

3. ATTESTAZIONI DEI CONTENUTI NAUTICI

In questo capitolo affronteremo l'analisi dettagliata dei contenuti nautici dello *Stadiasmo*, ovvero di tutti quei riferimenti che qualificano il carattere portolanico del documento. In molti casi risulta difficile inserire entro categorie univoche determinati riferimenti, che possono contenere significati paralleli ed essere quindi riconducibili a differenti categorie di informazioni. L'esposizione presenta spesso caratteri ripetitivi, che riflettono in qualche modo l'impostazione stessa del documento portolanico, nel quale le informazioni sono riportate secondo un modello testuale di base, schematico e abbastanza regolare, con formule più o meno standardizzate e, appunto, ripetute.

La sequenza con cui procediamo nella nostra analisi segue il principio di raggruppare le attestazioni per argomento, secondo un percorso articolato in quattordici gruppi tematici: 1. direzioni e orientamenti; 2. descrizioni delle caratteristiche peculiari e della morfologia del litorale, dei promontori e delle isole; 3. promontori; 4. isole, isolotti e scogli; 5. fiumi; 6. bassifondi e batimetrie; 7. città, villaggi, località e caratteristiche topografiche; 8. porti, approdi e ancoraggi; 9. templi, torri, fortezze, specole e altri edifici; 10. punti di acquata; 11. avvisi di pericolo e consigli per la navigazione; 12. tipologie della navigazione; 13. *pieleggi*; 14. distanze e sommatorie. Ciascun gruppo è preceduto da un'introduzione con un commento generale sul tema o sui temi presi in considerazione. Seguono i contenuti specifici, cioè le attestazioni per argomento presenti nei diversi paragrafi dello *Stadiasmo*, restando il più possibile aderenti ad una versione letterale del testo greco, di cui verranno riportate le parti analizzate sempre seguendo l'edizione del Müller (*Geographi Graeci Minores*, vol. I, Paris 1855: 427-514) e confrontandola con quella dell'Helm (*Hippolytus. Werke, 4. Die Chronik (Die griechischen christlichen Schriftsteller der ersten drei Jahrhunderte*, 46), Berlin 1955: 43-69).

È frequente incontrare in uno stesso paragrafo riferimenti che appartengono a diverse categorie di informazioni; per tale motivo li troveremo citati in diversi gruppi tematici. Quando determinati termini contemplano significati duplici o paralleli, le parole sono divise dal segno /, utilizzato anche nell'accostamento del termine greco con quello italiano. Le citazioni testuali in greco sono naturalmente riportate nella forma in cui compaiono nell'edizione del Müller, senza adattamenti o modifiche grammaticali, salvo rilevare in nota le eventuali varianti dell'edizione dell'Helm. Infine, per le attestazioni più semplici e ripetute, come quelle relative ad un singolo termine privo di ulteriori specificazioni, sarà riportato un riferimento generale con l'indicazione dei paragrafi in cui compaiono le attestazioni stesse; diversamente, si procederà in forma discorsiva per le attestazioni articolate che necessitano di un commento più ampio.

3.1. DIREZIONI E ORIENTAMENTI

Come abbiamo visto nel paragrafo 2.7, uno degli aspetti che maggiormente differenzia lo *Stadiasmo* dai portolani medievali, che riportano sistematicamente gli orientamenti di ogni tragitto, è rappresentato proprio dalla rarità delle indicazioni direzionali, problema su cui torneremo più avanti a proposito dei pieleggi (paragrafo 3.13). Tale differenza sembra rappresentare un aspetto in netto contrasto col carattere nautico dello *Stadiasmo*; ma ciò accade solo se valutiamo il nostro documento dal punto di vista della nautica medievale e moderna. Se, infatti, lo consideriamo con gli occhi di un navigante greco-romano, lo *Stadiasmo* appare come uno strumento adeguato ai principi che guidavano la navigazione. Quelli che a prima vista possono sembrare dei limiti sostanziali per un inquadramento funzionale, appaiono invece come elementi a favore di una collocazione dell'opera nell'ambito degli strumenti propri dell'arte nautica antica.

Crediamo che la scarsa presenza di riferimenti ai venti-direzioni, come anche alle direzioni ricavate da orientamenti astronomici, possa essere in relazione con l'assenza della cartografia nautica e della bussola magnetica nel mondo antico, unitamente alla concezione odologica dello spazio geografico (paragrafo 2.5). Nello *Stadiasmo*, infatti, incontriamo sia direzioni di tipo assoluto, cioè riferite ai venti-direzioni o al polo celeste, sia direzioni di tipo relativo, come quelle identificate dagli avverbi o dalle espressioni che indicano “a destra” e “a sinistra”, che riconducono alla descrizione di un percorso di tipo unidimensionale, cioè di tipo soggettivo, caratterizzato dal procedere in una determinata direzione e, dunque, da un ben definito punto di vista. In sostanza, rispondono perfettamente al principio con cui è costruito il portolano, riflettendo la prospettiva fisica e pratica del navigante. Lo stesso principio con cui procede il testo costituisce, di per sé, una pur grossolana forma di orientamento odologico, rappresentato dalla direzione generale con cui si sviluppa l'elenco delle località.

Riflettendo la scarsa attenzione che nello *Stadiasmo* viene dedicata agli orientamenti, quelli astronomici riconducono esclusivamente ai quattro punti cardinali, il levante e il ponente, il settentrione e il meridione. Sono identificati dal punto ortivo e dell'ocaso del sole, dal polo o dalla costellazione dell'Orsa Maggiore¹ e dal mezzogiorno. Si tratta dunque di riferimenti molto approssimativi.

¹ Per l'orientamento con la costellazione dell'Orsa Maggiore nell'antichità si vedano MEDAS 1998; ID. 2004 a: 158-169; ID. 2004 b.

L'orientamento col punto ortivo e con l'ocaso del sole, per esempio, richiederebbe una pur minima precisazione in merito al fatto che si tratti di un levante o di un ponente equinoziale, solstiziale estivo o solstiziale invernale. Mentre il punto ortivo equinoziale identifica il levante vero, alle nostre latitudini il punto ortivo al solstizio estivo indica infatti una direzione tra nordest ed est-nordest, mentre quello al solstizio invernale indica una direzione tra sudest ed est-sudest. Viceversa per gli occasi². Sarebbe necessario, quindi, tenere in considerazione l'amplitudine ortiva o occasa del sole, che dipendono dalla latitudine dell'osservatore e dal periodo dell'anno in cui si esegue l'osservazione. Per un impiego nautico di questi riferimenti, tale da raggiungere una certa precisione e consentire, per esempio, di guidare una nave lungo una rotta d'altura, sarebbe stato necessario l'utilizzo di uno strumento apposito, una specie di bussola solare che permettesse di traguardare il disco del sole sull'orizzonte correggendone la sua posizione in rapporto all'amplitudine³.

Come abbiamo già evidenziato, appare particolarmente significativa nello *Stadiasmo* anche la scarsissima attestazione dei venti-direzioni (solo cinque casi), che pure costituivano un sistema di orientamento e di riferimento geografico ben noto agli antichi e ampiamente utilizzato, basti pensare, tra gli altri, a Strabone e a Pausania. La stessa elaborazione delle rose dei venti aveva, del resto, una fondamentale funzione direzionale, destinata a suddividere ordinatamente il circolo dell'orizzonte⁴.

Attestazioni

Diverse sono le modalità per esprimere i concetti “a destra” e “a sinistra”. Relativamente al primo incontriamo in un solo caso l'avverbio δεξιῶς (*Stad.M.M.* 11), che assume anche il significato di “abilmente, bene, con destrezza”, con evidente riferimento al valore positivo della parte destra. Dunque, la nostra frase non avrà necessariamente il significato di «dirigi il corso a destra», ma potrà avere anche quello di «dirigi il corso con destrezza, con attenzione», verso la zona di

² Diversamente da quanto accade nello *Stadiasmo*, altre fonti riportano spesso un'identificazione più precisa del levante e del ponente; si vedano, per esempio, Erodoto, *Storie*, I, 193, 2 (oriente invernale); Pseudo-Ippocrate, *Sulle arie, acque, luoghi*, 1 = 12 L.; 3 = 16; 12 = 54; 13 = 56 (oriente e occidente invernali); Strabone, *Geografia*, VI, 2, 1 (occidente invernale); 3, 5 (oriente invernale).

³ BRIZZI-MEDAS 1999.

⁴ Tra i numerosi esempi, ricordiamo che anche nell'opera di Timostene di Rodi la rosa dei venti era concepita per identificare le direzioni geografiche, corrispondendo ad ogni vento una determinata regione o un determinato popolo (GISINGER 1937a; BÖKER 1958: 2351-2353; HARLEY – WOODWARD 1987: 152-153).

mare poco profonda e con fondo sassoso ricordata di seguito: εἰσάγου δεξιῶς εἰς τὸν πλαταμῶνα. In sostanza, piuttosto che fornire un riferimento di direzione relativa, potrebbe presentarsi come un richiamo ad usare attenzione, cautela, in un tratto di mare che presentava dei pericoli.

Hanno invece un chiaro significato direzionale l'espressione ἐκ δεξιῶν o il semplice accusativo δεξιῶν (*Stad.M.M.*, 13, 16, 17, 23, 273, 280, 281, 309) in unione col participio del verbo ἔχω per indicare che si procede o si manovra "avendo / tenendo sulla destra" l'isola, il promontorio, etc.: ἐκ δεξιῶν τὴν ἄκρην ἔχων ὁρμίζου, «ormeggia tenendo il promontorio sulla destra!» (*Stad.M.M.* 13); αὐτὴν ἔχων δεξιῶν κατάγου, «conduci tenendola (l'isola) sulla destra!» (*Stad.M.M.* 16); ἔχων δεξιῶν τὴν Κύπρον, «tenendo Cipro sulla destra» (*Stad.M.M.* 309)⁵. Singolare è invece l'espressione τὴν γῆν θλίβε δεξιῶ, «stringi a destra la terra / la costa!» o «tieniti sulla destra lungo costa» (*Stad.M.M.* 298).

Ritroviamo le stesse formule, ma con un maggior numero di varianti, per indicare la direzione "a sinistra": ἔχων εὐώνυμον (*Stad.M.M.* 15⁶, 282) o εὐώνυμον ἔχοντι (*Stad.M.M.* 189, 297)⁷; ἐκ τῶν εὐωνύμων (*Stad.M.M.* 30, 185, 273, 280) o ἐξ εὐωνύμων (*Stad.M.M.* 117); [ἐν] ἀριστερῶ (*Stad.M.M.* 44); εἰς τὰ εὐώνυμα (*Stad.M.M.* 57); [κατὰ] τὰ εὐώνυμα (*Stad.M.M.* 164), εὐωνύμως (*Stad.M.M.* 347). Particolarmente significativi sono poi alcuni paragrafi dedicati ai pieleggi (*Stad.M.M.* 273, 280), in cui, a proposito di rotte di lungo corso attraverso l'Egeo, viene indicato quali isole resteranno o si terranno sulla destra e quali sulla sinistra (ἔχων ἐκ τῶν εὐωνύμων νήσους ... ἐκ δὲ τῶν δεξιῶν ...).

Gli orientamenti astronomici, come già rilevato, sono molto semplici e sommari, prendendo a riferimento soltanto i quattro punti cardinali fondamentali. Il settentrione viene indicato citando la costellazione dell'Orsa Maggiore, ἄρκτος (*Stad.M.M.* 117, 340, 342) o il polo, πόλος, nell'espressione ἐπὶ τὸν πόλον (*Stad.M.M.* 158, 159)⁸. Incontriamo poi riferimenti più complessi, come ἐπὶ τὰ πρὸς ἡῶ [μέρη] τῆς ἄρκτου (*Stad.M.M.* 137)⁹, che possiamo tradurre letteralmente «verso le parti dell'Orsa presso oriente» o «verso le parti orientali del settentrione»

⁵ Come torneremo a ricordare più avanti, in relazione ai pieleggi, il concetto di "tenere / avere" un'isola, un promontorio etc. sulla destra o sulla sinistra, reso con il verbo ἔχω al participio, ricorre normalmente non solo nello *Stadiasmo* ma in generale nella letteratura antica in cui si tratta di viaggi e di geografia (per esempio già in Omero, *Odissea*, III, 171).

⁶ Nell'edizione dell'Helm (1955) non compare l'integrazione del participio ἔχων.

⁷ εὐώνυμα ἔχοντι, Helm (1955).

⁸ Pur non essendo specificato, si tratta evidentemente del polo settentrionale, come conferma anche il riferimento al vento di Noto, dunque al vento che soffia da sud, ritenuto favorevole per navigare verso nord in entrambi i paragrafi citati: ἐπὶ τὸν πόλον νότῳ.

⁹ ἐπὶ τὰ πρὸς ἡῶ τῆς ἄρκτου, Helm (1955), senza l'integrazione μέρη.

e che possiamo interpretare come “verso nordest”¹⁰. La stessa formula è utilizzata anche per esprimere un orientamento «verso le parti dell’Orsa presso occidente» o «verso le parti occidentali del settentrione» che, seguendo la lettura fornita sopra, indicherebbero “verso nordovest”: ἐπὶ τὰ πρὸς ἐσπέραν [τῆς ἄρκτου μέρη] ἐπὶ τὰ πρὸς ἐσπέραν μέρη τῆς ἄρκτου (*Stad.M.M.* 164¹¹, 165). Singolare è l’espressione che identifica la percorrenza di una rotta «lasciandosi il nord a poppa», letteralmente «avendo le regioni dell’Orsa a poppa», dunque navigando verso sud: κατὰ πρύμναν ἔχοντι τὰ μέρη τῆς ἄρκτου (*Stad.M.M.* 186). Il punto di vista è evidentemente quello del navigante e, per essere più precisi, quello del timoniere. L’orientamento astronomico identificato dalla posizione della costellazione dell’Orsa Maggiore / ἄρκτος si fonde con un orientamento relativo e prettamente odologico, dettato dalla posizione che la nave deve tenere per andare da una località verso l’altra. Effettivamente, la rotta descritta, che conduce da Afrodisia, sulle coste della Cilicia, verso il “litorale degli Achei”, sulla costa nordorientale di Cipro, è una rotta in direzione sud-sudest.

La direzione “verso sud” viene resa semplicemente con la formula «verso mezzogiorno», πρὸς μεσημβρίαν (*Stad.M.M.* 75, 297, 324)¹², mentre per indicare le direzioni “verso est” e “verso ovest” si fa riferimento, rispettivamente, al punto ortivo e all’ocaso del sole. Nel primo caso incontriamo le formule ἐπ’ ἀντολάς τοῦ ἡλίου (*Stad.M.M.* 233, 272)¹³ e πρὸς ἀντολάς (*Stad.M.M.* 336); nel secondo

¹⁰ Anche in questo caso, l’indicazione del vento considerato favorevole per seguire la rotta permetterebbe di confermare l’interpretazione proposta; si tratta infatti del vento denominato Leuconoto, che nella rosa greco-romana soffia da sud-sudovest e che risulterebbe, dunque, assolutamente favorevole per navigare verso nordest: «(navigando) in via diretta col leuconoto (εὐθυδρομοῦντι λευκονότηψ) verso le parti orientali del settentrione». Con questo vento una nave poteva viaggiare verso nordest navigando di poppa o al gran lasco, dunque nelle andature portanti, che sono le più favorevoli per la vela quadra. L’oriente è definito da un altro riferimento astronomico, precisamente dal sostantivo ἠώς, che indica l’aurora, il mattino, dunque il punto ortivo del sole.

¹¹ ἔπειτα πρὸς ἀνατολήν τῆς ἠπείρου, Helm (1955).

¹² Il termine mezzogiorno indica per estensione anche il punto cardinale sud, identificato dalla culminazione meridiana del sole che è sempre a sud per un osservatore posto nell’emisfero boreale a nord del Tropico del Cancro. Dunque, mezzogiorno è anche il nome del vento che spira da sud, altrimenti detto Ostro (lat. *Auster*) (GUGLIEMOTTI 1889; 1076, s.v. *Mezzogiorno*).

¹³ Corretta è l’identificazione del vento ritenuto “favorevolissimo” per navigare verso oriente: lo Zefiro / ζέφυρος, dunque il vento che soffia da occidente e che permette di navigare nell’andatura di poppa. Relativamente a *Stad.M.M.* 272, dove è riportato l’importante pieleggio da Rodi alla costa occidentale di Cipro, ci saremmo aspettati una definizione più precisa, cioè un orientamento verso est-sudest (utilizzando il sistema dei

πρὸς ἑσπέρων (*Stad.M.M.* 57), ἐπὶ τὴν δύσιν τοῦ ἡλίου (*Stad.M.M.* 273, 280)¹⁴ o semplicemente πρὸς δύσιν (*Stad.M.M.* 348).

Molto scarsi sono anche gli orientamenti ottenuti con i venti-direzioni: πρὸς νότον (*Stad.M.M.* 29), «verso il Noto», dunque verso sud (il Noto / νότος è il vento che soffia da sud); πρὸς λίβρα (*Stad.M.M.* 74), «verso il Libra», dunque verso ovest-sudovest (questa è la direzione da cui soffia il λίψ, l'*Africus* dei Latini)¹⁵; πρὸς βορρᾶν (*Stad.M.M.* 112, 318), «verso Borea», dunque verso nord-nordest¹⁶; πρὸς ζέφυρον (*Stad.M.M.* 117), «verso Zefiro», dunque verso ovest.

Incontriamo poi dei riferimenti di direzione e di orientamento particolari, resi attraverso una posizione stimata nel percorso e non con punti di riferimento; è il caso in cui viene citata un'isola che si trova in alto mare, πρὸς τῷ πελάγει, ad una distanza di trenta stadi dal luogo di partenza (*Stad.M.M.* 41), e quello in cui si

portolani medievali, con i venti-direzioni, saremmo qui di fronte ad una rotta orientata “tra Apeliote ed Euro”, cioè orientata tra il vento da est e quello da est-sudest). In questa circostanza, il *Compasso da navigare* (per esempio § 178) (MOTZO 1947) avrebbe definito l'orientamento con espressioni del tipo *per levante ver silocco* o *entre levante e silocco*, “per levante verso scirocco”, “tra levante e scirocco” (verso est-sudest). Differente l'edizione dell'Helm (1955): ἐπ' ἀντολὰς τοῦ κριοῦ.

¹⁴ Nei due paragrafi sono ricordati, rispettivamente, i pieleggi dall'isola di Rodi al Capo Scilleo in Argolide e dall'isola di Coa a quella di Delo; l'indicazione del vento favorevole è dunque corretta, trattandosi dell'Apeliote / ἀπηλιώτης, il vento che soffia da est. La traduzione latina del Müller, che rende ἀπηλιώτης con *zephyro*, è evidentemente errata (*GGM*, I: 497-498, § 273 e 280). In *Stad.M.M.* 273, dove viene descritto il pieleggio da Rodi al Capo Scilleo, ci saremmo aspettati una definizione più precisa, cioè un orientamento verso ovest-nordovest (utilizzando il sistema dei portolani medievali, con i venti-direzioni, saremmo qui di fronte ad una rotta orientata “tra Zefiro ed Arghestes”, cioè orientata tra il vento da ovest e quello da ovest-nordovest). Richiamiamo ancora il *Compasso da navigare* (per esempio § 146), che avrebbe definito l'orientamento con espressioni del tipo *per ponente ver lo maestro pauco* o *per ponente ver lo maestro*, cioè «per ponente un poco verso maestro», «per ponente verso maestro” (verso ovest-nordovest)». In *Stad.M.M.* 273 Helm (1955) non include l'espressione citata, mentre in *Stad.M.M.* 280 riporta ἐπὶ τὴν δύσιν τοῦ κριοῦ.

¹⁵ In realtà, le rose antiche a dodici venti non consentono una precisa trasposizione con quelle moderne ad otto venti. Ne primo caso, infatti, ciascun quadrante è diviso in tre settori di 30° ciascuno, nel secondo in due settori di 45° ciascuno (si vedano BÖKER 1958 e LIUZZI 1996).

¹⁶ πρὸς βορρᾶν corrisponde a πρὸς βορέαν. In *Stad.M.M.* 112 ci troviamo di fronte a quella che potremmo definire come una indicazione di posizione, ottenuta col sistema direzione-distanza da un punto di origine noto: ἔχει δὲ νῆσον καλὴν, πελαγίαν, κειμένην κατὰ Θάψον πρὸς βορρᾶν, ἀπέχουσιν σταδίους π', «c'è un'isola bella in alto mare che si trova ad una distanza di ottanta stadi da Tapso verso borea».

ricorda un'isoletta situata a metà tragitto tra la località di partenza (Zefyrio) e quella di arrivo (Charsin), ἀναμέσον τοῦ Ζεφυρίου καὶ τῆς Χέρσιος¹⁷, ad una distanza di dieci stadi dal litorale (*Stad.M.M.* 49).

3.2. DESCRIZIONI DELLE CARATTERISTICHE PECULIARI E DELLA MORFOLOGIA DEL LITORALE, DEI PROMONTORI E DELLE ISOLE

Consideriamo qui le particolari descrizioni morfologiche destinate al riconoscimento di un promontorio, di un'isola o di un litorale, attraverso cui il navigante poteva ricavare conferme sull'identificazione della giusta rotta, ovvero sul riconoscimento del tragitto descritto. Si tratta di informazioni che possiedono uno spiccato carattere portolanico e che, per questo motivo, ritroviamo tanto nei portolani medievali quanto nei portolani attuali. Permettono di identificare con precisione un determinato punto o tratto della costa che riveste particolare importanza nella descrizione del singolo tragitto; evidentemente, possiedono un valore relativo nel tempo, poiché caratteristiche peculiari come la presenza di un albero o di una grossa duna di sabbia possono cambiare nel corso degli anni (lo stesso vale per i porti, le città, i villaggi). Certamente, si tratta di riferimenti importanti per qualificare soggetti generici come un promontorio, un'isola, un litorale o un spiaggia. Parlando di un promontorio, per esempio, può essere specificato se questo è alto e pietroso o, viceversa, se è basso e sabbioso, se presenta particolari caratteristiche morfologiche come delle punte o dei picchi, se la sua forma ricorda qualche oggetto specifico, se intorno ad esso vi sono dei bassifondi e così via. Troviamo annotazioni specifiche anche sui litorali bassi, a spiaggia, che possono presentare delle grandi dune di sabbia bianca, alberi isolati o boschetti, che possono essere sormontati da una montagna o da una collina e così via. Incontriamo addirittura il riferimento ad uno scoglio «che ha la forma simile ad un elefante» (*Stad.M.M.* 73). Non si tratta dunque della descrizione di punti cospicui in senso stretto, benché con questi vi siano strette relazioni.

Attestazioni

In alcuni casi ci troviamo di fronte a descrizioni molto semplici, come accade per la morfologia delle montagne, ricordate col solo nome generico, ὄρος (*Stad.M.M.* 159) o con un aggettivo che fornisce soltanto una minima indicazione

¹⁷ τοῦ Χερσίου, Helm (1955).

delle dimensioni. La montagna, dunque, è qualificata ora come “alta”, ὄρος ὑψηλὸν (*Stad.M.M.* 143), ora come “grande”, ὄρος μέγα (*Stad.M.M.* 199, 226), ora come “grande e alta”, μέγα ὄρος ὑψηλὸν (*Stad.M.M.* 228). In assenza di vere montagne, anche i rilievi minori possono rappresentare degli aspetti caratterizzanti della costa, degni di essere presi in considerazione per il riconoscimento del litorale o della località, come nel caso di una collina rotonda che si staglia su un territorio (piano) presso il litorale: βουνὸς δὲ ἐστὶν ἐν τῇ χώρᾳ περιφερῆς (*Stad.M.M.* 71).

Incontriamo poi descrizioni articolate, che forniscono una panoramica complessiva del sito con le principali caratteristiche che potevano distinguerlo agli occhi del navigante, dunque secondo la sua prospettiva, sia fisica, visiva, sia funzionale. In *Stad.M.M.* 18 viene descritto un promontorio aspro, pietroso, con un picco sulla sommità, mentre sul litorale, dove si trova un porto, vi è un albero che serve per identificare il punto presso cui si trova acqua dolce, dove poter fare acquata: ἄκρα ἐστὶ τραχεῖα, ἔχουσα ἐπὶ τοῦ ὑψηλοῦ σκόπελον, ἐπὶ δὲ τῆς γῆς δένδρον ὄρμος ἐστὶ, καὶ ὕδωρ ἔχει ὑπὸ [τὸ] δένδρον. Si tratta di una descrizione abbastanza completa, funzionale sia all’identificazione del luogo (promontorio e sue caratteristiche distintive a livello geomorfologico) sia alla disponibilità di servizi (porto) e di acqua dolce, specificando con precisione il punto presso cui si trova (sotto l’albero). Come vedremo nel paragrafo 3.10, accade spesso che un albero o un gruppo di alberi identifichi il punto presso cui si trova la sorgente di acqua dolce; una condizione che appare del resto naturale, soprattutto lungo litorali aspri e brulli come quelli nordafricani, dove le piante crescono concentrandosi intorno alle sorgenti o ai bacini naturali di accumulo delle acque piovane. In una spiaggia priva di altri riferimenti significativi, del resto, la presenza di uno o più alberi (anche specificando di che tipo sono, come nel caso del fico) può costituire un indizio di riconoscimento importante: αἰγιαλὸς καὶ ἐπ’αὐτοῦ συκαὶ (*Stad.M.M.* 32). Ad un promontorio si riferisce *Stad.M.M.* 19, di cui viene fornita una sommaria ma significativa descrizione geomorfologica, resa sempre nella prospettiva del navigante. Il promontorio si presenta ancora aspro, ma la sua caratteristica distintiva per chi lo scorge dal mare è rappresentata questa volta due prominente a forma di corna che si protendono / si sollevano verso il mare come fossero isole: ἀκρωτήριον ἐστὶ τραχὺ ... καὶ ἐπὶ τοῦ ἀκρωτηρίου ταῦροι δύο ὡς νῆσοι ἀνατείνοντες εἰς τὸ πέλαγος. Le due prominente a forma di corna sono identificate semplicemente col plurale del sostantivo ταῦρος, toro; si tratta quindi di un nome comune attribuito dai naviganti a queste morfologie naturali che, avendo forma di corna, venivano correntemente denominate “tori”¹⁸. Come torneremo a verificare, la similitudine con delle isole deriva probabilmente dalla visuale con cui le propaggini del promontorio potevano essere avvistate da una nave in

¹⁸ In questo senso il Müller (*GGM*, I: 433, nota al paragrafo 19).

avvicinamento; in base alla similitudine con le corna del toro, infatti, possiamo pensare che le due prominente fossero unite all'estremità del promontorio da un basso istmo, che sarebbe scomparso presto alla vista di chi scorgeva da lontano il promontorio stesso, lasciando quindi ai due rilievi estremi l'apparenza di isole.

Tra i marinai e i pescatori è un'usanza normale, generalmente diffusa in ogni tempo e luogo, quella di identificare con nomi comuni di animali o di oggetti quei particolari punti della costa che si distinguono per una morfologia caratteristica e peculiare, morfologia che ne richiama la sagoma. In questo modo, soprattutto a livello locale, si crea una rete di punti di riferimento noti e immediatamente riconoscibili (basti pensare ai tanti esempi sopravvissuti nella toponomastica), organizzati in quelle specialissime "mappe mentali", veri e propri esempi di cartografia mnemonica (certamente odologica), che i marinai elaborano in base alla loro esperienza. Oltre al caso citato sopra (*Stad.M.M.* 19), relativo alla similitudine tra le propaggini del promontorio e le corna del toro, ritroviamo questa usanza in *Stad.M.M.* 73, dove compare il riferimento molto preciso ad un alto scoglio che si trova a quindici stadi di distanza dalla costa e che ha la forma simile ad un elefante: σκόπελός ἐστιν, ἀπὸ τῆς γῆς σταδίοις ιε', ὕψηλός, ὅμοιος ἐλέφαντι. In casi come questo emerge evidente il carattere pratico dello *Stadiasmo*, sia a livello di composizione che di fruizione del testo; un documento realizzato da naviganti e destinato a naviganti, concepito secondo la loro prospettiva e la pratica dei luoghi. Similitudini tra la forma di uno scoglio e un animale ricorrono anche nei portolani medievali: nel *Portolano di Grazia Pauli*, del XIV secolo, si ricorda uno scoglio chiamato Orsa perché di forma simile a quella di un'orsa: *pietra una ditta Ursa, ed è simile ad orsa*¹⁹.

Nello stesso contesto risulta significativo anche *Stad.M.M.* 117, relativo al litorale di Aspis, sul Capo Bon nell'attuale Tunisia, dove si trova un promontorio cospicuo, ben visibile, che ha la forma di uno scudo: ἀκρωτήριόν ἐστιν ὕψηλὸν καὶ περιφανές, οἶον ἀσπίς. La stessa località porta un nome parlante, Aspis / Ἄσπις, corrispondente al nome comune dello scudo, appunto ἀσπίς.

In alcune occasioni viene fatto esplicito riferimento ad un litorale arenoso, tipo spiaggia, caratterizzato da notevoli dune di sabbia bianca: ἔχον θῖνα ἄμμου λευκῆς (*Stad.M.M.* 66); παράδρομον ὄψει θῖνα λευκὴν μεγίστην (*Stad.M.M.* 67); θῖνα λευκὸν καὶ αἰγιαλόν (*Stad.M.M.* 93).

Infine, incontriamo il riferimento ad un ἐσώτερος κόλπος (*Stad.M.M.* 338), dunque ad un "golfo interno", che si sviluppava profondo nella costa, più o meno chiuso.

¹⁹ TERROSU ASOLE 1988, XIX, 97.

3.3. PROMONTORI

I promontori hanno sempre rappresentato dei punti di riferimento fondamentali, identificando il punto di partenza e quello di arrivo di una rotta: caratterizzano il passaggio tra due zone di mare diverse; segnano un cambiamento nel corso della navigazione; demarcano l'accesso ad un golfo; sono ridossati da un lato ed esposti alla violenza del mare e del vento dell'altro; per tale motivo, doppiandoli, le navi devono spesso affrontare violenti cambiamenti delle condizioni meteomarine. Le attestazioni relative ai promontori sono numerose nello *Stadiasmo* e, per la maggior parte, sono piuttosto articolate, con specificazioni relative alle loro caratteristiche distintive, sia sul piano geomorfologico che naturalistico, con costanti richiami alla presenza di porti, ancoraggi e punti dove si trova l'acqua dolce (dove è possibile fare acqua), a quella di bassifondi, scogli o edifici presenti sulla sommità del capo. Questo fatto deriva, evidentemente, dalla grande importanza che i promontori hanno sempre rivestito per la navigazione a vela. Preparandosi a doppiare il capo o subito dopo averlo aggirato, nel delicato passaggio da un versante all'altro, la disponibilità di un porto o di un ancoraggio, dove fosse possibile anche il rifornimento d'acqua, costituiva evidentemente un fattore di primaria importanza. Le descrizioni delle caratteristiche geomorfologiche e ambientali sono dunque volte ad una precisa identificazione del promontorio, qualificando la natura pratica dello *Stadiasmo*. Basterà ricordare i casi in cui viene specificato che un promontorio è alto o stretto, pietroso o sabbioso, che si protende verso una determinata direzione, che assomiglia ad un'isola, che si caratterizza per la presenza di un bosco, di edifici o luoghi sacri, di una spiaggia con sabbia bianca o, fatto particolarmente significativo e già evidenziato nel paragrafo precedente, che ha una forma talmente particolare da poter essere accostata, per esempio, alla figura di uno scudo (*Stad.M.M.* 117) o da avere degli elementi prominenti simili alle corna di un toro (*Stad.M.M.* 19).

Nel mondo antico fu proverbiale la fama del Capo Malea, l'estrema punta sud-orientale del Peloponneso, già ricordato da Omero (*Odissea*, III, 287-290; IV, 414-516; IX, 80-81) come uno dei punti di passaggio più pericolosi, poiché, una volta doppiato, si è praticamente certi di doversi imbattere in venti contrari e tempeste, con alto rischio di fare naufragio. Molto più tardi, Strabone scrisse in proposito (*Geografia*, VIII, 6, 20 = C 378):

«Come in antico lo stretto di Sicilia era di difficile navigazione, così lo erano anche i mari e soprattutto quello oltre Capo Malea, a causa dei venti contrari. Da qui anche il proverbio:
Dimentica la tua casa quando tu doppi Malea

È dunque un'alternativa conveniente per i mercanti, sia per quelli che vengono dall'Italia sia per quelli che vengono dall'Asia, evitare il passaggio per Capo Malea e condurre il loro carico a Corinto»

(traduzione di Anna Maria Biraschi²⁰).

Dato il significato geografico e simbolico che possedevano per la navigazione, dominando su tutti i versanti del mare, i promontori sono sempre stati sede privilegiata per l'erezione dei templi, che, a loro volta, costituirono dei punti cospicui importanti per i naviganti, visibili da lunga distanza²¹. Gli esempi sono tantissimi. Basterà ricordare la straordinaria posizione del tempio di Poseidone al Capo Sunio, all'estremità meridionale dell'Attica, che segna l'accesso al Golfo Saronico e preannuncia l'arrivo ad Atene, distante venticinque miglia (Pausania, *Viaggio in Grecia*, I, 1, 1).

Il raggio di visibilità di un promontorio (o di qualunque altro rilievo orografico) dalla superficie del mare è determinato dalla sua portata geografica, che corrisponde alla massima distanza da cui è teoricamente visibile, cioè con luce diurna e tempo buono (atmosfera limpida), in rapporto al raggio di curvatura della superficie terrestre. La portata geografica dalla superficie del mare si può calcolare con la formula $P = 2,04 (\sqrt{H} + \sqrt{h})$, in cui 2,04 è un coefficiente costante marino di rifrazione, P è la portata in miglia nautiche (1 miglio nautico = 1.852 metri), H è l'altezza del punto cospicuo espressa in metri e h quella dell'osservatore, sempre in metri²². Con questa formula si ottengono delle distanze teoriche, poiché le condizioni dell'atmosfera riducono quasi sempre il raggio di visibilità reale.

I termini utilizzati nello *Stadiasmo* per indicare il promontorio sono due: ἀκρωτήριον e ἄκρα²³. Le attestazioni sono numerose, sia quelle del tipo più semplice, rappresentate dal nome comune senza ulteriori specificazioni, sia quelle più articolate, in cui al sostantivo sono aggiunti aggettivi o perifrasi per fornire una descrizione più precisa, dunque per una migliore qualificazione e un migliore

²⁰ Strabone, *Geografia. Il Peloponneso, libro VIII*, A. M. Biraschi (Ed.), Rizzoli, Milano 1992.

²¹ SEMPLE 1927; MORTON 2001: 177-206. Fin dalla preistoria, gli insediamenti sorti sui promontori hanno sempre avuto una stretta relazione con le attività nautiche. Si veda, come caso di studio analitico, la ricerca condotta da Victor Guerrero per le isole Baleari (GUERRERO 2006). Per la loro importanza come punti di riferimento, nelle carte nautiche medievali i promontori sono generalmente ingranditi, rappresentati con dimensioni enfatizzate (TUCCI 1991: 539-540).

²² SCHÜLE 1968; VERNET 1978: 327-330; MCGRAIL 1991: 86.

²³ Cfr. l'aggettivo ἄκρος, "alto, sommo", utilizzato anche nel genere neutro con valore sostantivato, ἄκρον, che ha i significati di "punto più alto, vetta, sommità, punta" e, per esetensione, anche "promontorio".

riconoscimento del promontorio stesso. Diversi passi, naturalmente, saranno trattati anche negli altri paragrafi specifici, poiché contengono riferimenti che appartengono ad altre categorie di contenuti nautici (si tratta per lo più di riferimenti alla morfologia specifica del promontorio, agli orientamenti e direzioni, alla vicinanza di isolette, scogli e bassifondi, alla presenza di porti, approdi e ancoraggi).

