

1. IL TESTO E I PROBLEMI DELLA DATAZIONE

Lo ΣΤΑΔΙΑΣΜΟΣ ΗΤΟΙ ΠΕΡΙΠΛΟΥΣ ΤΗΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ - *Stadiasmo o Periplo del Mare Grande*, è un testo in lingua greca che si conserva frammentario all'interno di un solo codice manoscritto, il *Matritensis Graecus* 121 della Biblioteca Nazionale di Madrid (poi risigliato come codice n. 4701), una tarda raccolta erudita che sembra configurarsi come una *summa* o compendio di geografia, della quale fa parte anche la Cronaca di Ippolito del 234-235 d.C.¹. Il codice, in fogli di pergamena dell'altezza di 20 cm. e della larghezza di 15 cm., venne datato dall'Iriarte, suo primo editore, agli inizi del XIV secolo. Più tardi, in base all'analisi paleografica, il Miller ricondusse la compilazione al X secolo², datazione che venne poi confermata, sempre su base paleografica, anche dal Bauer (il quale pone un eventuale limite basso agli inizi dell'XI secolo).

Il termine *stadiasmo* / σταδισμός significa letteralmente “misura per stadi”³. Rispetto a quanto incontriamo nei peripli antichi, il titolo del nostro documento indica evidentemente un diverso approccio al problema della misura delle distanze in mare, cioè la complessa e difficile conversione dal computo in giornate di navigazione, il sistema più arcaico documentato dalle fonti, a quello in distanze lineari, dunque alla ricerca di un livello di precisione decisamente superiore (*infra*, paragrafo 2.9).

Alla prima edizione dell'Iriarte, Madrid 1769, seguì quella del Gail, Paris 1828⁴, poi integrata dalle annotazioni e dalle correzioni filologiche pubblicate dal Letronne nel *Journal des Savants* del 1829⁵, quindi dalle successive correzioni e discussioni critiche del Miller comparse nel *Journal des Savants* del 1844, in cui viene condotta una serrata critica all'edizione dell'Iriarte, mentre sono evidenziati i positivi apporti forniti dal Gail e dal Letronne stesso⁶. Nel 1841 venne pubblicata l'edizione curata dall'Hoffmann⁷, con versione latina del testo greco, mentre risale al 1855 l'edizione dello *Stadiasmo* curata dal Müller nel primo volume dei suoi *Geographi Graeci Minores*⁸, anche in questo caso con la versione latina del testo greco, edizione che si

¹ BAUER 1905.

² MILLER 1844: 302.

³ LASSERRE 1975.

⁴ GAIL 1828: 409-584.

⁵ LETRONNE 1829.

⁶ MILLER 1844.

⁷ HOFFMANN 1841: 181-306.

⁸ GGM, I: 427-514.

caratterizza per l'ampio apparato critico. Cinquant'anni più tardi venne pubblicato l'ampio commento del Cuntz, corredato da numerose revisioni critiche⁹, a cui seguirono altre due edizioni critiche del testo greco a cura del Bauer e dell'Helm, rispettivamente nel 1929 e nel 1955¹⁰.

In questi ultimi anni il testo è stato finalmente oggetto di un rinnovato interesse scientifico, che ne evidenzia opportunamente l'importanza per gli studi di geografia storica e generalmente di geografia nautica. Sono infatti di prossima pubblicazione due nuove edizioni dello *Stadiasmo*: rispettivamente, una a cura di Amedeo Alessandro Raschieri e Pascal Arnaud, che comparirà nel quinto volume dei *Fragmente der Griechischen Historiker*, progetto editoriale coordinato da Hans-Joachim Gehrke per le edizioni Brill, Leiden¹¹, e una a cura di Francisco J. González Ponce, nel terzo volume dei suoi *Periplógrafos griegos*, per le edizioni Prensas Universitarias de Zaragoza (*Monografías de Filología Griega*)¹². Viene inoltre segnalata la preparazione di un'edizione a cura di James Ermatinger¹³.

