state tirate in secco sulla spiaggia (ἐρωτηθεὶς τίνα τῶν πλοίων εἰσὶν ἀσφαλέστερα, ἔφη, “τὰ νενεωλκημένα”). Cfr. ΑΤΗ., VIII 350b.

¹⁰⁵ Per ulteriori dettagli sulla considerazione accordata alla navigazione e ai marinai, *vid. BOURRIOT 1972*. Come sottolineato anteriormente, la situazione cominciò a cambiare a partire dal IV sec. a.C. (*vid. supra*).

¹⁰⁶ Con il termine “portolano” si intendono qui le opere note intitolate Λιμένες (“Porti”) o Περί λιμένων (“Sui porti”).

¹⁰⁷ Questa considerazione può essere anche desunta in negativo dalla lettura di un passaggio di Strabone (I 1, 21). Il geografo afferma, infatti, che gli autori di portolani (λιμένες) e peripli (περίπλοι) non erano soliti includere informazioni di tipo astronomico e scientifico all'interno dei loro scritti (dati teorici); di contro, si deduce che quindi questi documenti dovevano includere dati di tipo pratico. Nel II libro (II 5, 24), Strabone rinforza la contrapposizione tra i documenti basati sulla stima empirica dei naviganti (peripli e portolani) e quelli basati sui calcoli astronomici dei geografi.

In passato si è ritenuto che i termini “periplo”, “stadiasmo” e “portolano” designassero opere di tipo “tecnico”, ovvero documenti utilizzati a bordo delle imbarcazioni dai membri dell’equipaggio¹⁰⁸. Studi recenti hanno, però, evidenziato la necessità di rettificare tali concezioni¹⁰⁹ e di riconsiderare il rapporto che intercorre tra questi documenti e l’esperienza in mare.

Nelle pagine successive e alla luce delle considerazioni anteriormente espresse, si tenterà di tratteggiare una visione d’insieme che prenda in esame le tre tipologie documentali. La suddivisione tra “peripli”, “portolani” e “stadiasmi” sarà effettuata sulla base dei titoli con i quali queste opere sono state principalmente tramandate.

I peripli

La parola “periplo” (in greco περίπλους) deriva dall’accostamento dei termini περί e πλούς: significa, quindi, letteralmente “navigazione intorno” o “circumnavigazione”. Tra le tipologie sopramenzionate (“peripli”, “stadiasmi” e “portolani”), i peripli sono i primi documenti in ordine cronologico a fare la loro comparsa, giacché i primi testi classificati come tali paiono riconducibili al periodo tardo-arcaico (VI sec. a.C.)¹¹⁰. In aggiunta, i peripli sono la tipologia documentale con la maggior continuità cronologica¹¹¹, nonché con il maggior numero di attestazioni¹¹².

A livello formale, i peripli adottano frequentemente uno stile brachilologico e una struttura ripetitiva. Come suggerito dal termine “periplo”, inoltre, prediligono un’organizzazione che segue il profilo della costa, utilizzando il mare come criterio ordinatore¹¹³. Il litorale funge, dunque, da elemento regolatore del paesaggio, fornendo un’intelaiatura perfetta per impostare la narrazione: lungo di esso si dipanano in successione i differenti paesaggi, descritti secondo una prospettiva prevalentemente marittima¹¹⁴. Nel complesso, i “peripli” si presentano,

¹⁰⁸ In questo senso vanno le considerazioni di NORDENSKIÖLD 1898; BÉRARD 1902-1903, vol. I, pp. 54-58 e vol. II, pp. 52-57; e TAYLOR 1971, p. 51.

¹⁰⁹ Si vedano, a questo proposito, gli studi di PRONTERA 1992; MARCOTTE 2000; GONZÁLEZ PONCE 2008a.

¹¹⁰ PRONTERA 1992, p. 27.

¹¹¹ Dal periodo tardo-arcaico sono attestati, senza soluzione di continuità, fino al periodo bizantino. Il periodo di maggior popolarità dei peripli sembra, tuttavia, coincidere con l’età ellenistica, *vid.* GONZÁLEZ PONCE 2008a, pp. 46-47.

¹¹² In totale si conservano circa 40 nomi di autori di peripli (GONZÁLEZ PONCE 2008a, pp. 45-48).

¹¹³ Tale principio verrà in seguito adottato anche dai geografi. Strabone, a esempio, dichiara di aver deliberatamente scelto di utilizzare il mare come σύμβουλος, “guida” (STR., VIII 1, 3).

¹¹⁴ Cioè, secondo la prospettiva di chi li stesse osservando dal mare.

quindi, come degli inventari in cui punti cospicui, insediamenti, porti e distanze si susseguono ordinatamente secondo un principio descrittivo unidimensionale¹¹⁵. Di tanto in tanto tale principio viene temporaneamente abbandonato per permettere l'inserimento di digressioni più o meno estese, solitamente riguardanti questioni di tipo etnografico o mitologico.

Lo stile scarno e conciso dei peripli ha indotto molti studiosi a ritenere che si trattasse di documenti in uso ai marinai, in parte assimilabili alle moderne raccolte di "istruzioni nautiche"¹¹⁶. Successivi studi hanno, però, posto l'accento sul fatto che le informazioni riscontrate all'interno dei peripli antichi siano insufficienti se utilizzate per dirigere il corso di un'imbarcazione¹¹⁷. L'osservazione dell'inutilità pratica dei peripli antichi non deve, però, dare adito a conclusioni di tipo manicheo: pur non essendo stati concepiti come documenti da utilizzarsi a bordo, il legame di questi testi con la pratica nautica non può essere del tutto rinnegato. Nello specifico, un'attenta lettura dei peripli antichi suggerisce uno scenario differente: alcuni di questi documenti contengono, infatti, frequenti ed evidenti riferimenti alla pratica empirica della navigazione. Pur non essendo, dunque, direttamente equiparabili alle "istruzioni nautiche", alcuni peripli furono probabilmente redatti proprio a partire dalla consultazione di itinerari marittimi (orali e/o scritti) o da dati trasmessi tra i marinai già in circolazione all'epoca della loro redazione.

Dal punto di vista del loro inquadramento formale, i peripli antichi si fanno quasi sempre ricadere all'interno del dominio della geografia. Non manca, però, chi – notando la struttura altamente predittiva di questa tipologia documentale – si inclina a favore dell'esistenza di un vero e proprio "genere periplografico"¹¹⁸.

Dei circa 40 peripli antichi di cui si ha notizia, sono solamente sei i testi che si conservano in forma più o meno completa (il "Periplo di Annone", il "Periplo dello Ps.Scilace", l'anonimo "Periplo del Mar Eritreo", il "Periplo del Ponto

¹¹⁵ JANNI 1984. Nonostante la prospettiva unidimensionale sia quella prevalente, in alcuni casi essa viene abbandonata per fornire le distanze delle traversate da capo a capo o d'alto mare (es. [SCYL.], *Per.* 47, 1).

¹¹⁶ NORDENSKIÖLD 1898; BÉRARD 1902-1903, vol. I, pp. 54-58 e II, pp. 52-57; TAYLOR 1971, p. 51. Le "istruzioni nautiche" sono raccolte che contengono informazioni di vario tipo dirette ai marinai: descrizione delle caratteristiche del litorale, segnalazione dei punti cospicui funzionali al riconoscimento della costa e all'atterraggio, avvisi di pericolo relativi alla presenza di bassifondi, secche o altri ostacoli, dati sui porti e sui punti d'ancoraggio.

¹¹⁷ Lo studio di riferimento, in questo caso, è il contributo firmato da GERNEZ 1949.

¹¹⁸ GONZÁLEZ PONCE 2001 e 2007. Il "genere periplografico" annovererebbe, oltre ai peripli, anche i documenti tramandati come "portolani" o "stadiasmi". Da qui in avanti, l'espressione "testi periplografici" verrà, dunque, usata per indicare i testi riuniti e sistematizzati da González Ponce (2008a, pp. 45-48).

Eusino di Arriano”, l’“Anaplo del Bosforo” di Dionisio di Bisanzio e il “Periplo del Mar Esterno” di Marciano)¹¹⁹, mentre degli altri sopravvivono solo frammenti e/o notizie indirette¹²⁰. La maggior parte dei testi oggi conosciuti si è preservata perché confluita all’interno di due manoscritti principali: il codice Heidelberg, Universitätsbibliothek, Pal. gr. 398¹²¹ e il Paris, BnF, Supplément grec 443¹²².

I peripli arcaici e classici

La redazione dei primi testi catalogati come “peripli” parrebbe risalire alla fine del VI sec. a.C.: a questo periodo, infatti, si attribuiscono le imprese – e la diffusione dei relativi resoconti – del cartaginese Annone, di Scilace di Carianda e di Eutimene di Massalia¹²³. Nessuno di questi testi si è, però, conservato integralmente; se ne preservano, infatti, solamente notizie indirette o rielaborazioni letterarie ascrivibili a epoche posteriori e il cui rapporto con il testo originale non sempre risulta facile da determinare¹²⁴.

Il testo del Periplo di Annone¹²⁵ – trasmesso all’interno del manoscritto di Heidelberg (Universitätsbibliothek, Pal. gr. 398)¹²⁶ – contiene la relazione

¹¹⁹ A questi sei titoli, è possibile sommare un settimo periplo – l’anonimo Periplo del Mar Eusino – datato, però, al VI sec. d.C.

¹²⁰ Queste informazioni sono derivate dalla tabella pubblicata in GONZÁLEZ PONCE 2008a, pp. 45-48.

¹²¹ Questo manoscritto – datato al tardo IX sec. d.C. (DILLER 1952, p. 3) e oggi conservato presso la Biblioteca Universitaria di Heidelberg (Germania) – include i seguenti testi: Periplo del Ponto Eusino di Arriano (ff. 11r-16v), la lettera ad Adriano in cui vi è il Periplo del Ponto Eusino (ff. 30v-40r), il Periplo del Mar Eritreo (ff. 40v-54v) e il Periplo di Annone, re dei Cartaginesi (ff. 55r-56r). Sul *codex Heidelbergensis* e le sue copie, *vid.* GONZÁLEZ PONCE 2008a, pp. 20-21.

¹²² Sul *codex Parisinus* si veda il capitolo 2 con relativa bibliografia.