Le attestazioni evidenziano una certa coerenza sul piano stilistico e terminologico, con formule più o meno simili e ricorrenti. A livello quantitativo risultano abbastanza bilanciate nella prima, nella seconda e nella quarta sezione dello *Stadiasmo*, mentre risultano minoritarie nella terza sezione. Tali caratteristiche evidenziano, da un lato, la natura composita del nostro documento (singole sezioni corrispondenti ad altrettanti portolani parziali), dall'altro la coerenza che ne caratterizza i contenuti, attraverso la cura nell'evidenziare questi elementi naturali così importanti per chi naviga.

Per il tipo di orientamento e per la prospettiva con cui vengono identificati i promontori (ma la stessa cosa si può dire per tutti gli altri elementi naturali e antropici contemplati nello *Stadiasmo*), appare evidente che il punto di vista è sempre quello del navigante, che si realizza a livello del mare seguendo un determinato percorso costiero: gli orientamenti sono spesso di tipo odologico, soggettivo, e la descrizione risponde strettamente a quella progressione unidimensionale di cui abbiamo trattato nel paragrafo 2.5.

Attestazioni

Tra le citazioni semplici, senza alcuna specificazione ulteriore, il termine più utilizzato è ἀκρωτήριον (*Stad.M.M.* 10, 14, 20, 84, 92²⁴, 115, 116, 131, 139, 164, 241, 242, 283, 300); segue ἄκρα (*Stad.M.M.* 13, 137, 182, 183, 283, 350). Naturalmente, l'unico elemento che viene spesso aggiunto al nome comune è costituito dal nome proprio del promontorio (*Stad.M.M.* 66, 118, 119, 129, 130, 132, 141, 150, 160, 161, 178, 179, 185, 188, 193, 197, 233, 234, 283, 289, 353, 354). In alcuni casi, invece, compare soltanto il nome proprio senza il nome comune, né ἀκρωτήριον né ἄκρα, come accade in *Stad.M.M.* 273 per lo Scilleo in Argolide. In *Stad.M.M.*, 93-95 viene citato semplicemente l'Ermeo / Ἐρμῆος, presso Leptis Magna, senza specificare che si tratta di un capo o di un promontorio. Effettivamente, Ἐρμῆος, aggettivo sostantivato che qualifica il capo come "di Hermes, sacro ad Hermes", identifica il promontorio che si trova a quindici stadi di distanza da Leptis (poco meno di tre chilometri) e che abbiamo visto costituire

²⁴ Il termine non è integrato da Helm (1955).

l'approdo ellenistico della città²⁵. Quando il nome deriva da quello di una divinità, come nel caso appena citato, vi sono buone possibilità che un santuario o una semplice area sacra fossero in diretta relazione col capo, come potrebbe indicare anche *Stad.M.M.* 210, in cui compare un semplice riferimento all' ἄκρωτήριον Λευκόθειον, cioè al promontorio chiamato Leucotheio; il nome, infatti, sembra porsi in relazione con un luogo sacro dedicato alla dea marina Leucotea / Λευκοθέα. Nello stesso contesto, ma con un significato generico, andranno inseriti *Stad.M.M.* 232, 234, 249-250, dove è ricordato un Ἱερόν ἄκρας, un promontorio chiamato Hiera, cioè Sacro. In questi paragrafi, come già in *Stad.M.M.* 93-95 e 210, il nome proprio del promontorio sembra richiamare la presenza di un luogo sacro, eventualmente di un tempio o di un santuario.

In altri casi il nome del capo o del promontorio è direttamente legato a quello dalla località presso cui si trova, come in *Stad.M.M.* 143, dove si ricorda un promontorio presso il villaggio di Poseidion, Ἀπὸ δὲ τῆς ἄκρας τοῦ ἐπὶ Ποσειδίου; o in *Stad.M.M.* 184, dove, in modo del tutto simile, vengono ricordati i promontori dell'isola di Pytiussa, Ἀπὸ τῶν ἀκρῶν τῆς Πιτυούσσης; o ancora in *Stad.M.M.* 181, dove il nome del promontorio è associato a quello del villaggio, Myla, che vi sorge sopra, ἄκραν καὶ κόμην καλουμένην Μύλας.

Diverse sono le definizioni di carattere geomorfologico dei promontori, rese in modo semplice o articolato, sempre funzionali ad un chiaro riconoscimento da parte del navigante. Il promontorio, dunque, può essere definito semplicemente basso, poco rilevato, ἀκρωτήριόν ἐστι ταπεινόν (*Stad.M.M.* 11); alto e grande, ἄκραν ὑψηλὴν καὶ μεγάλην (*Stad.M.M.* 30); boscoso, ἄκρα ἐστὶ δασεῖα (*Stad.M.M.* 48)²⁶, coperto di alberi, κατάδενδρον (*Stad.M.M.* 340); arenoso e stretto, ἄκραν ἀμμώδη, στενήν (*Stad.M.M.* 177)²⁷. Un caso particolare è rappresentato dalla

²⁵ Questi tre paragrafi sono stati discussi nel primo capitolo (a cui rimandiamo anche per la bibliografia specifica), relativamente all'ubicazione geografica dell'Ermeo e alla datazione dello *Stadiasmo*. Ricordiamo che nella località di Homs, che sorge presso il promontorio identificabile con l'antico Ἐρμαῖος / Ermeo, sono stati messi in luce i resti di un impianto portuale.

²⁶ Nella nota al testo il Müller riporta le parole del Beechey (*Proceedings of the expedition to explore the northern coast of Africa: 477*) secondo cui alla sua epoca (dunque nella prima metà del XIX secolo) il tratto di costa nordafricana in cui si inserisce il paragrafo 48 dello *Stadiasmo* presentava un significativo aumento della vegetazione tra Derna e Apollonia (in Marmarica, ad est della Cirenaica), particolarmente presso El Hyera, identificata con il promontorio Zefirio del paragrafo 48 stesso (*GGM*, I: 445, nota al paragrafo 48). Si tratterebbe, dunque, di una caratteristica naturale persistente, certamente favorita da un particolare contesto ambientale.

²⁷ Forse si tratta di un riferimento alla presenza di spiagge che circondano il promontorio? La specificazione relativa alla sua natura sabbiosa potrebbe indicare, tuttavia, che si trattava

descrizione di un promontorio dell'isola di Creta, definito “traforato” e “sospeso, a precipizio”: ἀκρωτήριόν ἐστι τετραμένον, κατάκρημον τῆς Κρήτης (*Stad.M.M.* 337)²⁸. Viene ricordato anche un alto promontorio detto “di Eracle”, che ha come caratteristica distintiva una spiaggia con dune di sabbia bianca e che dispone di un punto di reperimento di acqua dolce: ἀκρωτήριόν ἐστι ὑψηλὸν τοῦ Ἡρακλείου²⁹, ἔχον θίνα ἄμμου λευκῆς ὕδωρ ἔχει (*Stad.M.M.* 66). Il nome del promontorio potrebbe celare la presenza di un luogo sacro dedicato ad Eracle, divinità strettamente legata al mondo dei naviganti³⁰. Non mancano riferimenti all'orientamento del promontorio, che può essere definito come molto prominente verso settentrione, ἀνέχον πρὸς βορρᾶν ἐπιπολύ (*Stad.M.M.* 318)³¹, o prominente

di una specie di barra sabbiosa, del tipo noto come *spits* in geomorfologia (PRANZINI 2004: 150-152) e ricordato come *lena* nei portolani medievali. Ad una formazione naturale simile, una barra o lingua sabbiosa, sembra infatti ricondurre il termine *lena* nel *Portolano di Grazia Pauli* (TERROSU ASOLE 1988: XXIII-XXIV). Presso il promontorio si sviluppano dei bassifondi per venti stadi, condizione che ben si accorderebbe con la presenza di una barra sabbiosa.

²⁸ Incontriamo qui un participio e un aggettivo di significato particolare, attestati per la prima e unica volta nel nostro testo, che distinguono nettamente l'aspetto lessicale di questa sezione dello *Stadiasmo*, la quarta, rispetto alle altre tre, confermando la formazione composita del documento. Il primo sembra derivare dal verbo *τιτράω* / *τετραίνω* / *τιτραίνω*, che significa “forare, perforare, trapassare”, mentre il secondo, l'aggettivo, dalla radice del verbo *κατακρεμάννυμι*, che significa “pendere, essere sospeso”, composto da *κατά* (intensificativo) e *κρημνός* (“dirupato, a precipizio”). Tali definizioni si riferiscono verosimilmente ad un promontorio con falesie erose dal mare e dal vento, che hanno modellato la roccia generando fori e aperture, strutture a sbalzo e, dunque, sospese. Si tratta di caratteristiche non insolite nei promontori costituiti da ripide falesie in erosione o, comunque, da rocce molto esposte all'azione erosiva degli elementi. Per le caratteristiche geomorfologiche delle falesie e per le formazioni dovute all'erosione si veda PRANZINI 2004: 72-86.

²⁹ Ἡρακλέους, Helm (1955).

³⁰ Già Pindaro (*Istmiche*, IV, 55-57) ricorda che Eracle, per aver esplorato tutte le regioni terrestri e gli abissi del mare, fu la divinità che rese sicura la vita dei naviganti e sappiamo che ad Eracle-Melqart era rivolta la devozione dei naviganti tirii (Diodoro, V, 20, 1-2; Strabone, III, 5, 5; Eliodoro, *Etiopiche*, IV, 16). È ben noto, infatti, che il fenicio Melqart, identificato col greco Eracle e col romano Ercole, era la principale divinità protettrice dei naviganti fenicio-punici e fu sempre in stretto rapporto con le imprese nautiche, sia che fossero di carattere commerciale che coloniale (VAN BERCHEM 1967; BONNET, TZAVELLAS 1983; BONNET 1988; BONNET, JOURDAIN-ANNEQUIN 1992; per l'aspetto nautico si veda MEDAS 2003: 37-40; ID. 2006: 22-23; ID 2008: 168-170).

³¹ ἐπίπολυ, Helm (1955).

verso meridione, ἀνέχον πρὸς μεσεμβρίαν (*Stad.M.M.* 324), a cui si aggiunge la notizia sulla disponibilità di acqua dolce.

Viene rilevata la natura aspra, dirupata, pietrosa del promontorio, in associazione con altre caratteristiche geomorfologiche che abbiamo già riscontrato nel paragrafo precedente, precisamente con la presenza di un alto picco e con le estremità a forma di corna taurine: ἄκρα ἐστὶ τραχεῖα, ἔχουσα ἐπὶ τοῦ ὑψηλοῦ σκόπελον (*Stad.M.M.* 18)³²; ἀκρωτήριον ἐστὶ τραχὺ ... καὶ ἐπὶ τοῦ ἀκρωτηρίου ταῦροι δύο ὡς νῆσοι ἀνατεινοτες εἰς τὸ πέλαγος (*Stad.M.M.* 19). Normalmente, infatti, i riferimenti ai promontori contempiono diverse categorie di informazioni contestuali, relative sia alle caratteristiche geomorfologiche sia alla disponibilità di un approdo, a quella di acqua dolce, alla presenza di edifici come le specole e altro ancora. Un promontorio aspro e dirupato può disporre di un buon porto ma essere privo di acqua dolce: ἄκρα ἐστὶ τραχεῖα ὄρμος καλὸς, ἄνυδρος δέ (*Stad.M.M.* 81); oppure può disporre di un ancoraggio e di acqua dolce, dunque di un punto presso cui poter fare acquata: ἀκρωτήριον ἐστὶ τραχὺ ἔχει ὑφορμον καὶ ὕδωρ (*Stad.M.M.* 85); solo di un ancoraggio, ἀκρωτήριον ἐστὶν ἔχον ὑφορμον (*Stad.M.M.* 62), o solo di acqua dolce, ἀκρωτήριον ἐστὶ ὕδωρ ἔχον (*Stad.M.M.* 79); di un porto, di un ancoraggio e di acqua dolce: ἀκρωτήριον ἐστὶν ἔχον λιμένα, ὑφορμον καὶ ὕδωρ (*Stad.M.M.* 303), caratteristiche che ne qualificano chiaramente l'importanza sul piano nautico. Data la posizione e l'elevazione che normalmente li caratterizza, sui promontori possono trovarsi delle specole, delle torri di osservazione, σκοπαί (*Stad.M.M.* 34 e 40)³³, la cui presenza può essere indicata anche dal termine πύργος, torre, che, come vedremo, contempla significati contestuali tra cui quello di faro (*Stad.M.M.* 185)³⁴.

³² Il sostantivo σκόπελος ha significato di “scoglio”, ma anche di “picco, promontorio” e di “vedetta, specola”. La seconda parte della frase, dunque, indicherebbe che nella parte alta del promontorio vi era un picco (piuttosto che uno scoglio, cosa che, dato il contesto, avrebbe poco senso); ma potrebbe anche riferirsi alla presenza di una vedetta d'osservazione, cosa del tutto verosimile considerando la posizione elevata (torri di osservazione e di segnalazione, del resto, trovano la loro naturale collocazione su promontori elevati).

³³ Cfr. il verbo σκοπέω, “osservare, guardare lontano”.

³⁴ Per la sua posizione sulla sommità del promontorio, la torre ha evidentemente una funzionalità nautica e rappresenta, al tempo stesso, un punto cospicuo. Non è facile chiarire con quale significato preciso sia utilizzato il termine πύργος nello *Stadiasmo*, termine ricorrente che indica una struttura turriforme che può essere identificata con una torre di avvistamento e segnalazione, con un fanale o con faro. Queste funzionalità potevano essere associate in una medesima torre, benché le attività di segnalazione luminosa e di avvistamento dovessero avvenire in momenti distinti; l'osservazione, in particolare, avrebbe richiesto lo spegnimento di ogni fonte luminosa. In alcuni casi il termine πύργος sembra identificare effettivamente il faro.

Può essere indicato dove si trova di preciso l'ancoraggio rispetto al promontorio: ἀκρωτήριόν ἐστιν ἔχον σκόπελον ἐκ δεξιῶν αὐτοῦ ὕφορμον (*Stad.M.M.* 17), dunque sulla destra dello scoglio che caratterizza la morfologia del promontorio stesso. Può essere alto e cospicuo, con una forma che somiglia a quella di uno scudo, come abbiamo già visto nel paragrafo precedente: ἀκρωτήριόν ἐστιν ὑψηλὸν καὶ περιφανές, οἶον ἀσπίς (*Stad.M.M.* 117); alto, con disponibilità di acqua dolce e di un ancoraggio: ἀκρωτήριόν ἐστιν ὑψηλόν· ἔχει ὕδωρ καὶ ὕφορμον (*Stad.M.M.* 334); alto e boscoso, coperto di alberi: ἀκρωτήριόν ἐστιν ὑψηλόν, κατὰ δένδρον (*Stad.M.M.* 340). In *Stad.M.M.* 95 troviamo il riferimento ad un promontorio che dispone di un porto su entrambi i versanti, di acqua dolce e che si chiama Aineospora perché è simile ad un'isola: ἄκρα ἐστὶν ἔχουσα ὄρμον ἐξ ἐκατέρων τῶν μερῶν· ἔχει ὕδωρ· καλεῖται [Αἰ]νεόσπορα· ἐστὶ γὰρ ὁμοία νήσῳ³⁵. Abbiamo già ricordato che la similitudine con un'isola potrebbe dipendere dal punto di vista del navigante che si approssima al promontorio; qualora l'istmo che collega il promontorio alla costa sia più basso rispetto alla sommità della sua punta avanzata (il vero e proprio capo del promontorio), allora, da lontano, il capo può sembrare un elemento che si erge isolato sul mare, poiché l'istmo finisce per scendere sotto il raggio di visibilità dell'osservatore, a causa della sfericità terrestre³⁶. Ritroviamo un concetto simile in *Stad.M.M.* 202 e 203, con la definizione di ἄκραν νησιάζουσας³⁷.

³⁵ Per la correzione del testo (toponimo) e l'interpretazione si vedano le notazioni del Müller (*GGM, I*: 463, nota al paragrafo 95).

³⁶ Chiunque abbia pratica di navigazione ha certamente verificato questa condizione. Sulla base dell'esperienza personale possiamo citare, per esempio, il caso del promontorio del Conero, presso Ancona nell'Adriatico centrale, il cui capo estremo si eleva per quasi 600 m. sul livello del mare: quando lo si osserva con atmosfera limpida da molto lontano (50-60 km.), da nord o da sud (cioè in senso trasversale), appare come un'isola distaccata dalla costa. Evidentemente, questo effetto si osserva a distanze tanto inferiori quanto più basso è l'istmo che collega il capo alla costa. Relativamente al paragrafo 95 dello *Stadiasmo*, non sappiamo quale sia la distanza di osservazione del promontorio; tuttavia, i 200 stadi che in questo specifico tragitto separano il punto di partenza, l'Ermeo, e quello di arrivo, Gafara, lasciano pensare ad un avvistamento da lunga distanza, che andrebbe dunque a rafforzare l'ipotesi dell'effetto ottico che abbiamo descritto, tale da rendere il promontorio "simile ad un'isola".

³⁷ Il verbo νησιάζω / νησιζω deriva evidentemente dal sostantivo νῆσος, isola, e significa "essere come un'isola, formare un'isola, essere peninsulare". Helm (1955) intende nome proprio Νησιαζούσης.

Viene evidenziata la presenza di pericolosi bassifondi nelle vicinanze³⁸: ἄκρα ἐστὶν, ἔχουσα ὕφορμον· ἔχει δὲ ἐκ δεξιῶν βράχη (*Stad.M.M.* 23), dunque il promontorio dispone di un ancoraggio, ma sulla destra vi sono dei bassifondi, per cui viene inserito l'avviso di fare attenzione. In modo abbastanza simile viene descritto un promontorio che si protende verso occidente e presso il quale si trovano dei bassifondi, per cui è necessario fare attenzione quando si naviga sotto costa: ἀκρωτήριον προτεῖνον πρὸς ἐσπέραν· παράκειται δὲ βράχη μετέωρα· φυλάσσου παραπλέων (*Stad.M.M.* 57).

Risulta interessante il nome proprio Pedalio, Πηδάλιον, che viene attribuito ad un promontorio della Caria e ad uno di Cipro (*Stad.M.M.* 260 e 304). Il nome corrisponde esattamente al sostantivo πηδάλιον, che indica il timone della nave; dunque, appare in stretta relazione con la pratica della navigazione, forse perché il promontorio poteva richiamare in modo più o meno evidente la forma particolare del timone antico³⁹. Nel secondo caso, relativo al Pedalio che si trova sulla costa sud-orientale di Cipro (viene citato solo il nome proprio, senza il termine per promontorio) e che si identifica con l'attuale Capo Greco, la morfologia potrebbe lontanamente richiamare la forma dell'organo di governo antico: il promontorio termina infatti con un istmo che poi si allarga formando una penisola, ricordando in qualche modo la barra e la pala di un timone.

3.4. ISOLE, ISOLOTTI E SCOGLI

In diversi paragrafi dello *Stadiasmo* le isole sono indicate solo con il nome proprio, senza l'associazione col termine νῆσος, seguendo in senso generale un principio dettato dalle dimensioni, dall'importanza e, dunque, dalla notorietà dell'isola. Questo accade naturalmente per le due isole maggiori incluse nel documento, Cipro e Creta (per esempio *Stad.M.M.* 178, 197, 318, 342); ma sono citate col solo nome proprio anche delle isole minori (come accade per Crambusa in Cilicia, *Stad.M.M.* 189⁴⁰). La sola citazione del nome proprio diventa praticamente

³⁸ La presenza di bassifondi presso i promontori è normalmente riconducibile alla prosecuzione subacquea delle morfologie emerse, ridotte per erosione, o alla piattaforma costiera su cui si sviluppa il promontorio stesso.

³⁹ Per la forma e struttura dei timoni antichi si veda MOTT 1997.

⁴⁰ L'identificazione di Crambusa con un'isola appare chiara dallo stesso contesto, considerando che la descrizione procede lungo le coste della Cilicia da est verso ovest e che, nel paragrafo specifico, viene indicato il tragitto di quarantacinque stadi tra il promontorio

una costante nei paragrafi dedicati ai pieleggi, dove il nome di determinate isole prese come punti di riferimento è ripetuto continuamente; è il caso di Rodi e di Delo, che svolgono un vero e proprio ruolo baricentrico per le rotte dell' Egeo e per quelle dirette verso il Mediterraneo orientale (*Stad.M.M.* 271-273 e 284). Come vedremo dettagliatamente nel paragrafo 3.13, dedicato ai pieleggi, incontriamo qui espressioni semplici e ripetitive, con la sola indicazione dei due estremi del tragitto e della distanza, secondo lo schema basilico "da A a B stadi X": «da Rodi ad Alessandria stadi 4.500; da Rodi ad Ascalona stadi 3.600; da Rodi a Cesarea stadi 3.600; ... da Delo a Thera stadi 550; da Delo ad Amorgo stadi 650; da Delo ad Anafe stadi 700» e così via. Compiono inoltre le descrizioni dettagliate di alcune rotte di lungo corso attraverso l' Egeo, dove, oltre agli estremi geografici dei percorsi, viene specificato quali isole si lasciano sulla destra e quali sulla sinistra (*Stad.M.M.* 273, 280). Del resto, appare del tutto naturale il ruolo fondamentale rivestito dalle isole come punti di riferimento e di appoggio in determinate rotte di lungo corso; particolarmente in un mare come l' Egeo, sorta di "polinesia" mediterranea in cui la successione di "ponti" di isole situate a breve distanza tra loro ha sempre rappresentato un fattore determinante nello sviluppo della navigazione⁴¹.

Sul piano terminologico le isolette sono identificate con i termini νησίς e νησίον, diminutivi di νῆσος, mentre per gli scogli è utilizzato il termine σκόπελος. Tra gli aggettivi qualificativi ricordiamo ταπεινός (*Stad.M.M.* 57), utilizzato per indicare un'isola bassa, poco rilevata; μέλανος / μέλαινα (*Stad.M.M.* 57), per indicare un'isola di colore scuro; particolare è poi l'aggettivo ὑπόσαλος (*Stad.M.M.* 72), di non facile traduzione⁴², riferito ad un isolotto presso la costa della Sirte Cinrenaica; ὑψηλός (*Stad.M.M.* 74), che indica un'isola alta, elevata; καλός (*Stad.M.M.* 112), che identifica un'isola "bella", certamente sul piano morfologico e ambientale ma, probabilmente, anche per quanto riguarda la sua praticabilità sul piano nautico (accesso, approdi, fondali), dunque un'isola "buona", adatta per trovare riparo. Il termine νῆσος, inoltre, è utilizzato in *Stad.M.M.* 95 anche per identificare la particolare morfologia che un promontorio può assumere

Crauni e la località di Pisurghia «tenendo sulla sinistra la Crambusa»; dunque tenendola sul lato verso il mare aperto, posizione che porta naturalmente ad identificarla con un'isola.

⁴¹ MORTON 2001.

⁴² Il Müller (*GGM*, I: 453) traduce la frase νησίον ἔστιν ὑπόσαλον con «... *parva est insula, sub qua salum praebetur*» (dunque scomponendo il termine nella preposizione ὑπό e nel sostantivo σάλος); l'Hoffmann (*HOFFMANN* 1841: 195) con «... *est parva insula in alto sita*»; il Gail (*GAIL* 1828: 449) con «... *parva insula est submarina*»; cfr. *TGL* (IX, col. 417, s.v. ὑπόσαλος) che, facendo riferimento specificamente al paragrafo dello *Stadiasmo*, traduce con l'aggettivo *submarinus*.

per chi lo vede dal mare, assumendo un aspetto “simile ad un’isola”⁴³. Tutti gli aggettivi qualificativi compaiono nella prima sezione dello *Stadiasmo*, che si distingue sempre dalle altre tre per un carattere più spiccatamente nautico, a cui corrisponde anche una maggior precisione nel descrivere i riferimenti geografici dei diversi tragitti. A tale proposito rileviamo che le poche attestazioni relative agli scogli presentano due testimonianze particolari, entrambe significativamente contenute proprio nella prima sezione; si tratta di *Stad.M.M.* 25, in cui viene indicata la presenza di scogli che generano un’area ridossata utile come ancoraggio per le navi onerarie, e di *Stad.M.M.* 73, dove compare la significativa descrizione di uno scoglio “a forma di elefante”, che abbiamo già commentato sopra nel paragrafo 3.2.

Attestazioni

Isole e isolotti

Accanto alle attestazioni semplici, costituite dal solo nome comune (*Stad.M.M.* 15, 20, 74, 93, 304, 305), le isole e gli isolotti vengono spesso ricordati solo con il loro nome proprio, che a volte consiste in un nome “parlante” attraverso cui è identificata la principale caratteristica morfologica o naturale: così per le isolette chiamate Gemelle, *νησία εἰσὶ Δίδυμα ο Διδύμους νήσους* (*Stad.M.M.* 12, 161, 162), certamente per indicare la contiguità e la somiglianza⁴⁴; per i nesonimi *Νήσους* e *Νήσων* (*Stad.M.M.* 22 e 23), direttamente derivati dal sostantivo *νήσος*; per l’isola chiamata Macra, cioè Lunga, *νήσον καλουμένην Μακρὰν* (*Stad.M.M.* 145 e 146); per l’isola denominata *Μεγίστη* (*Stad.M.M.* 243 e 244), Meghiste, cioè Grandissima, La più grande; per l’isola chiamata *Κλαυδία* (*Stad.M.M.* 328), Claudia, identificata con l’attuale Gavdos a sudovest di Creta; per le tre isole chiamate *Λευκαί* (*Stad.M.M.* 344), cioè Bianche, certamente per il colore della roccia.

⁴³ Anche nei portolani medievali vengono talvolta segnalate come isole delle modeste penisole o dei promontori (TERROSU ASOLE 1988: XXII). Come abbiamo già evidenziato commentando questo passo nel paragrafo 3.3, la somiglianza con un’isola deriva probabilmente dalla prospettiva visiva del navigante che, avvicinandosi dal mare, può effettivamente scambiare un promontorio con un’isola quando l’istmo che lo collega alla terraferma è particolarmente basso e da lontano finisce per risultare al di sotto dell’orizzonte dell’osservatore; l’estremità del capo, essendo più elevata, assume quindi l’aspetto di un’isola.

⁴⁴ Il toponimo (dall’aggettivo *δίδυμος*, “doppio, dolce, gemino”, sostantivato al plurale con significato di “gemelli”), è altrimenti attestato, come nel caso della località chiamata *Δίδυμα* presso Mileto, dove sorgeva un tempio di Giove e Apollo (Erodoto, VI, 19).

In diversi casi le isole minori sono collocate lungo tragitti che iniziano o si concludono con un promontorio (per esempio, *Stad.M.M.* 337), evidenziando come la successione di questi elementi naturali servisse ai naviganti per guidare la rotta, grazie alla loro funzione di “prolungamenti” del litorale verso l’alto mare. La sequenza fisica promontorio – isola (o isole) costituisce infatti un “ponte” naturale che aiuta a dirigere il corso a vista lungo una determinata direzione, in qualche modo amplificando il ruolo di riferimenti fondamentali che i promontori hanno sempre svolto nell’ambito della navigazione, come punti di partenza e di arrivo delle rotte, come estremi di una traversata.

Col nome proprio vengono ricordati anche alcuni scogli (*Stad.M.M.* 10, 26, 164⁴⁵). Al pari dei promontori, delle isole e degli isolotti, anche gli scogli partecipano al sistema di riferimenti visivi lungo determinati tragitti, a cui si unisce la funzione di veri punti di riconoscimento geografico quando presentano forme caratteristiche e peculiari, tali da essere associate a quelle di animali o di oggetti.

Relativamente ad una singola isola o isoletta si incontrano anche riferimenti molto articolati, in cui viene fornita un’ampia serie di informazioni, dall’aspetto morfologico alla posizione rispetto al litorale (semplice distanza o direzione-distanza), dalla presenza di un porto o di un ancoraggio, anche con specifiche sulla loro tipologia e agibilità, a quella di edifici come torri o templi e di luoghi in cui reperire acqua dolce. Insomma, a dispetto delle dimensioni quasi sempre modeste, lo *Stadiasmo* documenta bene come anche delle semplici isolette in prossimità della costa potessero assumere un importante ruolo strategico per la navigazione e, per questo motivo, essere dotate anche di infrastrutture specifiche. Scorrendo le attestazioni incontriamo diversi livelli informativi, da quelli minimi a quelli più articolati, che, in ogni caso, sottolineano il significato nautico rivestito da queste isole e isolette.

In *Stad.M.M.* 14 è ricordato un isolotto basso che si trova presso il lido Bianco (Λευκή ἄκτῆ) e che dista due stadi dalla terraferma: νησίον παράκειται ἐκεῖ ταπεινόν, ἀπέχον ἀπὸ τῆς γῆς σταδίου β’. Presso l’isola si trova un ancoraggio adatto per le navi onerarie e con i venti occidentali: ὕφορμος ἐστὶ φορτηγῶς, τοῖς ἀφ’ ἐσπέρας ἀνέμοις⁴⁶. Una descrizione per certi aspetti simile compare in *Stad.M.M.* 41, dove si incontra l’isola chiamata Aedonia o Sidonia, che si trova in alto mare nel tragitto tra Batraco e Platea, nel golfo di Bomba in Cirenaica, ad una distanza di trenta stadi (dal litorale o dalla località di partenza del tragitto, Batraco),

⁴⁵ In *Stad.M.M.* 164 HELM (1955) conserva la lacuna relativa al nome proprio.

⁴⁶ Si veda il commento a *Stad.M.M.* 14 anche nel paragrafo 3.8 dedicato ai porti e agli approdi.

e che dispone di un ancoraggio estivo adatto per navi onerarie⁴⁷: Ἀπὸ τοῦ Βατράχου εἰς Πλατεῖαν⁴⁸ στάδιοι σν΄ πρὸς τῷ πελάγει κείται νῆσος καλουμένη Σιδωνία (ἔχει ὕφορμον θερινὸν φορτηγοῖς) ἀπὸ σταδίων λ΄. Sempre in Cirenaica viene ricordata la città di Tolemaide (*Stad.M.M.* 55), definita grande ma, nel contempo, anche luogo poco protetto sul mare, cioè con una rada non molto sicura (ἐπίσαλός ἐστιν ὁ τόπος), citando quindi un'isola chiamata Ilos (νῆσος ἔχει Ἴλος⁴⁹ καλεῖται) e, infine, sollecitando i naviganti a fare attenzione, nella solita forma verbale dell'imperativo: “fai attenzione!” (ἀσφαλίζου). L'isola di Ilos corrisponde verosimilmente all'isolotto che si trova davanti alla baia naturale su cui sorgeva la città, a duecentocinquanta metri dalla riva; insieme ad un gruppo di scogli (che emergono a meno di duecento metri a sudovest dell'isolotto), Ilos doveva costituire una sorta di frangiflutti naturale che rendeva parzialmente ridossato lo specchio di mare tra questa barriera e la spiaggia, dunque l'area corrispondente alla rada per l'ancoraggio delle navi e dove si ipotizza che venne poi strutturato il porto⁵⁰.

Procedendo lungo la costa nordafricana verso occidente incontriamo altre tre isole di cui viene fornita una descrizione dettagliata; si tratta di Maia, nella Grande Sirte, di Meninge e di Cercina nella Piccola Sirte. Relativamente a Maia si ricorda che l'isola dispone di un ancoraggio e di acqua dolce: νῆσός ἐστι καλουμένη Μαία⁵¹, καὶ ὑπ' αὐτὴν ὕφορμος ὕδωρ ἔχει ἀνακτόν (*Stad.M.M.* 75)⁵². Anche

⁴⁷ Per il commento specifico sulla tipologia dell'ancoraggio si veda il paragrafo 3.8. Aedonia / Sidonia si identifica con una delle isole del Golfo di Bomba, sulla costa orientale della Cirenaica, forse con la stessa isola di Bomba. Platea, invece, viene apparentemente identificata nello *Stadiasmo* con una località della costa; ma è probabile che, a tale proposito, si sia verificata una certa confusione e che Platea corrisponda in realtà all'isola ricordata da Erodoto e dallo Pseudo-Scilace, identificabile con l'attuale Geziret el-Maracheb, isolotto che si trova in prossimità del litorale, a circa tre chilometri, e che sembra presentare caratteristiche più favorevoli per essere impiegato come scalo nautico (FANTOLI 1957; JONES-LITTLE 1971: 76-77; PURCARO PAGANO 1976: 326, 344-346). Effettivamente, la precisazione sul fatto che l'isola Aedonia / Sidonia si trova πρὸς τῷ πελάγει, in alto mare, sembrerebbe ricondurre all'isola di Bomba, mentre l'identificazione di Platea con una località costiera potrebbe derivare, per errore, proprio dalla vicinanza di quest'isola al litorale.

⁴⁸ Πλατέαν, HELM (1955).

⁴⁹ Ἴλος, HELM (1955).

⁵⁰ JONES-LITTLE 1971: 71-72. L'argomento sarà ripreso nel paragrafo 3.8, nella sezione dedicata alle attestazioni del termine σάλος.

⁵¹ Μαία, HELM (1955).

⁵² Il significato dell'aggettivo ἀνακτός, “di recupero”, potrebbe intendersi come “(acqua) tirata su, fatta salire”, dunque come acqua di un pozzo (?) (cfr. i verbi ἀνακτάομαι,

nei portolani medievali incontriamo spesso descrizioni simili, normalmente più articolate sul piano dell'informazione nautica. Possiamo citare, per esempio, il *Compasso da navigare* (§ 104), dove sono indicate la posizione dell'isola *Camelliera*, il suo aspetto (alta e piccola), quindi la disponibilità presso questa di un buon ancoraggio, protetto da ogni vento eccetto che dal greco, il fatto che si può ormeggiare mettendo l'ancora direttamente a terra e che dispone di acqua dolce, specificando dove si trova il punto di acquata: «*Appresso de lo dicto capo de Rassalgibel da ver lo ponente II millara à una isolecta alta e peticta, che à nome Camelliera, et à bono ponedore da ver terra ferma a tucti venti, astiero greco. E potete dare lo prodese all'isola, e l'ancore a terra ferma. Et è qua dolce acqua a la riva del mare, per meczzo di all'isola*».

In relazione a Meninge o Isola dei Lotofagi, l'odierna Gerba in Tunisia, lo *Stadiasmo* riferisce che dista dalla terraferma otto stadi, che ha una città principale e altre città, che è l'isola dei Lotofagi, che ha un altare di Eracle chiamato "grandissimo" (l'altare), che ha un porto e acqua dolce: Μήνιγγα ... πόλις ἐστὶν ἐπὶ νήσῳ ἢ δὲ νήσος ἀπέχει τῆς γῆς σταδίουσ ἢ ἔχει δὲ πόλεις ἰκανάς, μητρόπολις δὲ ἐστὶν [αὕτη]⁵³. Αὕτη οὖν ἐστὶν ἢ τῶν Λωτοφάγων νήσος. Ἔστιν⁵⁴ ἐν αὐτῇ βωμὸς Ἡρακλέους· μέγιστος καλεῖται. Ἔστι δὲ λιμὴν καὶ ὕδωρ ἔχει (*Stad.M.M.* 103). La descrizione assume qui un carattere che sembra essere più geografico che nautico. In realtà, i riferimenti alla presenza delle città e dell'altare di Eracle costituiscono informazioni utili anche per il navigante, evidenziando in modo implicito l'esistenza di centri abitati importanti, dunque dotati di infrastrutture per l'ospitalità e per il commercio, e di un santuario che poteva essere legato al culto dei naviganti⁵⁵; lo stesso nome mitico di Isola dei Lotofagi costituisce un ulteriore elemento toponomastico per l'identificazione precisa dell'isola. Le navi possono disporre non di un semplice ancoraggio ma di un

“ricuperare, guadagnare”, e ἀνάγω, “far salire, portare su”). Il Müller (*GGM*, I: 454) traduce con *aquam eductitiam*. L'impiego della preposizione ὑπό con l'accusativo per indicare la localizzazione di un porto, di un approdo o di un ancoraggio rispetto ad un promontorio o ad un'isola, potrebbe riferirsi al fatto che il porto si trovava non tanto “sotto” ma, piuttosto, “sottovento” all'isola o al promontorio, dunque in posizione naturalmente protetta, come sarebbe logico pensare. Diversamente, traducendo la preposizione con “sotto”, dunque “ai piedi di”, la frase assumerebbe un senso chiaro solo se riferita ad isole o promontori alti, elevati; condizione che non sempre è verificabile e che appare del tutto fuori luogo, per esempio, quando si parla di scogli come in *Stad.M.M.* 25 (*infra*).