La cronologia di compilazione dello *Stadiasmo* è stata molto dibattuta, come testimonia il fatto che le ipotesi formulate dagli studiosi spaziano nell'arco di cinque secoli tra l'inizio dell'età imperiale e l'epoca tardo-antica¹⁴. Il problema della datazione andrà messo in diretto rapporto con il processo di formazione dell'opera, cioè con la composizione delle diverse sezioni in un testo organico piuttosto che con la stesura di un vero e proprio testo *ex novo*, considerando che lo *Stadiasmo*, come vedremo meglio più avanti, rappresenta un'opera composita, redatta attraverso l'uso di diversi portolani parziali e di diversi nuclei di istruzioni nautiche che abbracciavano distinti settori regionali del Mediterraneo. Ne deriva una stratigrafia interna indubbiamente complessa, che può abbracciare una cronologia anche molto ampia, determinata dal progressivo accorpamento di nuclei di istruzioni nautiche di origine e datazione diverse¹⁵. Non andrà confusa, dunque, quella che può considerarsi come una cronologia di impostazione complessiva, relativa al momento di "assemblaggio" del documento, con quelle che possono considerarsi solo come cronologie relative, che interessano determinate sezioni o

⁹ CUNTZ 1905.

¹⁰ BAUER 1929; HELM 1955. Per una sintesi sulle edizioni del testo si veda DESANGES 2004: 105-108.

¹¹ Per cortese comunicazione dei curatori.

¹² GONZÁLEZ PONCE 2008: 41, 48.

¹³ ERMATINGER 2008.

¹⁴ UGGERI 1996.

¹⁵ Come esempio di stratificazione interna del testo possiamo citare il caso dell'*Ora Maritima* di Avieno, per cui si veda ANTONELLI 1998.

determinati settori geografici (portolani parziali)¹⁶. In sostanza, come sottolinea Pascal Arnaud¹⁷, dovremo distinguere la cronologia di redazione dello *Stadiasmo* in un documento organico da quella delle sue fonti. Appare interessante, a tale proposito, ricordare quanto già rilevava il Vivien nella metà del XIX secolo in un suo lavoro generale sulla storia delle scoperte geografiche, relativamente alle difficoltà che si incontrano nel datare opere di questo tipo; difficoltà dovute, appunto, alla stessa natura dei documenti: «l'on conçoit en effet qu'il est difficile d'assigner une date positive à des documents de cette nature, basés généralement sur des portulans anciens auxquels chaque siècle ajoutait ses corrections et ses modifications»¹⁸. Risulta quindi difficile attribuire una datazione univoca, considerando che nel percorso potrebbe inserirsi una terza tappa, successiva al momento della redazione organica del testo e rappresentata da una sua edizione più tarda, quella che effettivamente ci è giunta attraverso il *Matritensis*.

Una datazione tarda del testo è stata spesso associata al fatto che diverse località e diversi porti vengono descritti come abbandonati o addirittura in stato di distruzione, dunque ponendo questa situazione in rapporto con le condizioni di decadenza verificatesi localmente a partire dal III sec. d.C. e in senso più generale nei due secoli successivi. Tra i numerosi esempi appare particolarmente significativa la lettura storica data alla condizione della città di Leptis Magna, che nello *Stadiasmo* è ricordata come città priva di porto. In considerazione dello straordinario sviluppo che la città conobbe in epoca severiana, il Müller avanza l'ipotesi di una redazione del testo successiva al 200 d.C.: «Similiter (con riferimento ad Utica e ad Hadrumetum, n.d.a.) Leptis Magna λιμένα οὐκ ἔχει (*Stad.M.M.*, 93); nimirum priscus portus tunc arenis obrutus erat, ut etiamnum videre est, dirutis molibus quae fluxum maris et eluviem arcerent. Jam vero quum Leptis sub Romanis imperatoribus eximie floreret et a Septimio Severo maxime, cui ea urbs patria erat, splendidissimis monumentis ornaretur, portum, utilissimum divitiarum instrumentum, a Severo susque deque habitum undarumque ludibrio proditum esse nemo non cum Barthio, doctissimo Libyae exploratore, negaverit. Itaque post annum 200 p.C. periplum scriptum esse persuasum est»¹⁹. Sulla base di questa e di altre considerazioni scaturite dalla lettura storica delle informazioni contenute nel testo, Müller conclude per una datazione alla seconda metà del III sec. d.C.: «Quatenus igitur ex tenuioribus indiciis probabiliter aliquid colligi potest, peripli partem nauticam eum orae maritimae statum, qui erat inter regna Severi et

¹⁶ Per le molteplici e complesse problematiche che interessano la datazione dello *Stadiasmo* si veda ora DESANGES 2004, con accurata discussione critica.