¹²³ Nonostante il viaggio e il conseguente resoconto di Eutimene di Massalia siano dai più attribuiti alla seconda metà del VI sec. a.C. (GONZÁLEZ PONCE 2008a, p. 180, nota 5), non mancano voci discordanti che propongono una datazione di IV sec. a.C. (CARCOPINO 1943, p. 60; DION 1977, p. 189; AMIOTTI 1989, pp. 65-70).

¹²⁴ Si tenga in conto come (almeno nei casi di Annone e Scilace di Carianda) le esplorazioni furono commissionate con specifici fini politici e/o espansionistici. La diffusione della documentazione generata a seguito di questi viaggi dovette avere, dunque, una circolazione limitata (GÓMEZ ESPELOSÍN 2000, pp. 92-93). Più incerte sono, invece, la natura e la motivazione del viaggio effettuato da Eutimene di Massalia (per una visione d’insieme: GONZÁLEZ PONCE 2008a, pp. 179-182).

¹²⁵ Ἀννωνος Καρχηδονίων βασιλέως περίπλους. La qualifica di βασιλεύς sembrerebbe corrispondere alla carica di “suffeta”, il titolo della più alta carica di Cartagine.

¹²⁶ Fols. 55r-56r.

del viaggio che il cartaginese Annone avrebbe compiuto lungo le coste dell'Africa occidentale tra la fine del VI sec. a.C. e l'inizio del V sec. a.C. La spedizione atlantica di Annone – cui prese parte un contingente formato da circa 30 000 persone¹²⁷ – aveva come scopo quello di consolidare la posizione cartaginese nell'Africa occidentale tramite la fondazione di nuove colonie e il ripopolamento degli insediamenti precedentemente abbandonati o distrutti¹²⁸. Secondo la tradizione, il resoconto di questa impresa venne consacrato (ἀνέθηκεν) nel tempio di Baal-Moloch¹²⁹ a Cartagine, in una data che si fa solitamente oscillare fra il 520 e il 480 a.C.¹³⁰

Gli studi realizzati sul testo hanno, però, evidenziato alcune criticità. Innanzitutto, la relazione di Annone fu probabilmente elaborata in lingua punica, mentre il documento trasmesso all'interno del codice di Heidelberg è scritto in lingua greca: la versione conservatasi è, quindi, da considerarsi quantomeno come una traduzione greca di un originale andato perduto¹³¹. In seconda istanza, le caratteristiche linguistiche del testo sembrerebbero confarsi a una datazione più tarda, verosimilmente ellenistica¹³²: si tratterebbe – in altre parole e nella migliore delle ipotesi – di una rielaborazione *a posteriori* di un rapporto di viaggio stilato in punico tra il VI e il V sec. a.C.¹³³

¹²⁷ In HANNO, *Peripl.* 1 si specifica che presero parte alla spedizione 60 pentecontere (navi lunghe a doppia propulsione, velica e remiera, ampiamente utilizzate in imprese d'esplorazione e colonizzazione) e circa 30 000 coloni.

¹²⁸ Questo, almeno, è lo scopo che si esplicita in HANNO, *Peripl.* 1. *Vid.* anche OIKONOMIDES 1977, p. 11.

¹²⁹ Nel testo greco posto in apertura del Periplo di Annone, il tempio viene attribuito a Kronos: BLOMQUIST 1979, p. 5; OIKONOMIDES 1977, p. 9. Cfr. PLIN., *nat.* VI 200.

¹³⁰ L'incertezza sulla data deriva dalla difficoltà nello stabilire se l'autore – Annone – fosse il padre (CASARIEGO 1947, pp. 14-18) o il figlio (Müller in GGM I, pp. 20-22; MEDEROS MARTÍN-ESCRIBANO COBO 2000, pp. 84-85; OTTONE 2002a, p. 565) di Amilcare, il generale punico che guidò la spedizione cartaginese in Sicilia nel 480 a.C. (HDT., VII 165).

¹³¹ Occorre segnalare la possibilità, evidenziata da alcuni studiosi, che il testo conservatosi come "Periplo di Annone" non abbia alcun tipo di relazione con il documento punico originale (DESANGES 1978, pp. 392-397; ROLLER 2006, pp. 29-43; GONZÁLEZ PONCE 2008b). Per un'analisi comparativa del testo tramandato dal manoscritto palatino con i frammenti attribuiti ad Annone, *vid.* GONZÁLEZ PONCE 2011.

¹³² Aly (1927, pp. 324-328) data il testo al II sec. a.C. Sulla stessa linea Desanges (1978, p. 83), il quale – pur considerando il documento come una costruzione artificiale di matrice greco-ellenistica – non esclude del tutto la possibilità che la versione conservatasi possa datarsi al I sec. d.C. *Contra* Germain (1957, pp. 206-207), che data il testo alla fine del IV sec. a.C.; Casariego (1947) e Picard (1967) si decantano, invece, per una datazione che oscilla tra il V e il III sec. a.C.

¹³³ Il rapporto che intercorre tra il testo originale e la rielaborazione in lingua greca risulta difficile da definire, *vid.* FANTAR 2002.

Il testo preservatosi all'interno del codice di Heidelberg contiene numerosi dettagli di interesse nautico (alcuni dei quali di tipo tecnico¹³⁴), forse derivati dal resoconto originale. In esso si riscontrano, a esempio, le indicazioni delle distanze (espresse in giorni di navigazione¹³⁵) e delle direzioni (determinate a seconda della posizione del sole¹³⁶), la registrazione dei punti cospicui¹³⁷ e la segnalazione di possibili risalite fluviali¹³⁸, luoghi d'approdo¹³⁹ e punti d'acquata¹⁴⁰ (tab. 1.1).

Tabella 1.1. Principali informazioni nautiche trasmesse dal cd. "Periplo di Annone"

Informazioni nautiche nel "Periplo di Annone"	
Direzioni e orientamenti	Orientamenti relativi: in fondo al golfo (§ 8), in fondo al lago (§ 9).
	Orientamenti assoluti: verso sera/occidente (§ 3), verso il sole che tramonta (§ 4, 8), verso mezzogiorno (§ 8, 10).
Distanze marittime	Distanze in stadi: —
	Distanze in giornate di navigazione: tragitto di due giorni (§§ 2, 8, 13); tragitto di mezza giornata (§ 4), tragitto di un giorno (§§ 4, 8, 9), tragitto di dodici giorni (§ 11), tragitto di cinque giorni (§ 14), tragitto di quattro giorni (§ 16), tragitto di tre giorni (§§ 17-18).
Punti cospicui	Punti cospicui naturali: promontorio ricoperto da vegetazione (§ 3), grande fiume (§§ 6, 9), piccola isola (§ 8), tre isole (§ 9), enormi montagne (§ 9), fiume profondo e largo (§ 10), presenza di fuochi spontanei (§§ 13, 15, 16), grande golfo (§ 14), grande isola (§ 14), montagna molto alta (§ 16), isola (§ 18).

¹³⁴ Vid. infra, tab. 1.1., suggerimenti nautici relativi alle modalità di navigazione.

¹³⁵ Es. HANNO, *Peripl.* 2, 4, 5, 9, 11.

¹³⁶ Es. HANNO, *Peripl.* 3, 4, 8, 11.

¹³⁷ Es. le Colonne d'Ercole (HANNO, *Peripl.* 2), il promontorio di Solunte (forse Capo Cantin in Marocco, HANNO, *Peripl.* 3).

¹³⁸ HANNO, *Peripl.* 9.

¹³⁹ Es. HANNO, *Peripl.* 12, 14, 16.

¹⁴⁰ HANNO, *Peripl.* 14. Nonostante alcune indicazioni siano espresse attraverso i punti cardinali, la localizzazione dei vari punti della costa viene effettuata per lo più tramite l'uso di avverbi. Per l'analisi nautica dei contenuti del "Periplo di Annone", vid. NEGRI 1978.

(Punti cospicui)	Punti cospicui artificiali: fuochi accesi dalle popolazioni locali (§ 14).
Segnalazione di possibili luoghi d'approdo	Ancoraggio nei pressi di monti alti e boscosi (§ 12).
Suggerimenti nautici	Risalite fluviali: risalita lungo il fiume Crete (CORDANO 1992) o Chremete (GONZÁLEZ PONCE 2008a, p. 131) (§ 9).
	Modalità di navigazione: navigazione lungo costa (§§ 8, 11), circumnavigazione (§ 13).
	Ulteriori suggerimenti: approvvigionamento d'acqua (§ 14).

A un periodo più o meno contemporaneo è riconducibile il Periplo di Scilace di Carianda¹⁴¹. Secondo Erodoto, Scilace avrebbe condotto – per conto del re Dario I di Persia – una missione esplorativa con il fine di perlustrare i territori indiani¹⁴²; a seguito dell'impresa, il navigatore cario avrebbe dovuto riportare fedelmente al sovrano quanto osservato. Di Scilace e del suo “periplo”¹⁴³ indiano sopravvivono unicamente sette frammenti¹⁴⁴. Nessuno di essi, però, contiene informazioni o riferimenti utili alla navigazione¹⁴⁵.

Al VI sec. a.C. è forse possibile ascrivere anche il viaggio compiuto da Eutimene di Massalia lungo le coste nord-occidentali africane e che condusse il navigatore sino alla foce di un grande fiume, da alcuni identificato come il Senegal¹⁴⁶. La tradizione indiretta lascia trasparire la presenza, all'interno del testo di Eutimene, di notizie riguardanti il regime del fiume da lui identificato erroneamente come il Nilo¹⁴⁷; tradisce, inoltre, una probabile redazione in prima

¹⁴¹ La datazione di quest'impresa si inquadra generalmente tra il 520 e il 512 a.C. Di Scilace di Carianda si parlerà più diffusamente nel capitolo 2, sottopar. 2.1.1, “I problemi di attribuzione”.

¹⁴² HDT., IV 44.

¹⁴³ Il primo a utilizzare questo termine – o, più precisamente, il verbo a esso associato (περιπλέω) – per indicare la spedizione di Scilace è lo stesso Erodoto (IV 44, 3: μετὰ δὲ τούτους περιπλώσαντας Ἰνδοὺς τε κατεστρέψατο Δαρεῖος καὶ τῇ θαλάσῃ ταύτῃ ἐχρᾶτο).

¹⁴⁴ FGtHist 709 F 1-7. Per la trattazione di questi frammenti, si rimanda al capitolo 2, sottopar. 2.1.1, “I problemi di attribuzione”.

¹⁴⁵ Vid. capitolo 2.