⁵³ Non integra HELM (1955).

⁵⁴ Ἔστι δὲ, HELM (1955).

⁵⁵ La presenza del santuario di Eracle riconduce probabilmente ad un precedente culto di Melqart, divinità fenicio-punica strettamente legata al mondo dei naviganti, come abbiamo già ricordato nel paragrafo 3.3 (commento di *Stad.M.M.* 66).

vero e proprio porto, verosimilmente dotato di infrastrutture, come indica la definizione di λιμὴν (*infra*, paragrafo 3.8).

L'isola di Cercina corrisponde ad una delle due isole maggiori o a tutto il complesso del piccolo arcipelago delle Kerkenna, situate tra i venti e i trenta chilometri al largo della costa tunisina poco a nord di Sfax. Le due isole maggiori sono vicinissime tra loro, restando separate da un canale largo appena trecento metri, così come sono vicinissime anche le altre isole minori sul versante settentrionale; per tale motivo si potrebbe pensare che con la definizione di Κέρκινα ἢ νῆσος fosse in realtà considerato l'intero arcipelago. Nel paragrafo 112 lo *Stadiasmo* ci offre una descrizione molto precisa della posizione di Cercina, attraverso una sorta di trilaterazione con quattro punti di riferimento, precisamente col litorale antistante, con le città di Thapso e di Thena e con l'isola di Meninge. Se la distanza dal litorale antistante risulta abbastanza precisa, quelle da Thapso e da Meninge misurano tra un quarto e un terzo in più di quelle reali, certamente a causa delle difficoltà di computo delle distanze in mare sui tragitti più lunghi (abbiamo visto nel paragrafo 2.9 quali erano le difficoltà che si incontravano nel convertire in distanze lineari le misure basate sul tempo di navigazione, particolarmente sui tragitti più lunghi). Non è nota, invece, la distanza da Thena. Viene inoltre indicata un'altra isola, senza un nome proprio, che si trova al largo di Thapso verso nord. Passando dunque al testo di *Stad.M.M.* 112, viene indicato che Cercina si trova a centoventi stadi dal litorale: Κέρκινα ἢ νῆσος, ἀπέχουσα σταδίου ρκ'; che attraverso il braccio di mare (dunque in via diretta, in altura) dista settecentocinquanta stadi dall'isola dei Lotofagi, ovvero dall'isola di Meninge: Ἀπὸ δὲ τῆς Λωτοφάγων, ἥπερ ἐστὶ Μῆνιγξ⁵⁶, ἐπὶ τὴν Κέρκιναν νῆσον διὰ πόρου στάδιοι ψν'; che da Thena a Cercina ci sono ** (stadi): Ἀπὸ Θένης⁵⁷ εἰς Κέρκιναν **⁵⁸; che da Cercina a Thapso ci sono settecento stadi: Ἀπὸ Κερκίνης εἰς Θάψον στάδιοι ψ'; che al largo di Thapso, ad una distanza di ottanta stadi verso settentrione, si trova un'isola bella, pelagica (in alto mare), che dispone di un porto e di acqua dolce⁵⁹: ἔχει δὲ νῆσον καλὴν, πελαγίαν, κειμένην κατὰ Θάψον

⁵⁶ Μῆνιξ, HELM (1955).

⁵⁷ Θύθνης, HELM (1955).

⁵⁸ εἰς Κέρκιναν <νῆσον καὶ> πόλιν στάδιοι *, HELM (1955).

⁵⁹ Seguendo le indicazioni contenute nel testo (da Thapso verso nord per ottanta stadi) si giungerebbe precisamente all'isola Conigliera, in realtà un isolotto lungo poco più di un chilometro e largo al massimo settecento metri, che però poteva offrire zone di ancoraggio ridossate dai venti del primo e del quarto quadrante (il testo menziona l'esistenza di un λιμὴν, cioè di un vero e proprio porto). Procedendo verso nord per poco più di due chilometri si trova un'isola più grande, la Grande-Kuriat; non si può escludere, dunque, che il riferimento contenuto nello *Stadiasmo* identifichi in realtà questa isola maggiore o entrambe le isole.

πρὸς βορρᾶν, ἀπέχουσιν σταδίους π΄; ἔχει δὲ λιμένα καὶ ὕδωρ; che entrambe le isole abbracciano il mare Icario (Cercineo⁶⁰): Αὐταὶ αἱ νῆσοι περιέχουσι τὸ Ἰκάριον πέλαγος.

Appare evidente il ruolo rivestito da queste isole come punti di riferimento per la navigazione, precisamente come punti di connessione lungo determinate rotte. In tale contesto, data la loro relativa distanza dal litorale, costituiscono anche una specie di prolungamento della costa verso l'alto mare, come punti di riferimento per le navi impegnate in rotte di lungo corso, d'altura o di grande cabotaggio; dunque, sia per le navi che si avvicinavano alla costa al termine di una traversata sia per quelle in partenza; ma soprattutto per quelle che viaggiavano a distanza dal litorale tagliando in linea diretta la Piccola Sirte con una rotta di grande cabotaggio, dunque passando dall'isola di Meninge a quella di Cercina e quindi a Thapso⁶¹.

Gli aspetti essenziali per il riconoscimento delle isole e degli isolotti, le informazioni sulla possibilità di approdo, sulla presenza di acqua e altro ancora sono spesso contenuti in poche ma chiare parole. Un isolotto può apparire dunque basso e di colore nero, νησίον ταπεινὸν μελανόν⁶² (*Stad.M.M.* 57), o “sottomarino” (*supra*, nota 249) νησίον ἐστὶν ὑπόσαλον (*Stad.M.M.* 72), mentre un'isola può essere semplicemente definita alta, ὑψηλή (*Stad.M.M.* 74), come abbiamo già ricordato. Una o due isole insieme possono disporre di un porto e di acqua dolce, νῆσον [ῆ] καλεῖται Χρύσεια· ἔχει λιμένα καὶ ὕδωρ (*Stad.M.M.* 319); νῆσός ἐστὶν· ἔχει ὄρμον καὶ ὕδωρ (*Stad.M.M.* 342); νῆσοι εἰσὶ⁶³ δύο, ἔχουσαι λιμένα καὶ ὕδωρ (*Stad.M.M.* 354); soltanto di acqua, νησίον, ὃ καλεῖται Ὀξειῖα· ὕδωρ ἔχει (*Stad.M.M.* 321), eventualmente specificando che si tratta di una fonte, di una sorgente, νῆσός ἐστὶν ἔχουσα πηγὴν (*Stad.M.M.* 298); può essere indicata la presenza di zone adatte per l'approdo o l'ancoraggio, νῆσοι δύο, ἔχουσαι ἀμφοτέραι ἀνάπλους (*Stad.M.M.* 307), o quella di una torre e di un porto, νῆσον ἔχουσαν πύργον καὶ λιμένα (*Stad.M.M.* 349). Risulta particolare la menzione di due isolotti presso la costa tra Thapso e Hadrumetum, situati all'estremità di un promontorio e circondati da pali (?), ἀκρωτήριον ἐπ' αὐτῷ ἔχον δύο νησῖα ἐσκολοπισμένα (*Stad.M.M.* 115). Questa caratteristica potrebbe indicare l'esistenza di impianti fissi per la pesca (considerando che i bracci di mare

⁶⁰ La definizione di Ἰκάριον πέλαγος contenuta nel testo non risulterebbe pertinente; il Müller corregge con Κερκινάϊον πέλαγος (*GGM*, I: 469 e nota al paragrafo 112).

⁶¹ Per il ruolo che le isole minori svolgevano come punti di connessione nelle rotte di lungo corso si veda MORTON 2001: 169-171.

⁶² μέλαν[ον], HELM (1955).

⁶³ νησοί εἰσι, HELM (1955).

all'estremità dei promontori sono spesso ottime zone di cattura), oppure delle semplici strutture per l'approdo⁶⁴.

Il posizionamento geografico delle isole minori ha sempre un significato importante, come abbiamo riscontrato a proposito di Cercina e come possiamo riconoscere anche per l'isola di Pityusa in Cilicia (*Stad.M.M.* 184), posizionata a trenta stadi dalla località di Filaiia, Ἀπὸ τῆς Φιλαΐας ἐπὶ νῆσον Πιτυοῦσσαν⁶⁵ στάδιοι ρλ', a ottanta stadi dalla penisola di Myle, Ἀπέχει ἡ Πιτυοῦσσα ἀπὸ χερρονήσου τῆς πρὸς τῇ Μύλῃ σταδίους κ', e a quarantacinque stadi da Afrodisia (facendo qui riferimento alle Pityuse, al plurale), Ἀπὸ τῶν ἀκρῶν τῆς Πιτυοῦσσης πρὸς τῇν Ἀφροσιδιάδα⁶⁶ στάδιοι με'. In relazione all'isola di Koite, che abbiamo già visto sopra essere provvista di un porto e di acqua, si riferisce che è rivolta verso Creta e verso l'Orsa, dunque verso settentrione, βλέπει πρὸς τὴν Κρήτην [καὶ]⁶⁷ πρὸς ἄρκτον (*Stad.M.M.* 342), mentre per l'isola chiamata Dios, corrispondente all'attuale Dia sempre lungo le coste settentrionali di Creta, viene indicato che dista quaranta stadi verso occidente dal litorale di Cnosso (in realtà la sua posizione sarebbe verso nord), νῆσος ἀπὸ σταδίων μ' πρὸς δύσιν· καλεῖται Δίος (*Stad.M.M.* 348).

In *Stad.M.M.* 336 sono ricordate tre isole presso la città di Falasarna, che sorge sull'estrema costa occidentale di Creta. La prima, chiamata Iusagura, dista sessanta stadi da Falasarna ed è rivolta verso oriente; dispone di un porto / λιμὴν e nel porto si trova un tempio di Apollo: νῆσος δὲ ἀπὸ σταδίων ξ' Ἰουσάγουρα, βλέπουσα πρὸς ἀνατολάς· ἔχει λιμένα· ἔχει δὲ ἱερὸν Ἀπόλλωνος ἐν τῷ λιμένι. Viene ricordata poi un'altra isola, chiamata Mese, distante tre stadi dall'isola di Iusagura, che dispone di un porto (questa volta identificato dal termine ὄρμος): ἔστι δὲ καὶ ἄλλη νῆσος ἀπὸ σταδίων γ'· καλεῖται Μέση, καὶ ὄρμον ἔχει. Infine, è ricordata una terza isola, chiamata Myle, di cui però non viene indicata la distanza. A questo punto il testo contiene un'espressione particolare, «la navigazione è profonda», riferendosi verosimilmente al fatto che nel tratto di mare tra Mese e Myle e, in particolare, intorno a quest'ultima isola vi sono alti fondali, dunque non si incontrano secche: ἡ δὲ τρίτη (sottointeso νῆσος) καλεῖται Μύλη ὁ δὲ πλοῦς βαθύς·. Sempre in relazione a Myle, un'ulteriore notazione riguarda la presenza di un'agorà, ἀγορὰν ἔχει, dunque, probabilmente, di un mercato.

⁶⁴ Müller, *GGM*, I: 470, nota al paragrafo 115. Con pali infissi nel fondo che sostenevano cime e reti venivano realizzati impianti fissi per l'allevamento delle ostriche e anche vivai per il pesce (DONATI, PASINI 1997: 21-24, 26).

⁶⁵ Πιτυοῦσσαν, Helm (1955); così anche nelle due citazioni successive.

⁶⁶ Ἀφροσιδιάδα, Helm (1955).

⁶⁷ Integrazione assente in Helm (1955).

La precisa descrizione di queste tre isole evidenzia il ruolo nautico che dovevano svolgere lungo una determinata rotta. I riferimenti alla tipologia dei porti (il λιμὴν di Iusagura e l' ὄρμος di Mese, per cui si veda il paragrafo 3.8), alla presenza del tempio di Apollo presso il porto di Iusagura (il binomio porto – tempio di Apollo richiama significativamente la situazione riferita dalle fonti per Cartagine)⁶⁸, alla profondità del fondale intorno a Myle e alla presenza di un'agorà in questa stessa isola, costituiscono tutti aspetti strettamente legati alla pratica della navigazione e del commercio marittimo. Si tratta quindi di riferimenti specifici destinati ai naviganti, che permettono di ribadire il carattere pratico del nostro *Stadiasmo* o, per lo meno, delle istruzioni nautiche con cui è stato composto.

Scogli

In *Stad. M. M.* 17 viene ricordato un promontorio che ha uno scoglio sulla destra, presso il quale si trova un ancoraggio: ἀκρωτήριον ἐστὶν ἔχον⁶⁹ σκόπελον ἐκ δεξιῶν αὐτοῦ ὕφορμον. Indicazioni più dettagliate ritroviamo invece in *Stad.M.M.* 25, relativamente a degli scogli “sotto” i quali si trovano degli ancoraggi adatti per le navi onerarie: σκόπελοι εἰσὶν ὑπὸ τούτους ἐστὶ φορτηγοῖς ἀγκυροβολία. È questo l'unico caso in cui, nello *Stadiasmo*, viene utilizzato il termine specifico ἀγκυροβόλιον (*infra*, paragrafo 3.8). Evidentemente, si tratta di un gruppo di scogli che frenava i frangenti generando una zona di mare relativamente ridossata, dove le navi potevano ancorarsi alla fonda. Ancoraggi di questo tipo sono molto diffusi: scogliere o barre sabbiose (scanni) disposte parallelamente al litorale costituiscono delle difese naturali dietro la quali le imbarcazioni possono trovare un riparo temporaneo, soprattutto nella stagione estiva. Si tratta certamente di un riparo precario, parzialmente protetto dal moto ondoso ma completamente esposto all'azione del vento, che può tuttavia risultare l'unico ridosso a cui fare affidamento lungo litorali altrimenti privi di rifugi naturali. In ambito tradizionale, del resto, è ben documentato come ancoraggi di questo tipo fossero utilizzati da intere flottiglie di barche da pesca. In merito alla posizione di questi ancoraggi rispetto agli scogli (ma anche rispetto a isole e isolotti, *supra*) abbiamo già avanzato l'ipotesi⁷⁰ di interpretare la preposizione ὑπὸ nel senso di “sottovento”, che risulterebbe un significato preciso sia sul piano strettamente nautico sia su quello geografico.

⁶⁸ A Cartagine, nel periodo della terza guerra punica, il tempio di Apollo (*interpretatio graeca* del fenicio Reshef) era probabilmente ubicato al limite dell'agorà presso il porto commerciale (Appiano, *Libyca*, 127, 133).

⁶⁹ ἔχον, Helm (1955).

⁷⁰ Si veda la nota 259.

Un significato diverso assume la menzione di uno scoglio che si trova in mare, ἐπὶ θαλάσσης σκόπελον (*Stad.M.M.* 28), nei pressi di un ancoraggio estivo che sembra trovarsi davanti ad una spiaggia, come indicherebbe il riferimento alla presenza di acqua dolce nella sabbia (*infra*, paragrafo 3.10). Lo scoglio viene quindi ricordato come un elemento di riconoscimento del litorale e, probabilmente, anche come un potenziale pericolo.

Particolarmente interessante risulta *Stad.M.M.* 73, che abbiamo già incontrato nel paragrafo 3.2 e all'inizio di questo stesso paragrafo. Si tratta di un riferimento molto preciso ad uno scoglio sulla costa della Cirenaica, che si caratterizza per la sua altezza, che dista quindici stadi dalla costa e che ha la forma simile a quella di un elefante: σκόπελός ἐστιν, ἀπὸ τῆς γῆς σταδίους ιε', ὑψηλός, ὅμοιος ἐλέφαντι. Qui desideriamo soltanto ribadire che l'identificazione della forma di uno scoglio, di un promontorio o di un'isoletta con quella di un animale o di un particolare oggetto è tipica delle genti di mare e ricorre anche nei portolani medievali. Risponde ad un sistema di riconoscimento topografico molto diffuso, che deriva dalla prospettiva visiva del navigante e che spesso si traduce anche a livello toponomastico. Gli scogli possono dunque avere anche un nome proprio, come nel caso di quello chiamato Melanteio, τὸν Μελάντειον σκόπελον⁷¹, menzionato in *Stad.M.M.* 284 nell'ambito dei pieleggi dall'isola di Delo.

3.5. FIUMI

Le attestazioni dei fiumi sono relativamente scarse nello *Stadiasmo*; su un totale di ventisei riferimenti, solo due riguardano la costa nordafricana (sezione 1) mentre ventitrè si distribuiscono lungo i litorali che vanno dalla Siria alla Licia (sezione 2) e una lungo le coste dell'isola di Creta (sezione 4). Tale situazione riflette evidentemente le condizioni naturali delle coste descritte⁷²; la mancanza di un paragrafo appositamente dedicato ad Alessandria, inoltre, esclude la descrizione del maggiore fiume che sfocia nel Mediterraneo, il Nilo.

Anche nei portolani medievali i riferimenti ai fiumi sono scarsi. Esattamente come accade per lo *Stadiasmo*, vi compaiono solo quando sono in diretto rapporto con la pratica della navigazione marittima; in particolare, quando le foci offrono la possibilità di uno scalo o di un rifugio lungo coste prive di altri ridossi naturali (in

⁷¹ τὸς Μελάντεύς σκοπέλους, Helm (1955).

⁷² Certamente, nei portolani che contemplavano la penisola italiana, il Golfo del Leone e la Penisola Iberica i fiumi dovevano avere uno spazio maggiore (basti pensare, per esempio, all'ampia trattazione che vi dedica Strabone).

molti casi presso le foci si trovano dei veri e propri porti) e quando permettono la risalita verso i porti delle città paralitoranee o dell'interno⁷³. Per questo motivo nel nostro testo viene esplicitato se un fiume risulta πλωτός, cioè navigabile.

Proprio per il loro carattere nautico-marittimo, dunque, i riferimenti dello *Stadiasmo* non riguardano il fiume nel suo sviluppo completo, a livello geografico, ma si concentrano sulla foce, benché questo fatto resti sostanzialmente sottointeso e non venga mai esplicitato chiaramente. Non possono che riferirsi alle foci, del resto, le attestazioni dei tragitti che si sviluppano partendo da una determinata località per arrivare ad un determinato fiume, o viceversa, così come quelle che hanno per vertice due fiumi: evidentemente, l'istruzione nautica si riferisce al tratto del fiume utile nell'ambito della navigazione marittima di cabotaggio, dunque alla sua foce. Appare particolarmente significativo, a questo proposito, *Stad.M.M.* 166, in cui si descrive il tragitto tra la "testa / capo" del fiume Pyramo e il fiume Saro in Cilicia: Ἄπο τῆς κεφαλῆς⁷⁴ τοῦ Πυράμου ἐπὶ τὸν ποταμὸν Σάρον στάδιοι ρκ'. Appare abbastanza evidente come il termine κεφαλή possa riferirsi alla foce del fiume.

Attestazioni

Anche per i fiumi incontriamo attestazioni semplici, costituite dal nome generico, a volte sottointeso e ricostruibile in base al contesto (per esempio perché già citato nel paragrafo precedente) o dal nome proprio in associazione o senza il termine ποταμός: *Stad.M.M.* 46 (ποταμὸν μέγαν, grande fiume⁷⁵), 147 (ποταμὸν Ὀρόντην καλούμενον, fiume Oronte, presso la città di Antiochia), 159 (indicato solo con il nome proprio, Πύραμος), 177 (sottointeso il termine ποταμός), 218 (solo nome proprio, Εὐρυμέδων). In due casi si riscontra l'omonimia tra il nome del fiume e quello della città che sorge sulle sue sponde, raggiungibile risalendo il corso (il nome della città deriva da quello del fiume); così in *Stad.M.M.* 236 (fiume Lamyro / Λάμυρος, attraverso cui, risalendo per sesanta stadi, si raggiunge la città

⁷³ Si veda, per esempio, TERROSU ASOLE 1988: XXI-XXII. Per la loro importanza come punti di riferimento, di scalo, di accesso al territorio e di rifornimento, nelle carte nautiche medievali le foci dei fiumi sono sempre rimarcate con delle linee doppie, dunque sono evidenziate (TUCCI 1991: 539-540).

⁷⁴ Κεφαλής, Helm (1955), con l'iniziale maiuscola.

⁷⁵ Potrebbe trattarsi di un riferimento allo *uadi Aghik*, sulle coste della Marmarica, che però risulterebbe identificabile con un torrente piuttosto che con un grande fiume (si veda la nota del Müller al paragrafo 46 dello *Stadiasmo*, in *GGM*, I: 444). Per tale motivo, e per la pleonastica menzione del punto di acquata insieme a quella del fiume, il Letronne proponeva la correzione in πλάτανὸν μεγάλην, dunque con riferimento alla presenza di un albero, un grande platano (LETRONNE 1829: 117), che certamente costituiva un elemento di riconoscimento topografico.

di Lamyra / Λάμυρα, in Licia)⁷⁶ e in *Stad.M.M.* 247 (Xanthos / Ξανθός sia per il fiume che per la città, sempre in Licia).

Spesso, come abbiamo evidenziato sopra, il fiume (la sua foce) costituisce il punto di partenza o il punto di arrivo di un determinato tragitto. Per tale motivo, se il paragrafo termina col nome del fiume (punto di arrivo), il successivo riprende con lo stesso fiume (punto di partenza), sia ripetedone il nome proprio sia lasciandolo sottointeso, con o senza il termine ποταμός. Si vedano *Stad.M.M.* 137, 148, 163, 165, 166, 167, 176, 177, 188, 214, 217, 237, 248.

In *Stad.M.M.* 96 incontriamo un riferimento allargato al territorio e alla possibilità di fare acquata, notizie che appaiono sempre relazionate con le necessità dei naviganti. Sulle coste della Grande Sirte, infatti, viene ricordato il fiume Oinoladon, presso il quale si trova un campo coltivato; il fiume costituisce punto di acquata per il vicino approdo: ὕφορμος· ὕδωρ ἔχει ποτάμιον· ἔστι δὲ γεώργιον πλησίον τοῦ ποταμοῦ. Οἰνολάδων ὁ ποταμὸς καλεῖται. Appare significativa la presenza di un ὕφορμος, di un approdo presso il fiume, dunque presso la foce, che sfruttava il fiume stesso per il rifornimento di acqua dolce. In *Stad.M.M.* 168, incontriamo invece un semplice riferimento al fiume Cydno, che scorre in mezzo alla città di Tarso, in Cilicia: Ῥέει διὰ μέσης τῆς πόλεως ποταμὸς Κύδνος.

Come già ricordato, sono frequenti i richiami alla navigabilità dei fiumi, esplicitata dall'aggettivo πλωτός unito al nome generico o al nome proprio del fiume (ποταμός πλωτός). Si tratta di un tipo di informazione della massima importanza sia per i naviganti che per i mercanti, poiché permette di riconoscere l'esistenza di vie di penetrazione nell'entroterra, specificamente verso determinate località o città dell'interno, che possono anche essere provviste di porti o approdi fluviali, di mercati e altre infrastrutture. Questi fiumi navigabili sono distribuiti sulle coste della Siria, della Cilicia, della Panfilia e della Licia. Si vedano *Stad.M.M.* 136 e 137 (Siria), 164 e 213 (Cilicia), 217 e 219 (Panfilia), 236 e 247 (Licia). In particolare, oltre a *Stad.M.M.* 236 citato sopra, anche *Stad.M.M.* 219 indica chiaramente il ruolo della via d'acqua quando riferisce che risalendo il fiume Cestro si giunge alla città di Perge: ποταμὸν καλούμενον Κέστρον ... Ἄναπλεύσαντι τὸν ποταμὸν πόλις ἔστι Πέργη.

Concludiamo l'analisi delle attestazioni con l'interessantissimo *Stad.M.M.* 345, relativo ad un fiume presso la località di Amfimatrio / Amfimalio, nell'isola di Creta. In prossimità del fiume (intendiamo presso la sua foce) si trovano un porto

⁷⁶ La posizione della città rispetto alla foce del fiume è indicata semplicemente con la preposizione ὑπέρ con l'accusativo, dunque con l'espressione «sessanta stadi oltre (la foce del Lamyro) si trova la città chiamata Lamyra»: ποταμὸν Λάμυρον ... ὑπέρ σταδίου ξ' κεῖται πόλις Λάμυρα καλουμένη.

adatto a svernare e una torre: ποταμός ἐστὶ καὶ λιμὴν περὶ αὐτὸν παραχειμαστικὸς, καὶ πύργον ἔχει. Per la definizione di “porto adatto a svernare”, dunque attrezzato per il ricovero delle navi durante la sosta invernale, rimandiamo al paragrafo 3.8. La foce di questo fiume e le infrastrutture ad essa legate rappresentano dunque un importante punto di riferimento logistico per la navigazione, sottolineato dalla presenza di una torre (πύργος) che possiamo identificare con un faro.

3.6. BASSIFONDI E “BATIMETRIE”

Con un’espressione che in qualche modo deriva dalla pratica della navigazione, quando vogliamo consigliare a qualcuno di evitare un problema, di tenersi lontano da un prevedibile pericolo, siamo soliti dire “gira al largo!”.

In caso di maltempo, navigare o restare al largo significa per i marinai tenersi lontano da uno dei principali pericoli della navigazione: la terraferma⁷⁷. L’avvicinamento a terra, infatti, rappresenta sempre un momento particolarmente delicato e una manovra certamente molto rischiosa con mare grosso e vento forte: molti relitti documentano naufragi imputabili ai rischi della navigazione sottocosta e alle fasi di atterraggio, mentre i portolani di ogni epoca, a cominciare dal nostro *Stadiasmo*, riportano indicazioni sempre precise sulle zone da cui è bene tenersi lontani, per prevenire pericoli di incaglio o di arenamento.

Particolarmente pericolosi sono i litorali costituiti da scogli battuti dal mare, privi di insenature e di approdi naturali presso cui ridossarsi, davanti ai quali possono trovarsi anche insidiosi bassifondi e scogli semiaffioranti⁷⁸. Quando si doppiano i capi e i promontori è buona regola tenersi ad una distanza di sicurezza, poiché questi si prolungano spesso con dei bassifondi che avanzano anche per decine o centinaia di metri sotto il pelo dell’acqua, bassifondi costituiti dai residui della piattaforma su cui sorgono e generati dall’erosione delle parti emerse.

In determinate condizioni, dunque, anche sui brevi tragitti è più sicuro navigare al largo, come ricorda Seneca a proposito di un breve ma tormentato viaggio da Napoli a Pozzuoli (*Lettere a Lucilio*, VI, 53, 1-4)⁷⁹:

⁷⁷ Sui pericoli della navigazione sotto costa, a causa di scogli, secche e bassifondi, si vedano in generale MORTON 2001: 145-150 e GIANFROTTA 2005: 22-26.

⁷⁸ Si veda, per esempio, Sinesio, *Lettere*, 5 [4], 39-42, 179-186.

⁷⁹ Si veda ancora Sinesio, *Lettere*, 5 [4], 43-71.

«Salpai col mare calmo; senza dubbio il cielo era carico di quei nuvoloni neri che per lo più si risolvono in acqua o in vento, ma io pensai di farcela a percorrere le poche miglia fra la tua Napoli e Pozzuoli, anche se il tempo era incerto e minaccioso. Perciò, per mettermi al riparo in fretta, mi diressi subito al largo verso Nisida, con l'intenzione di tagliar via tutte le insenature.

Quando ero già arrivato al punto in cui non c'era più differenza tra il proseguire e il tornare indietro, quella calma che mi aveva sedotto finì: non era ancora burrasca, ma il mare era mosso e si agitava sempre di più. Cominciai a pregare il timoniere di farmi sbarcare in qualche punto della costa: ma quello rispondeva che il litorale era scoglioso e privo di approdi e che durante una tempesta ciò che temeva maggiormente era la terra.

Io stavo troppo male perché mi venisse in mente il pericolo; mi tormentava un mal di mare spossante e senza sfogo, quello che smuove la bile senza mandarla fuori. Insistetti, pertanto, con il timoniere, e lo costrinsi, volente o nolente, a dirigersi verso la costa. Quando ci siamo prossimi, non attendo che, secondo i precetti di Virgilio, *volgano le prue al largo* o che *si getti l'ancora da prua*, memore della mia abilità di vecchio amante dell'acqua fredda, mi butto in mare, come si addice a chi fa un bagno freddo, vestito di panno grosso.

Cosa credi che io abbia passato mentre mi arrampicavo su per gli scogli, mentre cercavo una via, anzi me la aprivo? Ho capito che non a torto i marinai temono la terra»

(traduzione di Monica Natali⁸⁰).

Altrettanto pericolosi sono i bassi litorali sabbiosi, dove è sempre presente il rischio di arenarsi sulle secche e sui bassifondi, che possono emergere improvvisamente anche a notevole distanza dalla riva. L'arenamento sui banchi di sabbia, infatti, è causa di disastrosi naufragi: restando immobilizzate e battute dalla violenza del mare, le navi che non riescono più a guadagnare il largo si sfasciano nell'arco di poco tempo. In tali circostanze, un estremo tentativo di salvezza è quello di calare le ancore lontano, verso il mare aperto, trasportandole con la scialuppa, e di cercare di tonneggiare la nave sfruttando le onde che sollevano per qualche istante lo scafo, smuovendolo dalla sua trappola di sabbia: appena si solleva un poco si dà un colpo d'argano, avanzando di qualche metro, operazione che viene

⁸⁰ Lucio Anneo Seneca, *Tutti gli scritti in prosa. Dialoghi, trattati e lettere*, G. Reale, A. Marastoni, M. Natali (Edd.), Rusconi, Milano 1994.

ripetuta con ogni onda utile⁸¹. In questo modo, se le condizioni lo permettono, lavorando con tempismo si può pian piano trascinare la nave in acqua più profonda e riportarla in galleggiamento. Evidentemente, durante una mareggiata non è facile eseguire questa manovra, come testimoniano i molti relitti che giacciono in prossimità delle nostre spiagge. Quando la violenza della tempesta spinge la nave verso la riva si rende necessario mettersi alla cappa, per contrastare il vento e scendere il meno possibile verso terra; quindi, controllare continuamente il fondale con lo scandaglio; infine, l'unica via di salvezza è quella di calare le ancore per frenare la corsa, resistendo fino a che le condizioni meteo-marine permettono di condurre l'atterraggio con maggiore sicurezza (una straordinaria sequenza degli eventi è contenuta negli *Atti degli Apostoli*, 27, 27-44, relativamente al naufragio di San Paolo sull'isola di Malta).

Nel mondo antico era proverbiale la pericolosità della navigazione lungo i litorali delle Sirti, in Nord Africa, di cui Lucano ci offre una descrizione significativa (*Farsaglia*, IX, 303-309)⁸²:

«Le Sirti, quando la natura dava al mondo la sua primissima configurazione, furono lasciate in una condizione intermedia tra la terra e il mare: il suolo non si abbassa così decisamente da accogliere le acque profonde del mare e neppure riesce a tenere lontane le onde. Tale incerta conformazione ne fa un porto impraticabile: è una distesa di acqua inframmezzata da secche, di terra interrotta dal mare, dove i flutti si lanciano con fragore alle spalle di una serie di dune»

Gli sventurati marinai che si arenano con le loro navi presso questa costa inospitale vengono a trovarsi in una condizione disperante (*Farsaglia*, IX, 341-344):

«Lontano dalla terraferma si alza sul dorso del mare un argine di arena ormai asciutta, che l'acqua non riesce a sormontare: su di esso stanno i poveri marinai, che hanno la nave arenata e pure non riescono a vedere costa alcuna»

(traduzione di Ludovico Griffa⁸³).

⁸¹ Cfr. GUGLIELMOTTI 1889: 1853-1854, s.v. *Tonneggiare*.

⁸² Cfr. Erodoto, *Storie*, IV, 179, 2-3; Apollonio Rodio, *Le Argonautiche*, IV, 1232-1276; Polibio, *Storie*, I, 39, 1-5; Virgilio, *Eneide*, I, 108-112. Per il passo di Lucano si veda MASTROROSA 2002.

⁸³ Lucano, *Farsaglia*, L. Griffa (Ed.), Bompiani, Milano 1984.

Quello di arenarsi, dunque, era uno dei pericoli più temuti per chi praticava le rotte di cabotaggio lungo la costa nordafricana tra la Cirenaica e la Tripolitania. Per questo motivo potevano essere preferite delle rotte d'alto mare, che tagliavano parzialmente o interamente il golfo della Grande Sirte, evitando di viaggiare sottocosta⁸⁴.

A livello terminologico, i bassifondi sono normalmente identificati col sostantivo neutro plurale βράχαια, contratto βράχη (evidentemente dall'aggettivo βραχύς, breve, corto, basso)⁸⁵. Rispetto a quanto possiamo riscontrare nello *Stadiasmo*, i portolani medievali dedicano un'attenzione maggiore alle secche e ai bassifondi, sia per la quantità dei riferimenti sia per la qualità delle informazioni sotto il profilo nautico. Quasi sempre, infatti, vengono indicate la batimetria e la natura del fondo (sabbiosa, con pietra, con fondo pulito o sporco, etc.)⁸⁶, aspetti che non sono rilevati nello *Stadiasmo* o lo sono in modo molto approssimativo. Qui, infatti, incontriamo solo dei riferimenti generici alla presenza di bassifondi, con indicazioni batimetriche sommarie che si limitano a rilevare la loro "altezza", cioè il fatto che arrivano ad essere vicini alla superficie del mare, poco al di sotto di questa.

L'uso dello scandaglio per misurare la batimetria e per riconoscere la tipologia del fondo marino (dunque la tipologia del sedimento) era un fatto assolutamente normale per i naviganti antichi, ben testimoniato sia a livello archeologico sia a livello storico⁸⁷, attraverso testimonianze dirette⁸⁸ o derivate dalle istruzioni nautiche. Erodoto (*Storie*, II, 5, 2) è il primo autore che ci documenta, nel V sec. a.C., l'uso di questo strumento nautico. Affrontando un discorso sulla natura alluvionale delle terre alla foce del Nilo, lo storico di Alicarnasso inserisce la seguente notizia: se si cala in mare uno scandaglio alla distanza di un giorno di navigazione dall'Egitto, cioè dal delta del Nilo, questo raccoglierà del fango ad una profondità di undici orge, cioè a circa 19, 50 metri (l'orgia era l'antica unità di misura della lunghezza corrispondente a quella che si ottiene allargando le braccia all'altezza del petto e distendendo le dita, pari a circa 177 centimetri nel mondo greco-romano). Troviamo qui un'indicazione precisa del rapporto tra batimetria e natura del fondo marino, certamente derivata da un'istruzione nautica, che permetteva di identificare una posizione, benché molto approssimativa, in questo

⁸⁴ PURCARO PAGANO 1976; FULFORD 1989.

⁸⁵ Cfr. il corrispondente latino *brevia*.

⁸⁶ TERROSU ASOLE 1988: XVIII-XX.

⁸⁷ Sono molto numerose le sonde da scandaglio rinvenute nei relitti e nelle zone di ancoraggio (per la tipologia e l'impiego di questo strumento dall'antichità al contesto tradizionale si vedano MEDAS 1999 e ID. 2004a: 93-97, con bibliografia).

⁸⁸ *Atti degli Apostoli*, 27, 27-29.

settore del Mediterraneo orientale: al traverso del delta del Nilo (in base al fango, essendo il Nilo l'unico fiume del Nord Africa che può trasportare così lontano i suoi sedimenti), alla distanza di una giornata di navigazione (in base alla batimetria nota). Si trattava di riferimenti molto importanti per stimare la propria posizione in alto mare, considerando che la bassa costa del delta ha una portata geografica molto scarsa, apparendo tardi all'orizzonte di chi arriva e scomparendo presto dall'orizzonte di chi si allontana (solo più tardi, ad oltre un secolo dalla morte di Erodoto, con la costruzione del gigantesco faro di Alessandria sarà realizzato un importante punto cospicuo artificiale).