¹⁷ ARNAUD c.s.

¹⁸ VIVIEN 1843: 421.

¹⁹ GGM, I, *Prolegomena*: CXXVII.

Constantini, prodere et ex libro inter annos 250 – 300 p.C. scriptio desumtam esse censeo»²⁰. Ad una datazione compresa tra la fine del II e gli inizi del III sec. d.C. rimanda il Cuntz, che affronta un'ampia discussione critica sugli elementi interni utili per la ricostruzione cronologica²¹.

Una datazione al IV o V sec. d.C., forse anche più tarda, viene invece sostenuta senza una discussione critica dal Kretschmer nella sua monumentale opera sui portolani italiani del Medioevo²², in cui il paragrafo dedicato al nostro testo viene intitolato «Der byzantinische Stadiasmos»²³. Anche il Delatte fa riferimento ad una cronologia tarda, collocando genericamente lo *Stadiasmo* «all'inizio dell'Impero d'Oriente»²⁴.

Le generalizzate condizioni di abbandono e di distruzione in cui sono presentate molte località²⁵ potrebbero indurre ad avvalorare la datazione più tarda, nel V sec. d.C. Tuttavia, come sottolinea Giovanni Uggeri²⁶, questa datazione sarebbe assolutamente da respingere in considerazione della costante attenzione che lo *Stadiasmo* dedica ai santuari dei culti pagani²⁷ e della totale assenza, invece, di accenni ai culti cristiani. Questo mancato riscontro appare davvero difficile da giustificare se pensiamo ad un'epoca successiva a Teodosio (risale a 391 d.C. il suo editto contro il culto pagano), ma sembrerebbe già strano dopo Costantino, come dimostra la *Tabula Peutingeriana*.

²⁰ GGM, I, *Prolegomena*: CXXVIII.

²¹ CUNTZ 1905: 243-252.

²² KRETSCHMER 1909: 160 («Es mag das IV. oder V. Jahrhundert sein, velleicht auch später»). Tanto il Gail quanto il Letronne, che pure ipotizzavano una datazione al IV sec. d.C., riconoscono però nel testo l'esistenza di indizi che possono ricondurre ad epoche più alte (LETRONNE 1929: 114-115).

²³ KRETSCHMER 1909: 159-163. Una posizione intermedia tra quella del Müller e quella del Kretschmer è tenuta dal Lasserre, il quale identifica il testo pervenutoci con la versione bizantina di uno *Stadiasmo* del III sec. d.C. (LASSERRE 1975). La stessa posizione viene seguita anche da OLSHAUSEN 2001: «der anonyme s. *étoi periplus tēs megálēs thalássēs* (GGM I, 427-514) eine byz. Bearbeitung eines s. aus dem 3. Jh. N. Chr.». La datazione nella seconda metà del III sec. d.C. proposta dal Müller è stata accettata anche da Gernez (GERNEZ 1947-1949: 24) e, più recentemente, da Prontera (PRONTERA 1992: 39) e da González Ponce (GONZÁLEZ PONCE 2002: 562).

²⁴ DELATTE 1947: XIX.

²⁵ A queste condizioni rimanda l'uso dell'aggettivo ἔρημος.

²⁶ UGGERI 1996: 279.