¹⁴⁶ FHG IV, pp. 408-409; DESANGES 1978, pp. 390-393. Sull'identificazione del fiume: BRANIGAN 1994, p. 44.

¹⁴⁷ Per l'edizione dei frammenti di Eutimene di Massalia, vid. FHG IV, pp. 408-409. Desanges (1978, pp. 390-393) e González Ponce (2008a) hanno curato, rispettivamente, la traduzione in francese e in spagnolo dei frammenti di Eutimene; entrambi gli studi includono il testo

persona¹⁴⁸. I frammenti conservati non serbano, però, alcuna traccia di dati nauticamente rilevanti.

Si datano, invece, al pieno V secolo a.C. due opere talvolta enumerate tra i “peripli” e redatte da Filea di Atene¹⁴⁹ e Damaste di Sigeo¹⁵⁰. Il primo lavoro è catalogato alternativamente come “periplo”¹⁵¹ o “periegesi”¹⁵². Conteneva presumibilmente una descrizione della terra, ma includeva altresì numerosi dettagli sull’andamento del litorale¹⁵³; sarebbe stata proprio questa caratteristica a essere alla base della confusione riguardo alla classificazione dell’opera¹⁵⁴.

Di tono simile era il cosiddetto “periplo” stilato da Damaste di Sigeo. Anche sul titolo di quest’opera insistono, però, dei dubbi, giacché alcune testimonianze si riferiscono probabilmente al medesimo testo designandolo come un trattato “Sui popoli”¹⁵⁵ o come un “Catalogo dei popoli e delle città”¹⁵⁶. I 7 frammenti superstiti riferibili a Damaste di Sigeo suggeriscono una certa vicinanza della sua opera ai trattati etno-geografici ispirati all’opera di Ecateo¹⁵⁷ e non contengono allusioni direttamente riconducibili alla pratica nautica.

Le testimonianze indirette attribuiscono a Ctesia di Cnido – medico greco che operò alla corte di Artaserse II nel corso del IV sec. a.C. – la compilazione di un’opera intitolata alternativamente Περίοδος, Περίπλους ο Περιήγησις¹⁵⁸ e oggi perduta praticamente nella sua interezza. L’unico dato noto sullo scritto in questione riguarda una sua presunta articolazione in tre libri¹⁵⁹.

greco a fronte. Spesso collegato alla figura di Eutimene di Massalia è il poemetto in senari giambici intitolato *Ora maritima*, di cui si parlerà in seguito.

¹⁴⁸ SEN., *nat.* IV 2, 22.

¹⁴⁹ *FGrHist* 2038; GISINGER 1938; GONZÁLEZ PONCE 2008a, pp. 193-213.

¹⁵⁰ *FGrHist* 5; GONZÁLEZ PONCE 2008a, pp. 215-231.

¹⁵¹ ST. BYZ., *s.v.* Ἀνδρία (α 312).

¹⁵² HARP., *s.v.* Θερμοπύλαι (θ 11).

¹⁵³ GISINGER 1938, coll. 2133 e 2135.

¹⁵⁴ MARCIAN., *Epit. Menipp.* 2. Nessuno dei frammenti riferibili a Filea serba traccia di dati nauticamente rilevanti. González Ponce (2008a, p. 195) suggerisce, invece, la presenza di informazioni genericamente nautiche all’interno dei fr. 10 e 11.

¹⁵⁵ ST. BYZ., *s.v.* Ὑπερβόρειοι (υ 37).

¹⁵⁶ SUD., *s.v.* Δαμάστης (δ 41). Agatemero (GGM II, p. 471) è l’unico ad attribuire a Damaste la redazione di un periplo. Secondo i più, a ogni modo, i tre titoli indicherebbero una stessa opera, *vid.* GONZÁLEZ PONCE 2008a, p. 218.

¹⁵⁷ *FGrHist* 5 F 4.

¹⁵⁸ Alcuni autori credono che si tratti di opere diverse. Per l’edizione dei frammenti di Ctesia: LENFANT 2004, p. CLIX. Si vedano anche TUPLIN 2004; LLWELLYN-JONES-ROBSON 2010; MICUNCO 2010, pp. 7-20; RUFFING 2011, pp. 351-366.

¹⁵⁹ SCH. A. R., II 1015b. Ctesia di Cnido scrisse anche una storia della Persia in 23 libri (Περσικά), un lavoro in cui descriveva la flora e la fauna indiana (Ἰνδικά) e un’opera intitolata “Sui tributi dell’Asia” (*FGrHist* 688 F 50-60).

Contemporaneo al regno di Filippo II di Macedonia si considera, infine, il testo accolto all'interno del codice Paris, BnF, Supplément grec 443 e attualmente attribuito a un omonimo autore ateniese: il cd. "Periplo dello Ps.Scilace"¹⁶⁰. Seppur a lungo ascritto erroneamente a Scilace di Carianda, questo documento appare piuttosto come un testo dall'origine stratificata, rimaneggiato in ultima istanza nel terzo quarto del IV sec. a.C. Una lettura del "Periplo dello Ps.Scilace" evidenzia l'occorrenza di numerose informazioni di tipo nautico che percorrono il testo praticamente nella sua interezza. In particolare, tra gli elementi propri della tradizione nautica, figurano in questo scritto: le distanze costiere (stimate sia in giorni di navigazione che in stadi), la descrizione puntuale delle caratteristiche del litorale, la sequenza ordinata dei porti e dei rifugi disponibili lungo la costa e la segnalazione della possibilità di risalire i fiumi fino a raggiungere i centri dell'interno (ἀνάπλους fluviale)¹⁶¹. Che si tratti di un testo costruito *ad hoc* tramite la combinazione di materiale documentale anteriore¹⁶² o che sia da considerarsi come un prodotto interamente attribuibile al IV sec. a.C.¹⁶³, il "Periplo dello Ps.Scilace" si configura – in qualsiasi caso – come il documento più completo e antico nel suo genere a oggi conservato¹⁶⁴. In questo senso, costituisce una finestra privilegiata attraverso cui tentare di comprendere il mondo della navigazione antica: in particolare, l'analisi dei contenuti nautici presenti all'interno del "Periplo dello Ps.Scilace" potrebbe restituire interessanti informazioni sia sul tipo di dati trasmessi tra i marinai, sia sulla forma in cui gli stessi circolavano nel periodo in cui fu redatto il documento¹⁶⁵.

I peripli ellenistici (330 a.C. – 31 a.C.)

Il periodo di massima fioritura del genere periplografico coincide con l'età ellenistica e, più in particolare, con gli anni della spedizione orientale di Alessandro

¹⁶⁰ Su questo testo si veda il capitolo 2.

¹⁶¹ PRONTERA 1992, p. 36. Ognuna di queste categorie tematiche verrà analizzata nel dettaglio nel capitolo 3.

¹⁶² SUIĆ 1955; PERETTI 1979 e 1989; GONZÁLEZ PONCE 1991.

¹⁶³ MARCOTTE 1986, p. 168; COUNILLON 1998a, p. 124.

¹⁶⁴ Come anteriormente notato, infatti, sebbene la matrice originaria del cd. "Periplo di Annone" si faccia risalire al VI sec. a.C., suddetto documento si conserva solamente in una versione posteriore, verosimilmente riconducibile al II sec. a.C. Sul "Periplo di Annone" e sul rapporto che intercorre tra il testo conservato e il possibile originale punico di epoca arcaica, *vid. supra*.

¹⁶⁵ Per un'analisi dei contenuti nautici presenti nel "Periplo dello Ps.Scilace" e delle riflessioni sulla loro possibile origine, si rimanda alla lettura dei capitoli 3 e 4.

Magno. In questo periodo operano, tra gli altri, Callistene di Olinto¹⁶⁶, Androstene di Thasos¹⁶⁷, Nearco di Creta¹⁶⁸, Androne di Teos¹⁶⁹ e Cleone di Siracusa¹⁷⁰.

L'unica tra queste opere a essersi conservata (seppur in maniera indiretta) è quella di Nearco, l'ammiraglio di Alessandro Magno che – tra settembre del 325 a.C. e gennaio del 324 a.C. – guidò una spedizione marittima che dalle foci dell'Indo lo condusse sino al delta dell'Eufrate¹⁷¹. Il resoconto di questo viaggio è sopravvissuto attraverso la mediazione di Arriano (II sec. d.C.): la redazione conservatasi è, quindi, posteriore di circa 500 anni rispetto alla data di realizzazione dell'impresa. La rielaborazione del resoconto di Nearco occupa la seconda sezione dell'*India* di Arriano (più precisamente, i capitoli 18-43)¹⁷²; non risulta, però, del tutto chiaro se l'autore conobbe l'opera di Nearco nella sua versione originale (e, cioè, se ebbe modo di consultare la relazione dell'ammiraglio cretese) o se, invece, ebbe accesso a un elaborato che era già stato interpolato da altri autori. Si disconosce, inoltre, il titolo originale dell'opera di Nearco: benché Arriano si riferisca al viaggio nearcheo catalogandolo come "periplo"¹⁷³, nel lungo elenco di autori di peripli fornito da Marciano d'Eraclea il nome di Nearco non viene neanche menzionato¹⁷⁴.

¹⁶⁶ *FGrHist* 124. Callistene, storico di Alessandro Magno, fu anche autore di un "Periplo del Mar Nero" di cui sopravvivono, tra gli altri, dei frammenti contenenti delle precisazioni onomastiche riguardanti una "rocca Sarpedonia" (F 39 = SCH. A. R., I 216, *vid.* PRANDI 1985, p. 147), un'isola della Propontide e il fiume Partenio (F 7 e 40 = SCH. A. R., II 672 e 936; *vid.* PRANDI 1985, p. 147).

¹⁶⁷ *FGrHist* 711 (GONZÁLEZ MORA 2024, pp. 179-230). Trierarca al servizio di Alessandro Magno, Androstene esplorò le coste indiane assieme a Nearco, navigando dal delta dell'Indo fino all'Eufrate; in seguito, proseguì il viaggio con delle triremi per circumnavigare l'India (DOGNINI 2001). Una volta conclusa l'impresa, scrisse un "Paraplo dell'India", di cui sopravvivono alcuni frammenti dedicati alla pesca delle perle o a dettagli botanici (es. la relazione tra l'acqua salata e le piante).

¹⁶⁸ *FGrHist* 133. Comandante della flotta di Alessandro, capeggiò la spedizione diretta a esplorare le coste del Mare Arabico e dal Nero fino all'Eufrate, *vid. infra*.