L'impiego di questo strumento, da cui potevano dipendere l'incolumità della nave e la salvezza dell'equipaggio, fu universalmente diffuso nel corso dei secoli e regolamentato scrupolosamente. I portolani medievali raccomandavano di navigare "a tocco di scandaglio" nelle acque caratterizzate dalla presenza di bassi fondali⁸⁹. Nel suo manuale di navigazione *A Regiment for the Sea*, pubblicato a Londra nel 1574, William Bourne fornisce dettagliate istruzioni sull'uso dello scandaglio nella Manica, procedendo da ovest verso est, con precisi riferimenti alla batimetria e alla tipologia del fondo marino nelle diverse zone, in rapporto alla distanza dalla costa⁹⁰. Del resto, ancora nel XVI secolo i naviganti inglesi facevano scarso uso delle carte nautiche e degli strumenti per i rilevamenti astronomici, continuando a guidare il corso della navigazione con lo scandaglio e con i punti cospicui della costa⁹¹.

La familiarità con l'uso dello scandaglio, l'unico vero strumento nautico sempre presente a bordo delle imbarcazioni antiche, dalle grandi navi alle barche dei pescatori, rende ancora più sorprendente il fatto che nello *Stadiasmo* non siano mai riportate misure di profondità. Possiamo ipotizzare che la menzione dei bassifondi servisse solo a completare un avviso di pericolo o eventuali consigli per la manovra, aspetti che effettivamente si riscontrano; dunque che servisse solo per mettere in guardia il navigante, il quale avrebbe poi provveduto a controllare direttamente la batimetria con lo scandaglio. Sorprende anche la mancanza di ogni riferimento ai terribili bassifondi delle Sirti, in Nord Africa, che abbiamo visto essere addirittura proverbiali nel mondo antico. Si possono attribuire queste mancanze al fatto che l'uso dello scandaglio era una pratica assolutamente abituale e costante a bordo delle navi antiche, tale da rendere superflue annotazioni precise e sistematiche sui bassifondi? In questo caso, però, ci chiederemmo perché nei

⁸⁹ Oltre al *Compasso da Navigare* (MOTZO 1947), tra i numerosi esempi raccolti in KRETSCHMER 1909 ricordiamo il *Portolano di Pietro De Versi*, del 1445, il *Parma-Magliabecchi*, metà del XV secolo (relativamente all'ingresso nella laguna di Venezia viene data la seguente raccomandazione: «vai atocho di scandaglio»), il *Rizo*, del 1490.

⁹⁰ TAYLOR 1963a: 270-271.

⁹¹ TAYLOR 1963a: 1.

portolani medievali queste informazioni rivestivano un ruolo fondamentale. Un'altra ipotesi potrebbe riguardare la natura stessa del documento, qualora interpretiamo lo *Stadiasmo* come la riduzione geografica di un portolano, da cui determinate notizie di carattere prettamente nautico vennero escluse perché ritenute di scarso interesse. Ci chiederemmo, allora, perché le informazioni sui bassifondi vengono comunque riportate, pur essendo scarse e sommarie, e anche perché vengono contemplate notizie che avrebbero avuto ben poca importanza in un'opera di taglio geografico, come quelle relative ai punti di acquata e, soprattutto, come gli avvisi di pericolo e i consigli per la manovra. Tutto il contenuto dello *Stadiasmo*, del resto, si sviluppa nell'ottica del navigante e secondo la sua prospettiva, nel senso più ampio del termine. In sostanza, se la natura portolanica del testo appare indubitabile, resta difficile capire le ragioni di questa mancanza.

Le attestazioni, inoltre, sono complessivamente poche (quattordici) e si concentrano per la maggior parte nella prima sezione del documento (undici), che, rispetto alle altre tre, si conferma sempre come quella con i caratteri più spiccatamente nautici. Si tratta di un fatto piuttosto strano, data l'importanza che la conoscenza delle secche e dei bassifondi costituiva per la sicurezza della navigazione. L'uso dello scandaglio, del resto, lo abbiamo già ricordato sopra, era diffuso nell'antichità in modo del tutto analogo a quanto lo era nel medioevo; ma resta il fatto che la pratica di scandagliare non trova nello *Stadiasmo* un riscontro sistematico, a differenza di quanto testimoniano i portolani medievali (misura precisa della batimetria dei bassifondi, riconoscimento della natura del fondo marino e frequenti inviti ad usare lo scandaglio nei passaggi più pericolosi). Va infine rilevato che in diversi casi le espressioni dello *Stadiasmo* non si riferiscono strettamente alla presenza di bassifondi, nel senso classico del termine, ma indicano la presenza di scogli, secche affioranti o semiaffioranti.

Attestazioni

Le attestazioni relative ai bassifondi sono sempre accompagnate da una pur minima descrizione delle loro caratteristiche fisiche, della loro posizione (quindi della loro visibilità) o del rapporto che hanno con determinate zone di mare, come nel caso dell'accesso ai porti, informazioni destinate al loro riconoscimento e ad evidenziare il pericolo che rappresentano. Vengono così ricordati dei bassifondi che si estendono fino alla città, βράχη ἐστὶ φερόμενα πρὸς τὴν πόλιν (*Stad.M.M.* 112), o che si estendono per dieci stadi oltre il promontorio, dunque pericolosi quando si va a doppiare il promontorio stesso, κάμψαντος τὸ ἀκρωτήριον, βράχη

ὡς σταδίων ἑ (Stad.M.M. 131)⁹²; oppure che si estendono per venti stadi oltre un promontorio sabbioso e stretto (chiamato Sarpedonio, in Cilicia), Ἐπὶ αὐτῆς ἀνατείνοντα βράχεια ὡς σταδίου κ' (Stad.M.M. 177)⁹³; dei bassifondi "che appaiono", cioè che sono visibili, dunque che arrivano quasi alla superficie o sono a pelo d'acqua, cioè delle secche che affiorano, βράχη ἐπιφανόμενα (Stad.M.M. 5), specificando a proposito di Lepti Minus che possono rendere molto difficile l'avvicinamento alla città, καταφανῆ ἔχει βράχη; καὶ ἡ καταγωγὴ ἐστὶν ἐπὶ τῇ πόλει δύσκολος πάνυ (Stad.M.M. 113); dei bassifondi numerosi e aspri che si trovano in alto mare nel tragitto tra Adrymeto (*Hadrumetum*) e Aspis, εἰσὶ γὰρ εἰς τὸ πέλγος ἐκεῖνο βράχη πολλὰ καὶ τραχέα (Stad.M.M. 117)⁹⁴.

Viene specificato che i bassifondi sono alti, elevati, intendendo verosimilmente che sono molto vicini alla superficie del mare, cioè che arrivano vicini al pelo dell'acqua. Sono definiti βράχη ὑψηλά (Stad.M.M. 37), πέτραι ὑψηλαί (Stad.M.M. 46)⁹⁵, βράχη μετέωρα (Stad.M.M. 57). Nei primi due casi viene anche consigliato, per evitare i bassifondi, di tenersi sotto costa, mentre nel terzo caso i bassifondi sono messi significativamente in relazione con un promontorio e si avvisa di fare attenzione se si naviga sotto costa, dunque si consiglia implicitamente

⁹² Questa la versione che il Müller riporta in *GGM I*: 473, nota al paragrafo 131, mentre nel testo riporta κάμψαντος ἐπ' ἀκρωτήριον Βραγχιῶν σταδ. ἑ. L'Helm (1955) legge κάμψαντες ἐπ' ἀκρωτήριον Βραγχιῶν στάδιοι ἑ.

⁹³ Come abbiamo ricordato nell'introduzione di questo paragrafo, spesso i promontori avanzano verso il mare con formazioni erose costituite da scogli o bassifondi molto pericolosi. Per tale motivo, doppiando un capo o un promontorio è buona regola tenersi a distanza dalla sua estremità. Nel nostro caso, trattandosi di un promontorio costituito da una barra sabbiosa, la presenza di bassifondi risulta quanto mai insidiosa, perché con mare calmo questi possono risultare invisibili dalla superficie del mare, salvo che attraverso un cambiamento del colore dell'acqua (i rischi maggiori, naturalmente, si corrono quando si doppia il capo di notte). In presenza di moto ondoso, invece, sono nettamente percepibili per la formazione di frangenti e per il caratteristico rumore che questi generano, che si distingue rispetto al rumore di fondo che le onde generano in alto mare. Una condizione di questo tipo dovette essere quella incontrata da San Paolo, quando la nave su cui era imbarcato, dopo essere rimasta per quattordici giorni alla deriva, si stava approssimando all'isola di Malta. Verso mezzanotte i marinai ebbero la sensazione che ci si stava avvicinando a qualche terra; iniziarono dunque a scandagliare riscontrando che il fondale diminuiva progressivamente e, per paura di finire sugli scogli, frenarono la corsa della nave calando quattro ancore da poppa e aspettando così che si facesse giorno (*Atti degli Apostoli*, 27, 27-29). Certamente i marinai percepirono l'avvicinamento alla terra dal rumore dei frangenti.

⁹⁴ I bassifondi distanti dalla costa sono quelli più insidiosi, perché giungono inaspettati per chi non conosce bene la zona e perché spesso non è facile riconoscerli con adeguato anticipo, soprattutto di notte.

⁹⁵ Si tratta dunque a di pietre o di scogli.

di girare al largo (*infra*, paragrafo 3.11). Inoltre, una zona di acqua bassa con fondo costituito da sassi è definita πλαταμῶνα (*Stad.M.M.* 11)⁹⁶.

Nel paragrafo 3.8 vedremo che la batimetria all'interno dei porti o negli ancoraggi è indicata per lo più in modo implicito, ricordando che questi possono essere utilizzati da navi di un certo tonnellaggio (dunque c'è un fondale alto) o soltanto da piccole imbarcazioni (dunque c'è basso fondale). Solo in un caso si fa riferimento esplicito ad un ancoraggio che dispone di un fondale adeguato per le navi onerarie, βάθος φορτηγοῖς (*Stad.M.M.* 12), dunque per navi con un pescaggio importante. L'informazione è molto generica, ben diversa da quelle sempre precise che qualificano gli ancoraggi, i porti e i bassifondi nei portolani medievali, dove la profondità è indicata normalmente in *passi*.

La menzione dei bassifondi diventa particolarmente importante quando questi si trovano in prossimità dell'accesso ad un porto. In *Stad.M.M.* 23 viene ricordato un ancoraggio presso un promontorio che ha sulla destra dei bassifondi, avvistando i quali conviene accostare, prendere terra: ἔχει δὲ ἐκ δεξιῶν βράχη; καθορῶν τὸ βράχος κατάγου (*infra*, paragrafo 3.11). La presenza di bassifondi può anche limitare l'accesso ad un porto, come accade per quelli di Salipota e di Thapso, sulle coste orientali dell'attuale Tunisia, che per tale motivo sono raggiungibili solo con piccole imbarcazioni: Αἰταὶ αἱ πόλεις λιμένας ἔχουσι, διὰ [δὲ] τὸ ἐπικεῖσθαι αὐταῖς βράχη, εἰς ταύτας πλέουσι σύμμετρα πλοῖα (*Stad.M.M.* 112). Sulle stesse coste i bassifondi rendono difficile la manovra delle navi in avvicinamento a Therma, τὸν δ' αὐτὸν τρόπον καὶ ᾧδε βράχη ἐστὶ δυσκατάγωγα (*Stad.M.M.* 114); certamente pericolosi, infine, erano quelli che vengono ricordati in prossimità dell'ingresso del porto di Cydonia, l'attuale Canea sulla costa nord-occidentale di Creta, Κυδωνίαν ... ἔχει λιμένα, καὶ εἰς τὴν εἴσοδον βράχη ἔχει (*Stad.M.M.* 343)⁹⁷.

⁹⁶ Così il termine è interpretato dal Müller: «πλαταμῶν dicitur maris locus qui aquam non adeo altam, et in fundo saxosam planitiem habet» (*GGM*, I: 432, nota al paragrafo 11 dello *Stadiasmo*); lo stesso ricorda anche la proposta di lettura del Letronne εἰς πλατανῶνα, dunque con riferimento a degli alberi, ad un boschetto di platani (LETRONNE 1829: 117). Diversamente l'Hoffmann traduce: «... ad rupem in mare imminentem» (HOFFMANN 1841: 184).

⁹⁷ La descrizione sembra trovare riscontro con la situazione attuale (Müller, *GGM*, I: 512, nota al paragrafo 343).

3.7. CITTÀ, VILLAGGI, LOCALITÀ E CARATTERISTICHE TOPOGRAFICHE

I riferimenti oggetto di questo paragrafo qualificano in modo essenziale ma preciso la natura delle località che definiscono ciascun singolo tragitto o paragrafo dello *Stadiasmo*, cioè la località di partenza e quella di arrivo (eventualmente di altre lungo il tragitto stesso). Il lettore avrebbe ottenuto così una pur essenziale informazione qualitativa: poteva sapere, per esempio, se una determinata località si identificava con una città o con un semplice villaggio, se vi erano elementi particolari per riconoscerla giungendo dal mare, se disponeva di un porto o se ne era priva, se disponeva di acqua dolce e così via. Per tale motivo, anche i riferimenti a città, località e villaggi sono quasi sempre legati ad altri tipi di informazioni, da quelle sulla tipologia e sulla qualità dei porti a quelle sulla vicinanza di isole e isolotti, di promontori, di fiumi, di bassifondi, da quelle sugli orientamenti a quelle sulla maggiore o minore grandezza dell'abitato, sulla sua posizione, addirittura sul colore, sull'antichità dell'insediamento e sulla sua condizione attuale.

L'obbiettivo del nostro lavoro, lo ricordiamo, è quello di analizzare lo *Stadiasmo* da un punto di vista nautico; ragione per cui tralascieremo gli aspetti propriamente storici e geografici legati ai toponimi, alla presenza o all'assenza di determinate località, alle condizioni urbanistiche e ambientali dei diversi centri menzionati (basti pensare al problema della città di Leptis Magna e al significato storico che assume la mancata menzione del suo porto, per cui rimandiamo al capitolo 1); aspetti che costituiscono un altro importantissimo risvolto di questo complesso documento, il cui approfondimento richiede però una specifica trattazione di geografia storica.

Sul piano terminologico, località e territori sono identificati dalle parole πόλις (città), κώμη (villaggio), τόπος (luogo, località) e χώρα (paese, territorio, regione). Spesso il significato di luogo / località / paese, probabilmente con richiamo specifico all'insediamento rurale, è identificato dal termine χωρίον (nello *Stadiasmo* χώρα e χωρίον sembrano a volte impiegati come sinonimi); χωρίον è attestato solo nella seconda sezione, confermando così come questa si distingua dalle altre anche sul piano terminologico e, dunque, come le quattro sezioni possano effettivamente inquadrarsi nell'ambito di distinti portolani parziali (o di portolani regionali riuniti per macroregioni). Incontriamo poi luoghi specifici identificati a livello geomorfologico, come quelli identificati con i termini νόπη (valle, gola) e φάραγξ (dirupo, burrone).

Attestazioni

πόλις

Accanto a riferimenti semplici, privi di specificazioni (*Stad.M.M.* 151, 155, 158, 162, 168, 178, 236, 247, 326, 349), incontriamo quelli in cui viene specificato che la città ha un porto: πόλις ἐστὶ καὶ λιμένα ἔχει (*Stad.M.M.* 105, 107, 121, 122, 305, 323, 328, 343), πόλις ἐστὶ ἔχουσα ὄρμον o nella variante ἔχει ὄρμον (*Stad.M.M.* 313, 319, 329); oppure che dispone di un porto o di un approdo di altro tipo, per esempio di un porto “buono”, λιμένα καλὸν ἔχει (*Stad.M.M.* 331), oppure di un ancoraggio, πόλις ἐστὶ ἔχει ὑφορμος (*Stad.M.M.* 312), oppure, riferendosi alla città cipriota di Carpaseia, che dispone di un porto adatto solo per piccole imbarcazioni e che viene squassato dai venti settentrionali (*Stad.M.M.* 314)⁹⁸. La città può disporre di un porto e, presso questo, di acqua dolce, cioè di un luogo in cui poter fare acquata: πόλις ἐστὶ καὶ λιμένα / ὄρμον ἔχει καὶ ὕδωρ o frasi simili (*Stad.M.M.* 97, 104, 112, 330, 348). Può disporre di un porto e di un mercato, ἐμπόριον (*Stad.M.M.* 147⁹⁹, 336). Viene inoltre rilevato se la città è priva di porto, πόλις ἐστὶν ἀλίμενος (*Stad.M.M.* 4, 93, 302¹⁰⁰, 311), o se, pur disponendone, il porto è deserto, abbandonato, ἔρημος (*Stad.M.M.* 309¹⁰¹).

⁹⁸ Cfr. il paragrafo 3.8. A titolo di confronto si veda l'uso del termine πόλις nello Pseudo-Scilace (FLENSTED-JENSEN, HANSEN 1996).

⁹⁹ Viene inoltre precisato che la città, Antiochia in Siria, si trova vicina al fiume Oronte (cfr. paragrafo 3.5).

¹⁰⁰ Il riferimento di *Stad.M.M.* 302 riguarda la città cipriota di Amatunte. Il testo segue precisando che, proprio per la mancanza di un porto, è necessario prestare attenzione avvicinandosi a questa località (cfr. paragrafo 3.11): πόλις (Amatunte) ἐστὶν ἀλίμενος· ἀσφαλίζου τὸν τόπον. La definizione della città come ἀλίμενος, “priva di porto”, almeno all'epoca di composizione dell'istruzione nautica, sembrerebbe questa volta giustificata anche dall'evidenza archeologica. Le ricerche condotte sul porto antico di Amatunte, una struttura di notevole importanza architettonica, con grandi moli di lunghezza superiore a cento metri, hanno evidenziato per la costruzione una cronologia di fine IV sec. a.C. L'impianto fu però utilizzato per un periodo molto breve, tanto da far supporre che non venne neppure ultimato completamente; l'assenza di materiali documenta un lungo periodo di abbandono, compreso tra il III sec. a.C. e il VI sec. d.C. (ipotizzando che la nostra istruzione nautica possa collocarsi tra la fine dell'età repubblicana e l'inizio di quella imperiale, per cui rimandiamo al primo capitolo di questo lavoro, il bacino portuale doveva già essere inservibile a distanza di circa trecento anni dalla sua costruzione). Tra il VI e il VII secolo si assiste ad un breve periodo di rioccupazione della zona, che avviene però in corrispondenza di un bacino portuale ormai notevolmente ridotto o quasi completamente scomparso per interrimento (EMPEREUR 1985; ID. 1995; EMPEREUR, VERLINDEN 1987).

¹⁰¹ Si aggiunge che il porto viene squassato dai venti settentrionali (cfr. paragrafo 3.8).

Le città vengono poi qualificate anche in base alle loro caratteristiche distintive (dimensioni, posizione, apparenza), sia in modo sommario sia in modo più dettagliato. Una città può essere definita grandissima, come nel caso di Tolemaide in Cirenaica, πόλις ἐστὶ μεγίστη, a proposito della quale si riferisce che si tratta di un luogo poco protetto, esposto agli elementi e che per questo si deve prestare attenzione (*Stad.M.M.* 55): ἐπίσαλός ἐστιν ὁ τόπος¹⁰². Molto interessante è il riferimento a Cartagine (*Stad.M.M.* 124), definita «città grandissima che dispone di un porto e di una torre»: πόλις ἐστὶ μεγίστη καὶ λιμένα ἔχει, ἐν δὲ τῇ πόλει πύργος ἐστὶ¹⁰³. A proposito dell'isola di Meninge, nella Piccola Sirte, viene ricordata la presenza di città eccellenti e di una metropoli: πόλις ἐστὶ ἐπὶ νήσῳ ... ἔχει δὲ πόλεις ἰκανάς, μητρόπολις δὲ ἐστὶν [αὕτη] (*Stad.M.M.* 103). Al contrario, viene indicato se si tratta di una città piccola, come accade per Lepti Minus, definita πόλις μικρά (*Stad.M.M.* 113¹⁰⁴) o per Bieno, a Creta, definita come “cittadina” che si trova distante dal mare, Βίενον ... πολιδριὸν ἐστὶν ἀπέχον τῆς θαλάσσης¹⁰⁵ (*Stad.M.M.* 320), o per Tarro, sempre a Creta, ricordata come città piccola, πόλις μικρά, che dispone di un porto (*Stad.M.M.* 329, cfr. *supra*). Con l'uso dell'aggettivo ἔρημος viene inoltre sottolineato se la città sia deserta, cioè abbandonata, come nel caso di Ammochosto a Cipro (*Stad.M.M.* 304).

Il testo fornisce anche indicazioni sulla posizione geografica delle città e su particolari caratteristiche dell'orografia locale che permettono di distinguerle. Ricordiamo il caso di Leptis Magna, definita come città di colore bianco, che si affaccia sul mare ma che è priva di porto: πόλιν παραθαλάσσιον ... πόλις ἐστὶ λευκὴ ὄλη. λιμένα δὲ οὐκ ἔχει (*Stad.M.M.* 93)¹⁰⁶. Nel caso di Laodicea, in Siria, si ricorda che la città sorge su un promontorio: ἄκραν, ἐφ' ἧς κεῖται πόλις Λαοδίκεια (*Stad.M.M.* 137). In altri casi, invece, si ricorda che la città è sovrastata da un'alta montagna, come accade per Sidonia in Siria (*Stad.M.M.* 143) o per Faselide in Panfilia: ὑπερ τῆς πόλεως ὄρος μέγα ὑπέρκειται¹⁰⁷ (Φάσηλις) (*Stad.M.M.* 226).

¹⁰² Cfr il verbo ἐπίσαλεύω, “essere agitato, ondeggiare”.

¹⁰³ Il testo prosegue rivolgendosi direttamente al navigante, con l'indicazione di ormeggiare a destra sotto il molo / χῶμα (cfr. paragrafo 3.11). Si può riscontrare come il formulario espressivo sia del tutto coerente con quelli già incontrati sopra, evidenziando il carattere unitario della prima sezione dello *Stadiasmo* (*Stad.M.M.* 55: πόλις ἐστὶ μεγίστη; *Stad.M.M.* 97: πόλις ἐστὶ καὶ λιμένα ἔχει).

¹⁰⁴ Il testo prosegue ricordando che l'avvicinamento alla città dal mare è pericoloso a causa dei bassifondi (cfr. paragrafo 3.6).

¹⁰⁵ πολιδριον (πολιδιον) diminutivo di πόλις.

¹⁰⁶ Per Leptis Magna rimandiamo nuovamente al capitolo 1.

¹⁰⁷ ὑπερ[κείται], Helm (1955).

Per quanto riguarda la posizione geografica viene indicato che la città di Paphos a Cipro è situata verso meridione (*Stad.M.M.* 297), che la città cretese di Kysamo si trova all'interno di un golfo, ἐν κόλπῳ κειμένη (*Stad.M.M.* 339) e che, sempre a Creta, la città di Eleuthera è raggiungibile da Amphimatrio attraverso un percorso terrestre, πεζῆ, di cinquanta stadi (*Stad.M.M.* 346).

In un solo caso, infine, incontriamo un sommario riferimento di carattere storico per Teuchira, in Cirenaica, ricordata come «antica città della Pentapoli»: πόλις ἐστὶ Πενταπόλεως ἀρχαία (*Stad.M.M.* 56).

κώμη

Accanto a riferimenti semplici (*Stad.M.M.* 5, 50, 54, 78, 114, 140, 141, 159, 160, 171, 172, 173, 181), viene specificato che nel villaggio si trova acqua dolce, ὕδωρ ἔχει ἐν τῇ κώμῃ (*Stad.M.M.* 21), o che dispone di un porto e di acqua dolce (*Stad.M.M.* 305a), che su un rilievo sovrastante il villaggio si trova un'altra torre, ὑπεράνω τῆς κώμης πύργος ὑψηλός (*Stad.M.M.* 100), o presso cui, su un'altura, ci sono delle terme, κώμη ἐστὶ καὶ ἐπάνω τὰ θερμά (*Stad.M.M.* 120). Interessante appare anche *Stad.M.M.* 53, in cui compare un'indicazione molto semplice sul fatto che, in presenza di venti occidentali, è consigliabile ormeggiare “sotto” il villaggio di Phycunte, in Cirenaica, che dispone di un “porto estivo” e di acqua dolce¹⁰⁸.

τόπος

Il sostantivo τόπος è utilizzato come termine generico per identificare un luogo o per evitare la ripetizione di un sostantivo appena utilizzato; dunque non assume un significato specifico a livello nautico, non contenendo di per sé alcuna informazione sulla natura e sulla tipologia del luogo che possa risultare utile per una sua pur sommaria identificazione.

Una località può identificarsi con un porto, σάλος ἐστὶν ὁ τόπος (*Stad.M.M.* 7), o derivare il suo nome da una pianta di fico, ὁ τόπος Συκῆ καλεῖται, che segnala la presenza di acqua dolce presso il porto (*Stad.M.M.* 30)¹⁰⁹, o segnare un confine,

¹⁰⁸ Effettivamente, il sito dell'antica *Phycus* / *Phycunte* (identificato presso l'odierna località di Zawiya el Hamama) si presenta come un piccolo promontorio proteso sul mare in direzione nord e nordest, con una baia sul versante orientale che risulta ben protetta dai venti occidentali (sono regnanti e dominanti in estate quelli del quarto quadrante) e dalle correnti marine di superficie, restando invece esposta ai venti del primo quadrante. In questa baia si può dunque identificare l'ὄρμος θερινός / “porto estivo” ricordato nello *Stadiasmo* (JONES-LITTLE 1971: 73-74).

¹⁰⁹ Per il punto di acquata e per il porto cfr. i paragrafi 3.10 e 3.8.

τόπον ὀρίζοντα τὸ¹¹⁰ Κάσιον (*Stad.M.M.* 144). Abbiamo già incontrato sopra il riferimento alla grandissima città di Tolemaide, in Cirenaica, che sorge in un luogo / τόπος poco protetto, esposto agli elementi, ἐπίσαλος (*Stad.M.M.* 55)¹¹¹, ragione per cui il paragrafo si chiude con l'avviso ἀσφαλίζου, «fai attenzione!»). In modo abbastanza simile viene sollecitato di fare attenzione al luogo in cui si trova la città di Amatunte, a Cipro, ricordata come priva di porto (*Stad.M.M.* 302, *supra*).

Un riferimento topografico riguarda invece la città di Aspide – Clypea, sulle coste del Capo Bon nell'attuale Tunisia, che è ricordata come situata in un luogo alto, ὑψηλός ἐστὶν ὁ τόπος, καὶ ἐπ' αὐτῷ ἡ πόλις¹¹² (*Stad.M.M.* 117), mentre la distanza dal mare della località cretese di Minos è indicata esplicitamente ricordando che per raggiungerla si deve affrontare un percorso terrestre, πεζῆ, di centoventi stadi (*Stad.M.M.* 344)¹¹³.

χώρα

Delle tre attestazioni del termine χώρα, una è priva di ulteriori specifiche (*Stad.M.M.* 230), una si riferisce ad un territorio alto, χώρα ἐστὶν ὑψηλή, che dispone di un porto e di acqua dolce (*Stad.M.M.* 29), e una indica il basso territorio, χώραν ταπεινήν, che caratterizza il litorale di Leptis Magna (*Stad.M.M.* 93).

χωρίον

Il termine χωρίον è utilizzato senza ulteriori attributi, salvo essere seguito dal nome proprio della località (*Stad.M.M.* 133, 169, 183, 187, 190, 199, 200, 208, 209, 224, 225). Soltanto in *Stad.M.M.* 201 e 206 il sostantivo è in rapporto diretto con una posizione geografica, indicando località affacciate sul mare, χωρίον ἐπὶ θαλάσσης.

Altri riferimenti

Incontriamo infine diversi riferimenti di altro genere, relativi sia a elementi naturali che a manufatti, che costituiscono comunque delle indicazioni utili per l'identificazione di luoghi e località. Così accade per una gola o valle profonda,

¹¹⁰ τὸν, Helm (1955).

¹¹¹ CHANTRAINE 1968: 985-986, s.v. σάλος, traduce ἐπίσαλος come “esposto all'onda”.

¹¹² [ὑψηλός ἐστὶν ὁ τόπος, καὶ ἐπ' αὐτῷ ἡ πόλις], Helm (1955).

¹¹³ Incontriamo qui la stessa definizione di *Stad.M.M.* 346, *supra*, riferito sempre ad una località cretese, Eleuthera, dunque in piena coerenza formale nell'ambito della quarta sezione dello *Stadiasmo*.

νάπη ἐστὶ βαθεῖα, dove, presso delle piante di fico, si trova acqua dolce (*Stad.M.M.* 31). Vi sono poi due riferimenti ad un dirupo o burrone, φόραγξ, localizzati ciascuno in prossimità della spiaggia e di un porto (*Stad.M.M.* 32 e 134). Nel già più volte citato *Stad.M.M.* 93, relativo al litorale e alla città di Leptis Magna, viene riferito che per chi giunge dal mare appaiono una città affacciata sul mare e, presso questa, dune (duna) di sabbia bianca e una spiaggia, θῖνα λευκὸν καὶ αἰγιαλόν; unitamente agli isolotti antistanti al litorale, alla posizione e al colore della città (*supra*), la spiaggia e le dune bianche definivano con chiarezza questo tratto della costa. Sempre nella Grande Sirte, viene ricordata la località nota come Are dei Fileni (*Arae Philaenorum*), Φιλαινῶν βωμοί, antico confine tra la regione cartaginese degli *emporion* tripolitani e la Cirenaica (*Stad.M.M.* 84), mentre non lontano dalla località di Amarea incontriamo il singolare riferimento ad un terreno coltivato, un campo agricolo presso il fiume Oinolado, ἔστι δὲ γεώργιον πλησίον τοῦ ποταμοῦ (*Stad.M.M.* 96).

Troviamo poi due toponimi che fanno riferimento a specifiche caratteristiche geomorfologiche del territorio: il primo è rappresentato dalle “porte” Amanicas in Cilicia, corrispondenti ad un punto di passaggio nella parte più profonda del golfo, τὰς Ἀμανικὰς πύλας, ἐν τῷ κοιλοτάτῳ τοῦ κόλπου (*Stad.M.M.* 156)¹¹⁴; il secondo da una grotta (antro o caverna) denominata Coryco, ἄντρον Κορύκιον presso il villaggio omonimo, sempre in Cilicia (*Stad.M.M.* 173).

3.8. PORTI, APPRODI E ANCORAGGI

Relativamente a porti, approdi e ancoraggi, la terminologia greca appare più ricca e specializzata rispetto a quella latina, che in molti casi deriva direttamente dalla prima, traslitterando i termini originali. Secondo quanto ritiene Jean Rougé, questa differenza costituisce un indizio della spiccata vocazione marittima dei Greci in rapporto con «l’assenza di vocazione dei Romani»¹¹⁵. In realtà, crediamo che la maggiore o minore specializzazione del lessico tecnico non sia sufficiente a corroborare una visione di questo tipo; se è vero che in una fase iniziale della loro storia i Romani ebbero una vocazione marittima decisamente inferiore rispetto a quella dei Greci, è altrettanto vero che dall’epoca delle guerre puniche presero parte

¹¹⁴ Per indicare la parte più profonda del golfo viene utilizzato il superlativo di κοῖλος, “cavo, incavato, concavo, profondo”, aggettivo già utilizzato per definire in senso generale le coste della Siria, nel titolo della sezione corrispondente.

¹¹⁵ ROUGÉ 1966: 107.

attiva alla gestione e all'organizzazione delle flotte e delle attività navali¹¹⁶, che tra la tarda età repubblicana e la prima età imperiale assunsero un ruolo di primo piano nella navigazione, nelle costruzioni navali e nel controllo delle rotte, sia nel Mediterraneo che nei mari esterni. Del resto, dall'età ellenistica le marinerie greche e puniche vennero assorbite nel mondo romano e divennero in un certo senso anche romane, parte di quella vasta *koiné* tecnica, commerciale e culturale che caratterizzò la marineria antica. Lo stesso *Stadiasmo* documenta questo processo di fusione, nel quale la matrice greca diventa una sorta di linguaggio tecnico internazionale ad uso di quelle che ora possiamo definire come marinerie greco-romane. D'altro canto, non va tralasciato il fatto che nella terminologia tecnica, specificamente in quella portuale, anche il lessico latino espresse dei caratteri propri¹¹⁷.

Una prima distinzione che ritroviamo in tutte le fonti antiche riguarda le caratteristiche generali di una costa, che può essere più o meno ricca di buoni porti, di insenature e di approdi naturali, oppure esserne completamente priva. Nel primo caso, siamo di fronte ad un litorale εὐλίμενος, *portuosus*, cioè ben dotato di porti; nel secondo caso, invece, siamo di fronte ad un litorale ἀλίμενος, *importuosus*, cioè privo di buoni porti, inospitale.

La terminologia utilizzata nello *Stadiasmo* per indicare porti, approdi e ancoraggi contempla otto termini: λιμὴν, ὄρμος, πάνορμος, ὕφορμος, σάλος, ἀγκυροβόλιον, αἰγιαλός. Un discorso a parte riguarda invece il termine ἐμπόριον, che non identifica in senso stretto il porto, cioè il luogo di approdo delle navi, ma piuttosto un suo settore, con un impianto specifico destinato all'attività commerciale (*infra*). Questi termini identificano una sorta di gerarchizzazione degli scali, dal grande porto attrezzato al semplice ancoraggio presso una spiaggia, che si qualificano per le loro caratteristiche naturali e strutturali insieme, per le loro qualità e, dunque, per le loro funzionalità specifiche. Se a livello generale la classificazione non presenta grandi problemi, essendo sostanzialmente definita dai fattori di agibilità e di sicurezza, va tuttavia ricordato che non è semplice ricostruire le caratteristiche specifiche degli scali sulla base della terminologia con cui sono identificati, poiché questa sembra assumere talvolta un valore generico. Il termine λιμὴν, per esempio, sembra identificare principalmente il porto strutturato ma, secondo i casi, può riferirsi anche a dei porti naturali, addirittura ad un semplice rifugio o ad una rada; in modo simile ὄρμος può identificare il porto naturale ma anche un semplice ancoraggio¹¹⁸. Naturalmente, quando possibile, risulta del

¹¹⁶ MEDAS 2000: 139-145, 263-265.

¹¹⁷ UGGERI 1968.

¹¹⁸ CHANTRAINE 1968: 627, s.v. λιμὴν; 985-986, s.v. ὄρμος ; si vedano inoltre le singole sezioni di questo capitolo dedicate rispettivamente al λιμὴν e all'ὄρμος.

massimo interesse il confronto tra il termine utilizzato dalle fonti per indicare lo scalo di una determinata località e l'evidenza che si può riconoscere sul terreno, a livello archeologico, per la località stessa. Ma anche in questo caso non è sempre facile chiarire il preciso rapporto tra il nome e le strutture, ovvero a che tipo di scalo o di impianto portuale si riferisca il termine specifico. In tal senso sono interessanti le conclusioni a cui giunge John R. Leonard studiando il caso di Cipro: «the harbour terminology of Strabo and the *Stadiasmos* may reflect such a graduated system of coastal sites. Perhaps λιμήν can be interpreted both in the general sense of a “harbour”, and specifically to mean a “port”. ὄρμος might then signify “harbour” in its intermediate sense, with limited facilities and constructional development, and ὑφορμος and πρόσορμος may have been terms for anchorages, perhaps sheltered from or exposed to particular winds. Archaeological evidence, however, when compared with textual references, only increases our confusion»¹¹⁹.

Tale difficoltà, del resto, può derivare da un'impresione della fonte nell'impiego della terminologia tecnica con cui identificare un determinato scalo; ma anche da una mancata corrispondenza cronologica tra la fonte scritta e l'evidenza archeologica. In questo secondo caso, infatti, dovremo sempre considerare che uno scalo può aver subito diversi cambiamenti nel corso del tempo, in rapporto con lo sviluppo o con la contrazione della propria attività, passando per esempio dal livello di semplice approdo naturale a quello di vero e proprio porto strutturato, per poi ridursi eventualmente, magari durante una fase di abbandono, alla funzione di semplice scalo-rifugio. La situazione fotografata dalla fonte, quindi, può non trovare immediata corrispondenza con il registro archeologico o, piuttosto, con la fase che questo documenta.