²⁷ Si vedano *Stad.M.M.*, 38 (ἱερὸν τοῦ Ἄμμωνος); 49 (ἱερὸν Ἀφροδίτης); 82 (Ἀμμωνίου Πηγᾶς); 84 (Φιλαινῶν βομῶς); 103 (βωμὸς Ἡπακλέους); 212, 213 (Ἀρτέμιδος ναὸν); 297 (ἱερὸν Ἀφροδίτης); 307 (ἱερὸν Ἀφροδίτης); 318 (ἱερὸν Ἀθηνᾶς); 336 (ἱερὸν Ἀπόλλωνος); 338 (ἱερὸν Ἀπόλλωνος).

In un suo articolo del 1974, Antonino Di Vita propone una nuova lettura del passo dello *Stadiasmo* dedicato a Leptis Magna, dove viene riferito che la grande città africana non ha porto (λιμένα δὲ οὐκ ἔχει, *Stad.M.M.*, 93). Si tratta dello stesso passo che, lo abbiamo visto sopra, il Müller utilizzava come termine per una datazione bassa, riconducendo l'assenza del porto ad una fase di declino della città, quando il porto stesso avrebbe iniziato ad insabbiarsi. Per giustificare una condizione di totale interrimento e dunque di totale abbandono del porto di Leptis, tale da far considerare la città priva di porto, dovremmo però scendere con la cronologia oltre il III sec. d.C.²⁸, cioè ad un'epoca che contrasterebbe sia con quanto abbiamo rilevato sopra per il termine di datazione basso sia, come vedremo subito, con il fatto che insieme a Leptis viene citato l'approdo ellenistico del Capo Ermeo (Ἐρμαίον). Il paragrafo 93 dello *Stadiasmo*, infatti, riferisce che per chi arriva dall'alto mare si apre alla vista un litorale piatto, con davanti delle isolette (χώραν ταπεινήν, νησία ἔχουσιν). Avvicinandosi apparirà una città che si sviluppa sulla riva e una spiaggia con dune di sabbia bianca; la città appare anch'essa tutta bianca ed è priva di porto; per tale motivo, si rende necessario ormeggiare le navi al sicuro presso il Capo Ermeo (ἀσφαλῶς ὀρμίζου ἐπὶ τοῦ Ἐρμαίου), che dista 15 stadi da Leptis (*Stad.M.M.*, 94).

Questa visione del litorale corrisponde ad una condizione che precede la strutturazione del porto in età severiana, quando le isolette antistanti alla foce dello *uadi* Lebdah vennero inglobate nelle gettate dei moli, restando da quel momento invisibili come tali. Ma l'assenza di porto indicherebbe che la nostra fonte fa riferimento ad un'epoca ancora più antica, precedente alla prima strutturazione del porto di Leptis in età neroniana. Dunque, la notizia relativa alla mancanza del vero e proprio porto di Leptis costituirebbe una condizione *ante quem* collocare la redazione del testo relativo a questo tratto della costa nordafricana, che sarebbe precedente agli anni 61-62 d.C.²⁹. A questo *terminus* cronologico Di Vita affianca le considerazioni già espresse dal Diller in merito alla vicinanza di stile e di linguaggio tra lo *Stadiasmo* e il *Periplo* di Menippo di Pergamo, che permetterebbe di ipotizzare per il nostro testo una datazione all'età augustea³⁰.

²⁸ Almeno in modo parziale il porto sembra essere stato utilizzato fino all'età bizantina, cfr. BARTOCCINI 1954: 86; ID. 1960: 15-16, 128-130; LARONDE, DEGEORGE 2005: 59, 124-131.

²⁹ DI VITA 1974: 231.

³⁰ DI VITA 1974: 232; DILLER 1952: 147-164. Il parallelo linguistico tra i due testi risale in realtà al XIX secolo, come sottolinea Didier Marcotte: «Dans l'édition qu'il en avait donnée en 1841, S. Hoffmann avait d'ailleurs signalé quelques faits de langue communs au *Stadiasme* et au texte de Ménippe, qui pouvaient désigner ce dernier comme une source immédiate – les formules τοῖς ἀφ' ἑσπέρας (voire ἑσπέραν dans le *Matritensis*) ἀνέμοις et

Considerando che l'ultimo *terminus post quem* certo presente nello *Stadiasmo* è rappresentato dalla menzione di *Caesarea* in Palestina (*Stad.M.M.*, 272), fondata da Erode intorno al 13-12 a.C.³¹, il *range* cronologico per la datazione del nostro documento in base ai riferimenti interni rimarrebbe compreso in poco più di un cinquantennio, tra la fine del I sec. a.C. e il 60 d.C. ca.