¹⁶⁹ *FGrHist* 802 (GONZÁLEZ MORA 2024, pp. 141-178). Androne, figlio di Cabalo e trierarca della flotta di Alessandro, scrisse un periplo probabilmente dedicato alle coste pontiche (SCH. A. R., II 354) e che non serbava alcuna relazione, dunque, con le campagne militari del macedone. Quest'opera è a volte designata con il titolo "Sul Ponto" (GONZÁLEZ PONCE 2008a, p. 46).

¹⁷⁰ *FHG* IV, p. 365 (GONZÁLEZ MORA 2024, pp. 231-259). Cleone di Siracusa, nominato da Marciano tra gli autori di peripli (*Epit. Menipp.* 2), è invece autore di un Περὶ τῶν λιμένων ("Sui porti") secondo ST. BYZ., s.v. Ἀσπίς (α 485) (*vid. infra*).

¹⁷¹ BUNBURY 1959, vol. I, pp. 525-541; MARCOTTE 2000, pp. XLVIII-XLIX.

¹⁷² Come spiega lo stesso Arriano (*Ind.* 20, 1): "a proposito di questa navigazione Nearco ha fornito il seguente resoconto".

¹⁷³ ARR., *Ind.* 43, 2 e *An.* VI 28, 5; sulla questione del titolo, si veda BUCCIANINI 2015, p. 29.

¹⁷⁴ *Epit. Menipp.* 2.

Nella sua forma attuale – ovvero quella tramandata da Arriano –, il resoconto di Nearco preserva ancora numerosi dettagli di tipo nautico, pur stemperati e rielaborati per essere inseriti meno artificiosamente all'interno di quello che può considerarsi, fondamentalmente, un testo letterario¹⁷⁵. Tra le informazioni utili dal punto di vista nautico, si attestano costanti riferimenti all'impiego di piloti e interpreti locali¹⁷⁶, indicazioni su distanze (fornite per lo più in stadi)¹⁷⁷ e possibili punti d'acquata¹⁷⁸, avvisi di pericolo e dati relativi alle maree¹⁷⁹.

Come desumibile da un passaggio riportato da Arriano – nonché dalla lettura degli altri testi periplografici conservatisi – l'opera originale di Nearco doveva includere non solo dati marittimi, ma anche informazioni di carattere economico e commerciale:

Quando videro questo promontorio, Onesicrito¹⁸⁰ incitò a far rotta verso di esso per non dover fare la fatica di costeggiare tutto il golfo. Ma Nearco gli rispose che era egli sciocco, se ignorava per quale motivo Alessandro aveva allestito la spedizione. Non era perché non riusciva a condurre sana e salva l'armata per via di terra che aveva inviato le navi, ma perché voleva far perlustrare le coste che si trovavano lungo la linea di navigazione, gli ancoraggi, gli isolotti, far costeggiare ogni golfo che si presentava, le città sul mare e scoprire quale terra producesse molti frutti e quale fosse deserta¹⁸¹.

Il vigore della produzione periplografica è testimoniato, nel corso dei due secoli successivi, dai numerosi nomi di autori cui si attribuisce la redazione di "peripli"; tra di essi, figurano quelli di Apella (o Ofella¹⁸²), Sosandro¹⁸³ e Andreta di

¹⁷⁵ MEDAS 2004, p. 144.

¹⁷⁶ ARR., *Ind.* 32, 6-8. Cfr. SYNES., *Ep.* 5 [4], 186-201.

¹⁷⁷ Sulla questione, si veda BUCCIANINI 2013; e 2015, pp. 72-77.

¹⁷⁸ Es. ARR., *Ind.* 22, 3.

¹⁷⁹ Es. ARR., *Ind.* 21, 5-6.

¹⁸⁰ FG^rHist 134.

¹⁸¹ ARR., *Ind.* 32, 9-11. Questo passaggio evidenzia, tra l'altro, in maniera tangibile le discrepanze esistenti tra le scelte dettate da considerazioni di tipo tecnico-nautico (sostenute, in questo caso, da Onesicrito) e quelle derivate da valutazioni di tipo strategico (Nearco) (*vid.* anche *supra*, nota 35).

¹⁸² FG^rHist 2033; MARCIAN., *Epit. Menipp.* 2. Epoca di Tolomeo Lago, scrisse un "Periplo del Mar Esterno". Dell'impresa di Ofella serba memoria Strabone (XVII 3, 8). Sul Periplo di Ofella, *vid.* MEDEROS MARTÍN 2006.

¹⁸³ FG^rHist 2714; MARCIAN., *Epit. Menipp.* 2 (forse I sec. a.C., anteriore al principato di Augusto). Sosandro fu autore di un'opera catalogata alternativamente come "Periplo" o "Sull'India": KLOTZ 1927, col. 1145.

Tenedos¹⁸⁴. Delle loro opere, tuttavia, si conservano solamente pochi particolari, generalmente riferibili all'area geografica descritta¹⁸⁵ e troppo esigui per poter ricostruire la natura del loro eventuale vincolo con la pratica nautica.

I peripli di epoca imperiale

Tra i sei peripli conservatisi quasi integralmente, quattro si datano a epoca imperiale¹⁸⁶, vale a dire in un periodo compreso tra l'età augustea (fine del I sec. a.C.) e la caduta dell'Impero Romano d'Occidente (fine del V sec. d.C.): l'anonimo "Periplo del Mar Eritreo", il "Periplo del Ponto Eusino" di Arriano, l'"Anaplo del Bosforo" di Dionisio di Bisanzio e il "Periplo del Mar Esterno" di Marciano di Eraclea. Per quanto riguarda i contenuti, i quattro testi sopramenzionati includono informazioni nautiche dal valore eterogeneo.

Il primo di essi in ordine cronologico è il "Periplo del Mar Eritreo", opera scritta tra il 40 e il 70 d.C. da un autore anonimo¹⁸⁷. Il testo contiene una descrizione delle coste del Mar Rosso¹⁸⁸, del Golfo Persico, del Mar Arabico e della parte settentrionale dell'Oceano Indiano e accoglie numerosi dati relativi alla navigazione¹⁸⁹, alcuni dei quali dal carattere spiccatamente tecnico¹⁹⁰ (tab. 1.2)¹⁹¹. La minuziosa elencazione dei prodotti che venivano importati ed esportati dai luoghi menzionati induce a pensare che il testo sia stato concepito in prima istanza come una guida a uso dei commercianti e che sia stato redatto da un mercante residente in Egitto¹⁹².

¹⁸⁴ Autore di un "Periplo della Propontide", vissuto tra il IV e il III sec. a.C.

¹⁸⁵ Per una visione d'insieme: GONZÁLEZ PONCE 2008a, pp. 45-48.

¹⁸⁶ Per l'elenco dei sei peripli trasmessi in forma più o meno completa, *vid. supra*, par. 1.3.1. "I peripli". Sulla periplografia di età imperiale: GONZÁLEZ PONCE 2002.

¹⁸⁷ FUSSMAN 1991. *Contra* ARNAUD 2012, pp. 27-61. Per una la traduzione in lingua italiana con testo greco a fronte, *vid.* BELFIORE 2004.

¹⁸⁸ Il punto di partenza è costituito dall'emporio di Myos Hormos.

¹⁸⁹ GONZÁLEZ PONCE 2002, p. 558; ARNAUD 2012, pp. 34-41; ALBALADEJO VIVERO 2017, p. 12.

¹⁹⁰ *Vid. infra*, tab. 1.2, informazioni relative ai possibili luoghi d'approdo e suggerimenti nautici.

¹⁹¹ La tabella non è esaustiva, ma raccoglie e schematizza i principali dati di interesse nautico trasmessi dal "Periplo del Mare Eritreo".

¹⁹² Casson (1989, p. 8) ritiene questo documento come la prima guida concepita per usi commerciali.

Tabella 1.2. Principali informazioni nautiche trasmesse dal “Periplo del Mare Eritreo”

Informazioni nautiche nel “Periplo del Mare Eritreo”	
Direzioni e orientamenti	Orientamenti relativi: primo punto di scalo/sosta lungo una determinata rotta (§§ 1, 7, 25, 58), <i>emporìa</i> collocati “l’uno dopo l’altro” (§ 7), “oltre questi luoghi” (§ 12), “dopo” (§§ 13, 15, 21, 33, 35), “al di sopra” (§ 22), “di fronte” (§ 30), “subito dopo” (§§ 32, 50), “a sinistra” (§§ 42, 63).
	Orientamenti assoluti: in direzione di Noto (§§ 2, 4, 12, 21), in direzione dell’alba (§§ 7, 8, 10, 12, 18, 26, 30), in direzione del Libeccio (§ 15), verso il sole che tramonta (§ 18), verso mezzogiorno (§ 18), verso settentrione (§ 34), verso Borea (§ 40).
Distanze marittime	Distanze in stadi: §§ 1, 3, 4, 5, 7, 8, 13 ecc.
	Distanze non lineari: a due tappe di navigazione (§§ 9, 16), tragitto di due o tre tappe (§§ 10, 19), tragitto di due giorni di navigazione (§ 11), tragitto di sei tappe (§§ 15, 36), tragitto di sette tappe (§ 15), tragitto di due giorni e due notti di navigazione (§ 15), tragitto di tre giorni di navigazione (§ 22), tragitto di nove giorni (§ 23), a metà tragitto (§§ 30, 37).
Punti cospicui	Punti cospicui naturali: profonda insenatura (§§ 3, 5, 32), isola montuosa (§ 4), isolette sabbiose (§ 4), promontorio (§ 8), grandissimo promontorio (§ 30), piccole e grandi scogliere (§ 15), piccola e grande spiaggia (§ 15), isole disabitate (§ 27), isola grandissima e semideserta (§ 30), monti alti e rocciosi a picco sul mare (§ 32), monte alto e rotondo (§ 35), fiume grandissimo (§ 42).
	Punti cospicui artificiali: piccolo emporio sul mare (§ 3), forte di Leukè Kome (“Villaggio Bianco”, § 19).
Segnalazione di possibili luoghi d’approdo	Porti/Scali: §§ 1, 19, 25, 26, 32 (porto adatto a svernare), 39, 58, 60.
	Luoghi di riparo: §§ 3 (riparo per piccole imbarcazioni), 12 (riparo a ridosso del promontorio di Tabai), 42.
	Ancoraggi: §§ 4, 7, 8, 9, 12 (ancoraggio pericoloso per l’esposizione ai venti settentrionali), 15, 24.
	Aree importuose: §§ 3, 10, 20, 24, 41 (coste basse e pessimi ancoraggi), 46.
Suggerimenti nautici	Punti d’acquata: §§ 25, 26, 30.
	Risalite fluviali: §§ 37, 38 (fiume con delta paludoso e non navigabile), 54.