Per quanto riguarda le caratteristiche e le qualità dei diversi scali, gli aspetti fondamentali e qualificanti riportati dallo *Stadiasmo* sono rappresentati dal maggiore o minore livello di protezione che possono offrire, in relazione con i venti locali; dai fondali di cui dispone, che determinano la tipologia e le dimensioni del naviglio che può accedervi; dalla presenza di infrastrutture, che, insieme al fondale,

¹¹⁹ LEONARD 1995: 240. Le considerazioni che abbiamo riportato sono di seguito esemplificate nello stesso articolo: «Strabo lists (Nea) Paphos and Kition as λιμένες, but also apparently less significant sites such as Karpasia and Leukolla. Strabo credits Lapethos and Palaepaphos with ὑφορμοι, which seems appropriate to Palaepaphos, where no harbour facilities have been found – but ill-suited to Lapethos, where architectural harbour remains do exist. Was the breakwater at Lapethos perhaps constructed after Strabo wrote his description? The *Stadiasmos* attributes a ὄρμος to Lapethos, which seems to agree with archaeological evidence and textual interpretation for other “intermediate” harbours such as Kourion, but he lists Kyrenia, where ancient harbour remains are also known, as a ὑφορμος. Perhaps as harbours studies in Cyprus and around the Mediterranean continue, ancient terminology will prove less ambiguous than it now seems» (LEONARD 1995: 240-242).

rappresenta un fattore essenziale per l'accesso delle navi di maggiore tonnellaggio; dallo stato di manutenzione e di conservazione, sia in rapporto ai fondali sia alle infrastrutture; dalla presenza di acqua dolce nelle immediate vicinanze; dall'inserimento dello scalo e soprattutto del porto in un'area urbana o dalla distanza che li separa; dalla presenza di pericoli vicini, tali anche da mettere a rischio l'ingresso delle imbarcazioni, come nel caso di bassifondi e di scogli affioranti. Talvolta, le caratteristiche degli scali sono specificate da perifrasi o aggettivi che qualificano, per esempio, l'opportunità di impiego solo per le piccole imbarcazioni, oppure solo nei mesi estivi, dunque con buone condizioni meteorologiche, oppure che il porto è deserto, non più frequentato; al contrario, sono ricordati scali adatti per ogni tipo di naviglio e per ogni stagione, precisando addirittura che un determinato porto risulta adeguato per passarvi l'inverno (in periodo di *mare clausum*), dunque che presenta le caratteristiche e le infrastrutture necessarie a questo scopo.

Complessivamente, le caratteristiche che qualificano un porto più o meno buono sono le stesse che ritroviamo nei documenti nautici tardo-medievali, benché nello *Stadiasmo* non compaiano riferimenti espliciti alla tipologia del fondo e al fondale (molto importanti per l'ancoraggio), ma soltanto indicazioni di carattere generico sui pericoli rappresentati da bassifondi, scogli e così via. Nel *De Navigatione* del dalmata Benedictus de Cotrullis (Benedikt Kotruljević, 1416-1469), manuale di navigazione del XV secolo (manoscritto italiano del 1464), le qualità dei porti vengono riassunte in cinque aspetti principali¹²⁰. In primo luogo «*l portu deve essere concluso et tortuoso in modo che da ogni vento habbia reparo*», cioè deve essere chiuso su tutti i versanti e svilupparsi in profondità nel litorale, per essere opportunamente protetto; «*secundo, deve essere com bonu fundo, cioè è bono afferraturo ... bisogna lu fundo scia de creta tenace, acciò che ·lla anchora afferre bene*», dunque con un fondo di argilla tenace, che sia buon tenitore per le ancore; «*tertio, lo portu non deve essere ventoso et questo adviene se ·llo lito è montuoso ad riparo dello vento, perché nel portu che è piano e multo ventoso affanda multo la sarthia et la nave et li marinari dona multa despesa della sarthia*», dunque deve essere ben protetto dai venti grazie all'orografia costiera, poiché nelle regioni basse e prive di alture il vento alza il mare, fa muovere eccessivamente le imbarcazioni e determina un notevole logorio dell'attrezzatura; «*quarto, lo portu deve avere acqua per bere*», cioè deve avere a disposizione una fonte di qualche genere o una cisterna per la raccolta dell'acqua, dove poter fare l'acquata; «*quinto, lo portu deve avere levata o vero oscita dallo porto a destri et a sinistris con multi venti et con quanti più, tanto è più commendabile ... et però è multo utile che le isolecte solgliono avere alcuni porti davanti dove volentero surgeno li navilii grossi*»,

¹²⁰ *Della qualità dello portu*, libro I, capitolo XLVIII; si veda KOTRULJEVIĆ 1464 (2005).

dunque deve avere un'uscita agevole con le diverse condizioni di vento, risultando favorevole anche la presenza di isolette che ne proteggono l'imboccatura e presso cui le navi di maggior tonnellaggio, che faticherebbero ad entrare in porto, possano ancorarsi in acque abbastanza riparate¹²¹.

Appare interessante il fatto che lo *Stadiasmo* non contenga il termine ἐπίνειον. Si tratta di un termine generico, che indica letteralmente un luogo "per le navi"; ma non è chiaro se si riferisca al porto in sé o ad un settore specifico all'interno dell'impianto portuale. Va considerato, inoltre, che ἐπίνειον può essere usato come sinonimo di λιμὴν, quindi avere il significato generico di porto (pur assumendo anche quello di semplice scalo o di ancoraggio). L'interpretazione del termine ἐπίνειον come cantiere navale, basata sulla testimonianza del lessico bizantino *Suidas*, è fuorviante; del resto, la nostra fonte riferisce letteralmente che la parola ἐπίνειον identifica «la borgata marittima presso la quale si trovano i cantieri navali delle città»¹²², cosa assolutamente normale, che non implica un'identificazione diretta, appunto, con i cantieri. Altre fonti letterarie permettono di riconoscere nell'ἐπίνειον il porto commerciale di una determinata città; porto che si trovava nei pressi o anche ad una certa distanza dalla città di riferimento, assumendo la fisionomia di un centro abitato o di una vero e proprio centro urbano¹²³.

L'assenza del termine nello *Stadiasmo* si pone in rapporto con il carattere tecnico di questo documento, come opportunamente rilevato da Jean Rougé: «le *Stadiasme* ignore le mot. Cela se conçoit aisément du fait que, comme nous l'avons dit, il s'agit de véritables Instructions nautiques à l'usage des navigateurs; ce qui l'intéresse c'est la description de la côte et de ses havres, et non les rapports des lieux possibles d'escale avec les villes de l'intérieur»¹²⁴.

Singolare risulta il termine καταγωγή, utilizzato in *Stad.M.M.* 304 per indicare l'approdo / l'area di ricovero nel porto / λιμὴν della città di Ammochosto, a Cipro; nell'area di approdo si trovano però degli scogli a fior d'acqua, motivo per cui il testo rivolge al lettore-navigante l'avviso «presta attenzione!».

Possiamo constatare come anche le attestazioni relative alla terminologia portuale permettano di riconoscere la natura composita dello *Stadiasmo* e le differenze tra le quattro sezioni. Si riscontra, in particolare, come la seconda sezione risulti essere quella più povera sia a livello quantitativo che qualitativo, mentre la più ricca risulti complessivamente la prima, che si distingue sempre per essere quella che conserva i caratteri portolanici più spiccati. Confrontando la prima con la terza e la quarta sezione si riscontra comunque una certa coerenza sia sul piano

¹²¹ KOTRULJEVIĆ 1464 (2005): 82-84.

¹²² *Suidas*, E, 2489: ἡ πόλις μα παραθαλάσσιον, ἔνθα τὰ νεώρια τῶν πόλεων εἰσίν.

¹²³ ROUGÉ 1966: 109-110.

¹²⁴ ID. 1966: 110.

quantitativo che sul piano qualitativo delle attestazioni. Un aspetto interessante è costituito dalla scarsa attenzione che viene data agli impianti commerciali, cioè al richiamo alla presenza di un mercato o di un ἐμπόριον; quest'ultimo termine, infatti, è attestato complessivamente solo tre volte, due nella seconda sezione ed una nella quarta. Questo fatto contribuisce a differenziare la seconda dalle altre sezioni, in particolare dalla prima, dove ci saremmo aspettati dei riferimenti alle attività commerciali e ai numerosi *emporìa* della costa nordafricana. Possiamo allora ipotizzare che la seconda e la quarta sezione derivino da raccolte di istruzioni nautiche con un carattere maggiormente rivolto verso gli aspetti commerciali? Effettivamente, l'esiguo numero delle citazioni, pur rappresentando una caratteristica distintiva, appare come un elemento insufficiente per materiare concretamente questa ipotesi. Nel suo complesso e nella forma in cui si è conservato il documento, l'impostazione dello *Stadiasmo* resta quindi di tipo prettamente nautico.

λιμήν

Λιμήν è il termine più diffuso per indicare il porto, che poteva essere sia di tipo naturale che artificiale, intendendo per artificiale un'opera che va a completare e a potenziare con strutture murarie una baia, un'ansa o un'altra morfologia naturale della costa che, per le sue favorevoli caratteristiche, era già utilizzata come approdo o come porto¹²⁵. La parola λιμήν, inoltre, identifica il porto sia nell'accezione tecnica di scalo, di approdo e rifugio per le navi, sia in quella economica di luogo destinato al traffico e all'attività commerciale (oltre che, probabilmente, alle attività di servizio caratteristiche dei porti). Può rappresentare un settore specifico di una città marittima e, relativamente al suo significato economico, λιμήν può accostarsi ad ἐμπόριον ed ἐπίγειον (*infra*)¹²⁶. La definizione specifica di "porto chiuso",

¹²⁵ BESNIER 1907b; LEHMANN, HARTLEBEN 1926; ROUGÉ 1966: 115-117. Significativo è il caso degli imponenti impianti portuali del Pireo, ad Atene; Tucidide (I, 93, 3), infatti, riferisce che all'epoca di Temistocle il Pireo era composto da tre porti naturali, utilizzando il termine λιμήν per indicarli e l'aggettivo ἀύτοφνης per specificare che si trattava di porti naturali, non artificiali: (il Pireo) λιμένας ἔχον τρεῖς ἀύτοφνεῖς. Nella terminologia portuale, infatti, i porti naturali (ἀύτοφνεῖς) vengono distinti da quelli artificiali, letteralmente "manufatti, costruiti dall'uomo" (χειροποίητοί) (BESNIER 1907b: 595), come avremo modo di riscontrare in *Stad.M.M.* 30 (χειροποίητος ὄρμος). Il termine, nella forma *limine*, sopravvisse ancora come arcaismo nell'italiano del XIX secolo, come attesta il Guglielmotti: «Limine. *Term. archeol.* (*Limen, inis, n.* Λιμήν, ἔνος, ὄ.) Soglia di portello, di colombario, e simili. – Per estensione l'Ingresso del porto, ed il Porto istesso» (GUGLIELMOTTI 1889: 484, s.v. *Limine*).

¹²⁶ MOLINA VIDAL 1997: 221.

λιμὴν κλειστός, sembra invece avere un significato principalmente militare: quello di un porto con un accesso stretto, che poteva essere facilmente bloccato con una catena di sbarramento, dunque di un porto interno alla città o di un porto cinto da mura¹²⁷.

Il latino *limen* costituisce naturalmente la traslitterazione del greco λιμὴν, con analogo e generico significato di porto. È tuttavia il termine *portus* a rappresentare il corrispondente latino del greco λιμὴν. *Portus* indica il porto nel senso più ampio del termine, con valore generico e tecnicamente indifferenziato, ma anche con significative specificazioni che ritroviamo nel greco, come quella di “porto adatto per passarvi l’inverno”, “dove le navi possono passare l’inverno”, dunque adeguatamente protetto e dotato di infrastrutture per il ricovero delle navi e degli equipaggi (*infra, Stad.M.M.* 125)¹²⁸.

Attestazioni

Nello *Stadiasmo* il termine λιμὴν è attestato complessivamente 61 volte, sia in modo isolato, come semplice riferimento alla presenza di un porto, sia con specificazioni di diverso tipo. Le citazioni semplici compaiono in espressioni del tipo “dalla località A alla località B, c’è un porto (λιμὴν ἔστι), stadi x”, oppure “la località B ha un porto (ἔχει λιμένα)” (*Stad.M.M.* 1, 35, 88, 97, 102, 103, 105, 107, 112, 119, 120, 121, 122, 124, 139, 140, 283, 305, 305a, 319, 323, 324, 326, 328, 335, 336, 339, 343, 347, 348, 349, 354).

Incontriamo, inoltre, riferimenti a città o località prive di porto, qualificate con l’aggettivo ἀλίμενος (*Stad.M.M.* 4, 70, 99, 116, 302, 311) o con espressioni del tipo «(la località) non ha porto», λιμένα οὐκ ἔχει (*Stad.M.M.* 93). Particolarmente interessante risulta *Stad.M.M.* 126, relativo alla città di Utica, che non ha un λιμὴν ma ha un σάλος (λιμένα οὐκ ἔχει, ἀλλὰ σάλον ἔχει). Come torneremo a sottolineare, il paragrafo è importante perché definisce una gerarchia tra il λιμὴν, porto organizzato e ben protetto, e il σάλος, porto di categoria inferiore, certamente

¹²⁷ ROUGÉ 1966: 116-117. Tutte queste caratteristiche si ritrovano nel porto circolare di Cartagine di epoca tardo-punica, che, come è noto, costituiva il porto militare della città africana: un bacino artificiale circondato da mura, situato all’interno alla cinta muraria urbana, nella parte bassa della città, accessibile attraverso uno stretto canale che poteva essere chiuso con una catena di sbarramento e che lo collegava col porto commerciale, attraverso il cui si accedeva al mare (HURST 1983; ID. 1993). Come testimonia il *Portolano di Grazia Pauli*, in epoca medievale il concetto di porto difeso, chiuso, il cui canale di accesso era sbarrato da dei pali o da una catena, era indicato con le espressioni *porto a pali* e *porto a chatena* (TERROSU ASOLE 1988: XXVI).

¹²⁸ UGGERI 1968: 236, 239-244. Si veda, per esempio, Servio, *Ad Verg. Aen.*, II, 23: *portus ubi (naves) hiemant*.

meno protetto, come sembra indicare anche l'avviso «fai attenzione!», ἀσφαλίζου, che segue immediatamente (*infra*, alla voce σάλος)¹²⁹. Nello stesso senso conduce *Stad.M.M.* 9, dove è ricordato un λιμὴν che dispone anche di un σάλος, dunque un vero e proprio porto che dispone anche di uno scalo secondario o di un ancoraggio: λιμὴν ἔστι καὶ σάλον ἔχει. In *Stad.M.M.* 303 incontriamo la notizia relativa ad un promontorio di Cipro che dispone di un porto e di un ancoraggio, menzionando anche la presenza di acqua dolce, dunque di un punto per l'acquata: ἀκρωτήριον ἔστιν ἔχον λιμένα, ὕφορμον καὶ ὕδωρ. Sempre in relazione a Cipro, in *Stad.M.M.* 304 viene ricordata la città di Ammochosto, che dispone di un porto adatto per ogni condizione di vento (*infra*); nella zona di approdo, probabilmente riferita al porto stesso, vi sono però degli scogli a fior d'acqua, motivo per cui il testo si rivolge al lettore-navigante con l'avviso «presta attenzione!»: ἔχει δὲ λιμένα παντὶ ἀνέμῳ· ἔχει δὲ ἐν τῇ καταγωγῇ χοιράδας· διαφυλάττου.

Le citazioni seguite da specificazioni, rese per mezzo di aggettivi o di perifrasi, sono indirizzate a qualificare con maggior precisione le caratteristiche del λιμὴν, come nel caso di porti “adatti per ogni tipo di vento”, “per ogni tipo di nave”, “per piccole imbarcazioni” e così via. Si tratta di informazioni importanti, che avrebbero permesso di identificare i possibili scali in fase di progettazione del viaggio. Sul piano prettamente nautico, tali informazioni erano in rapporto con le dimensioni dell'imbarcazione e con la rotta da seguire, oltre che col tipo di carico, con la scelta della destinazione finale ed eventualmente di quelle intermedie. Fondamentali risultano poi il livello di accessibilità del porto (fondale, eventuali pericoli in entrata e in uscita), unitamente alla presenza di servizi e di infrastrutture per le operazioni di scarico e di carico delle merci e della zavorra. Tali fattori assumevano un significato discriminante nella scelta dello scalo quando si trattava di viaggi realizzati con navi di grande tonnellaggio¹³⁰.

¹²⁹ La situazione geomorfologica della baia di Utica e, di conseguenza, quella dei suoi porti si è notevolmente modificata già nel corso dell'antichità a causa di importanti fenomeni di interrimento e avanzamento della linea di costa (CHELBI, PASKOFF, TROUSSET 1995).

¹³⁰ HOUSTON 1988. Per gli aspetti storici e archeologici relativi alla fruibilità di porti, approdi e ancoraggi si veda GIANFROTTA 2005. Fattori non secondari nella definizione della rotta e nella scelta degli scali saranno state anche le caratteristiche nautiche e strutturali dell'imbarcazione, nonché il suo stato generale, dunque la sua sicurezza. Altrettanto importante doveva essere la valutazione in rapporto con la stagione dell'anno in cui si intraprendeva il viaggio, considerando che nei mesi meno sicuri (approssimativamente da ottobre a marzo) era certamente preferibile programmare scali intermedi o alternati, per riparare in caso di un cambiamento improvviso delle condizioni meteo-marine. Inoltre, va considerato l'aspetto prettamente commerciale, che influiva non solo sulla scelta delle rotte

In *Stad.M.M.* 2 incontriamo il riferimento ad un porto per navi onerarie che non superano la portata di mille medimni: (λιμὴν ἔστι [φορτηγούς] ἀγωγῆς χιλίων οὐ μείζονος)¹³¹. L'unità di misura che andrebbe unita al numerale è sottointesa nel nostro testo (dove compare solo il numerale mille); la proposta di identificarla con i medimni deriva dall'interpretazione relativa alla denominazione delle navi di categoria superiore, quelle che hanno una portata di "diecimila", di cui discuteremo nelle righe seguenti¹³².

Il riferimento alla stazza delle navi che possono accedere nel porto è chiaro; evidentemente, è in rapporto sia col pescaggio delle navi stesse, dunque col fondale presente nel porto, sia con le attrezzature e le infrastrutture di cui questo dispone. L'aggettivo φορτηγός unito al sostantivo ναῦς ο πλοῖον, che nel nostro caso resta sottointeso, identifica la nave oneraria¹³³. Nel passo in questione viene specificato che si tratta di navi onerarie che non superano la portata di mille medimni, dunque appartenenti ad una categoria molto ampia che le fonti identificano come πλοῖα ο ὀγκάδες χιλιαγωγοί, χιλιοφόροι, χιλιοφόρτοι¹³⁴. In questa categoria generica, che fa riferimento alla sola capacità di carico (qualora non vi sia un sostantivo che qualifica il tipo di nave), rientravano le imbarcazioni che possiamo definire di medio-piccolo tonnello, dalle semplici barche alle piccole navi. Le onerarie più grandi, infatti, erano quelle da diecimila medimni, che le fonti chiamano μυριαγωγοί, μυριοφόροι, μυριοφόρτοι, sottintendendo o esplicitando i sostantivi πλοῖα ο ὀγκάδες¹³⁵. Gli aggettivi che qualificano le navi "da diecimila" sono attestati nelle fonti tra il V sec. a.C. e il II-III sec. d.C. per identificare le onerarie di

ma anche su quella degli scali, in funzione del loro ruolo economico e della loro posizione geografica.

¹³¹ λιμὴν ἔστι ἀγωγῆς χιλίων οὐ μείζον, Helm (1955). Per l'integrazione del testo si veda *GGM*, I: 429-430, nota al paragrafo 2. Il termine φορτηγός per nave oneraria si incontra in *Stad.M.M.* 12, 14, 41 (*infra*, alla voce ὕφορμος). L'uso del dativo è caratteristico nello *Stadiasmo* e viene utilizzato anche per indicare che un porto è adatto "per" o "con" determinati venti (*infra*).

¹³² Nella sua traduzione latina, il Müller (*GGM*, I: 429-430, nota al paragrafo 2) rende l'unità di misura sottointesa nel testo greco con i termini *sarcina* (genericamente per "carico, peso") o *modius* ("moggio", misura di capacità del grano, pari a ca. 8, 75 litri).

¹³³ Letteralmente φορτηγός significa "che porta carichi" (cfr. il sostantivo φόρτος, "carico, peso, merce", specificamente di nave, e il verbo φέρω, "portare, trasportare").

¹³⁴ Anche in questo caso il termine nave può essere sottointeso. Gli aggettivi sono composti dal numerale χίλιοι, "mille", e rispettivamente dall'aggettivo ἀγωγός, "che porta, che trasporta" (cfr. il verbo ἄγω, "condurre", anche "portare"), dal verbo φέρω, "portare", e dal sostantivo φόρτος, che abbiamo ricordato nella nota precedente.

¹³⁵ Le denominazioni sono composte nello stesso modo ricordato nella nota precedente, utilizzando però il numerale μύριοι, "diecimila".

grandi dimensioni, la categoria di navi più grandi destinate soprattutto al trasporto del grano. L'ipotesi di considerare come capacità di misura il *medimnus* di grano, pari a ca. 40 kg., porterebbe a dimensionare quelle "da diecimila" come navi da circa 400 tonnellate e quelle "da mille" con navi da circa 40 tonnellate, che erano quelle più diffuse (pur essendo esistiti veri e propri giganti del mare come le navi "da diecimila", le onerarie di maggior diffusione nel mondo romano erano probabilmente quelle comprese entro le sessanta tonnellate circa)¹³⁶.

In diversi passi viene ricordata la presenza di un porto "per ogni vento", cioè ben protetto su tutti i versanti, sicuro, adatto a riparare con ogni condizione: λιμὴν ἔστι παντὶ ἀνέμῳ (*Stad.M.M.* 16, 20, 29, 297, 304)¹³⁷. Ad un concetto di buona

¹³⁶ Per i χιλιαγωγοί, i μυριαγωγοί e i problemi relativi alla portata delle navi onerarie si vedano TORR 1964: 25-26; CASSON 1971: 172, nota 125; HOUSTON 1988.

¹³⁷ L'espressione "porto, approdo adatto per ogni vento" o per determinati venti specifici si ritrova identica nei portolani medievali. Citiamo alcuni esempi tratti dal *Compasso da Navigare*, del XIII secolo (MOTZO 1947) e dal *Portolano di Grazia Pauli*, del XIV secolo (TERROSU ASOLE 1988): *ponedore a vento a Provenza, bono ponedore da ver terra ferma a tucti venti* (*Compasso*, § 164), *bono ponituro ad ognie ventto* (*Portolano di Grazia Pauli*, F. 1), *buono ponitore per ventti di verso levante e di verso lebecie* (*Portolano di Grazia Pauli*, F. 2). La traduzione di espressioni di questo tipo, λιμὴν ἔστι παντὶ ἀνέμῳ, non è semplice. A tale proposito il Letronne sosteneva che «Il fait voir aussi que l'expression λιμὴν ἔστι παντὶ ἀνέμῳ ne signifie pas un port exposé à tous les vent, comme on l'avoit entendu, mais un port où l'on peut entrer avec tout vent; de même τοῖς ἄφ' ἑσπέρας ἀνέμοις s'entend d'un port dans lequel on entre sur-tout à la faveur du vent d'ouest; et ainsi des autres expressions du même genre» (LETRONNE 1829 : 116). La traduzione latina del Müller in *GGM I, portus est omni vento*, non aiuta molto a chiarire la questione, lasciando aperte diverse possibilità. Certamente siamo d'accordo sull'inesattezza della traduzione "porto esposto a tutti i venti"; che senso avrebbe un porto di questo tipo, praticamente inutilizzabile? Ma crediamo che anche la proposta del Letronne, "porto in cui si può entrare con ogni vento", non sia del tutto precisa. Come possiamo pensare, infatti, che un porto sia ben accessibile con ogni tipo di vento? Qualunque siano le sue condizioni topografiche, orografiche e di orientamento, l'ingresso al porto avrebbe comunque avuto dei venti di traversia, per quanto questi potessero risultare rari o deboli. Inoltre, che l'accesso fosse favorevole solo con un determinato vento risulterebbe una condizione indubbiamente penalizzante per qualunque porto, che deve innanzitutto fornire un rifugio quanto più sicuro e quanto più agibile possibile. Crediamo dunque che l'uso del dativo vada inteso in senso letterale e che la frase, di conseguenza, vada tradotta come "porto per ogni vento", "adatto per trovarvi rifugio con ogni condizione di vento", riferendosi cioè ad un porto ben protetto e sicuro, in modo simile a come risulta nei portolani medievali. Di conseguenza, un porto "per i venti occidentali" andrebbe a configurarsi come un porto meno sicuro, esposto su almeno due quadranti. La sua efficacia, in ogni caso, sarebbe dipesa dalle condizioni anemologiche locali, ovvero dal regime dei venti che, in quel determinato luogo, soffiano

agibilità e sicurezza, oltre che, probabilmente, di disponibilità di infrastrutture, riconduce anche la definizione di “porto buono”, καλὸς λιμὴν (*Stad.M.M.* 104, 331), su cui torneremo più avanti a proposito della definizione di ὄρμος καλός. Sembrerebbe riconducibile alla categoria del “porto buono” anche il λιμὴν chiamato “Bel Corachesio”, sulle coste della Cilicia: λιμένα καλούμενον Καλὸν Κορακήσιον (*Stad.M.M.* 174). Anche in questo caso, ritroviamo identiche espressioni nei portolani medievali: *portto / porto bono / buono, bono ponedore / ponitore*.

Abbastanza frequenti sono anche le indicazioni sulla tipologia di naviglio per cui il porto risulta utile e accessibile. Oltre a quanto sopra evidenziato in rapporto a *Stad.M.M.* 2, incontriamo indicazioni del tipo “porto per piccole imbarcazioni”, cioè adatto al ricovero del solo naviglio minore, λιμὴν ἔστι πλοίοις μικροῖς (*Stad.M.M.* 86 314), ma anche espressioni molto più precise e dettagliate, come quelle che indicano la presenza di un porto adatto per svernare, adeguatamente riparato e dove si trovavano le infrastrutture necessarie alla sosta prolungata delle navi e degli equipaggi, che certamente disponeva anche di cantieri navali per la manutenzione ordinaria e straordinaria, che però non vengono citati. È il caso di *Stad.M.M.* 125, in cui si ricorda il porto di *Castra Cornelii*, situato a ventiquattro stadi di distanza da Utica, porto adatto a svernare, dove le grandi navi possono trascorrere la sosta invernale: λιμὴν ἔστι παραχειμαστικός· ἐν τούτῳ παραχειμάζει μεγάλα πλοῖα¹³⁸. Un'altra attestazione la ritroviamo in *Stad.M.M.* 345, dove si menziona il porto cretese di Anfimatrio¹³⁹, porto che sorge presso un fiume (presso la foce) e che è adatto per passarvi l'inverno, dotato di una torre che possiamo identificare con un faro: λιμὴν περὶ αὐτὸν παραχειμαστικός, καὶ πύργον ἔχει. Al contrario, in *Stad.M.M.* 325 viene ricordato un “porto estivo”,

percentualmente con maggior frequenza e maggior violenza nel corso dell'anno (venti regnanti e dominanti).

¹³⁸ L'aggettivo παραχειμαστικός significa letteralmente “atto per svernare” ed è utilizzato specificamente dai geografi (cfr. i verbi παραχειμάζω, “svernare, passare l'inverno”, e χειμάζω, “essere tempestoso, generare tempeste”, per estensione, “svernare, passare l'inverno”, i sostantivi χειμῶν, “tempo invernale, inverno, tempesta”, e χειμών, “inverno, tempesta, freddo”). La specifica indicazione del porto adatto a svernare, ad accogliere le navi durante la sosta e il disarmo invernali, sopravvive nei portolani medievali, come documenta il *Portolano di Grazia Pauli* con la definizione di *portto vernatore*, in cui l'aggettivo deriva evidentemente dal sostantivo *verno*, “inverno” (TERROSU ASOLE 1988: XXVIII).

¹³⁹ Nella sua edizione del testo (*GGM I*), il Müller corregge il nome Ἀμφιμάτριον in *Amphimalium*.

λιμὴν θερινός, cioè utilizzabile solo durante la stagione estiva, solo con tempo buono¹⁴⁰.

Relativamente alla posizione dei porti, in *Stad.M.M.* 117 viene ricordata la città di Aspis, sulla costa orientale del Capo Bon nell'attuale Tunisia, che ha un porto situato “verso lo Zefiro” a dieci stadi di distanza: ἡ πόλις ἔχει λιμένα πρὸς ζέφυρον ἀπὸ σταδίων ἰ ἀνώτερον τῆς πόλεως. Incontriamo poi una definizione molto generica, relativa ad un che porto sorge lungo una spiaggia: λιμένα κείμενον ἐπ’ αἰγιαλῷ (*Stad.M.M.* 134).

Risulta particolare la descrizione del porto di Paphos a Cipro, contenuta in *Stad.M.M.* 297, che viene descritto come un “porto triplice” e adatto per ogni vento: (Paphos) ἔχει δὲ λιμένα τριπλοῦν παντὶ ἀνέμῳ. L'aggettivo τριπλοῦς indicherebbe che il porto era costituito da tre bacini o da tre approdi facenti parte di uno stesso complesso, come lascerebbe intendere l'uso del sostantivo λιμὴν al singolare¹⁴¹; se, infatti, si fosse trattato di tre porti distinti, ci saremmo aspettati il sostantivo al plurale. Appare significativo anche il fatto che sia ricordata, immediatamente a seguito del brano citato, la presenza di un tempio di Afrodite. Pur non essendovi un esplicito richiamo alla contiguità topografica col porto, il tempio, come abbiamo visto, qualifica il profilo monumentale di un grande impianto portuale. Ritroviamo la contiguità porto-tempio, questa volta un tempio di Apollo, per la località cretese di Agneion: λιμὴν ἐστὶν ἔχων ἱερὸν Ἀπόλλωνος (*Stad.M.M.* 338). Tale collocazione sottolinea il ruolo polivalente del tempio stesso, come luogo di culto ma anche come luogo con prerogative economiche e commerciali, geografiche e specificamente nautiche, presso cui si potevano certamente raccogliere informazioni utili per la navigazione (cfr. paragrafo 3.9).

Come le città, anche i porti potevano essere “deserti”. È il caso del porto di Arsinoe Cipria, relativamente al quale si specifica anche che viene agitato dal vento di Borea, cioè che risulta non protetto con il vento da nord-nordest: λιμένα ἔχει ἔρημον χειμάζει βορέου (*Stad.M.M.* 309)¹⁴². La definizione di porto “deserto” indica che questo era in stato di abbandono o di semiabbandono. Tale condizione, come abbiamo visto nel capitolo 1 a proposito di Leptis Magna e dell'Ermeo, riguarda naturalmente solo l'epoca di redazione dello *Stadiasmo*; precisamente, in questo contesto, l'epoca in cui venne redatta la quarta sezione, cioè il portolano parziale relativo a Cipro.

¹⁴⁰ L'edizione dell'Helm (1955) presenta una diversa suddivisione dei paragrafi e inserisce questo riferimento nel paragrafo 584 = 326 Müller.

¹⁴¹ LEONARD 1995: 232, 238.

¹⁴² ID. 1995: 232. Per i venti nel mondo antico e specificamente per le rose dei venti, dunque per le direzioni da cui soffiano i venti, si vedano BÖKER 1958 e LIUZZI 1996.

L'espressione resa col verbo χειμάζω (che in questo contesto corrisponde a "essere tempestoso, generare tempesta") si può tradurre letteralmente con "è tempesta di Borea", una forma estremamente sintetica e sempre essenziale per necessità di chiarezza che, come le altre che si incontrano nello *Stadiasmo*, lascia trasparire il carattere pratico del testo. Anche il porto di Carpaseia, sempre a Cipro, viene agitato dal vento di Borea ed è forse per questo motivo che risulta adatto ad ospitare solo piccole imbarcazioni: ἔχει λιμένα μικροῖς πλοίοις: χειμάζει βορέου (*Stad.M.M.* 314).

Uno dei fattori più pericolosi per l'accesso ad un porto, oltre al suo orientamento ed esposizione ai venti, era naturalmente costituito dalla presenza di bassifondi al suo ingresso, come viene rilevato per il porto cretese di Cydonia: ἔχει λιμένα, καὶ εἰς τὴν εἴσοδον βράχη ἔχει (*Stad.M.M.* 343).

ὄρμος

Il termine ὄρμος identifica principalmente il porto naturale di forma semicircolare, dunque costituito da una baia, secondo quanto indicherebbe il significato originario della parola, "collana" o "ghirlanda"¹⁴³. Sopravvive ancora oggi nel verbo italiano "ormeggiare" e nel sostantivo "ormeggio", derivando dal verbo ὀρμίζω ("ancorare", "ormeggiare")¹⁴⁴. Dalla parola ὄρμος derivano altri termini complementari, che evidenziano delle caratteristiche specifiche del porto. Qualora ci si riferisse ad un porto di grandi dimensioni, ben protetto e buono per ogni tempo, poteva essere utilizzato il termine πάνορμος, da cui deriva lo stesso nome greco della città di Palermo, antica Panormo ("tutto-porto", "porto adatto per ogni tempo e per ogni nave", dunque un porto ottimo)¹⁴⁵; qualora, invece, il riferimento andasse ad uno approdo di dimensioni ridotte e meno protetto dell'ὄρμος possiamo incontrare i termini πρόσορμος e ὕφορμος¹⁴⁶, che identificano degli scali di categoria inferiore, il primo traducibile col significato generico di "luogo adatto per approdare" o di "ancoraggio", il secondo come "ancoraggio"

¹⁴³ TGL, VI, s.v. ὄρμος (il primo significato è quello di "monile, collana", mentre nella sua accezione portuale il termine viene identificato semplicemente con una *statio navium*); ROUGÉ 1966: 113-115. Va però ricordato che esistono anche altre possibili etimologie del termine, che ricondurrebbero al concetto di uso dell'ancora, dunque di "luogo dove si getta l'ancora", "ancoraggio" (BOLELLI 1950: 104; CHANTRAINE 1968: 822, s.v. ὄρμος).

¹⁴⁴ GUGLIELMOTTI 1889: 1194-1195, s. vv. *Ormeggiare* e *Ormeggio*.

¹⁴⁵ Anche in questo caso, come già per il termine *limine*, Guglielmotti riferisce che *panòrmo* è una voce arcaica per indicare un «porto buono in ogni tempo, e con tutti i vantaggi», mettendolo in relazione con «il nostro Palermo» (GUGLIELMOTTI 1889: 617, s.v. *Panòrmo*).

¹⁴⁶ MOLINA VIDAL 1997: 221.

(*infra*)¹⁴⁷. Appare interessante l'uso del termine in Omero, dove si incontrano utilizzati contestualmente λιμήν e ὄρμος, il secondo con l'aggiunta del prefisso εὖ e con funzione qualificativa del primo: λιμήν εὖορμος (*Odissea*, IV, 358), dunque "porto (con) buon ancoraggio"¹⁴⁸ o "porto (con) buon approdo".

Come osserva Jean Rougé e come vedremo di seguito, lo *Stadiasmo* documenta l'esistenza di una vera e propria gerarchia di ὄρμοι lungo la costa nordafricana tra Alessandria e Utica (corrispondente, come abbiamo visto, alla prima sezione del nostro documento): quelli utilizzabili solo nella stagione estiva, dunque solo con tempo buono (*Stad.M.M.* 38, 53, 60, 77); quelli definiti "grandi" e "buoni", dunque ben protetti e ben agibili, che potevano ospitare ogni genere di navi (*Stad.M.M.* 14, 32, 78, 81); quelli che potevano ospitare solo piccole imbarcazioni (*Stad.M.M.* 57, 94) e quelli che offrivano riparo solo da determinati venti (*Stad.M.M.* 18, 63)¹⁴⁹. Rispetto alle altre tre, insomma, la prima sezione del nostro documento si conferma sempre come quella dai caratteri più spiccatamente nautici, quella in cui le istruzioni si presentano più ricche e precise.