Un importante punto di riferimento cronologico si è aggiunto nel 1972 grazie agli scavi condotti nella località di Homs, poco più di due chilometri e mezzo ad ovest di Leptis, presso il promontorio identificabile con l'antico Ἐρμαῖον / Ermeo³². Il rapporto tra le rovine antiche scoperte ad Homs e il Capo Ermeo sarebbe confermato dalla distanza di quindici stadi che secondo lo *Stadiasmo* separa Leptis dal Capo medesimo³³.

Ad Homs si rinvennero i resti di una grande villa di età imperiale, costruita in epoca antonina, quindi restaurata e infine abbandonata nel corso del IV sec. d.C. Al di sotto di questo edificio sono emerse le strutture di un impianto portuale riconducibile all'età ellenistica, costituite da resti di un molo e relativa banchina, con blocchi sporgenti e forati che servivano per il fissaggio delle bitte di ormeggio in legno. Il porto doveva essere già stato abbandonato da tempo quando, poco dopo la metà del II sec. d.C., venne costruita la soprastante villa.

Vi è la ragionevole certezza di poter identificare il molo di Homs con i resti della struttura portuale ricordata dallo *Stadiasmo* al Capo Ermeo, dunque con il porto ellenistico di Leptis precedente a quello che sarà realizzato in età neroniana alla foce dello *uadi* LebDAH. Doveva trattarsi non di un semplice rifugio o di un approdo naturale ma di un vero impianto portuale, come indica lo *Stadiasmo* (denominandolo ὄρμος) e come si è riscontrato sul terreno, destinato però solo a piccole imbarcazioni (ὄρμος ἐστὶ πλοίοις μικροῖς, *Stad.M.M.*, 94). Probabilmente, almeno all'epoca della redazione del nostro paragrafo, soffriva già dei problemi di interrimento che in età imperiale porteranno all'avanzamento della linea di costa, condizione ben testimoniata dall'impianto della villa, e che determinavano un fondale sufficiente solo per imbarcazioni con basso pescaggio.

Negli ultimi anni il problema della datazione è stato ripreso da Giovanni Uggeri, il quale, dopo aver discusso le teorie proposte in precedenza e accettando la datazione alta per la redazione del testo, aggiunge un nuovo elemento cronologico fornito dalla toponomastica³⁴. Si tratta del nome dell'attuale isola di Gavdos, a

οἱ πάντες ... στάδιοι, celle-ci étant récapitulative, sont les plus éloquentes à cet égard» (MARCOTTE 2000: LII).

³¹ UGGERI 1996: 278.

³² DI VITA 1974: 234-249.

³³ MÜLLER in *GGM*, I: 462 (commento a *Stad.M.M.*, 94); DI VITA 1974: 232.

³⁴ UGGERI 1996; ID. 1998.

sudovest di Creta (a trecento stadi dal porto cretese di Fenice), ricordata col nome Κλαυδίας / Claudia in *Stad.M.M.*, 328. Ritroviamo la forma originaria di questo nesonimo, di antica origine fenicia³⁵, nelle forme *Gaudon*, *Kaudon*, *Gaudum*, *Gaudos*, mentre a partire dal I sec. d.C. si assiste ad un processo di trasformazione derivato dalla banalizzazione del nesonimo stesso in *Klauda* / Claudia; un fenomeno che si sarebbe più facilmente verificato nell'età dell'imperatore Claudio o in quella di Nerone, quando il nome Claudio divenne popolare in tutto l'impero romano, anche in ambito toponomastico³⁶.