(Suggerimenti nautici)	Modalità di navigazione: navigazione lungo costa (§§ 11, 14, 25, 57), navigazione in linea retta, navigazione da capo a capo (§§ 14, 57), navigazione in mare aperto (§§ 33, 57).
	Ulteriori suggerimenti: avviso relativo alla presenza di un grande banco di sabbia (§ 5), emporio raggiungibile solo tramite zattere e piccole imbarcazioni (§ 7), segnalazione di possibili burrasche attorno a Capo Aromaton (§ 12), navigazione da effettuare preferibilmente durante mesi specifici (§§ 14, 24, 28), navigazione pericolosa a causa della presenza di secche, scogliere o mulinelli (§§ 20, 40, 45), ancoraggio su fondo sabbioso (§ 24), navigazione pericolosa, ma con venti favorevoli (§ 39), andatura con il vento non in poppa, forse lasco (§ 57).

Al II sec. d.C. si datano il “Periplo del Ponto Eusino” di Arriano di Nicomedia e l’“Anaplo del Bosforo” a opera di Dionisio di Bisanzio. Il primo documento, redatto in formato epistolare e indirizzato all’imperatore Adriano¹⁹³, differisce, in parte, dall’anteriore produzione periplografica: la redazione in forma di lettera fornisce, infatti, all’autore l’espedito ideale per proporre una rielaborazione letteraria delle conoscenze geografiche sulle coste del Mar Nero¹⁹⁴. Pretese letterarie sono comuni anche al lavoro intitolato “Anaplo del Bosforo” e attribuito a Dionisio di Bisanzio¹⁹⁵. Entrambe queste opere – seppur in maniera diversa – si servono della struttura periplografica per ordinare una composizione di tipo colto, in cui le informazioni nautiche non emergono se non *en passant*¹⁹⁶.

Di carattere ancora differente pare essere il “Periplo del Mar Esterno” stilato da Marciano di Eraclea¹⁹⁷: in questo caso, l’autore traduce la geografia

¹⁹³ MARENGHI 1958; SILBERMAN 1995. Per una traduzione in lingua italiana, si veda CORDANO 1992, pp. 112-142; in spagnolo è stata pubblicata la traduzione di GARCÍA MORENO-GÓMEZ ESPELOSÍN, pp. 326-351.

¹⁹⁴ La descrizione è, dunque, arricchita da numerose allusioni letterarie, nonché da *excursus* di vario tipo (artistici, mitologici, amministrativi, storici, ecc.). La redazione si fa più sintetica a partire da Trapezunte (§§ 25-37).

¹⁹⁵ GÜNGERICH 1958. L’opera si conserva nella versione latina realizzata da P. Gilles nelle opere *De Bosphoro Thracio I-III* e *De topographia Constantinopoleos et de illius antiquitatibus I-IV*.

¹⁹⁶ In altre parole, questi peripli presentano sì dei dati di interesse nautico, ma li stemperano inserendoli all’interno di rielaborazioni letterarie (es. in ARR., *Peripl. M. Eux.* 2, si fa riferimento a degli altari in pietra bianca utilizzati come punti cospicui).

¹⁹⁷ Marciano di Eraclea fu anche autore di un’epitome della Geografia di Artemidoro (GGM I, pp. 574-576), di un’epitome del Periplo del Mare Interno di Menippo (GGM I, pp. 563-573, *vid. infra*) e di un “Elenco delle distanze da Roma alle principali città della terra”, forse un’appendice del Periplo del Mare Esterno.

matematica di Tolomeo nel linguaggio lineare dei peripli¹⁹⁸. L'opera, strutturata in due libri, comprende una descrizione delle coste del Mar Rosso, del Golfo Arabico e dell'Oceano Indiano (libro I), nonché una relazione dei luoghi che, dalle Colonne d'Ercole e passando attraverso le coste dell'Europa settentrionale, terminava con la circumnavigazione della Britannia (libro II). A differenza dei peripli anteriori, Marciano sopprime dalla redazione qualsivoglia elucubrazione di respiro etnologico o mitologico, concentrando la sua attenzione sulla corretta elencazione dei luoghi e delle distanze che li separano. Il "Periplo del Mar Esterno" di Marciano è dunque un'opera compilativa, frutto della ricerca erudita dell'autore e della sua comprovata esperienza nell'edizione di opere geografiche¹⁹⁹; pur trasmettendo dati nautici di tipo tecnico, non conserva alcun rapporto diretto, dunque, con l'esperienza nautica di tipo autoptico²⁰⁰.

Alle quattro opere preservatesi in stato completo o parzialmente lacunoso, devono aggiungersi ulteriori peripli di cui sopravvivono solamente dei frammenti²⁰¹. Tra di essi, di particolare interesse risulta il "Periplo del Mar Interno", una descrizione delle coste mediterranee articolata in tre libri²⁰² e firmata da Menippo di Pergamo. La datazione dell'opera – sopravvissuta solamente grazie all'epitome elaborata tra il IV e il V sec. d.C. da Marciano di Eraclea²⁰³ – è stata ricavata, in maniera indiretta, da un epigramma composto da Crinagora di Mitilene e indirizzato proprio a Menippo di Pergamo²⁰⁴: nello stesso, il poeta e diplomatico mitilenese richiede espressamente a Menippo la compilazione

¹⁹⁸ BELFIORE 2011, p. 13.

¹⁹⁹ MARCIAN., *Peripl.* 2.

²⁰⁰ Ciononostante, si segnala come le informazioni utilizzate da Marciano siano state comunque mutate da dati empirici.

²⁰¹ Es. il "Periplo" di Isidoro di Carace (epoca augustea) e il "Periplo del Mar Eritreo" di Alessandro di Mindo (I sec. d.C.): GONZÁLEZ PONCE 2008a, p. 48. Marciano di Eraclea è l'unico a riferire di un periplo a opera di Isidoro (*Epit. Menipp.* 2), ma dell'autore caraceno sopravvive soltanto un'opera geografica intitolata "Stazioni partiche" (GGM I, pp. 80-95).

²⁰² Il periplo di Menippo si apriva con una descrizione dell'Ellesponto, seguita da una trattazione delle particolarità delle coste della Propontide, del Bosforo Tracio e del Ponto Eusino (libro I); proseguiva, poi, lungo le sponde settentrionali del Mediterraneo, illustrando la natura delle coste tra i Dardanelli e Gadeira (libro II). Il terzo e ultimo libro comprendeva la descrizione del litorale mediterraneo meridionale.

²⁰³ *Epit. Menipp.*, GGM I, pp. 515-562; *vid.* anche DILLER 1952, pp. 147-164. L'epitome di Menippo realizzata da Marciano di Eraclea è conservata solo in parte.

²⁰⁴ AP, IX 559: πλοῦς μοι ἐπ' Ἰταλίην ἐντύνεται· ἐς γὰρ ἑταίρους | στέλλομαι, ὦν ἤδη δηρὸν ἄπειμι χρόνον. | διφέω δ' ἡγητῆρα περίπλοον, ὃς μ' ἐπὶ νήσους | Κυκλάδας ἀρχαίην τ' ἄξει ἐπὶ Σχερίην | σύν τί μοι ἀλλά, Μένιππε, λάβευ, φίλος, ἵστορα κύκλον | γράψας, ὦ πάσης ἰδρι γεωγραφίης. *Vid.* anche GOW-PAGE 1968, vol. I, p. 218 e vol. II, pp. 243-244.

di un periplo che lo guidi durante la navigazione attraverso le isole Cicladi²⁰⁵. A giudicare dalle testimonianze conservatesi²⁰⁶, il periplo di Menippo conteneva sostanzialmente indicazioni sulle distanze tra le varie località, trascurando di riportare particolari etnografici e mitologici²⁰⁷; quest'impressione viene corroborata da una testimonianza di Costantino Porfirogenito²⁰⁸, il quale – riferendosi a Menippo – lo descrive come “colui che fornì le misure in stadi dell'intero ecumene”²⁰⁹. Oltre alle distanze, emergono dall'“Epitome del Periplo di Menippo” anche indicazioni utili sulla fruibilità di porti e ancoraggi²¹⁰ e segnalazioni relative a punti cospicui²¹¹.

Una menzione a parte merita, infine, il poemetto in senari giambici intitolato *Ora maritima*, a lungo ed erroneamente collegato alla figura di Eutimene di Massalia²¹². L'opera, di cui sopravvivono 713 versi, è in realtà da attribuirsi a Rufo Festo Avienio, autore attivo durante la seconda metà del IV sec. a.C. Secondo una dichiarazione dello stesso Avienio, il testo deriverebbe dalla collazione tra notizie di diversa antichità²¹³. Della composizione, che in origine doveva descrivere le coste tra l'Europa atlantica e il Ponto Eusino, oggi si conservano solamente l'introduzione e la descrizione delle coste tra il litorale atlantico della Penisola Iberica e Massalia. A livello contenutistico, il testo include numerose notizie di interesse nautico, ma di tipo non tecnico: vengono registrate,

²⁰⁵ Per questo motivo Salway (2004, pp. 53-58) propone di ascrivere l'opera di Menippo alla categoria degli stadiasmi, piuttosto che a quella dei peripli (*vid. infra*).

²⁰⁶ *FGrHist* 766.

²⁰⁷ L'espunzione delle digressioni etnografiche o mitologiche potrebbe, invero, doversi attribuire non già a Menippo, ma a Marciano, autore dell'epitome.

²⁰⁸ *De Them.* II 7.

²⁰⁹ Μένιππος ὁ τοὺς σταδίασμοὺς τῆς ὅλης οἰκουμένης ἀπογραφάμενος, *vid.* PERTUSI 1952.

²¹⁰ Es. *Epit. Menipp.* 8 (“ormeggio per imbarcazioni di medie dimensioni”) e 10 (“porto aperto a tutti i venti”, “ormeggio aperto ai venti di ponente”, “ancoraggio per le navi aperto ai venti di ponente”).

²¹¹ Es. *Epit. Menipp.* 7 (santuario) e 8 (segnalazione dell'“alto e grande promontorio di Carambi” o del “grandissimo promontorio detto Kriou Metopon”).