Attestazioni

Oltre alle semplici attestazioni del termine (*Stad.M.M.* 18, 21, 34, 49, 313, 319, 329, 330, 336, 342), incontriamo citazioni seguite da aggettivi e perifrasi che qualificano con maggior precisione le caratteristiche dell'ὄρμος in oggetto e che in larga misura riflettono naturalmente quelle già evidenziate a proposito del termine λιμήν

In *Stad.M.M.* 14 è ricordato un grande ὄρμος presso un promontorio sul litorale di Leuce, ad ovest di Alessandria, adatto per ogni tipo di nave: ὄρμος ἐστὶ μακρὸς παντοίαις ναυσίν. Un ὄρμος di questo tipo, dunque adeguato sia per le semplici

¹⁴⁷ Torniamo a sottolineare che l'identificazione precisa di questi tipi di scali e, quindi, la traduzione dei termini greci riportati dalle fonti non possono considerarsi certe; comunque, non possono assumere un valore assoluto (si veda ancora LEONARD 1995: 232-234). Secondo M. Besnier, il greco ὄρμος corrisponde al latino *statio*, indicando tutti i punti della costa presso cui era possibile sostare all'ancora per qualche tempo durante la bella stagione, mentre λιμήν / *portus* rispondeva a requisiti ben diversi, identificando un vero porto, ben protetto e attrezzato. Il termine ὑφορμος sarebbe usato come sinonimo di ὄρμος, mentre πάνορμος indicherebbe un ancoraggio agibile con ogni condizione di vento; infine, σάλος starebbe ad indicare una rada foranea, un ancoraggio esposto al vento ed al mare, dunque poco sicuro, utilizzato solo in mancanza di un λιμήν o di un ὄρμος nelle vicinanze (BESNIER 1907b: 594 e nota 1).

¹⁴⁸ Questa è la versione di Rosa Calzecchi Onesti nell'edizione dell'*Odissea* pubblicata dall'editore Einaudi, Torino 1963 (1989).

¹⁴⁹ ROUGÉ 1966: 113.

barche sia per le grandi onerarie, sia per le navi da trasporto che per navi da guerra, era costituito evidentemente da una grande baia naturale, ben protetta e ben accessibile, dotata di un buon fondale (sia come batimetria sia come tipologia, dunque con fondo pulito e buon tenitore). Come abbiamo già visto a proposito del λιμὴν, ritroviamo l'espressione "porto buono", ὄρμος καλὸς (*Stad.M.M.* 32, 81, 84), che in modo generico indica una valenza positiva che possiamo riconoscere nelle qualità di un porto ben protetto, sicuro, con un buon fondale, eventualmente anche in riferimento alla presenza di approdi, banchine e altre infrastrutture.

Diversamente, si ricorda che il porto di Berenice, in Cirenaica, era adatto solo per piccole imbarcazioni, ὄρμον πλοιαρίοις μικροῖς (*Stad.M.M.* 57); dunque un porto non molto grande e con scarsa profondità, eventualmente per problemi di interrimento o di insabbiamento del bacino¹⁵⁰. Il riferimento riguarda barche veramente piccole: l'aggettivo μικρός, infatti, rafforza il sostantivo πλοίαριον (diminutivo di πλοῖον), che già identifica una navicella, una barca, una barchetta. Anche al capo Ermeo presso Leptis Magna¹⁵¹, si trovava un porto adatto solo per piccole imbarcazioni, ὄρμος ἐστὶ πλοίοις μικροῖς (*Stad.M.M.* 94).

Abbiamo visto che col termine λιμὴν vengono indicati fondamentalmente dei porti strutturati, ben protetti e anche dotati di attrezzature e di servizi, porti che in diversi casi consentivano l'ingresso delle navi di grande tonnellaggio e che permettevano di affrontare anche la sosta invernale. Si trattava dunque di porti che erano normalmente fruibili tutto l'anno; solo in un caso, infatti, incontriamo la menzione di un λιμὴν θερινός (*Stad.M.M.* 325), cioè di un "porto estivo", utilizzabile solo nella buona stagione, con buone condizioni meteo-marine. Più frequenti, invece, sono i riferimenti ad un ὄρμος θερινός (*Stad.M.M.*, 38, 53, 60, 77, 310), trattandosi di un tipo di porto naturale che, non essendo completato da dighe e moli, più facilmente poteva risultare non protetto su determinati versanti e, per questo, poteva risultare fruibile solo in estate, quando il tempo era più stabile e minori erano i rischi di violente mareggiate. In tale contesto, viene ricordato anche un «porto estivo e buono», ὄρμος ἐστὶ θερινὸς καλός (*Stad.M.M.* 84), dunque un porto ben attrezzato e ben protetto che, tuttavia, risultava utilizzabile solo in estate (*supra*). Del resto, come abbiamo visto, la navigazione raggiungeva la massima

¹⁵⁰ Tale condizione sembrerebbe ricostruibile anche in base all'evidenza riscontrata sul terreno nell'antico sito di Berenice, oggi occupato dalla città di Bengazi, per cui si veda JONES, LITTLE 1971: 65-67. Sul sito antico e sul porto di Bengazi si veda inoltre il commento del Müller a *Stad.M.M.* 57 (*GGM* I: 448-451).

¹⁵¹ Abbiamo già rilevato nel capitolo 1 che l' ὄρμος del capo Ermeo costituì il porto ellenistico di Leptis Magna, prima della strutturazione di quello alla foce dello uadi Lebda in epoca neroniana.

intensità nei mesi estivi ed era quindi in questo periodo che risultava necessario poter confidare sulla disponibilità del maggior numero possibile di scali, porti e ancoraggi, su cui poter appoggiare quella fitta rete di collegamenti che, attraverso circuiti a lungo raggio e circuiti di distribuzione locale, consentiva una capillare comunicazione e una regolare circolazione di merci tra tutte le sponde del Mediterraneo. Nel caso che abbiamo appena citato le qualifiche attribuite al porto sembrano in contraddizione, poiché un porto καλός dovrebbe essere adatto per ogni stagione. La contraddizione è, in realtà, solo apparente. Il fatto che lo *Stadiasmo* lo qualifichi tale solo in rapporto alla stagione estiva lascerebbe intendere che questo ὄρμος era orientato in un modo per cui risultava esposto al mare e ai venti regnanti e dominanti nella brutta stagione, mentre era protetto da quelli regnanti e dominanti nella bella stagione. Tale considerazione potrebbe apparire banale e addirittura ovvia, ma nell’ottica di un’istruzione nautica risulta comprensibile, poiché un porto esposto male può diventare pericoloso anche col regime dei venti che dominano in estate, dunque nella stagione di apertura e di massima attività della navigazione.

Per le stesse ragioni, dunque per il minor riparo che poteva offrire rispetto al λιμήν, in relazione all’ ὄρμος non incontriamo la definizione di “porto per ogni vento”, ma solo quelle di porto per determinati venti. È il caso di *Stad.M.M.* 63, in cui il porto di Chersi, nella Grande Sirte, è ricordato come ὄρμος τοῖς ἐτησίαις, dunque come un “porto per gli *etesii*”, adatto quando soffiano i venti *etesii*. Gli *etesii* (ἐτησίαι) sono venti stagionali, regnanti al largo (sotto costa subiscono l’influenza delle brezze), ben conosciuti nel Mediterraneo, frequentemente ricordati dalle fonti antiche. Quelli più famosi sono certamente gli *etesii* dell’Egeo (corrispondenti all’attuale Meltemi greco) e del Mediterraneo orientale, che durante la stagione estiva soffiano rispettivamente da nord-nordovest e da ovest-nordovest. Gli stessi venti, con componente principale da nord e da nordovest, sono regnanti al largo anche nel Mediterraneo centro-meridionale e nella Grande Sirte, dove si trova la località ricordata in questo passo dello *Stadiasmo*, pur non avendo una frequenza ed un’intensità pari a quella che si riscontra per gli altri due settori citati, ovvero l’Egeo e il Mediterraneo orientale. Va inoltre rilevato che l’indicazione relativa agli *etesii* potrebbe essere impiegata come un riferimento generico per i venti che in questi settori del Mediterraneo spirano dal quarto quadrante¹⁵².

¹⁵² Su questi venti, per cui rimandiamo al paragrafo 2.7, si vedano: *Weather in the Mediterranean*, vol. I: 78-79; *Portolano del Mediterraneo. Generalità – Parte II. Climatologia*: 66-67; in rapporto alla stagione utile per navigare nell’antichità, MORTON 2001: 48, 255-261. Non vanno confusi con gli *etesii* caratteristici del Mediterraneo occidentale, attivi nel corridoio compreso tra la costa nordafricana, la Sardegna e le Baleari. Questi, infatti, soffiano da est nella stagione estiva; sono ricordati da Strabone a proposito del viaggio di Posidonio dall’Iberia all’Italia (MEDAS 2005).

In *Stad.M.M.* 78 incontriamo invece il riferimento ad un ὄρμος καλὸς ἀπὸ λιβός, cioè, letteralmente, ad un “porto buono dal *Libs*”, che probabilmente possiamo interpretare come “porto ben protetto dal *Libs*”, il vento corrispondente all’*Africus* latino, che nella rosa greco-romana è quello che soffia da ovest-sudovest e corrisponde all’incirca al nostro Libeccio¹⁵³. La traduzione non è tuttavia immediata, poiché l’espressione (ἀπὸ col genitivo) differisce da quelle che usualmente abbiamo incontrato finora per indicare che il porto è adatto per questo o quel vento, cioè con il sostantivo in dativo.

Il fatto che la parola ὄρμος identificasse prevalentemente un porto di tipo naturale (un’ansa o una baia, eventualmente protette da scogli e bassifondi) sembra confermato dal paragrafo in cui si fa riferimento ad un χειροποίητος ὄρμος (*Stad.M.M.* 30) sulla costa della Marmarica, cioè ad un ὄρμος artificiale, letteralmente “manufatto”, realizzato dall’uomo. L’aggettivo starebbe dunque a qualificare un’eccezione nell’ambito di questa categoria portuale; possiamo ipotizzare un ὄρμος che fosse stato in qualche modo rafforzato attraverso la costruzione di moli o attraverso gettate che, per esempio, collegavano tra loro degli scogli o questi al litorale; ma doveva restare comunque un porto di categoria inferiore rispetto al λιμὴν (forse per le dimensioni, per il fondale o per la carenza di infrastrutture di servizio), considerando che a questo termine si preferisce l’inusuale espressione, appunto, di ὄρμος artificiale, costruito dall’uomo.

Nel nostro documento compaiono anche delle notizie sulla posizione topografica dei porti, come in *Stad.M.M.* 95 dove è ricordato il promontorio di Gafara in Tripolitania, che ha un porto su ciascuno dei due lati, cioè su entrambi i versanti: ἄκρα ἐστὶν ἔχουσα ὄρμον ἐξ ἑκατέρων τῶν μερῶν. Si tratta di un riferimento interessante, poiché, come abbiamo visto, i promontori costituiscono generalmente degli spartiacque naturali, che dividono settori di mare anche molto diversi tra loro. Il doppiaggio di un promontorio, dunque, può diventare una manovra molto rischiosa, poiché espone i naviganti e le navi a cambiamenti anche improvvisi delle condizioni meteo-marine. Il fatto che il promontorio disponesse di un ὄρμος su ciascun versante risulta quindi essere una caratteristica significativa e degna di nota, per la possibilità di trovare comunque un riparo quando le condizioni del tempo rendevano rischioso il passaggio, sia in un senso che nell’altro.

In *Stad.M.M.* 123 viene citata la località di Galabrante, presso Cartagine, dove si trovava un ὄρμος che si estendeva su un tratto di litorale sabbioso o, più precisamente, esteso fino al punto di accumulo delle sabbie, dunque fino ad una zona con dune: ὄρμος ἐστὶν ἕως [τῆς τῶν] ἀμμώδων ἀγωγῆς¹⁵⁴. Un ὄρμος ubicato

¹⁵³ BÖKER 1958; LIUZZI 1996.

¹⁵⁴ Il passo è di non facile interpretazione; si veda la nota del Müller, *GGM*, I: 471.

su un lido, su una spiaggia, viene ricordato anche per la località cretese di Dictynneo: ὄρμος ἐστὶν ἐν αἰγιαλῶ (Stad.M.M. 341)¹⁵⁵.

Nella terza sezione dello *Stadiasmo*, quella relativa a Cipro, è ricordato un promontorio che dispone di due porti, uno dei quali è definito azzurro, l'altro bianco, entrambi provvisti di acqua dolce (luoghi per fare acqua): ὄρμοι εἰσὶ δύο, ὁ μὲν ἐστὶ χαροπὸς¹⁵⁶, ὁ δὲ λευκὸς, ἔχοντες ἐκάτεροι ὕδωρ (Stad.M.M. 307). Il riferimento ai colori è singolare, dunque degno di nota; deriva probabilmente dalle tonalità cromatiche che l'acqua assumeva per effetto della profondità e della natura del fondo marino.

Ricordiamo infine l'attestazione relativa al porto della località cretese di Falasarna, definita come città antica che dispone di un porto e di un emporio: ὄρμος ἐστὶν, ἐμπόριον, πόλις παλαιά (Stad.M.M. 336). Le indagini archeologiche condotte nel sito hanno evidenziato i resti di un porto artificiale scavato nella terraferma (probabilmente sfruttando la presenza di una laguna naturale) e collegato al mare da un canale¹⁵⁷, per il quale la definizione di ὄρμος risulterebbe imprecisa. A che tipo di porto si riferisce allora lo *Stadiasmo*, considerando anche che la città sembra essere stata distrutta nel I sec. a.C.? Appare difficile, infatti, pensare che chi ha registrato l'istruzione nautica relativa a Falasarna non abbia rilevato la natura artificiale di questo porto, eventualmente anche solo attraverso la definizione di λιμὴν. Possiamo ipotizzare, allora, che la definizione di ὄρμος riconducesse in senso più generale alla baia di Falasarna, in un periodo in cui il porto interno era già stato abbandonato, cioè si trovava in uno stato di eremia. Risulterebbe comunque strano il fatto che, in questo caso, il porto non sia stato definito come tale, considerando che in Stad.M.M. 309 (*supra*) incontriamo il riferimento specifico ad un λιμὴν ἔρημος. In definitiva, non escludendo un'eventuale imprecisione della nostra fonte (il termine ὄρμος poteva assumere un senso più ampio?), l'esame di questa attestazione illustra bene le difficoltà che si incontrano nel cercare una precisa definizione della terminologia portuale, anche quando si dispone di un registro archeologico. Richiamiamo allora le considerazioni di John R. Leonard riportate all'inizio di questo paragrafo, relativamente al fatto che, in materia di porti, l'evidenza archeologica messa a confronto con le fonti non trova sempre una rispondenza diretta e, al contrario, genera spesso confusione.

πάνορμος

¹⁵⁵ Diversamente Helm (1955), che integra solo la congiunzione καὶ rispetto a quanto compare nel codice: ὄρμος ἐστὶν <καὶ> αἰγιαλός.

¹⁵⁶ Anche qui l'Helm (1955) resta fedele al codice e respinge la correzione del Müller: ἐστὶν ἐπιχαροπός; cfr. TGL, IV, s.v. ἐπιχαροπός.

¹⁵⁷ HADJIDAKI 1988.

Il termine *πάνορμος* indica per definizione il migliore dei porti, letteralmente un porto adatto per ogni condizione, con ogni tempo, ben protetto; con un valore parallelo e complementare indica anche un sito “tutto porto”, cioè una baia che, grazie alla sua posizione riparata, poteva essere interamente sfruttata per l’approdo e l’ancoraggio¹⁵⁸. Tale significato ne ha determinato la diffusione come nome proprio di città e di località costiere, ben attestato in area mediterranea. Secondo quanto testimonia la topografia (basti pensare a Palermo in Sicilia), il *πάνορμος* identifica effettivamente un porto ben protetto, costituito normalmente da una baia naturale profonda, con un accesso più o meno stretto, orientato in senso diverso rispetto a quello dei venti regnanti e dominanti localmente; accesso che al tempo stesso la collega e la protegge dal mare aperto, impedendo o comunque limitando l’ingresso diretto del moto ondoso, che vi arriva notevolmente smorzato.

Nello *Stadiasmo* *πάνορμος* è attestato dieci volte come nome proprio di cinque diverse località (*Stad.M.M.* 31-32¹⁵⁹, 262-263, 282, 285, 287, 292-293, 294).

ὑφορμος

Il termine *ὑφορμος*¹⁶⁰ indica una baia relativamente poco protetta, identificabile anche come una rada o un ancoraggio; deriva evidentemente da *ῥομος* e si riferisce ad una tipologia di porto naturale di qualità inferiore rispetto a questo. Per tale ragione, esattamente come accade per l’*ῥομος*, anche in relazione all’*Ἰφορμοί* incontriamo la qualifica di “estivo”, *ὑφορμος θερινός*, che indica un ancoraggio o un approdo da utilizzare solo nella buona stagione, con buone condizioni meteorologiche (*Stad.M.M.* 8, 28, 41, 48)¹⁶¹.

Accanto alle semplici citazioni del termine (*Stad.M.M.* 17, 19, 23, 62, 69, 75, 85, 96, 115, 312, 318, 334, 350, 353), incontriamo riferimenti ad un *ὑφορμος* ... *βάθος φορτηγοῖς* (*Stad.M.M.* 12), cioè ad un *ὑφορμος* che possiede un fondale adeguato per l’ancoraggio delle navi onerarie, intendiamo navi di tonnellaggio medio-alto,

¹⁵⁸ Cfr. GUGLIEMOTTI 1889: 1234, s.v. *Πανόρμος*: «porto buono in ogni tempo, e con tutti i vantaggi. – Il nostro Palermo». TGL, VII, s.v. *πάνορμος*: «*Stationem navibus omnibus et omni tempore commodam habens*».

¹⁵⁹ Secondo l’opinione di Jean Rougé, in questo caso la denominazione potrebbe non essere in relazione con una vera e propria città portuale, come accade invece per la *Πάνορμος* / Palermo siciliana (ROUGÉ 1966: 114).

¹⁶⁰ TGL, IX, s.v. *ὑφορμος* (*locus stationi aptus*, senza rilevare però se si tratta di un ancoraggio sicuro o incerto); CHANTRAINE 1968: 822, s.v. *ῥομος*. Cfr. i verbi *ὑφορμέω*, “stare all’ancora, stare nascosto”, e *ὑφορμίζομαι*, “calare l’ancora, entrare in porto, approdare”.

¹⁶¹ ROUGÉ 1966: 114-115.

dunque con un certo pescaggio, e ad un ὑφορμον θερινὸν φορτηγοῖς (*Stad.M.M.* 41), cioè ad un ancoraggio da utilizzare solo nella stagione estiva, dunque poco protetto, ma adatto sempre per le navi onerarie¹⁶². Il riferimento può essere ancora più dettagliato, come nel caso di ὑφορμός ἐστὶ φορτηγοῖς, τοῖς ἀφ' ἐσπέρας ἀνέμοις (*Stad.M.M.* 14), letteralmente un ὑφορμος per le navi onerarie e per i venti occidentali, dunque un ancoraggio con fondali e con spazi adeguati per navi di un certo tonnellaggio e protetto dai venti che soffiano dai quadranti occidentali. Abbiamo visto che nello *Stadiasmo* è ricorrente l'impiego del sostantivo ἄνεμος o del nome di un vento specifico in dativo, per indicare che un determinato porto o ancoraggio è adatto “per” o “con” determinati venti, dunque che offre una buona protezione da questi. Nel nostro caso la direzione di provenienza dei venti è chiaramente esplicitata dalla preposizione ἀπό con il genitivo. In forma indiretta, questo genere di notizie sembra contenere anche un'informazione di meteorologia pratica a livello locale: il riferimento ad un porto adeguato “per” o “con” determinati venti rappresenta implicitamente un richiamo ai venti che localmente soffiano con maggiore frequenza e/o con maggiore forza, cioè ai venti regnanti e dominanti per quella località. Non manca, infine, un riferimento in senso opposto, ad un ὑφορμος adatto per ospitare solo piccole imbarcazioni, ὑφορμός ἐστὶ πλοίοις μικροῖς (*Stad.M.M.* 26), dunque ad un ancoraggio con fondali e spazi limitati.

σάλος

La traduzione precisa del termine σάλος risulta piuttosto complicata. Certamente, si tratta di una categoria di scalo inferiore rispetto al λιμὴν, come attesta un passo di Polibio (I, 53, 10) in cui si ricorda una cittadina della Sicilia che era priva di porto ma che disponeva di σάλους e di ridossi situati in posizione favorevole, che la chiudevano da ogni parte dalla terraferma: πολισμάτιον ... ἀλίμενον μὲν, σάλους δ' ἔχον καὶ προσβολὰς περικλειούσας ἐκ τῆς γῆς εὐφυεῖς. Lo *Stadiasmo* testimonia inoltre che un λιμὴν poteva disporre anche di un σάλος, confermando la gerarchia tra i due scali: λιμὴν ἐστὶ καὶ σάλον¹⁶³ ἔχει (*Stad. M. M.*, 9).

Come sembra attestare anche il significato assunto nella trascrizione latina *salum*, con la parola σάλος si identifica probabilmente un luogo di ancoraggio relativamente poco protetto, riconducibile alla rada, che poteva essere anche

¹⁶² Per il termine φορτηγός utilizzato per indicare la nave oneraria rimandiamo alla voce λιμὴν, commento a *Stad.M.M.* 2.

¹⁶³ σάλος, Helm (1955).

funzionale all'attività di un vero e proprio porto¹⁶⁴. In tal senso risulta utile richiamare il passo dello *Stadiasmo* nel quale si ricorda che la città di Utica era priva di porto ma aveva un *σάλος*, a cui segue significativamente l'avviso di pericolo «fai attenzione!», nella solita forma verbale dell'imperativo: Οὔτικα¹⁶⁵ ... λιμένα οὐκ ἔχει, ἀλλὰ σάλον ἔχει· ἀσφαλίζου (*Stad.M.M.* 126). Questo avviso mette in evidenza la scarsa sicurezza offerta dal *σάλος* di Utica, città che non dispone di un più agevole e sicuro λιμήν, confermando così la gerarchia tra i due i due tipi di scalo, dunque la radicale differenza che intercorreva tra questi sul piano qualitativo e della sicurezza; differenza resa ancora più significativa dal fatto di riscontrarla proprio all'interno di un testo portolanico, destinato all'ambiente dei naviganti. In modo simile viene presentata la località di Plinthine, sulla costa egiziana ad ovest di Alessandria, che dispone di una rada o di un ancoraggio ma che è priva di porto: *σάλος ἐστίν· ὁ τόπος ἀλίμενος* (*Stad.M.M.* 3). Abbiamo incontrato poco sopra *Stad.M.M.* 9, dove viene ricordata la località di Zefyrio, sulla costa libica, che ha un λιμήν e che dispone anche di un *σάλος*, dunque di uno scalo secondario che poteva essere funzionale al porto o che poteva servire anche per eseguire l'allibo, cioè il trasbordo dei carichi dalle navi di grande tonnellaggio, costrette a sostare in rada, su imbarcazioni più piccole che raggiungevano il porto o altri punti del litorale.

Accanto a citazioni generiche del termine (*Stad.M.M.* 7, 30, 99), incontriamo il riferimento ad un *σάλος ἀνατείων* (*Stad.M.M.* 51) cioè ad una rada, ad un ancoraggio esteso, ampio¹⁶⁶. A proposito della città di Tolemaide, in Cirenaica, definita grandissima, viene specificato che *ἐπίσαλος ἐστίν ὁ τόπος* (*Stad.M.M.* 55), cioè che il luogo è *ἐπίσαλος*, espressione che il Müller traduce nel senso di un luogo con un *σάλος* poco protetto, pericoloso, come confermerebbe anche l'avviso *ἀσφαλίζου*, «fai attenzione!», con cui si chiude il paragrafo¹⁶⁷. Infine, viene

¹⁶⁴ ROUGÉ 1966: 110-112; UGGERI 1968: 250-251. Il significato di *σάλος* nel senso di "agitazione (del mare)" (CHANTRAINE 1968: 985-986, s.v. *σάλος*) riconduce all'idea di un rifugio poco protetto, più o meno esposto agli elementi.

¹⁶⁵ Helm (1955) conserva la forma Οὔστικα che si trova nel codice (Müller, *GGM*, I: 472, nota al paragrafo 126).

¹⁶⁶ Appare qui singolare l'uso del participio del verbo ἀνατείω per indicare, letteralmente, che il *σάλος* è esteso, si estende, dunque è ampio, grande; l'espressione possiede un significato simile a quello di μακρὸς ὄρμος (Müller, *GGM*, I: 446, nota al paragrafo 51).

¹⁶⁷ Müller, *GGM*, I: 448, nota al paragrafo 55. L'ancoraggio di Tolemaide, che si apre sul versante orientale della città, appare in realtà abbastanza protetto. Verso il mare aperto la presenza di due isolette e di scogli trova riscontro con quanto riferisce lo stesso *Stadiasmo* relativamente all'isola chiamata Ilo che si trova presso la rada. Le isolette e gli scogli dovevano costituire una parziale barriera contro i marosi, determinando un'area

ricordato anche un *σάλος* attrezzato con ricoveri per piccole imbarcazioni: *σάλος ἐστὶ κοιτῶνας δὲ ἔχει πλοίοις μικροῖς* (*Stad.M.M.* 128). La congiunzione avversativa δὲ sembra indicare che il *σάλος* non fosse particolarmente sicuro ma possedesse il vantaggio di avere dei *κοιτῶνας*¹⁶⁸; la scarsa sicurezza del *σάλος* è confermata anche in questo caso dall'avviso che segue: *ἀσφαλῶς κατάγου*, «governa con cautela!».

Come si può riscontrare dalle attestazioni citate, ad eccezione del paragrafo 128, il termine *σάλος* compare praticamente solo nella prima sezione, quella dedicata alle coste nordafricane.

ἄγκυροβόλιον

Il termine *ἄγκυροβόλιον* significa letteralmente “luogo per calare l'ancora”, dunque “ancoraggio”¹⁶⁹. Per certi aspetti può trovare analogia con la definizione di

relativamente ridossata tra questa e il litorale. È probabile che anticamente siano stati costruiti dei moli che raccordavano questi scogli, in particolare che il versante orientale della rada sia stato chiuso da un molo che collegava l'isoletta maggiore con la terraferma, molo di cui vennero riconosciute le tracce sul fondo marino (KRAELING 1962: 48-51; JONES-LITTLE 1971: 72-73). Questi interventi, che avrebbero trasformato la rada di Tolemaide in un vero e proprio porto, sarebbero stati certamente rilevati dalla nostra fonte, anche qualora si ipotizzi che il porto risultasse già in declino o parzialmente abbandonato; il che lascia presupporre che le strutture portuali siano state realizzate in un'epoca successiva alla compilazione dell'istruzione nautica poi confluita nello *Stadiasmo* (che invece ricondurrebbe ad un periodo in cui Tolemaide disponeva soltanto di una rada naturale). La situazione documentaria, insomma, nel confronto tra evidenza archeologica e descrizione testuale, potrebbe risultare per certi versi simile a quella che è stata rilevata per *Leptis Magna* (per cui si veda il capitolo 1).

¹⁶⁸ Il termine *κοιτῶν*, qui utilizzato in un contesto prettamente tecnico-nautico, sembra ricondurre al significato di ricovero per le imbarcazioni. Si potrebbe anche ipotizzare di correggere il termine facendolo derivare da un non attestato **κότων*, corrispondente al classico *κώθων*, che identifica, tra altri, il porto di Cartagine, derivato a sua volta dal termine di probabile origine semitica *cothon* che qualifica il bacino artificiale scavato nella terraferma (DEBREGH, LIPINSKI 1992). Tale interpretazione sembra tuttavia poco praticabile, poiché il *cothon* è un porto strutturato e appare difficile immaginarlo all'interno di un *σάλος*; a meno che la fonte dello *Stadiasmo* non abbia completamente travisato il significato originario, utilizzando il termine *κοιτῶνας* per indicare che il *σάλος* in questione aveva al suo interno dei (piccoli) bacini scavati per ricoverare le imbarcazioni.

¹⁶⁹ ROUGÉ 1966: 112. Il termine è inequivocabile, derivando evidentemente dal sostantivo *ἄγκυρα*, ancora, e dal verbo *βάλλω*, che va tradotto nella specifica accezione nautica di “calare” (cfr. il verbo *ἄγκυροβολέω*, “calare l'ancora”). Va naturalmente esclusa la traduzione col verbo “gettare”, poiché, per definizione, l'ancora non si getta ma si cala in

σάλος, che, tuttavia, sembra indicare un luogo più aperto e, dunque, meno riparato rispetto all'ἀγκυροβόλιον.

Secondo le più elementari esigenze nautiche, l'ancoraggio deve trovarsi in un settore di mare relativamente poco profondo, tale da evitare la formazione di frangenti, e soprattutto in un settore di mare protetto, dunque in una zona ridossata da un promontorio, da un'isoletta o da una barriera di scogli semiaffioranti, che permettono di smorzare il moto ondoso. Inoltre, deve avere un fondo pulito e buon tenitore, per evitare l'incaglio dell'ancora e consentire che questa morda bene il fondo stesso, resistendo così alla trazione e agli strappi esercitati dalla nave. Il fango compatto è il miglior tenitore, seguito dalla sabbia e dalla ghiaia, in cui l'ancora fa minor presa¹⁷⁰. Nello *Stadiasmo* i riferimenti alla natura del fondo marino sono pressoché assenti¹⁷¹, forse perché quando si indicava la presenza di un σάλος o di un ἀγκυροβόλιον si considerava sottinteso che il fondo non presentasse particolari problemi, dunque che fosse adeguato all'ancoraggio. Inoltre, va considerato che, quando non se ne conosceva preventivamente la natura,

mare (diversamente si usa l'espressione "dare fondo"). Nei portolani italiani medievali l'ancoraggio viene indicato con diversi termini, la cui etimologia risulta sempre chiara: *ponitoro*, per esempio, dal latino medievale *ponere*, "calare le ancore", identifica «gli ancoraggi adeguatamente protetti e attrezzati, anzi talmente attrezzati da farli rapportare in più casi a veri e propri porti» (TERROSU ASOLE 1988: XXVII), come attesta chiaramente nel *Portolano di Grazia Pauli* (F. 2 v) l'espressione *buono ponitoro a tutto i venti, ed este chuasi portto*. Si vedano, inoltre, le frequenti citazioni nella forma *ponedore* contenute nel *Compasso da Navigare* (MOTZO 1947). Viene impiegato anche il termine *sorgitoro*, che deriva da *sorgere, surgare, sorgiare* e che nel *Portolano di Grazia Pauli* identifica l'azione dell'affondare le ancore.

¹⁷⁰ GUGLIELMOTTI 1889: 717, s.v. *Fóndo, a-b*, identifica le seguenti tipologie: «Fondo di fango, d'arena, d'erba, di conchiglie, di rocce, di fortiere, di corallo». In riferimento alla sua consistenza, dunque alla presa dell'ancora, il fondo può essere «tenace, tagliente, tenitore, arante, netto, sporco, duro, molle, buono, tristo». Particolarmente significativi sono gli aggettivi *tenitore* e *arante*, che qualificano, rispettivamente, un fondo in cui l'ancora fa buona presa e uno in cui l'ancora "ara", cioè cede la presa arretrando sul tiro della gomina. La qualità del fondo veniva saggiata con lo scandaglio (cfr. GUGLIELMOTTI 1889: 1581, s.v. *Scandáglio, 14*, per le risposte del marinaio ai rilevamenti con lo scandaglio).

¹⁷¹ L'unico riferimento è in *Stad.M.M.* 11, dove incontriamo il sostantivo *πλαταμών*, che indica un fondo pietroso (*GGM*, I: 432 e nota al paragrafo 11). Maggiore attenzione alla profondità e alla natura del fondo, in funzione dell'ancoraggio, si riscontra invece nei portolani medievali; si vedano, per esempio, i numerosi riferimenti contenuti nel *Compasso da Navigare* (MOTZO 1947) e nel *Portolano di Grazia Pauli* (TERROSU ASOLE 1988): *fondo arenile con alga* (*Compasso*, § 155), *fondo renale di passi XV davanti la chiesa* (*Portolano di Grazia Pauli*, F. 7 v), oltre alle numerosissime attestazioni sulla batimetria, *fondo di passa X, fondo di palmi X*, etc.

scandagliare il fondo costituiva sempre un'operazione preliminare alla calata dell'ancora.

L'unico riferimento ad un ἀγκυροβόλιον nello *Stadiasmo* lo troviamo nella prima sezione, relativamente alla località di Tyndareio, sulla costa tra Libia e Marmarica, dove viene ricordata la presenza di scogli e, presso questi, di un ancoraggio (ancoraggi) per navi onerarie: σκόπελοί εισιν ὑπὸ τούτους ἔστι φορτηγῶς ἀγκυροβολία (*Stad.M.M.* 25). Evidentemente, una barriera di scogli presso la costa determinava un settore di mare più o meno ridossato, comunque sufficientemente protetto per l'ancoraggio delle navi da trasporto, cioè di navi di una certa importanza e non di semplici barche. La preposizione ὑπὸ potrebbe indicare che l'ancoraggio si trovava “sottovento” agli scogli, come sarebbe del resto naturale affinché questi potessero proteggerlo¹⁷². La mancanza di altre attestazioni potrebbe indurre a pensare che il significato di ancoraggio sia stato recepito principalmente attraverso il termine σάλος. Di nuovo è significativo il fatto che la definizione specifica compaia nella prima sezione del documento, quella con i caratteri nautici più spiccati.

αἰγίαλος

Il termine αἰγίαλος indica la spiaggia e, più generalmente, il lido, il litorale. Una semplice spiaggia può comunque costituire una zona di ancoraggio e di approdo, dove le barche possono stazionare alla fonda a pochi metri da riva, in condizioni di tempo buono¹⁷³. Abbiamo già accennato al fatto che le spiagge, oltre ad offrire la possibilità di tirare in secco le imbarcazioni, possono essere relativamente protette da *scanni* litoranei, ovvero da bassifondi costituiti da cordoni sabbiosi che si sviluppano parallelamente alla riva, ad una distanza che può variare da alcune decine ad un centinaio di metri ed oltre¹⁷⁴. Questi cordoni o barre restano sommersi (possono comunque arrivare quasi alla quota del pelo d'acqua), ma costituiscono un repentino e significativo innalzamento del piano di fondo. Nella fascia compresa tra gli *scanni* e la battigia si genera quindi una zona a sviluppo longitudinale relativamente ridossata dal moto ondosso, chiamata *fossa*. Per la

¹⁷² Si vedano nel paragrafo 3.4 la nota 259 e il commento a *Stad.M.M.* 75 e 25.

¹⁷³ *TGL*, I, s.v. αἰγίαλός (*litus / ora maritima*, normalmente riferito ad un litorale sabbioso, ἀμμώδης, mentre il termine ἄκτι, attestato in *Stad.M.M.* 14, viene utilizzato per identificare un litorale pietroso, πετρώδης τόπος, una costa alta, dirupata, ripida); ROUGÉ 1966: 112; CHANTRAINE 1968: 30, s.v. αἰγίαλός, 52, s.v. ἄκτι. Nello stesso senso riconduce il termine latino *plaga* o *plagia*, per cui si veda UGGERI 1968: 237-239. Per le evidenze storiche e archeologiche relative ad ancoraggi, cale rifugio e approdi presso le spiagge si veda GIANFROTTA 2005: 19-25, 30-31.