In definitiva, gli aspetti storico-archeologici evidenziati da Di Vita e da Uggeri conducono verso una datazione delle sezioni interessate intorno alla metà del I sec. d.C.; datazione che, nel complesso, rimanda ad un contesto politico, commerciale e tecnico che ben si accorderebbe col rinnovato interesse per la navigazione nella prima età imperiale. Nello stesso contesto si inserisce anche una nuova politica rivolta alla diffusione della cultura geografica, alla registrazione e all'ordinamento sistematico dei dati, all'aggiornamento derivante dalle nuove acquisizioni e, in senso più ampio, alla "costruzione" di un nuovo orizzonte culturale, che riflettesse le conquiste territoriali, politiche ed economiche di cui la navigazione rappresentò

³⁵ Immediata appare l'analogia con un altro nesonimo antico, ovvero quello dell'isola di *Gaulos*, l'attuale Gozo nell'Arcipelago Maltese. Il nesonimo *Gaulos* potrebbe porsi addirittura in rapporto con l'attività nautica dei Fenici, corrispondendo al nome con cui le fonti greche identificavano una caratteristica nave da trasporto fenicia, il *gaûlos* appunto. La parola, di probabile origine semitica, identificherebbe un tipo di imbarcazione "rotonda" (in greco, con accentazione diversa, significa anche "vaso rotondo"), cioè schematizzerebbe in modo semplificato e generico l'aspetto che caratterizzava le navi onerarie rispetto alle "navi lunghe", richiamando probabilmente un tipo di oneraria specifico. Non si può escludere che un simile processo di identificazione sia avvenuto anche per la nostra isola *Gaudon* / *Klauda* / *Gavdos* di Creta, considerando l'importanza che i porti e gli scali distribuiti sulla costa meridionale di Creta avevano già per la navigazione fenicia lungo le rotte di collegamento tra il Levante e l'Occidente o tra il Nord Africa e l'Egeo; rotte che, naturalmente, si appoggiavano anche alle isole interposte, come doveva accadere, con ogni probabilità, anche per la piccola *Gavdos*. Per la nave chiamata *gaulos*, per l'origine del nome e per il suo rapporto col nesonimo *Gaulos* / *Gozo*, si vedano: ASSMANN 1910; TORR 1964: 113; MASSON 1967: 40-42 (s.v. *gaûlos*); CHANTRAINE 1968: s.v. *gaûlos* (con qualche riserva sull'origine semitica del termine); CASSON 1971: 66; DIÉZ MERINO 1983 (ipotizza che *Gozo* sia un toponimo di origine fenicia tradotto in castigliano, cfr. però LIPINSKI 1993 che ribadisce il rapporto tra la radice semitica del nome e il tipo di nave); AUBET 1987: 145, 154; GUERRERO AYUSO 1998: 61-75 (fondamentale per lo studio storico-navale, sviluppato sulla base delle fonti storiche, iconografiche e archeologiche); MEDAS 2000: 86-100. Tra le fonti antiche che citano il *gaûlos* si vedano: Erodoto, III, 136, 1; VI, 17; VIII, 97, 1; Ps. Scilace, *Periplo*, 112; *Suda*, s.v. *Gaûlos* (definita come nave da trasporto fenicia).

³⁶ UGGERI 1996: 283-284; ID. 1998: 43-45; cfr. già GAIL 1828: 418-419.

al tempo stesso uno degli strumenti e una delle coseguenze più dirette³⁷. Non risulteranno dunque casuali imprese di riconoscimento e di ordinamento geografico come quelle promosse, per esempio, da Giuba II e da Agrippa, che conobbero un più lontano ma coerente antecedente nella celebre spedizione africana di Polibio e nella sua teorizzazione sul modo di “fare” geografia³⁸. Questa contestualizzazione generale è puntualizzata nelle interessanti considerazioni espresse da Uggeri in merito alla cronologia dello *Stadiasmo*: «non meraviglierebbe certo una datazione in questo periodo, ma anzi ben si accorderebbe con quanto possiamo arguire nel complesso sull’interesse rivolto, in particolare dall’imperatore Claudio, all’efficienza dei trasporti terrestri e marittimi. Si pensi alla costruzione delle varie vie Claudie, del grandioso Porto di Roma, del porto di Aquileia e della *Fossa Claudia* tra Ravenna ed Altino. Nell’ambito di questo forte impulso dato al potenziamento dei commerci possiamo inquadrare a buon diritto anche la redazione di quegli strumenti tecnologici connessi con questa politica economica, tra i quali non potevano mancare carte nautiche³⁹ e portolani aggiornati ed efficaci, secondo la mentalità pratica dei Romani, quale risulta essere per l’appunto il nostro *Stadiasmo*, così lontano dalla tradizione logografica ionica che aveva prodotto i peripli»⁴⁰.