²¹² *Vid. supra.* Sull'*Ora maritima* si veda lo studio effettuato da GONZÁLEZ PONCE 1995. Su Avienio, *vid.* CAMERON 1995.

²¹³ AVIEN., *ora* 40-50. Tra gli autori espressamente menzionati da Avienio figurano: Ecateo di Mileto (VI-V sec. a.C.), Ellanico di Lesbos (V sec. a.C.), Filea di Atene (V sec. a.C., *vid. supra*) e Scilace di Carianda (VI-V sec. a.C., nel caso in cui Avienio si riferisca al navigatore cario e non all'autore pseudoepigrafo). All'inizio del XX secolo, Schulten (1922) ipotizzò – come corollario al suo studio sui traffici greci in estremo occidente – che il nucleo del poemetto latino riprendesse, almeno in parte, l'impresa di Eutimene di Massalia. L'ipotesi di Schulten si basava sulle ipotesi precedentemente avanzate da Müllenhof (1870, pp. 73-210) e Marx (1896, coll. 2385-2391). Müllenhof, in particolare, suppose che la fonte originale di Avienio potesse essere il testo cartaginese redatto da Imilcone. *Contra* BERTHELOT 1934, p. 15.

a esempio, numerose indicazioni di tipo direzionale²¹⁴ e informazioni sulle distanze; inoltre, il tratteggio della morfologia costiera viene effettuato con particolare dovizia²¹⁵.

I portolani

I portolani (in greco λιμένες o περὶ λιμένων) sono spesso menzionati assieme ai peripli tra i documenti che derivavano direttamente le loro informazioni dalla pratica nautica. Il titolo suggerisce che il loro contenuto riguardasse in prima istanza i porti e che – in linea con quanto attestato nei portolani di età posteriore – questi testi potessero includere informazioni sulla progressione degli approdi lungo la costa, unitamente all'elenco delle loro caratteristiche specifiche (es. possibilità di rifornirsi d'acqua dolce, esistenza *in loco* di cantieri navali per la riparazione delle imbarcazioni, ecc.)²¹⁶.

Tra i testi appartenenti a questa tipologia documentale, si conservano notizie indirette e/o frammenti di appena due o tre opere, ovvero dei Περὶ λιμένων attribuiti a Timageto (metà del IV sec. a.C.), Cleone di Siracusa (epoca alessandrina) e Timostene di Rodi (inizio del III sec. a.C.)²¹⁷.

Il primo Περὶ λιμένων di cui si ha notizia viene attribuito a Timageto²¹⁸ ed era verosimilmente organizzato in più volumi²¹⁹. Nonostante se ne preservino

²¹⁴ Vi sono circa una decina di indicazioni direzionali di tipo oggettivo (sulla differenza tra direzioni oggettive e soggettive, si veda il capitolo 3, "Direzioni e orientamenti"): es. AVIEN., ora 93, 163, 198, 203, 253. La maggior parte delle volte la localizzazione viene effettuata per mezzo di avverbi o indicazioni di tipo soggettivo: es. AVIEN., ora 146-147, 152, 199, 239.

²¹⁵ Le distanze vengono espresse in giorni di navigazione, ricalcando una modalità d'uso documentata principalmente in età pre-ellenistica (ARNAUD 2020, pp. 73-110): es. AVIEN., ora 108-109, 150-151, 173-174. Come indica Avienio (ora 51-67): "In questo poema [...] incontrerai tutte le isole che affiorano dalla distesa delle acque [...]. Ti descriverò le insenature arcuate e i promontori; e poi come si distendano i lidi; come le vette si mescolino profondamente alle onde; come le nobili città siano bagnate dal mare. Ti parlerò [...] di come i fiumi si gettino nel gorgo delle acque e abbraccino spesso, nel loro corso, delle isole. Scoprirai come i porti inarchino le loro ampie braccia protettrici; come si estendano le lagune e si adagino i laghi; come gli alti monti innalzino le pietrose vette e l'onda dello spumeggiante mare lambisca le selve" (traduzione a opera di ANTONELLI 1998, pp. 115-117).

²¹⁶ MEDAS 2008, pp. 39-44.

²¹⁷ GONZÁLEZ PONCE 2008a, pp. 45-48; GONZÁLEZ MORA 2024.

²¹⁸ FG^rHist 2050; GONZÁLEZ MORA 2024, pp. 75-140.

²¹⁹ Almeno due. Lo si deduce dalla specificazione di FG^rHist 2050 F 1a (fr. 3 González Mora) = SCH. A. R., IV 259 in cui si parla del I libro del Περὶ λιμένων di Timageto (Τιμάγητος... ἐν α' Περὶ λιμένων...).

sette frammenti²²⁰, il contenuto del documento appare difficile da catalogare: le testimonianze superstiti, infatti, più che menzionare porti, si concentrano sulla registrazione di notizie mitologiche²²¹. Nel complesso, dunque, l'opera dà l'impressione di essere stata concepita come uno scritto di carattere prevalentemente letterario; le nozioni di carattere geografico sembrano costituire solamente un espediente per introdurre speculazioni di altro genere.

Poco si sa, inoltre, dello scritto ascrivito a Cleone di Siracusa²²², autore siceliota vissuto presumibilmente in epoca alessandrina²²³. Incerta risulta, a esempio, la denominazione originale dell'opera, visto che il documento viene qualificato dalla tradizione posteriore ora come περίπλους²²⁴, ora come περί λιμένων²²⁵. Per quanto riguarda i contenuti, gli unici dati desumibili e collegabili alla pratica nautica si riferiscono alla segnalazione di punti cospicui (di tipo sia artificiale²²⁶ che naturale²²⁷) avvistabili nel corso della navigazione. Non mancano, tuttavia, notizie che denotano interessi di carattere extra-geografico²²⁸.

Maggiori informazioni (seppur nel complesso non esaustive) sopravvivono sul terzo e ultimo "portolano" attribuibile all'evo antico, opera di Timostene di Rodi²²⁹. Secondo le testimonianze pervenute, Timostene – marinaio al servizio di Tolomeo II Filadelfo²³⁰ – scrisse un'opera intitolata Περί λιμένων e articolata in 10 libri²³¹. La posizione ricoperta da Timostene all'interno della flotta dei

²²⁰ Sei dei quali trasmessi da uno scoliaste delle Argonautiche di Apollonio Rodio; la settima testimonianza deriva dal lessico di St. Byz., s.v. Ἀκτὴ (α 176).

²²¹ DAVIS 2009, p. 180; BRILLANTE 2020, p. 179.

²²² FHG IV, p. 365; GONZÁLEZ MORA 2024, pp. 231-259. Sull'origine siceliota: [SCYMN.], 118; AVIEN., ora 48; MARCIAN., Epit. Menipp. 2; St. Byz., s.v. Ἀσπίς (α 485) (qui Cleone viene espressamente indicato come "Siracusano").

²²³ Così GONZÁLEZ PONCE 2008a, p. 46; GONZÁLEZ MORA 2024, pp. 234-235.

²²⁴ Questa è la definizione che viene fornita negli *scholia* alle Argonautiche di Apollonio Rodio (II 297) e nell'Epitome di Marciano (Epit. Menipp. 2). SCH. A. R., II 297: ἔστι γὰρ Αἴνος ὁρος τῆς Κεφαλληνίας, ὅπου Αἰνησίου Διὸς ἱερόν ἐστιν, οὗ μνημονεύει Κλέων ἐν Περίπλῳ καὶ Τιμοσθένης ἐν τοῖς Λιμέσιν.

²²⁵ St. Byz., s.v. Ἀσπίς (α 485): ἔστι καὶ νῆσος ἄλλη Ψύρων ἐγγύς. ἔστι καὶ ἄλλη, ὡς Κλέων ὁ Συρακούσιος ἐν τῷ Περί τῶν λιμένων, ἄδενδρος οὖσα.

²²⁶ Lo scolio ad Apollonio Rodio (*vid. supra*, nota 224) si riferisce a un tempio dedicato a Zeus Ainesios e situato sull'Aenos, il massiccio centrale dell'isola di Cefalonia (cfr. STR., X 2, 16).

²²⁷ *Vid. supra*, nota 224.

²²⁸ *Vid. supra*, nota 225; nel frammento viene attribuita a Cleone la trasmissione di una notizia di carattere botanico.

²²⁹ FGrHist 2051; GISINGER 1937.

²³⁰ Il cui regno viene datato tra il 282 e il 246 a.C.

²³¹ Di quest'opera, secondo Marciano di Eraclea (Epit. Menipp. 3), esisteva anche una versione abbreviata, redatta dallo stesso Timostene (DUNSCH 2012, p. 276).

Tolomei non è del tutto chiara: nel I sec. a.C. Strabone lo qualifica come ναύ-αρχος (“ammiraglio”²³²); qualche secolo dopo, Marciano di Eraclea preferisce ricordarlo come ἀρχικυβερνήτης (“capo-timoniere”²³³).

L’opera di Timostene includeva probabilmente informazioni sui porti del Mediterraneo e si nutriva in gran parte dell’esperienza autoptica dell’autore. Secondo le valutazioni espresse da Strabone²³⁴ e Marciano di Eraclea²³⁵, le notizie incluse all’interno del portolano di Timostene erano affidabili se riferite alle regioni poste sotto il dominio tolemaico, ma mancavano di accuratezza per le aree occidentali del Mediterraneo. I frammenti riguardanti l’opera di Timostene restituiscono informazioni relative ai venti²³⁶ (fig. 1.2), alle costellazioni²³⁷, alle distanze²³⁸, alle caratteristiche specifiche di alcuni porti/approdi²³⁹ e ai punti cospicui di tipo sia naturale²⁴⁰ che artificiale²⁴¹. La parziale sovrapposizione tra i temi possibilmente trattati da Timostene e i contenuti caratteristici dei cosiddetti “peripli”²⁴² ha spinto alcuni studiosi a considerare il Περὶ λιμένων come un’opera descrittiva, più che come un “portolano” nel senso proprio e moderno

²³² STR., IX 3, 10.