¹⁷⁴ PRANZINI 2004: 101-125.

repentina riduzione del fondale, le onde si smorzano in corrispondenza degli *scanni*, dove si genera spesso una zona di frangenti. Nella *fossa*, dunque, dove si può incontrare anche una discreta profondità (superiore ai due metri), le barche possono essere ancorate con la prua controvento e trovare così un modesto rifugio dai marosi. Va ricordato, a tale proposito, che lungo determinati litorali caratterizzati da spiagge estese e prive di altri ripari naturali (eccetto le foci fluviali), le *fosse* tra la battigia e gli *scanni* hanno sempre costituito un efficace riparo temporaneo per le barche dei pescatori, tanto da consentire lo sviluppo di centri pescherecci stagionali¹⁷⁵.

Siamo propensi a ritenere che in un documento come lo *Stadiasmo* il termine αἰγιαλὸς possa effettivamente contenere un significato nautico, anche se questo non viene mai reso in modo esplicito. Dunque, αἰγιαλὸς sarebbe utilizzato non solo per identificare la morfologia costiera ma anche per segnalare l'eventuale possibilità di ancoraggio o di eseguire un atterraggio relativamente sicuro.

Ad eccezione di una, tutte le attestazioni sono contenute nella prima sezione del testo¹⁷⁶. Accanto alle semplici attestazioni del termine, senza ulteriori specificazioni (*Stad.M.M.* 38, 54, 61, 82, 93, 346), troviamo il riferimento ad una spiaggia sulla quale si trovano delle piante di fico, αἰγιαλὸς καὶ ἐπ' αὐτοῦ συκαῖ (*Stad.M.M.* 32), caratteristica che certamente viene rilevata per facilitare l'identificazione del lido, presso cui, nel caso specifico, si trovava anche un vero e proprio porto, definito ὄρμος καλός. Interessante risulta la definizione di "lido profondo", αἰγιαλὸς βαθύς (*Stad.M.M.* 60, 71, 72), che verosimilmente è utilizzata per indicare la presenza di un fondale alto fin sotto riva, dunque di un fondale che permetteva l'avvicinamento a terra e l'ancoraggio delle navi, favorendo così le operazioni di sbarco e di allibo. Il riferimento è importante, perché in prossimità dei litorali a spiaggia si incontra frequentemente una situazione diversa, costituita dalla presenza di pericolosi bassifondi che rendono difficile l'avvicinamento a riva (*supra*, paragrafo 3.6).

ἐμπόριον

Il termine ἐμπόριον identifica il luogo del commercio marittimo, dello scambio commerciale dove, da un lato, si concentrano le mercanzie e i prodotti del territorio destinati all'esportazione, dall'altro dove vengono gestite le importazioni, per la

¹⁷⁵ Un caso particolarmente significativo è rappresentato dalle coste occidentali dell'Adriatico, dove è sempre stata diffusa la pratica di ancorare le barche nelle *fosse* protette dagli *scanni* litoranei e, naturalmente, quella di tirarle in secco sulla spiaggia.

¹⁷⁶ In questo caso la prevalenza di attestazioni nella prima sezione andrà imputata anche alla tipologia e alla natura dei litorali nordafricani.

vendita o per la loro redistribuzione sul circuito commerciale regionale o locale. L'ἔμποριον non si identifica necessariamente con il porto, ma, normalmente, con un suo settore, con un impianto specifico destinato all'attività commerciale. Per tale motivo, nei grandi porti del Mediterraneo antico, come Roma, Pozzuoli o Alessandria, si riscontra una distinzione netta tra il porto come luogo di approdo delle navi e l'ἔμποριον come luogo di commercio¹⁷⁷.

In *Stad.M.M.* 147 viene citato l'ἔμποριον della città di Antiochia sull'Oronte. La posizione presso il fiume sottolinea il ruolo commerciale del centro; il fiume, infatti, costituisce la naturale via di penetrazione verso le regioni dell'interno e, al tempo stesso, la via attraverso cui i prodotti e le merci provenienti dalle regioni dell'interno possono raggiungere lo scalo di foce e, da qui, essere avviate al commercio marittimo. In *Stad.M.M.* 215 incontriamo la semplice citazione del termine, relativamente all'ἔμποριον di Corychio in Panfilia, mentre in *Stad.M.M.* 336 viene ricordata la città cretese di Falasarna, che, come abbiamo visto sopra, dispone di un porto / ὄρμος e di un ἔμποριον. Il paragrafo prosegue ricordando due isole presso la stessa Falasarna, una delle quali, chiamata Myle, dispone di un foro / ἀγορά, dunque di una piazza pubblica che certamente svolgeva anche la funzione di mercato, considerato l'interesse che l'istruzione nautica rivolge alla sua presenza.

3.9. TEMPLI, TORRI, FORTEZZE, SPECOLE E ALTRI EDIFICI

I templi, le torri, le fortezze e le specole, unitamente ad altre tipologie di edifici, rappresentano dei riferimenti ricorrenti nei portolani, trattandosi di punti cospicui importanti per il riconoscimento del litorale e per orientare la navigazione a vista. I punti cospicui sono tutti quegli elementi naturali e artificiali ragguardevoli per le loro dimensioni, per la loro altezza e per le loro caratteristiche, chiaramente visibili e riconoscibili. Dunque, sono punti cospicui le montagne, i promontori, gli edifici di vario genere che sorgono lungo la costa¹⁷⁸. Li troviamo citati nei portolani medievali¹⁷⁹, dove e i templi sono naturalmente sostituiti dalle chiese, i cui campanili costituiscono dei punti di riferimento importantissimi (in casi particolari,

¹⁷⁷ ROUGÉ 1966: 107-109 (alle pagine 108-109, lo stesso Rougé specifica che: «l'emporion ne peut donc être considéré comme une partie du port qu'à condition d'étendre à la ville tout entière la quantité de port; inversement le port ne peut être qualifié d'emporion que par une extension abusive de la partie au tout»). Sui diversi aspetti che caratterizzano l'ἔμποριον è fondamentale BRESSON, ROUILLARD 1993.

¹⁷⁸ MORTON 2001: 177-206.

¹⁷⁹ Si veda, per esempio, TERROSU ASOLE 1988: XXIX-XXXIV.

come quello della laguna di Venezia, possono servire addirittura per definire rotte precise, tramite determinati allineamenti di campanili che corrispondono a determinati orientamenti e percorsi)¹⁸⁰.

I templi antichi, come già evidenziato, sorgevano spesso in punti del litorale particolarmente visibili, come sui promontori, su alture sovrastanti i porti e le città, sulle isole e sulle isolette prospicienti alla costa¹⁸¹. Questo tipo di ubicazione ne enfatizzava la presenza e ne favoriva anche l'avvistamento da lontano; i naviganti potevano riconoscerli come punti cospicui di grande utilità, in grado di qualificare con precisione una determinata località (non è casuale, per esempio, il fatto che nello *Stadiasmo* il punto di arrivo di diversi tragitti sia rappresentato proprio da dei templi, che, appunto, qualificavano la località).

I templi e i santuari che sorgono lungo la costa hanno sempre rivestito un significato particolare nella devozione delle genti di mare, legato alla protezione che determinate divinità esercitavano verso i naviganti¹⁸². Si tratta di un orizzonte religioso e culturale diffuso in ogni tempo e in ogni luogo, ancora vivissimo ai nostri giorni nella tradizione cristiana, nel culto della Vergine e di determinati Santi protettori dei marinai e dei pescatori, come San Pietro.

La vita dei naviganti, del resto, è sempre stata profondamente permeata dal senso della religiosità. L'improvviso mutamento delle condizioni meteo-marine, le inquietanti bonacce e le violente tempeste, i cedimenti strutturali dell'attrezzatura, i pericolosissimi spostamenti del carico, il freddo intenso e il caldo torrido, il tempo di permanenza lontano da casa, le difficoltà di un approdo imprevisto, le secche e gli scogli affioranti, la perdita dell'orientamento o dei riferimenti di rotta, il rapporto con uno spazio spesso ignoto o poco conosciuto, l'ostilità di popolazioni lontane, i pirati, le paure ancestrali che popolarono i mari di terribili mostri: questi sono soltanto alcuni dei pericoli del mare, delle difficoltà e delle paure che venivano affrontate dagli uomini della marineria a vela. Una vita costantemente condizionata da tante variabili e da tante incertezze, completamente calata negli

¹⁸⁰ È interessante, a tale proposito, la descrizione di Venezia contenuta nel *Portolano di Grazia Pauli* (TERROSU ASOLE 1988: 32), che termina con il riferimento al grande campanile di San Marco: «*Venegia è grande citae e istae in istagnone che v'ae portto ad ea intratta per chanale. E al ditto chanale à fondo di palmi IIII ad achue votie il meno e, ad achue piene, à palmi XVIII. E di fuore i mare davatti la citae à fondo piano sorgitorio di torno passa VI ed è piacia. Conoscenza di Venegia: à 'l campanaro grande siccome torre grande*». E ancora, nel *Portolano Parma-Magliabecchi*, della metà del XV secolo: «*La chognoscenza di vinegia sono torre e campanili grandi*» (KRETSCHMER 1909: 311).

¹⁸¹ SEMPLE 1927; ROMERO RECIO 2000: 113-125.

¹⁸² Sulla religiosità dei naviganti antichi resta fondamentale WACHSMUTH 1967; si veda ora ROMERO RECIO 2000.

elementi, necessita di un riferimento superiore, sicuro, immutabile e onnipresente, al quale aggrapparsi nelle necessità e nel momento estremo.

Come testimoniano numerosi miti di fondazione, templi e santuari rivestirono un ruolo particolare nei processi di colonizzazione, sia fenicia che greca¹⁸³. Se, da un lato, i presupposti informativi che stavano alla base della spedizione erano quasi sempre trasmessi dagli oracoli¹⁸⁴, che gli ecisti consultavano nel santuario prima della partenza, dall'altro la fondazione del tempio e l'istituzione del culto erano sempre tra i primissimi atti che caratterizzavano la nascita di una nuova colonia, determinando così un vincolo diretto tra la metropoli e la stessa colonia con implicazioni di carattere politico ed economico, religioso e sociale; si realizzava fondamentalmente il trasferimento del proprio orizzonte culturale e, dunque, della propria identità in regioni lontane.

Inoltre, a seguito della continua frequentazione da parte di naviganti di origini e provenienze diverse, i santuari potevano assumere anche il ruolo di centri di raccolta di informazioni nautiche e geografiche (su cui si formavano gli stessi presupposti informativi delle spedizioni coloniali), addirittura trasformandosi negli istituti promotori e patrocinatori di spedizioni e di imprese commerciali sul mare. La contiguità topografica tra il porto e il tempio, che riscontriamo nel nostro *Stadiasmo* (49, 297, 336, 338), assume dunque anche un preciso significato nautico ed economico, oltre che strettamente religioso.

Le torri e gli edifici turriiformi che sorgono lungo il litorale sono, naturalmente, dei punti cospicui per eccellenza. Anche nei portolani attuali tutti gli edifici con grande sviluppo verticale vengono sempre presi in considerazione come punti cospicui per il riconoscimento della costa (accanto alle torri, tra gli altri edifici incontriamo oggi le ciminiere¹⁸⁵ e i serbatoi dell'acqua).

Per loro struttura e funzionalità, le torri che sorgono lungo la costa possono essere anche associate alle specole, di cui nello *Stadiasmo* abbiamo solo due attestazioni. Le fonti ci parlano dell'esistenza di torri di avvistamento e di segnalazione¹⁸⁶, così come di torri specificamente concepite come ausili per la

¹⁸³ VAN BERCHEM 1967; LOMBARDO 1972; GROTTANELLI 1981; RIBICHINI 1985; ACQUARO 1988; MARÍN CEBALLOS 1994; RUIZ DE ARBULO 2000; MEDAS 2003: 37-40.

¹⁸⁴ Tra le fonti si veda, come particolarmente significativo, Plutarco, *Gli oracoli della Pizia* (per esempio, 407F-408B).

¹⁸⁵ Le ciminiere delle fabbriche (fornaci, manifatture etc.) ubicate lungo i litorali costituivano fino a tempi recenti dei punti di riferimento molto importanti; le emissioni di fumo, inoltre, ne incrementavano notevolmente il raggio di visibilità e fornivano un'immediata indicazione sul regime del vento in atto sulla costa (anche con significato meteorologico).

¹⁸⁶ Livio (XXII, 19, 6-7), per esempio, ricorda l'esistenza di torri d'avvistamento contro i pirati (*turres* con funzione di *speculae*) collocate in luoghi elevati sulla costa della Spagna e

navigazione o di torri destinate a controllare i confini¹⁸⁷. Sappiano che esistevano anche torri semaforiche, dalle quali si trasmettevano segnali ottici convenuti, dunque messaggi in codice utilizzati a scopi militari¹⁸⁸. In diversi paragrafi dello *Stadiasmo* viene inoltre segnalata la presenza di acqua dolce presso le torri, che, dunque, in determinati casi potevano svolgere anche una certa funzione logistica, fatto che sembra evidenziare il carattere polivalente di questi edifici.

Tuttavia, in presenza del solo termine πύργος o *turris*, senza ulteriori specificazioni, non è sempre facile capire quali fossero le funzioni precise di queste torri, benché i due termini siano correntemente utilizzati dagli autori antichi anche per identificare i fari. È il caso dell'altissima *turris* / πύργος sull'isoletta di Faro ad Alessandria, la celebre torre di segnalazione da cui deriva, appunto, la denominazione di φάρος / faro attribuita a questi fondamentali impianti di segnalazione e di ausilio alla navigazione¹⁸⁹. Si può ipotizzare che le torri svolgessero contemporaneamente più funzioni, come osservatori (dunque come specole) e come strumenti di segnalazione per i naviganti; di notte, con l'uso di un fuoco acceso sulla sommità, potevano svolgere anche il ruolo di fanali e di veri e propri fari. In questo senso appaiono interessanti alcune attestazioni contenute nello *Stadiasmo* (*Stad.M.M.* 96, 345, 349) in cui si riscontra una stretta relazione topografica tra il porto e la presenza di una torre / πύργος, che evidentemente serviva come fanale o come faro per guidare i naviganti verso l'accesso del porto stesso o verso l'ancoraggio¹⁹⁰. In definitiva, sulla base delle fonti letterarie possiamo ritenere che il termine πύργος identificasse i fari prima dell'affermazione generalizzata di φάρος, derivato, come si è detto, dal nome dell'isoletta presso Alessandria su cui sorse il faro più monumentale del mondo antico (Strabone utilizza genericamente πύργος per identificare i fari, riservando il termine φάρος solo all'edificio di Alessandria). Non si può escludere, a tale proposito, che esista una relazione tra la radice del sostantivo πύργος e quella di πῦρ (fuoco), con un concreto riferimento all'accensione di un fuoco sulla sommità delle torri destinate a svolgere la funzione di fari.

quella di osservatori / vedette cartaginesi (*speculae*) posizionate su tutti i promontori per avvistare l'imminente spedizione di Scipione in Africa (XXIX, 23, 1). Un sintetico riferimento di Plinio (*Storia Naturale*, II, 181) ricorda che all'epoca di Annibale in Africa e in Spagna esistevano delle torri di avvistamento (*turres*), simili a quelle che in Asia servivano per avvistare i pirati (in entrambi i casi, dunque, si trattava di torri costiere).

¹⁸⁷ Si veda, per esempio, Strabone, IV, 1, 8 (torri per segnalare la bassa costa della Narbonense e l'accesso alle foci del Rodano).

¹⁸⁸ REBUFFAT 1978; MEDAS 2000: 19-25.

¹⁸⁹ Si vedano, per esempio, KOZELJ, WURCH-KOZELJ 1989; CORRÉ 2004.

¹⁹⁰ Sui fari si vedano: BESNIER 1907a; REDDÉ 1979; SPINELLI 1997; ora, con aggiornamenti e bibliografia, GIARDINA 2005 e ID. 2008.

Per la loro valenza di punti cospicui, le torri hanno sempre svolto un importante ruolo come mezzi di orientamento e posizionamento in mare. All'inizio di questo paragrafo abbiamo ricordato il ruolo svolto dai campanili delle chiese in epoca medievale e moderna, puntualmente ricordati dai portolani, non solo come elementi di riconoscimento del litorale ma anche come riferimenti per eseguire dei rilevamenti ottici. A tale scopo si potevano utilizzare diverse torri e altri punti cospicui che, rilevati in successione o con angoli noti, potevano fornire un riferimento di posizione abbastanza preciso. Si è menzionato, come esempio particolarmente eloquente, il caso dalla laguna di Venezia, dove, grazie alla grande quantità di chiese che sorgono in città e sulle isole, è possibile eseguire dei rilevamenti di posizione attraverso gli allineamenti dei campanili, guidando in questo modo la difficile navigazione attraverso i canali lagunari. Lo stesso sistema era utilizzato nell'antichità, come conferma esplicitamente un passo di Polibio relativo alle imprese di Annibale Rodio presso il porto di Lilibeo, in Sicilia, durante la prima guerra punica. Egli riusciva a districarsi abilmente tra i pericolosi bassifondi e tra le secche della zona, che rendevano difficile l'accesso al porto di Lilibeo (Polibio, I, 42, 7; 47, 1), raggiungendo in velocità l'imboccatura del porto, sfruttando il vento favorevole e dirigendo il suo corso in base al rilevamento ottico delle torri cittadine, che dovevano presentarsi allineate in un modo ben preciso:

«Contribuiva grandemente alla sua audacia il fatto che egli [Annibale Rodio] conosceva alla perfezione, per esperienza, il passaggio attraverso i bassifondi: quando infatti aveva oltrepassato il mare aperto, presentandosi come giungesse dall'Italia, puntava la prua verso la torre prospiciente il mare in modo che essa nascondesse alla vista tutte le torri della città rivolte verso l'Africa: solo in questo modo è possibile, col favore del vento, imboccare l'entrata del porto»

(Polibio, I, 47, 1-2)¹⁹¹.

Questo sistema di orientamento è rimasto di impiego diffuso fino ai nostri giorni; anzi, possiamo dire che a livello popolare ha sempre rappresentato il sistema di uso corrente, preciso e sicuro. Le testimonianze sono molte. Basterà ricordare, per restare nella stessa zona geografica a cui fa riferimento Polibio, alcune interessanti iscrizioni dedicatorie del XVII secolo conservate a Trapani, realizzate dai pescatori di corallo e dedicate al culto di Santa Lucia. In queste dediche vengono descritte le zone di pesca del corallo attraverso un sistema di trilaterazioni realizzate su torri e capi, a cui sono associate direzioni e distanze espresse in

¹⁹¹ Traduzione da: Polibio, *Storie*, C. Schick (Ed.), seconda edizione, Milano 1992.

miglia¹⁹². Le iscrizioni, inoltre, sono corredate da significative raffigurazioni ad incisione che rappresentano simbolicamente i punti cospicui considerati; quasi fossero pagine di un portolano popolare, realizzato dai pescatori. Formule del tutto simili sono sopravvissute praticamente fino ai nostri giorni, nella tradizione dei pescatori trapanasi¹⁹³.

Le fortezze sono ricordate nello *Stadiasmo* come riferimenti topografici, isolatamente o in rapporto con gli abitati, in modo del tutto simile a come compaiono i castelli nei portolani medievali. Vengono anche aggiunte informazioni supplementari, relative alla presenza di acqua dolce presso la fortezza, alla presenza di una torre, all'eventuale stato di "eremia", cioè di abbandono (fortezza deserta).

Un'ultima notazione sul piano terminologico. Per indicare il tempio e il santuario, lo *Stadiasmo* utilizza il termine ἱερόν; in sole due attestazioni compare ναός, probabilmente con significato specifico (il termine indica in senso generale il tempio, ma assume anche i significati specifici di cella, interno del santuario, tempietto, cfr. *Stad.M.M.* 212 e 213). Le torri, come già ricordato, sono indicate sempre con il termine πύργος; le fortezze (anche castelli, luoghi fortificati) col termine φρούριον; le specole (vedette, torri di osservazione) col termine σκοπή, evidentemente derivato dal verbo σκοπέω (osservare, spiare, guardare dall'alto). Come si riscontra per tutti i paragrafi dello *Stadiasmo*, anche in questi casi incontriamo sempre espressioni molto concise, essenziali ma chiare ("nel porto c'è un tempio di Apollo", "sopra il villaggio una torre alta") secondo quello stile portolanico che ritroviamo nei documenti medievali. La prima sezione, dedicata alle coste nordafricane, si conferma anche in questo contesto come quella con i caratteri nautici più spiccati.

Attestazioni

Templi

Accanto a riferimenti semplici, come quello relativo al tempio di Osiride nella località di Taposiris, ad ovest di Alessandria, ἱερόν τοῦ Ὀσίριδος (*Stad.M.M.* 4),

¹⁹² Citiamo l'iscrizione datata 1651: «L'anno del Signore MDCLI / li Pescatori di Trapani ritrovarono / una sicha di corallo quindici miglia / per maistro di lo capo grosso di Levan / so per libeccio la canalata in cima della / torre di Marittimo: per scirocco il Capo / grosso di Levanso e la cava di S. Teodo / ro: e per levante il Balaticcio di Bona / gia e le colline della Montagna di Baida / chiamate li Pagliaretti: e li medesimi fe / cero questo scritto marmoreo a me / moria, e beneficio delli loro posterì / S. Lucia» (GIACALONE 2006: 165).

¹⁹³ GIACALONE 2006: 165-173.

incontriamo notizie più articolate, come quella sul tempio di Apollo che sorgeva sul litorale di Leuce, relativamente al quale viene specificato che era sede di un celebre oracolo e che nei paraggi si trovava acqua dolce, dunque un luogo per fare acquata: ἱερὸν Ἀπόλλωνος, ἐπίσημον χρηστήριον· καὶ ὕδωρ ἔχει παρὰ τὸ ἱερὸν (*Stad.M.M.* 14).

Sulle coste della Marmarica, nel territorio di Antipyrgo viene ricordata la presenza di una torre e di un tempio di Ammone, καὶ κατ' αὐτὴν πύργος· ἱερὸν τοῦ Ἀμμωνος (*Stad.M.M.* 38), mentre in corrispondenza del “porto di Afrodisia”¹⁹⁴, nelle vicinanze della località di Chersi, si trovava un tempio di Afrodite, ἱερὸν Ἀφροδίτης (*Stad.M.M.* 49). Procedendo nella Sirte, sul confine occidentale della Cirenaica incontriamo la menzione della località nota come Are dei Fileni, Φιλαίνων βωμοὺς (*Stad.M.M.* 84 e 85), luogo sacro che possiamo includere nella categoria dei santuari e non propriamente in quella dei templi. Qui si trovavano significativamente un porto “estivo buono” e acqua dolce, ὄρμος ἐστὶ θερινὸς καλὸς, καὶ ὕδωρ ἔχει; si tratta dunque di una località importante anche sul piano nautico. Secondo la tradizione mitologica poi storicizzata, le Are dei Fileni costituivano simbolicamente il confine tra il territorio sotto il controllo di Cartagine e quello sotto il controllo di Cirene; la località possedeva dunque un importante significato geopolitico¹⁹⁵. Un'ara dedicata ad Eracle e chiamata “grandissima”, βωμὸς Ἡρακλέους· μέγιστος καλεῖται (*Stad.M.M.* 103), è invece ricordata sull'isola dei Lotofagi, cioè sull'isola di Meninge nella Piccola Sirte.

La presenza di un tempio o di un santuario potrebbe nascondersi anche dietro il nome parlante della località, come nel caso di Hiero / Ἱερὸν in Cilicia (*Stad.M.M.* 154 e 155), dunque di una località chiamata Tempio. Sempre sulle coste della Cilicia viene ricordato un tempio di Artemide, utilizzando il sostantivo ναός invece del più frequente ἱερὸν (*Stad.M.M.* 212 e 213). Ritroviamo un nome parlante per la località chiamata Tempio dei Bizantini, Ἱερὸν τῶν Βυζαντίων¹⁹⁶ (*Stad.M.M.* 271), al termine del pieleggio Rodi-Mallo-Bisanzio.

Due templi vengono ricordati per Cipro. Il primo è il celebre tempio di Afrodite di Paphos, che viene citato insieme al «triplice porto adatto per ogni vento», di cui si è discusso nel paragrafo 3.8: ἔχει δὲ λιμένα τριπλοῦν παντὶ ἀνέμῳ, καὶ ἱερὸν Ἀφροδίτης (*Stad.M.M.* 297). Si ripropone qui, significativamente, la menzione del porto insieme a quella del tempio (o del santuario), condizione che evidenzia implicitamente il particolare significato che quest'ultimo rivestiva per i naviganti, sia sul piano religioso che su quello commerciale, oltre che come luogo di raccolta di informazioni nautiche e geografiche. Il secondo è ancora un tempio dedicato ad

¹⁹⁴ *GGM*, I: 445, nota al paragrafo 49.

¹⁹⁵ GOODCHILD 1952: 146-147; PURCARO PAGANO 1976: 328; LANCEL 1992: 109-111.

¹⁹⁶ τοῦ Βυζαντίου, Helm (1955).

Afrodite, situato su un promontorio il cui nome ricade in una lacuna del testo¹⁹⁷. Risultano significative sia la posizione geografica (abbiamo già evidenziato nel paragrafo 3.3 l'importanza che i templi ubicati sui promontori assumevano in rapporto alla navigazione¹⁹⁸) sia la prossimità di due porti, sovrastati dal tempio stesso: ὄρμοι εἰσὶ δύο ... Ἐπίκειται δὲ ἐπάνω ἱερὸν Ἀφροδίτης (*Stad.M.M.* 307).

L'ubicazione su un promontorio e la contiguità porto-tempio ricompaiono nelle tre attestazioni relative all'isola di Creta. Così per il tempio di Atena, ἱερὸν Ἀθηνᾶς, sul promontorio Samonio (*Stad.M.M.* 318), e per il tempio di Apollo sull'isola di Iusagura, a sessanta stadi dalla città di Falasarna. Risulta molto interessante, in questo caso, il fatto che il tempio si trovi proprio all'interno dell'area portuale, letteralmente nel porto: ἔχει δὲ ἱερὸν Ἀπόλλωνος ἐν τῷ λιμένι (*Stad.M.M.* 336). Ricordiamo che nella Cartagine tardo-punica il tempio di Apollo, *interpretatio graeca* del fenicio Reshef, era probabilmente ubicato al limite dell'ἀγορά presso il porto commerciale (Appiano, *Libyca*, 127, 133). La vicinanza o addirittura la contiguità con il porto appare dunque indicativa del ruolo polivalente che questi templi dovevano assumere, come luoghi di culto ma anche come luoghi in cui confluivano prerogative economiche e commerciali, geografiche e specificamente nautiche, presso cui i naviganti potevano certamente raccogliere informazioni utili per i loro viaggi. Infine, viene ricordata la località di Agneio, che dispone di un porto presso cui si trova un tempio di Apollo: λιμὴν ἔστιν ἔχων ἱερὸν Ἀπόλλωνος (*Stad.M.M.* 338).

Torri

Tra i riferimenti più semplici incontriamo quello relativo alla città di Cartagine: ἐν δὲ τῇ πόλει πύργος ἔστιν¹⁹⁹ (*Stad.M.M.* 124), «nella città c'è una torre». Questa scarna notizia, priva di ulteriori informazioni, lascia comunque intendere che la torre non si trovava nel porto, citato immediatamente prima, ma nella città. Non si può escludere che la torre fosse comunque in relazione con gli impianti portuali, considerando che quelli di Cartagine erano dei veri porti urbani, inseriti nella parte bassa della città.

Più spesso vengono date informazioni aggiuntive e complementari, come quella sulla reperibilità di acqua dolce presso la torre, fatto che lascerebbe pensare alla presenza di cisterne o eventualmente di fonti nelle vicinanze, pur mancando nel testo un riferimento esplicito in tal senso. È il caso della località detta “Gli Ermei”

¹⁹⁷ Per l'identificazione si veda Müller in *GGM*, I: 503, nota al paragrafo 307.

¹⁹⁸ Ricordiamo, a questo proposito, SEMPLE 1927.

¹⁹⁹ ἔστι, Helm (1955).

sulla costa della Libia, ὕδωρ ἔχει ἐπὶ τοῦ πύργου (*Stad.M.M.* 13), e quello di una torre sul litorale presso l'isola Sidonia (o Aedonia), nel Golfo di Bomba in Cirenaica, ἔχει δὲ ὕδωρ πρὸς τῇ γῆ ἐν τῷ πύργῳ (*Stad.M.M.* 41).

La presenza di una torre può trovare eco anche nella toponomastica, come accade per la località di Antipyrgo (Ἀντίπυργος) sulla costa della Marmarica, nel cui territorio viene ricordata, appunto, l'esistenza di una torre (*Stad.M.M.* 38). In rapporto al villaggio di Locros, nella Piccola Sirte, viene fornita indicazione sia sull'ubicazione della torre, che si trova sopra il villaggio stesso (dunque su un'altura che lo sovrasta), sia sul fatto che si tratta di una torre alta, aspetto che doveva quindi risultare significativo e degno di nota per il preciso riconoscimento della località: ὑπεράνω τῆς κόμης πύργος ὑψηλός (*Stad.M.M.* 100). La presenza di una torre, inoltre, viene talvolta associata con quella di un castello o di un forte (*Stad.M.M.* 101 e 102). Viene invece esplicitamente citata come punto di riferimento lungo il tragitto la torre posta sul promontorio Zefyrio, in Cilicia: «da Afrodisiade, tenendo Pityussa sulla sinistra, fino alla torre che si trova sul promontorio chiamato Zefyrio, ci sono 40 stadi» (*Stad.M.M.* 185). Sulle coste della Licia, invece, è ricordato un tragitto di sessanta stadi che parte dalla foce del fiume Lamyro e termina in corrispondenza di una torre chiamata Ision: Ἀπὸ Λαμύρου ποταμοῦ²⁰⁰ εἰς πύργον τὸ Ἴσιον καλούμενον στάδιοι ξ' ... Ἀπὸ τοῦ Ἰσίου πύργου ... (*Stad.M.M.* 237 e 238). La località è dunque rappresentata dalla stessa torre, forse identificabile con un forte turrato che sorgeva in prossimità del litorale a difesa della piana di Myra²⁰¹. Potrebbe essere significativo il rapporto col nome della divinità egiziana Iside, che, come è noto, è strettamente legata al mondo della navigazione (con l'età romana imperiale Iside divenne per eccellenza la divinità protettrice dei naviganti)²⁰².

Se le torri vengono sempre citate in virtù della loro importanza come punti cospicui, la possibile identificazione πύργος / faro sembra assumere un carattere più forte nei paragrafi in cui l'edificio viene messo in relazione diretta con un porto o con un approdo, come accade per l'ancoraggio della località di Amaraia, nella Grande Sirte (*Stad.M.M.* 96), per il porto di Zeuchari e per quello di Gergi, situati entrambi all'inizio della Piccola Sirte (*Stad.M.M.* 101 e 102), per il porto sull'isola presso Cherroneso, a Creta (*Stad.M.M.* 349). Significativo è il riferimento alla località cretese di Amfimatrio (Amfimalio), lambita da un fiume presso cui si trova

²⁰⁰ Ἀπὸ Μελανίπτης, Helm (1955), che, rispetto al Müller, resta sempre più aderente alla versione del codice.

²⁰¹ MCNICOLL-WINIKOFF 1983; ARNAUD c.s.

²⁰² MERKELBACH 1963. Tra le fonti si veda Apuleio, *Metamorfosi*, XI, 5 e 16-17 (festa dell'*Isidis Navigium*, che consacrava la riapertura primaverile della navigazione). Dalle fonti letterarie e iconografiche sappiamo che il nome Iside era diffusamente utilizzato per le navi (CASSON 1950; BASCH 1987: 493-496).

un porto ben protetto e ben attrezzato, tanto da essere definito «adatto a svernare»; questo porto dispone di una torre che, considerando il contesto, possiamo facilmente identificare con un faro: ποταμός ἐστὶ καὶ λιμὴν περὶ αὐτὸν παραχειμαστικὸς, καὶ πύργον ἔχει (*Stad.M.M.* 345).

Fortezze (castelli, luoghi fortificati)

In relazione alla località di Catabathmo, sulla costa della Libia ai confini con la Marmarica, il nostro testo ricorda una fortezza presso cui si trova acqua “piovana” (il termine acqua è sottointeso): ἐν τῷ φρουρίῳ²⁰³, ὄμβριον (*Stad.M.M.* 29); l’edificio disponeva evidentemente di una cisterna di raccolta delle acque pluviali. La presenza di cisterne nelle fortezze costiere è un aspetto ben documentato, come testimonia, per esempio, la fortezza punica di Ras ed-Drek sul Capo Bon, che disponeva di ben cinque grandi cisterne per la raccolta dell’acqua²⁰⁴. Del resto, è facilmente comprensibile che strutture fortificate di questo tipo, che sorgevano spesso su speroni rocciosi, lontane da sorgenti o corsi d’acqua, dovessero disporre di impianti per la raccolta delle acque pluviali, assolutamente necessari alla sussistenza dei contingenti di uomini che le occupavano (troviamo un altro riferimento alla presenza di acqua presso una fortezza in *Stad.M.M.* 63).

Relativamente a due località della Sirte Cirenaica, Caino e Boreio, viene ricordata la presenza di una fortezza deserta, abbandonata, φρούριον ἔρημον (*Stad.M.M.* 70 e 78)²⁰⁵. Con questa precisazione si intendeva fornire al navigante un riferimento circostanziato non solo per identificare la località ma anche per sapere che tipo di interesse logistico ed economico questa poteva offrire (nel prosieguo del paragrafo 70 si ricorda che la località è priva di porto). Abbiamo visto sopra (paragrafi 3.7 e 3.8, si veda per esempio *Stad.M.M.* 304) che la condizione di eremia viene riferita anche alle città e ai porti, esattamente come accade nei portolani medievali²⁰⁶. Nella programmazione di un viaggio queste informazioni erano evidentemente molto preziose, consentendo di conoscere preventivamente la condizione del luogo e, dunque, l’opportunità di farvi scalo.

Presso la località di Epero, sulle coste della Grande Sirte, viene ricordata la presenza di una fortezza “dei barbari”, φρούριον βαρβάρων (*Stad.M.M.* 86), mentre sui litorali della Piccola Sirte, nella località di Zeuchari, si incontra una fortezza con una torre, φρούριον ἔχον πύργον (*Stad.M.M.* 101), e, con un’associazione invertita, una torre e una fortezza nella località di Gergi, πύργος ἐστὶ, καὶ

²⁰³ ἐν τῷ φρουρίου, Helm (1955).

²⁰⁴ BARRECA 1983.

²⁰⁵ Per la fortezza di Boreio si veda GOODCHILD 1951.

²⁰⁶ TERROSU ASOLE 1988: XXX-XXXI.

φρούριον ἔχει (Stad.M.M. 102); come abbiamo visto poco sopra, in entrambi i casi è segnalata anche la presenza di un porto. Probabilmente, la fortezza rappresentava l'edificio principale a Zeuchari, mentre a Gergi era la torre ad avere una posizione di primo piano.

Specole (vedette, torri di osservazione)

Incontriamo due soli riferimenti espliciti alla presenza di specole, di torri di osservazione, in entrambi i casi localizzate sulle coste della Marmarica: ἄκρα ... σκοπὰς ἔχουσα (Stad.M.M. 34 e 40). Queste specole sorgevano significativamente su dei promontori e l'uso del plurale lascerebbe intendere che si trattava di una rete di punti di osservazione in contatto tra loro, che permettevano di controllare il mare e la costa su ciascun versante del promontorio. Va però ricordato che anche le torri / πύργοι citate sopra potevano svolgere contestualmente più funzioni, compresa quella di torri di avvistamento, di vedette e, dunque, anche di specole. L'impiego di una terminologia specifica, il sostantivo σκοπή, identificando con precisione la funzionalità di queste postazioni, distingue ancora una volta la prima sezione dello *Stadiasmo* rispetto alle altre tre.

Altri edifici o manufatti

Includiamo in questo paragrafo anche dei riferimenti ad edifici diversi, significativi non tanto come punti cospicui ma, piuttosto, per riconoscere i servizi di cui dispongono determinate località e città. È il caso delle sorgenti termali o dell'impianto termale che si trova nella parte alta di Therma (letteralmente "sopra"), villaggio dal nome parlante situato sulle coste dell'attuale Tunisia, non lontano da Cartagine: κώμη ἐστὶ καὶ ἐπάνω τὰ θερμὰ (Stad.M.M. 120).