Se vi sono buone ragioni per ritenere che questo possa essere il contesto storico e cronologico in cui collocare la redazione dello *Stadiasmo* in un documento organico, dovremo sempre tener presente quanto abbiamo evidenziato sopra, cioè il fatto che, per sua stessa natura, un testo portolanico si sviluppa attraverso la stratificazione di istruzioni nautiche e di portolani parziali. All’epoca del suo ordinamento come opera complessiva, intorno alla metà del I sec. d.C. secondo l’ipotesi che abbiamo seguito, il nostro testo si componeva già di informazioni e di istruzioni che avevano origini e cronologie diverse. Quindi, come sembrano indicare la lingua e la sintassi⁴¹, la forma ultima dello *Stadiasmo*, quella del codice

³⁷ NICOLET 1989.

³⁸ Per Giuba II si vedano SIRAGO 1996; MEDEROS, ESCRIBANO 2002: 169-197; SANTANA SANTANA *et alii* 2002: 225-320. Per Agrippa si veda in generale NICOLET 1989. Per la spedizione di Polibio e la sua teorizzazione geografica si vedano PÉDECH 1955; THOUVENOT 1956; TSIRKIN 1975; EICHEL, TODD 1976; DESANGES 1978: 121-147; ZECCHINI 1991; GÓMEZ ESPELOSÍN 2000: 155-158.

³⁹ Come vedremo più avanti (paragrafo 2.6), la nostra posizione sull’esistenza di carte nautiche e, in generale, di cartografia di uso pratico nel mondo antico è radicalmente diversa.

⁴⁰ UGGERI 1996: 285; si veda, inoltre, ID. 1998: 45-46. Il problema della datazione, anche sulla scorta dei lavori di Di Vita e di Uggeri, viene ripreso da Benet Salway (SALWAY 2004: 59-61), che conclude affermando che «there is, in fact, nothing to preclude the *Stadiasmos* from belonging to within a few decades of Menippus’ *Periplus*, as Diller suggested» (61), e ora da Pascal Arnaud (ARNAUD c.s.).

⁴¹ MARCOTTE 2000: LII-LIII.

di Madrid, corrisponderebbe alla versione bizantina di un testo più antico. Si verrebbero così a delineare tre tappe principali: la prima rappresentata dalle istruzioni nautiche o dai portolani parziali composti tra la tarda età repubblicana e la prima età imperiale; la seconda dalla composizione organica o dalla semplice unione di questi documenti in una forma complessiva che abbracciava l'intero bacino del Mediterraneo (lo *Stadiasmo*); la terza dalla versione tarda del testo medesimo, dal suo recupero *tout-court* senza interventi di revisione o di aggiornamento dei contenuti, probabilmente perché conservava un certo interesse dal punto di vista geografico. Dunque, non una ripresa critica del testo, funzionale all'impiego nautico, ma un salvataggio per il suo valore documentale, come quello di un manuale o di un trattato specializzato. D'altro canto, considerando il carattere portolanico del documento (inequivocabilmente evidenziato da alcuni aspetti specifici come i riferimenti ai punti di acquata e gli avvisi di pericolo), apparirebbe strano che in epoca tarda venissero direttamente riprese delle istruzioni nautiche di diversi secoli più antiche; istruzioni che, prive di aggiornamenti, sarebbero risultate in gran parte inservibili a causa dei profondi cambiamenti intervenuti nell'assetto degli impianti portuali, dei centri urbani e delle stesse condizioni di ordine geopolitico ed economico funzionali alla navigazione.