²³³ *Epit. Menipp.* 2: Τιμοσθένης ὁ Ῥοδῖός ἐστιν, ἀρχικυβερνήτης τοῦ δευτέρου Πτολεμαίου γερονῶς. Una terza carica è attestata in Plinio il Vecchio (*nat.* VI 183) e Livio (XXVI 48, 14): qui, nel tentativo di trovare un corrispettivo latino di una carica propria del mondo greco, Timostene viene definito *praefectus classis*, ruolo introdotto nella marina romana verso la fine del III sec. a.C. (ROLLER 2019, p. 56). Non si esclude che Timostene abbia potuto ricoprire entrambi i ruoli: prima come capo-timoniere (ἀρχικυβερνήτης) e, a seguito di una promozione, come ammiraglio (ναύαρχος).

²³⁴ STR., II 1, 41; XVII 3, 6. Strabone, in particolare, denuncia le lacune dell’opera di Timostene nelle parti relative alle regioni settentrionali dell’ecumene: Iberia, Gallia, Germania, Britannia, Ponto, Adriatico e penisola italiana, *vid.* anche OTTONE 2002b, p. 154.

²³⁵ *Epit. Menipp.* 3.

²³⁶ *FGrHist* 2051 F 3 = AGATHEM., 7; F 4 = SCH. A. R., II 526; F 6 = STR., I 2, 21; F 31 = SCH. A. R., I 516.

²³⁷ F 31 = SCH. A. R., II 517.

²³⁸ F 2 = PLIN., *nat.* V 47; F 19 = *ivi* VI 183; F 20 = PTOL., *Geog.* I 15, 4; F 21 = PLIN., *nat.* VI 163; F 23 = *ivi* V 129; F 28 = PTOL., *Geog.* I 15, 2; F 30 = PLIN., *nat.* V 47.

²³⁹ F 8 = ST. BYZ., *s.v.* Ἀρτάκη (α 457); F 12 = DID., *in D.* 11, 30; F 13 = SCH. A., *Pers.* 303; F 16 = STR., III 1, 17.

²⁴⁰ F 7 = ST. BYZ., *s.v.* Ἀπία (α 357); F 8 = *ivi*, *s.v.* Ἀρτάκη (α 457); F 13 = SCH. A., *Pers.* 303; F 22 = PLIN., *nat.* VI 198; F 24 = STR., XIII 2, 5; F 25 = SCH. THEOC., 13, 22; F 26 = SCH. A. R., IV 1712.

²⁴¹ F 10 = SCH. A. R., II 532; F 14 = *ivi* II 297; F 17 = ST. BYZ., *s.v.* Ἀγάθη (α 21); F 30 = *ivi*, *s.v.* Χάλκεια (χ 13); F 90 = HARP., *s.v.* ἐφ’ ἱερὸν (ε 174).

²⁴² Difatti, Agatemero (GGM II, p. 473) si riferisce a Timostene come a un autore di peripli (Τιμοσθένης δὲ ὁ γράψας τοὺς περίπλους...). Stefano di Bisanzio (*s.v.* Ἀγάθη [α 21]) attribuisce, invece, a Timostene la redazione di uno stadiasma.

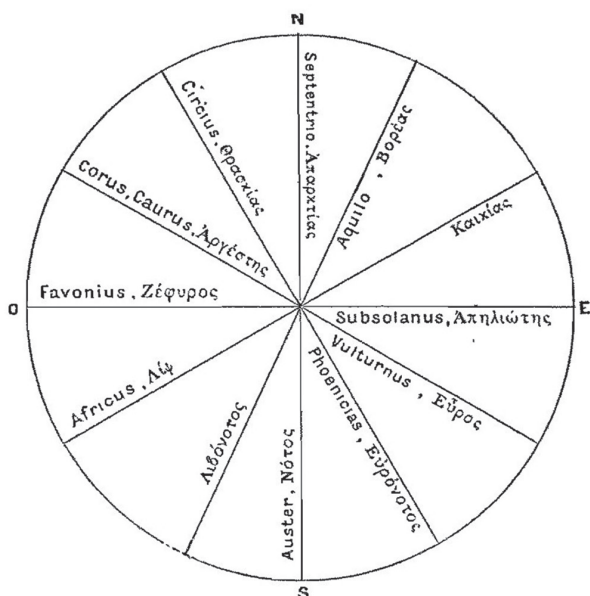


Figura 1.2. La rosa con i 12 venti del sistema utilizzato da Timostene di Rodi

del termine²⁴³: la classificazione del testo di Timostene quale “periplo” è, tra l’altro, corroborata da un passaggio di Agatemero²⁴⁴. Non manca, infine, una testimonianza di Stefano di Bisanzio che assegna all’autore rodio la stesura di uno “stadiasmo”²⁴⁵. Nonostante l’opera di Timostene sia spesso inquadrata all’interno della produzione periplografica, l’analisi dei frammenti conservatisi rivela la presenza di elementi di relativa originalità: a differenza dei testi esaminati sino a questo momento, il lavoro di Timostene accoglie, infatti, riferimenti dettagliati e spiccatamente tecnici su venti, costellazioni e punti di approdo²⁴⁶.

Gli stadiasmi

L’ultima tipologia documentale a presentare un vincolo con la pratica nautica è costituita dai cosiddetti “stadiasmi”. Come parrebbe suggerire il titolo stesso, gli

²⁴³ PRONTERA 1992, pp. 38 e 41.

²⁴⁴ *Vid. supra*, nota 242.

²⁴⁵ ST. BYZ., s.v. Ἀράθη (α 21). Sugli “stadiasmi”, *vid. infra*. In consonanza con quanto riscontrato per altre opere accomunabili a quelle di Timostene, è possibile che la tradizione posteriore abbia etichettato uno stesso testo con titoli differenti.

²⁴⁶ Possiede, dunque, un approccio maggiormente “scientifico” nei confronti della pratica nautica.

stadiasmi erano dei documenti la cui funzione principale consisteva nel fornire le distanze che intercorrevano tra i vari punti della costa. L'unico documento noto appartenente a questa categoria documentale per l'evo antico è lo *Stadiasmus Maris Magni*, un testo al quale viene comunemente riconosciuto un uso tecnico-pratico²⁴⁷. Il titolo completo dell'opera è, in realtà, Σταδιασμός ἤτοι περιήγους τῆς μεγάλης θαλάσσης, ovvero "Stadiasmo o Periplo del Grande Mare"; in tale denominazione, dunque, il testo viene qualificato simultaneamente come "stadiasmo" e "periplo". La coppia dei termini impiegati potrebbe essere interpretata come sinonimica oppure denunciare la fusione delle caratteristiche proprie di due tipologie documentali differenti: l'indicazione delle distanze, tipica degli "stadiasmi", con una descrizione discorsiva del litorale, caratteristica dei "peripli". Difatti, il testo dello *Stadiasmus Maris Magni* – oggi conservato presso la Biblioteca Nacional de España (Madrid, BNE, Mss. 04701, ff. 63v-82v²⁴⁸) – non include solamente l'elenco dei toponimi litoranei accompagnati dalle relative distanze, ma riporta anche notizie eminentemente pratiche con forme espressive tipiche delle istruzioni nautiche di epoche posteriori²⁴⁹. Oltre che dai dati già presenti all'interno di peripli e portolani (es. caratteristiche particolari dei punti cospicui della costa, indicazioni delle distanze, segnalazioni di porti), lo "Stadiasmo o Periplo del Grande Mare" è, quindi, corredato da informazioni di altro tipo: dati sulla meteorologia locale e avvertenze destinate ai naviganti ed espresse con l'immediatezza dell'imperativo²⁵⁰.

All'introduzione di nuove categorie di informazioni fa, però, da contrappeso una proporzionale perdita di interesse nei confronti dei dettagli etnografici e geografici, che pur si era dimostrata presente nei testi designati come "peripli" o "portolani"²⁵¹.

²⁴⁷ Marciano di Eraclea (*Epit. Menipp.* 3) e Stefano di Bisanzio (s.v. Ἀράθη [α 21]) attribuiscono la redazione di uno "Stadiasmo" a Timostene di Rodi. Tra i frammenti riferibili a Timostene, non è del tutto chiaro quali siano da considerare relativi ai contenuti del Περὶ λιμένων e quali, invece, dello "Stadiasmo". Secondo Marcotte (2000, pp. LXIV-LXV) l'unico frammento sicuramente attribuibile allo "Stadiasmo" corrisponde con *FGrHist* 2051 F 23.

²⁴⁸ MARCOTTE 2000, p. XLIX. Il codice corrisponde all'antico *Matritensis Graecus* 121, poi risigliato come 4701 (ARNAUD 2017, p. 702).

²⁴⁹ Si veda, a questo proposito, MEDAS 2008, pp. 87-190. L'aggiunta delle notizie nautiche all'indicazione delle distanze marittime potrebbe spiegare perché il documento sia stato designato come "Stadiasmo o Periplo", *vid. supra*.

²⁵⁰ PRONTERA 1992, p. 39.

²⁵¹ Si ricorda come le osservazioni sui portolani qui esposte derivino esclusivamente dall'analisi del materiale attribuibile all'opera di Timostene di Rodi (*vid. supra*). Per un esempio di come la componente mitologica trovasse spazio all'interno del testo di Timostene, *vid. FGrHist* 2051 F 6 (riferimento al giudizio di Paride), F 10 (erezione di altari a opera dei figli di Frisso e degli Argonauti); per la componente etnografica: F 11.

Considerazioni su peripli, portolani e stadiasmi

La breve rassegna fin qui condotta ha evidenziato i limiti e le difficoltà che emergono nel cercare di impostare un'analisi comparativa dei testi qualificati come "peripli", "portolani" e "stadiasmi". Al nutrito numero di titoli documentati fa riscontro un'intensa frammentarietà del *corpus* preservatosi. La mancata trasmissione dei testi nella loro interezza osteggia, dunque, la possibilità di verificarne, in maniera attendibile, i contenuti e il carattere originario. Ciononostante, sarebbe comunque utile avanzare alcune osservazioni desumibili dalla trattazione d'insieme anteriormente esposta.

Innanzitutto, pare impossibile – allo stato attuale delle conoscenze – tracciare un profilo netto che distingua tra di loro le opere designate come "peripli" da quelle indicate come "portolani" e/o "stadiasmi"²⁵². Sebbene queste espressioni suggeriscano un'impostazione e degli interessi di tipo leggermente differenti, la natura dei testi e dei frammenti conservatisi non suffraga l'idea dell'esistenza di una chiara distinzione. L'esiguità dei dati superstiti non consente, quindi, di appurare se la diversa sfumatura suggerita dai titoli trovasse un concreto riscontro nella realtà e, dunque, se la materia di interesse dei "peripli", dei "portolani" e degli "stadiasmi" differisse in maniera nitida.

Il riconoscimento delle affinità esistenti tra le tre tipologie documentali potrebbe, però, non essere solamente il frutto di un'impressione moderna: come sottolineato più volte, molte tra le opere prese in esame vennero etichettate in maniera differente già durante l'evo antico. Benché risulti arduo stabilire se l'intercambiabilità dei termini si sia originata parallelamente alla diffusione dei documenti stessi o si sia prodotta posteriormente, la confusione tra di essi si fa maggiormente visibile – almeno a livello documentale – a partire dal II sec. d.C.²⁵³

A supportare l'ipotesi dell'esistenza di un'effettiva e iniziale differenza tra "peripli", "portolani" e "stadiasmi" (poi appianata nel corso del tempo) concorrono almeno due passaggi. Nel primo, datato a epoca augustea, Strabone menziona – tra le opere basate sui dati empirici di navigazione²⁵⁴ – i "portolani" e i "peripli"; sembra, dunque, implicare l'esistenza di due differenti categorie documentali. In maniera simile a Strabone, anche Marciano di Eraclea – all'interno dell'Epitome al Periplo di Menippo – attribuisce a Timostene di Rodi la compilazione di tre opere: un *Περὶ λιμένων* (un portolano articolato in 10 volumi),

²⁵² *Vid. supra.*

²⁵³ Sono soprattutto Agatemero, Marciano di Eraclea, Stefano di Bisanzio e il lessico della *Suda* a trasmettere titoli discordanti.

²⁵⁴ STR., I 1, 21.

un'epitome al Περί λιμένων (un compendio del portolano condensato in un unico libro) e un breve "Stadiasmo"²⁵⁵. Nonostante il contenuto dello "Stadiasmo" di Timostene non venga ulteriormente precisato²⁵⁶, la testimonianza di Marciano potrebbe essere quantomeno indice di una non esatta corrispondenza tra le due tipologie documentali in questione (ovvero tra gli "stadiasmi" e i "portolani")²⁵⁷. Se il passaggio di Strabone suggerisce l'esistenza di una differenza tra "peripli" e "portolani", Marciano di Eraclea gli fa, dunque, eco, insinuando implicitamente l'idea che fosse possibile distinguere uno "stadiasmo" da un "portolano".

Considerata l'impossibilità di effettuare una più precisa differenziazione tra le opere qualificate come "peripli", "portolani" e "stadiasmi", appare necessario avanzare delle ipotesi che prendano in considerazione l'intero *corpus* periplografico nel suo insieme²⁵⁸. Nel complesso, la sintetica trattazione dei testi periplografici anteriormente esposta evidenzia una certa dipendenza (più o meno marcata, a seconda dei casi) di questi documenti, dai dati empirici di navigazione²⁵⁹. È lecito, però, chiedersi se possano essere desunte ulteriori informazioni.

In primo luogo, molti tra i testi periplografici vengono attribuiti dalla tradizione ad autori che, durante la loro esistenza, avevano intrapreso lunghi e/o numerosi viaggi per mare (es. Scilace di Carianda, Annone di Cartagine, Androne di Teos, Nearco di Creta, l'anonimo autore del "Periplo del Mar Eritreo", Arriano di Nicomedia). Tali personaggi non ricoprivano, però, ruoli tecnici a bordo delle imbarcazioni²⁶⁰, ma rivestivano cariche di tipo politico o funzionario²⁶¹. Seguendo la differenziazione effettuata in precedenza, potrebbero dunque ascriversi alla categoria dei "naviganti". Le uniche eccezioni a questo

²⁵⁵ *Epit. Menipp.* 3.

²⁵⁶ Laddove del portolano si dica che contenga una descrizione delle coste, specificando per quali aree Timostene disponesse di notizie affidabili e quali, invece, fossero conosciute solamente in maniera indiretta.

²⁵⁷ Questa affermazione pare, a ogni modo, poco compatibile con quanto lo stesso Marciano asseriva poco prima (*Epit. Menipp.* 2), e cioè che Timostene fosse noto come autore di peripli. Benché Marciano inserisca Timostene nell'elenco dei periplografi (*ibid.*), più avanti (ivi, 3) non gli addebita la redazione di nessuna opera esplicitamente qualificata come "periplo".

²⁵⁸ La coniazione dell'espressione, oggi di uso comune, si deve a una proposta di GONZÁLEZ PONCE 2008a (*vid. supra*, nota 118).

²⁵⁹ PRONTERA 1992, pp. 36-37.

²⁶⁰ Non erano, dunque, marinai professionisti.

²⁶¹ Es. Annone è detto essere βασιλεύς (da intendersi probabilmente nel senso di "suffeta") dei Cartaginesi; Scilace è medico e uomo di fiducia di Dario I; Androne di Teos era trierarca della flotta di Alessandro Magno; Nearco di Creta ne era l'ammiraglio; l'anonimo autore del Periplo del Mar Eritreo era probabilmente un mercante che operava tra il Mar Rosso e il Mar

paradigma paiono quelle di Sosandro (definito da Marciano κυβερνήτης²⁶²) e Timostene di Rodi²⁶³. In questo senso, potrebbe forse ipotizzarsi che, sebbene l'esperienza nautica fosse un requisito auspicabile per l'elaborazione di un "periplo", di un "portolano" o di uno "stadiasmo", essa non dovesse obbligatoriamente coincidere con una pratica di tipo tecnico, ma potesse concretizzarsi anche in una semplice sperimentazione in prima persona di un determinato tragitto marittimo. In altre parole, questi testi sarebbero, in molti casi, sì il risultato dell'esperienza nautica, ma di un'esperienza *lato sensu* che poteva anche essere maturata da un generico navigante, e non per forza da un marinaio di professione. L'esperienza nautica di tipo quasi sempre non tecnico sarebbe, dunque, originariamente alla base di molti dei testi qualificati come "peripli", "portolani" e "stadiasmi" e potrebbe spiegare l'insolito accostamento di dati derivati dalla pratica di bordo a digressioni di tipo eterogeneo, verosimilmente motivate dagli interessi degli stessi autori.

Sebbene l'esperienza autoptica del viaggio marittimo fosse probabilmente una prerogativa auspicabile per la redazione di "peripli", "portolani" e "stadiasmi", essa non sembra doversi considerare come un requisito *sine qua non*: alcuni tra questi testi non serbano, infatti, tracce dirette di traversate marittime effettuate in prima persona dagli autori (es. l'*Ora maritima* di Avienio e il "Periplo del Mar Esterno" di Marciano). Eppure, in questi stessi testi sono spesso presenti informazioni nauticamente rilevanti e probabilmente mutate da dati empirici: alcune furono forse trascritte a partire da testimonianze orali di marinai e naviganti, altre derivate da istruzioni nautiche²⁶⁴ o itinerari marittimi²⁶⁵ andati oggi perduti, altre ancora ricavate dalla conoscenza e dal confronto tra fonti di diverso genere²⁶⁶.

Analizzando il tipo di informazioni nautiche trasmesse dalle sopracitate tipologie documentali, è possibile identificare alcune costanti: innanzitutto, il sapere marittimo che esse trasmettono è prevalentemente di tipo non tecnico. Si

Arabico; Arriano di Nicomedia, infine, scrisse il suo "Periplo del Ponto Eusino" per l'imperatore Adriano, probabilmente in occasione del suo governatorato in Cappadocia (129-130 d.C.).

²⁶² Vid. nota 183. Sosandro redasse un "Periplo del Mar Eritreo".

²⁶³ Sulla carriera e le cariche ricoperte da Timostene, *vid.* sottopar. 1.3.2., "I portolani" e, in particolare, la nota 233.

²⁶⁴ Vid. nota 116.

²⁶⁵ Vid. nota 67.

²⁶⁶ Alla casistica di testi scritti direttamente da "naviganti" o redatti a tavolino a partire da dati empirici, bisognerebbe aggiungere alcuni esempi di testi facenti parte del *corpus* periplografico che, però, nello stato in cui si conservano, non sembrano mantenere un legame diretto con la pratica della navigazione (es. i frammenti di Eutimene di Massalia). Per un'analisi del *corpus* periplografico si rimanda agli studi di González Ponce (2001; 2002; 2007 e 2008a).

privilegiano le descrizioni della costa che adottano una prospettiva marittima²⁶⁷ e che includono l'indicazione delle distanze²⁶⁸. Si caratterizzano i punti cospicui enfatizzando tutti quei criteri (dimensioni, colori, forme, ecc.) che facilitavano il loro riconoscimento da parte dei marinai. Si registrano i porti, gli approdi e la possibilità di risalire i corsi dei fiumi. Si forniscono indicazioni direzionali che impiegano la prospettiva di chi naviga²⁶⁹.

Non mancano, però, – in alcuni testi periplografici e in ripetute occasioni – specificazioni nautiche dal tenore più distintamente tecnico e destinate, almeno in origine, alla componente specializzata di bordo: avvisi di pericolo, consigli sulla modalità di navigazione preferenziale, suggerimenti sul tipo di imbarcazioni in grado di percorrere determinati tragitti, ecc.²⁷⁰ Questi dati furono desunti da informazioni in circolazione tra i marinai in forma di itinerari marittimi o istruzioni nautiche e furono accolti all'interno dei testi periplografici probabilmente in virtù della loro capacità di soddisfare interessi anche di tipo geografico²⁷¹. Questa commistione tra dati genericamente nautici e informazioni di tipo tecnico è ravvisabile, tra l'altro, anche nel testo del cd. "Periplo dello Ps. Scilace" e sarà oggetto di analisi specifiche all'interno della seconda parte della presente monografia²⁷².

²⁶⁷ Con qualche eccezione dovuta alla menzione di attraversamenti di alto mare (i cosiddetti "peleggi").

²⁶⁸ MEDAS 2004, p. 116.

²⁶⁹ Per esempi concreti all'interno del "Periplo dello Ps. Scilace" si rimanda al capitolo 3, par. 3.1. "Direzioni e orientamenti".

²⁷⁰ A questo proposito, si vedano le informazioni schematizzate all'interno delle tabb. 1.1 e 1.2.

²⁷¹ La presenza di banchi di scogli o l'assidua formazione di mulinelli in determinate aree marittime, a esempio, poteva essere rilevante anche per progredire nella conoscenza geografica di un luogo.

²⁷² Vid. capitoli 3 e 4.