In relazione a Cartagine incontriamo l'interessante riferimento ad un terrapieno, che per estensione identifica un molo o, in questo caso, una banchina, contenuto nell'avviso «ormeggia a destra sotto la banchina!». Riportiamo per esteso il paragrafo, i cui contenuti sono già stati in parte discussi nelle pagine precedenti: (Cartagine) πόλις ἐστὶ μεγίστη καὶ λιμένα ἔχει, ἐν δὲ τῇ πόλει πύργος ἐστὶν²⁰⁷; [ἐπι]²⁰⁸ δεξιὰν ὀρμίζου ὑπὸ τὸ χῶμα (Stad.M.M. 124). Il fatto che questo χῶμα sia citato distintamente farebbe pensare che lo *Stadiasmo* faccia qui riferimento ad una struttura diversa dal vero e proprio porto interno di Cartagine (il λιμὴν citato prima); forse richiama quel grande terrapieno identificato nelle strutture sommerse del cosiddetto "Quadrilatero di Falbe", specie di ampia banchina

²⁰⁷ ἐστὶ, Helm (1955).

²⁰⁸ Non integrato dall'Helm (1955).

almeno in parte riferibile ad epoca tardo-punica, che venne realizzata avanzando in mare all'esterno del porto rettangolare con un terrapieno unito al litorale, che doveva avere funzione di grande piattaforma logistica per lo scarico e il carico delle merci oltre che, nella sua propaggine più meridionale, di molo a difesa del canale di ingresso ai porti²⁰⁹. Per chi si accingeva ad imboccare il canale di accesso al porto interno (il porto rettangolare), dunque procedendo da sud verso nord, il molo che si sviluppava dall'estremità meridionale del terrapieno determinava una zona d'acqua ben protetta dai venti dominanti, in rapporto alla quale l'indicazione di ormeggiare a destra sotto la banchina avrebbe avuto effettivamente un senso; a destra, dunque sul versante interno di questo molo, e sotto la banchina, cioè a sud di questa. Secondo tale interpretazione, la nostra istruzione nautica esorterebbe ad ormeggiare nell'area riparata all'imboccatura del canale che conduceva al porto interno, forse per attendere qui il proprio turno di ingresso. Diversamente, si potrebbe ipotizzare che l'invito ad ormeggiare sulla destra intendesse far riferimento al versante orientale del terrapieno-banchina, dunque direttamente al versante a mare; versante che però era completamente esposto ai venti del primo e del secondo quadrante e che, per questo, sarebbe stato accessibile solo in condizioni di calma.

Un riferimento singolare riguarda la località chiamata "pietra Poikile", dove si trovava una scalinata attraverso cui si raggiungeva la città di Seleucia, in Cilicia: ἔχει κλίμακα, δι' ἧς ἐστὶν ὁδὸς εἰς Σελεύκειαν (*Stad.M.M.* 175).

Infine, richiamiamo un riferimento che abbiamo già incontrato nei paragrafi 3.4 e 3.8, cioè quello relativo all'ἀγορά dell'isola di Myle (*Stad.M.M.* 336), presso la città di Falasarna a Creta, che assume dunque il carattere di un'informazione di tipo commerciale, qualificando la località come un centro dotato di un proprio mercato.

3.10. PUNTI DI ACQUATA

La possibilità di fare rifornimento d'acqua dolce nel corso del viaggio rappresenta, naturalmente, una necessità vitale per i naviganti²¹⁰. Nello *Stadiasmo* incontriamo un numero di riferimenti variabile sezione per sezione. La prima si riconferma quella più ricca, sia sul piano quantitativo che qualitativo. Si tratta di riferimenti sulla precisa ubicazione del punto di acquata (sotto l'albero, nella

²⁰⁹ TORR 1891: 284; YORKE-LITTLE 1975; in sintesi, LANCEL 1992: 198-201.

²¹⁰ Il rifornimento idrico costituiva un aspetto vitale per le basi navali di una certa importanza, che dovevano disporre di notevoli quantità di acqua dolce per la sussistenza degli equipaggi e degli uomini impegnati nella logistica a terra; a tale scopo, i principali porti disponevano di impianti di raccolta delle acque e di acquedotti (BOLLINI 1968: 80-85).

sabbia, nel castello, nella torre, nel dirupo, presso il porto, nella spiaggia, nel villaggio), sulla tipologia e sulla qualità dell'acqua (dolce, salmastra, di ottima qualità, di cisterna, piovana, di fonte), addirittura sul modo per reperirla (scavando nella sabbia). Evidentemente sono indicazioni destinate ai fruitori del testo, cioè ai naviganti; informazioni che avrebbero rivestito ben poco interesse all'interno di un testo geografico o periplogafico e che, al contrario, qualificano ancora una volta il carattere portolanico dello *Stadiasmo* e la sua funzionalità pratica.

La quarta sezione risulta percentualmente la più ricca, pur presentando per la maggior parte attestazioni di livello minimo, in cui la presenza di acqua è indicata semplicemente con frasi del tipo “la località ha acqua”, senza ulteriori specificazioni.

Nella terza sezione si conferma la relativa scarsità di riferimenti nautici. Ciò che maggiormente sorprende è però la presenza di tre sole attestazioni, per giunta di scarso valore, nella seconda sezione, quella più estesa. Tale mancanza, naturalmente, non può ricondursi all'effettiva assenza di acqua dolce praticamente in quasi tutte le località citate in questa sezione. Del resto, quando la mancanza d'acqua rappresenta un fatto reale e limitativo per la fruibilità del luogo viene espressamente ricordato che la località è ἄνυδροϛ, cioè priva di acqua (*Stad.M.M.* 80, 81, 353). Si può allora ipotizzare che l'esiguità dei riferimenti contenuti nella seconda sezione dipenda da un *deficit* del portolano parziale da cui è costituita; *deficit* determinato forse dalla minor qualità nautica del documento originale.

Il termine utilizzato è ὕδωρ, prevalentemente da solo ma anche con aggettivi che qualificano la tipologia dell'acqua; per estensione, ὕδωρ identifica quindi il punto in cui poter fare acquata, che può essere di tipo naturale (sorgente, polla d'acqua, fiume etc.) o essere costituito da una struttura di raccolta artificiale (pozzo, cisterna, etc.). In soli due casi è utilizzato il termine πηγή, fonte, sorgente (*Stad.M.M.* 291 e 298). Prima di passare alle attestazioni specifiche riteniamo utile richiamare la voce *acquata* che compare nel *Vocabolario marino e militare* del Guglielmotti e che ribadisce l'importanza di questa risorsa nella marineria del XIX secolo: «... luogo dove i bastimenti vanno per acqua da bere. Nei porti si trovano per ciò le fontane, nei viaggi si cercano fiumi torrenti, cisterne, pozzi, che si leggono anche indicati nelle antiche carte marine»²¹¹ e, aggiungiamo, nei portolani.

Attestazioni

Le attestazioni di livello minimo sono costituite dalla semplice espressione ὕδωρ ἔχει, “(la località) ha acqua”, “c'è acqua” (*Stad.M.M.* 8, 16, 20, 37, 46, 53, 66, 70,

²¹¹ GUGLIELMOTTI 1889: 30-31, s.v. *Acquata*.

71, 78, 79, 84, 85, 86, 88, 95, 97, 102, 103, 104, 112, 303, 305a, 307, 318, 319, 321, 325, 326, 330, 334, 335, 338, 339, 342, 347, 348, 354).

Incontriamo poi riferimenti più precisi sulla qualità dell'acqua e sulla localizzazione del punto di acquata: «acqua “di cisterna / di pozzo” nel dirupo», ὕδωρ ἔχει λακκαῖον ἐν τῇ φάραγγι (*Stad.M.M.* 12)²¹²; «acqua presso la torre», ὕδωρ ἔχει ἐπὶ τοῦ πύργου (*Stad.M.M.* 13) ο ἔν τῷ πύργῳ (*Stad.M.M.* 41); «presso il tempio», ὕδωρ ἔχει παρὰ τὸ ἱερόν (*Stad.M.M.* 14); «nella sabbia», ὕδωρ ἔχει ἐν τῇ ἄμμῳ (*Stad.M.M.* 15, 28, 51), dunque sulla spiaggia, dove l'acqua sgorgava forse in una polla; «sotto un albero» nel litorale in prossimità di un porto, ὕδωρ ἔχει ὑπὸ [τὸ] δένδρον (*Stad.M.M.* 18), anche in questo caso riferendosi probabilmente ad una polla, ad un affioramento superficiale; genericamente «nel villaggio», ὕδωρ ἔχει ἐν τῇ κώμῃ (*Stad.M.M.* 21); «acqua di fonte convogliata nei campi», ὕδωρ ἔχει πηγᾶν ἀνακτὸν ἐν τοῖς ἀγροῖς (*Stad.M.M.* 26)²¹³, o semplicemente «acqua di fonte», che si trovava probabilmente presso il porto, ὕδωρ ἔχει ἀνακτὸν (*Stad.M.M.* 75); con duplice riferimento all'acqua che si trova nella prima vallata in direzione del Noto (dunque verso sud) e all'acqua piovana che si trova nella fortezza (dunque, verosimilmente, acqua raccolta in una cisterna), ὕδωρ ἔχει ἐν [τῇ] πρώτῃ νάπῃ εἰς τὸ πρὸς νότον μέρος, ἐν τῷ φρουρίῳ,²¹⁴ ὄμβριον (*Stad.M.M.* 29); di nuovo viene ricordata la presenza di acqua sotto un albero, questa volta specificando che si tratta di un albero di fico, ἔχει δὲ ὕδωρ ὑπὸ τὴν συκῆν (*Stad.M.M.* 30)²¹⁵; sempre sotto piante di fico si trova acqua «molto buona», dunque di ottima qualità, ὕδωρ ἔχει ὑπὸ τὰς συκᾶς πάνυ καλόν (*Stad.M.M.* 31); acqua «buona», dunque di buona qualità, καλὸν ὕδωρ ἔχει (*Stad.M.M.* 324 e 350); presenza di «molta acqua su entrambi i lati» (della località o del porto)²¹⁶, ὕδωρ ἔχει πολὺ ἐν ἑκατέρωθεν τοῖς μέρεσιν (*Stad.M.M.* 33); genericamente, «acqua in terraferma», ὕδωρ ἔχει ἐν ταῖς ἡπείροις (*Stad.M.M.* 34); nella sabbia, dunque sulla spiaggia, si specifica che si tratta di acqua salmastra, ὕδωρ ἔχει πλατὺ ἐν τῇ ἄμμῳ (*Stad.M.M.* 35), o si indica genericamente che la località dispone di acqua salmastra, senza specificare dove, ὕδωρ ἔχει πλατὺ (*Stad.M.M.* 42); nel litorale, sulla spiaggia, ὕδωρ ἔχει ἐν τῷ αἰγιαλῷ (*Stad.M.M.* 38), ο ἔχει ὕδωρ ἐν τῷ

²¹² L'aggettivo λακκαῖος, “di cisterna” (ὕδωρ sottointeso) deriva dal sostantivo λάκκος, “cisterna, pozzo, serbatoio”.

²¹³ Si tratta dunque di acqua utilizzata per l'agricoltura. Per l'aggettivo πηγᾶν, “di fonte, di sorgente”, cfr. il sostantivo πηγῆ, “fonte, sorgente, fontana”.

²¹⁴ φρουρίου, Helm (1955).

²¹⁵ In più occasioni incontriamo riferimenti alla presenza di punti di acquata presso o sotto delle piante che crescono sulla costa; il fatto è del tutto naturale, poiché intorno alla fonte d'acqua dolce gli alberi trovano il loro habitat ideale.

²¹⁶ Cfr. Müller in *GGM*, I: 439, nota al paragrafo 33.

αἰγιαλῶ (Stad.M.M. 54); in un punto a quindici stadi dalla località di Faia, sulla costa della Marmarica, acqua “di raccolta”, probabilmente in una cisterna o in una depressione naturale, Φαίαν ... ὕδωρ ἔχει συνακτὸν ἀπὸ σταδίων ιε’ (Stad.M.M. 43); «in una fortezza», ὕδωρ ἔχει ἐπὶ τοῦ φρουρίου (Stad.M.M. 63); «acqua di fiume», ὕδωρ ἔχει ποτάμιον (Stad.M.M. 96). Talvolta si ha un semplice riferimento alla presenza di una fonte, di una sorgente, πηγὴ (Stad.M.M. 291 e 298) senza l’impiego del sostantivo ὕδωρ.

Un’attestazione particolarmente significativa è rappresentata dal riferimento alla localizzazione dell’acqua dolce e al modo in cui la si può ottenere: «presso il litorale (di Serapeio in Cirenaica) vedrai una grandissima duna di sabbia bianca, da cui, se scaverai, potrai ottenere acqua dolce»: παράδρομον ὄψει θῖνα λευκὴν μεγίστην, ἀφ’ ἧς, ἂν ὀρύξῃς, ἕξεις ὕδωρ γλυκὺ (Stad.M.M. 67)²¹⁷. Pur essendo ovvio che tutti i riferimenti riguardano la presenza di acqua dolce, più o meno potabile, comunque utilizzabile per il rifornimento delle navi, solo in questo e in un altro caso (ὕδωρ ἔχει γλυκὺ, Stad.M.M. 32) viene utilizzato espressamente l’aggettivo “dolce”. Come di consueto, il testo si rivolge direttamente al lettore-navigante, secondo la pratica che abbiamo visto essere comune anche nei portolani medievali. Il metodo di reperimento dell’acqua è quello di scavare nella sabbia, che doveva presumibilmente essere anche quello utilizzato per gli altri punti di acquata ubicati “nella sabbia” o “nella spiaggia” (Stad.M.M. 15, 28, 35, 51, 54). A questo proposito risulta ancora significativo il confronto con i portolani medievali, per esempio con un già citato paragrafo del *Compasso da Navigare* (169) in cui è ricordata la medesima pratica: *Et à acqua dolce, chi cava IIII palmi*.

La presenza di acqua dolce potrebbe essere anche riconosciuta solo a livello toponomastico, come accade per la località di Moro, sulle coste della Pamfilia, che viene chiamata “acqua”: Μωρὸν ὕδωρ καλούμενον (Stad.M.M. 231 e 232). Si può ipotizzare che il luogo fosse particolarmente ricco di acqua, al punto tale da meritare questo particolare appellativo.

Infine, con l’aggettivo ἄνυδρος sono indicate le località che non dispongono di acqua dolce (Stad.M.M. 80, 81, 353).

²¹⁷ Alla necessità di scavare per la ricerca d’acqua dolce nel litorale potrebbero ricollegarsi le *dolabrae* rinvenute in diversi relitti antichi. La *dolabra* era infatti uno strumento polifunzionale (sorta di piccozza con due taglienti, uno verticale e uno orizzontale, utile anche per fare leva, scavare, spostare sassi etc., simile alla nostra “martellina malepeggio”) che risultava certamente utile per molti scopi tanto a bordo delle navi quanto in occasione delle soste a terra (BELTRAME 2002: 31-33).

3.11. AVVISI DI PERICOLO, INFORMAZIONI E CONSIGLI PER LA NAVIGAZIONE

Come i numerosi riferimenti ai punti utili per l'acquata, gli avvisi di pericolo e i consigli sulla condotta della navigazione evidenziano in modo inequivocabile il carattere portolanico dello *Stadiasmo*, dunque la sua destinazione ad usi pratici e ad un pubblico di lettori-naviganti. Torniamo a ribadire che queste informazioni non avrebbero rivestito alcun interesse in un'opera di tipo prettamente geografico o periplografico (si vedano i paragrafi 2.3 e 2.4). Il testo si rivolge direttamente al lettore, senza mediazione, per mezzo di verbi nella seconda persona dell'imperativo o del futuro; esattamente nello stesso modo che ritroviamo nei portolani medievali²¹⁸. Si tratta di informazioni immediate ed essenziali, articolate in forma chiara. La prima sezione dello *Stadiasmo* si dimostra sempre quella più ricca di attestazioni.

I verbi utilizzati per gli avvisi sono i seguenti: εἰσάγω (condurre, dirigere); ὀρμίζω, προσορμίζω (ancorare, ormeggiare); κατάγω (condurre, condurre verso terra, in porto, approdare); φυλάσσω (qui col valore di stare in guardia, guardarsi da, fare attenzione) e composti come διαφυλάσσω (sorvegliare, preoccuparsi di, fare attenzione); ὄραω (vedere) e composti, come καθοράω (vedere, scorgere); κάμπτω (girare, girare intorno, curvare, doppiare un capo); πλέω (navigare); παραπλέω (costeggiare, navigare a lato); ἀσφαλίζω (assicurare, stare in guardia); προσφέρω (qui con valore di avvicinarsi, accostarsi, portare verso). Gli avvisi resi con l'imperativo hanno evidentemente il carattere più forte e immediato: possono riferirsi sia a pericoli effettivi (scogli affioranti, venti pericolosi, inadeguatezza del

²¹⁸ Si veda, per esempio, il *Compasso da Navigare* (MOTZO 1947): *E guardateve de lo golfo de la Torre, ca quello ede asperile. E se voi volete gire em bono fondo, dovete gire en fondo de VII passi e là è fondo arenile (§ 145) ... honora la punta de lo ditto porto un'arcata. E potete bene entrare entre la punta dicta e la plana (§ 148) ... E se volete entrare là, va tucto de fora de la maiore isola de ponente, appresso dell'isola uno prodese. E potete mectere lo prodese all'isola, e serrete el lo bono porto (§ 152)*. Si veda, inoltre, il *Portolano di Grazia Pauli* (TERROSU ASOLE 1988): *lassa li schogli ... trovarai fondo di passi IIII (F. 3 N) ... E se vole andare a la piagia truovi fondo piano di passa X. E se voli entrare a Ben Dorme, trase di verso iscelocho ... E fae onore a la ditto pontta prodesi II, e vae per tramontana, e trovi la città di Tolone. E a (Tolone) trovi fondo piano di passi V (F. 4) ... E chuando sarai in chapo del ditto freo, vedrai lo freo alargare di ver tramontana miglia XXV e di ver mezzodi miglia XXXV (F. 13 v) ... e vedrai una isoletta plana rasso da chapo miglia I. E lassa la isoletta di ver levante e vae per mezzodi, e chosie intrarai in chuello portto di Stanpalea (F. 14)*.

luogo di approdo) sia a consigli su come condurre il corso o manovrare. Hanno invece un carattere parzialmente diverso i riferimenti resi con il futuro, che indicano nella prospettiva del navigante (cioè dal suo punto di vista fisico) i luoghi e le località che si incontrano o che si incontreranno lungo un determinato tragitto, dunque informando il lettore su come riconoscere il litorale e su come convenga procedere.

Attestazioni

Nella prima categoria (col verbo all'imperativo) rientrano avvisi del tipo: «conduci (la nave) sulla destra, verso la zona con fondo sassoso», εἰσάγου δεξιῶς εἰς τὸν πλαταμῶνα (*Stad.M.M.* 11)²¹⁹; «ormeggia tenendo il promontorio sulla destra!», ἐκ δεξιῶν τὴν ἄκραν ἔχων ὀρμίζου (*Stad.M.M.* 13); «ormeggia tenendo l'isoletta sulla sinistra!», νησίον ἐστὶ ²²⁰. [τοῦτο ἔχων]²²¹ εὐώνυμον προσορμίζου (*Stad.M.M.* 15); «conduci (la nave verso terra) tenendo l'isola sulla destra!», νῆσος ... αὐτὴν ἔχων δεξιὰν, κατάγου (*Stad.M.M.* 16)²²²; «attento al Noto!», dunque al vento che soffia da sud, φυλάσσου νότον (*Stad.M.M.* 18); «quando scorgi i bassifondi, conduci verso terra!», riferendosi ad un ancoraggio presso un promontorio che ha dei bassifondi sulla destra, ἄκρα ἐστὶν, ἔχουσα ὑφορμον· ἔχει δὲ ἐκ δεξιῶν βράχη καθορῶν τὸ βράχος κατάγου (*Stad.M.M.* 23); «ormeggia presso il promontorio quando soffiano i venti dall'alto (mare)!», ἄκρα ... ὀρμίζου ἐπ' αὐτὴν τοῖς ἄνωθεν ἀνέμοις (*Stad.M.M.* 34); «dopo aver percorso otto stadi, costeggia! (vi sono infatti dei bassifondi alti)», ἀπὸ σταδίων ὀκτώ

²¹⁹ Müller traduce εἰς τὸν πλαταμῶνα con *in tractum laevi fundi saxosi* e abbiamo visto sopra, nota 303, che a proposito del termine πλαταμῶν ritiene si tratti di «*maris locus qui aquam non adeo altam, et in fundo saxosam planitiem habet*» (*GGM*, I: 432 e nota al paragrafo 11); Gail traduce con *in saxosam planitiem* (*GAIL* 1828: 436); Hoffmann con *ad rupem in mare imminentem* (*HOFFMANN* 1941: 184). Ricordiamo che Letronne corregge in εἰς τὸν πλατανῶνα (*LETRONNE* 1829: 117), richiamando quindi la presenza di un boschetto di platani come punto di riconoscimento del litorale indicato dall'istruzione nautica.

²²⁰ ἐστὶν, Helm (1955).

²²¹ Non integrato dall'Helm (1955).

²²² Ricordiamo che il verbo κατάγω («condurre, condurre verso terra») può assumere per estensione il significato di «condurre in porto», dunque «approdare». Nel nostro contesto sembra più adeguato conservare il significato dinamico dell'azione, legato ad un cambiamento del corso della nave, certamente anche funzionale a raggiungere l'approdo. Il riferimento esplicito alla manovra di approdo o di ormeggio, infatti, è normalmente espresso con i verbi ὀρμίζω e προσορμίζω.

παράπλεε (ἔχει γὰρ βράχη ὑψηλά) (*Stad.M.M.* 37)²²³; «da qui conduci a sinistra!», ἐντεῦθεν [ἐν] ἀριστερᾷ κατάγου (*Stad.M.M.* 44); «da qui dopo aver condotto verso il largo, costeggia! ci sono pietre alte (dunque bassifondi?)»²²⁴, ἐντεῦθεν ἀναχθεῖς παράπλεε· πέτραι εἰσὶν ὑψηλαί (*Stad.M.M.* 46); «stai in guardia / fai attenzione!», ἀσφαλίζου (*Stad.M.M.* 55²²⁵, 126²²⁶); «(avvicinandoti dall'alto mare verso terra vedrai un territorio basso, con delle isolette; qualora ti avvicini ad esse, vedrai la città che si affaccia sul mare e dune bianche e una spiaggia; la città è tutta bianca ma non ha porto); ormeggia in sicurezza / con attenzione al capo Ermeo!», ἀσφαλῶς ὀρμίζου ἐπὶ τοῦ Ἑρμαίου (*Stad.M.M.* 93)²²⁷; «naviga verso settentrione finché (la città e il promontorio) non ti appaiono sulla sinistra; in alto mare, infatti, vi sono molti e aspri bassifondi; quindi ti apparirà Neapoli», πλέε τὴν ἄρκτον [ὡς] παραφαίνειν²²⁸ ἐξ εὐωνύμων εἰσὶ γὰρ εἰς τὸ πέλαγος ἐκεῖνο βράχη πολλὰ καὶ τραχέα· εἶτα ἐκφανήσεται σοι (ἡ Ἄσπις καὶ ἐπ' αὐτῇ) Νεάπολις (*Stad.M.M.* 117); «ormeggia sulla destra sotto la banchina!», [ἐπὶ]²²⁹ δεξιᾶν ὀρμίζου ὑπὸ τὸ χῶμα (*Stad.M.M.* 124); «conduci con cautela!», ἀσφαλῶς κατάγου (*Stad.M.M.* 128); «costeggiando questo litorale

²²³ Con l'espressione "bassifondi alti" si identificano evidentemente quei bassifondi che salgono fino a raggiungere quasi la superficie del mare; dunque sono molto pericolosi, perché coperti da pochissima acqua (cfr. il paragrafo 3.6). In questo paragrafo è singolare l'uso del numerale otto in forma di sostantivo.

²²⁴ Potrebbe trattarsi di scogli che emergono dal pelo dell'acqua, ma l'espressione potrebbe indicare anche un fondo pietroso alto, cioè che sale verso la superficie, dunque un bassifondo costituito da pietre. Anche in questo caso rimandiamo al paragrafo 3.6.

²²⁵ L'avviso a fare attenzione si relaziona probabilmente col fatto che la località citata, Tolemaide in Cirenaica, non ha porto o ha un approdo poco protetto, ἐπίσαλός ἐστιν ὁ τόπος. Come già evidenziato sopra in relazione alle attestazioni su porti, approdi e ancoraggi, il Müller (*GGM*, I: 448, nota al paragrafo 55) traduce l'espressione ἐπίσαλός ἐστιν ὁ τόπος nel senso di un luogo con un σάλος poco protetto, pericoloso, come confermerebbe anche l'avviso ἀσφαλίζου con cui si chiude il paragrafo. Va altresì considerato che la rada di Tolemaide ha evidenziato la presenza di strutture riconducibili a moli, per cui si veda quanto già riferito nel paragrafo 3.8.

²²⁶ Avviso a fare attenzione nell'avvicinarsi ad Utica, perché la città è priva di porto e dispone solo di una rada, di un ancoraggio. In proposito, si veda ancora il paragrafo 3.8.

²²⁷ Si tratta del paragrafo relativo a Leptis Magna, già più volte citato per la sua importanza ai fini della datazione dello *Stadiasmo* (si vedano il capitolo 1 e il paragrafo 3.3). Tra parentesi abbiamo riportato la traduzione della parte che precede l'avviso relativo al capo Ermeo, risultando importante per meglio comprendere il contesto in cui si inserisce. La versione di ἀσφαλῶς "con attenzione" può relazionarsi al fatto che il porto dell'Ermeo era adeguato solo per piccole imbarcazioni (*Stad.M.M.* 94).

²²⁸ Resta aderente al codice l'Helm (1955): παραφαίνων.

²²⁹ Non integrato dall'Helm (1955).

mantieniti ad una distanza di venti stadi dalla terraferma!», Τοῦτον τὸν τόπον παράπλεε ἀπὸ τῆς γῆς στάδιοις κ' (Stad.M.M. 146)²³⁰; «qualora ti avvicini all'isoletta, stringi la terraferma (dunque avvicinati) sulla destra», ὅταν δὲ ἐγγίσῃς τῷ νησιῷ, τὴν γῆν θλίβε δεξιῶ (Stad.M.M. 298); «fai attenzione al luogo!», ἀσφαλίζου τὸν τόπον (Stad.M.M. 302)²³¹; «stai attento, sorveglianza!», διαφυλάττου (Stad.M.M. 304)²³².

Alla seconda categoria (col verbo al futuro) appartengono i seguenti avvisi: «quando doppierei questo (promontorio), vedrai apparire la città di Paretonio», ταύτην κάμψας, ὄψει τὴν πόλιν Παραϊτόνιον (Stad.M.M. 19); «dopo aver costeggiato per trenta stadi, vedrai apparire vicino un promontorio alto e grande; e presso questo vedrai verso una rada anche una grande laguna / lago litoraneo», Παραπλεύσας ὡς σταδίους λ' ὄψει παρεμφαίνουσαν ἄκραν ὑψηλὴν καὶ μεγάλην· κατ' αὐτὴν ὄψει εἰς σάλον καὶ λίμνην μεγάλην (Stad.M.M. 30); «è opportuno ormeggiare sotto il villaggio quando soffiano i venti da occidente», κώμην ... ὀρμίζοιο ἂν ὑπ' αὐτὸν²³³ τοῖς ἀφ' ἐσπέρας ἀνέμοις (Stad.M.M. 53); «navigando per sei stadi vedrai un promontorio proteso verso occidente; nei pressi si trovano bassifondi; dunque, fai attenzione quando navighi sotto costa / costeggiando! vedrai inoltre una bassa isola di colore nero», πλεύσας ἐς σταδίους ζ' ὄψει ἀκρωτήριον προτεῖνον πρὸς ἐσπέραν· παράκειται δὲ βράχη μετέωρα· φυλάσσου παραπλέων· ὄψει δὲ νησίον ταπεινὸν μελανόν²³⁴ (Stad.M.M. 57)²³⁵; «queste due città (Alipota / Salipota e Thapso, nella Piccola Sirte) hanno porto, ma, poiché nelle vicinanze ci sono bassifondi, verso queste navigano solo imbarcazioni di modeste dimensioni (dunque con poco pescaggio)», Ἀῦται αἱ πόλεις λιμένας ἔχουσι, διὰ [δὲ] τὸ ἐπικεῖσθαι αὐταῖς βράχη εἰς ταύτας πλέουσι σύμμετρα πλοῖα (Stad.M.M. 112); «Lepti Minus ... è una piccola città ed ha intorno dei bassifondi ben visibili (dunque pericolosi); e l'avvicinamento / l'approdo alla città è molto pericoloso», Λέπτιν τὴν μικρὰν ... πόλις μικρά ἐστι· καταφανῆ ἔχει βράχη; καὶ ἡ καταγωγή ἐστὶν ἐπὶ τῇ πόλει δύσκολος πάνυ (Stad.M.M. 113); «dopo aver navigato per quaranta stadi da Thermo vedrai un promontorio presso cui

²³⁰ Tutto il tragitto costiero è infatti definito aspro, pietroso, ὄλος περίπλους τραχὺς ἐστὶν, verosimilmente per la presenza di scogli e bassifondi che lo rendono quindi pericoloso.

²³¹ L'avviso riguarda la città di Amatunte a Cipro, definita priva di porto, ἀλίμενος.

²³² L'avviso riguarda la città "deserta" di Ammochosto, a Cipro, dove si trovano degli scogli a fior d'acqua, χοιράδας.

²³³ ὀρμίζουσι ὑπ' αὐτοῖς, Helm (1955).

²³⁴ μέλαν[ον], Helm (1955).

²³⁵ Questa attestazione appartiene ad entrambe le categorie citate sopra, contenendo sia i riferimenti al riconoscimento del promontorio e dell'isola (con il solito ὄψει, "vedrai") sia un avviso a fare attenzione per la presenza di bassifondi.

nel golfo) risulta molto importante, poiché determina evidentemente una differenza sostanziale nel calcolo della distanza su uno stesso percorso (Marciano di Eraclea, *Epitome del Periplo del Mare Interno*, 5).

In rapporto ad alcuni tragitti viene riferito che questi si svolgono con una navigazione “favorevolissima”, indicando anche il vento che la rende tale; si tratta sempre di venti che consentono di navigare nelle andature portanti (dunque, per esempio, una rotta verso occidente è indicata come “favorevolissima” con un vento che soffia da oriente). Richiamiamo, a questo proposito, quanto discusso nel paragrafo 2.7 in relazione al vento indicato come favorevolissimo per le rotte che attraversavano l’Egeo da est verso ovest, l’apeliote; vento che, in questo caso, potrebbe rappresentare un riferimento teorico, geografico, piuttosto che un richiamo alle condizioni anemologiche reali. Singolare è poi *Stad.M.M.* 336, in cui la navigazione viene detta “profonda”, dunque con riferimento ad un tratto di mare in cui i fondali sono alti, dove non vi sono pericoli di incaglio o di arenamento; pericoli tra i più temuti dai naviganti, come attestano i numerosi avvisi relativi ai bassifondi (*supra*, paragrafi 3.6 e 3.11).

Anche le notizie sulle tipologie della navigazione caratterizzano il taglio pratico dello *Stadiasmo*, essendo frutto di esperienze dirette, raccolte dai naviganti e trasformate in informazioni destinate ai naviganti; informazioni che, ancora una volta, avrebbero avuto poco interesse per l’autore di un testo geografico o periplografico. La ripetitività delle espressioni, così come la forma sintetica, priva di ogni arricchimento formale, contribuiscono a definire il carattere portolanico del documento.

A differenza di quanto abbiamo riscontrato finora, le attestazioni sulle tipologie della navigazione sono quasi del tutto assenti nella prima sezione dello *Stadiasmo*, concentrandosi invece nella seconda. Questo fatto evidenzia ancora una volta il carattere composito dell’opera e la sua origine da differenti portolani parziali. Infine, si tratta di informazioni che distinguono lo *Stadiasmo* rispetto ai portolani medievali, dove sono praticamente assenti, almeno nella forma in cui le incontriamo nel nostro testo.

Attestazioni

Come abbiamo ricordato sopra, risultano particolarmente significative per il calcolo delle distanze le indicazioni relative ad una navigazione lungo costa o ad una navigazione diretta. In *Stad.M.M.* 47, per esempio, si rileva che «costeggiando vicino a terra da Azari a Darne (sulle coste della Marmarica) ci sono 150 stadi»: Ἐπὶ τῆς Ἀζαρίδος παραπλεύσαντι τὰ παράγια εἰς Δάρνην²³⁷ στάδιοι ρν’. In

²³⁷ Ζαρινήν, Helm (1955).

Stad.M.M. 132, invece, incontriamo la distanza di un singolo tragitto calcolata navigando «per via diretta», ἐπ' εὐθείας (anche in *Stad.M.M.* 164, 229 e 248) e una distanza sommativa calcolata «costeggiando presso la terraferma», παρὰ γῆν παραπλέοντος²³⁸ (si veda anche τῷ παρὰ γῆν πλέοντι in *Stad.M.M.* 232). Altrettanto significativo è *Stad.M.M.* 164, già ricordato nell'introduzione di questo paragrafo, in cui viene specificato che la distanza è calcolata «senza entrare nel golfo», μὴ κατακολπίζοντι, ma «navigando per via diretta», ἐπ' εὐθείας πλέοντι.

La navigazione in linea diretta (per via diretta, in corso diretto) identifica il tragitto più breve, senza scali e senza seguire il perimetro della costa, dunque il più economico; viene indicata col participio εὐθυδρομοῦντι, εὐθυδρομοῦντος (*Stad.M.M.* 137, 158, 159, 165)²³⁹ e con l'espressione τὸν ἐπίτομον (*Stad.M.M.* 142, 148, 183), che ha il significato specifico di «in (per) via compendiaria».

In diversi casi si rileva che la navigazione è οὐριώτατα (*Stad.M.M.* 150, 178, 233, 272, 273, 280)²⁴⁰, cioè favorevolissima, che si svolge con un vento molto favorevole, specificando anche con quale vento risulta tale: con lo Zefiro, οὐριώτατα ζεφύρῳ (*Stad.M.M.* 233 e 272) o con l'Apeliote, οὐριώτατα ἀπηλιώτῃ (*Stad.M.M.* 273²⁴¹ e 280). Lo stesso concetto di navigazione favorevole è reso anche col participio οὐριοδρομοῦντος (*Stad.M.M.* 157)²⁴².

In un solo caso incontriamo il riferimento al doppiaggio di un capo, κάμπαντι δὲ τὸ ἀκρωτήριον (*Stad.M.M.* 139)²⁴³, alla risalita di un fiume, ἀναπλεύσαντι τὸν ποταμὸν (*Stad.M.M.* 219), ad una navigazione breve, ὁ δὲ πλοῦς βραχύς (*Stad.M.M.* 298), ad una navigazione profonda, ὁ δὲ πλοῦς βαθύς (*Stad.M.M.* 336), che probabilmente si riferisce ad un tratto di mare in cui i fondali sono alti, dove non vi è pericolo di incaglio o di arenamento, come abbiamo già ricordato.

²³⁸ παραπλέοντες, Helm (1955).

²³⁹ Il verbo è εὐθυδρομέω, composto dall'aggettivo εὐθύς, “diritto, diretto” (anche con valore di avverbio, “direttamente, in linea diretta”), e dal sostantivo δρόμος, “corso, percorso”.

²⁴⁰ Superlativo dell'aggettivo οὔριος, “con vento favorevole, felice, prospero”. L'aggettivo è utilizzato anche come epiteto divino di Zeus, nel suo valore di divinità dei venti, del favore dei venti, dunque strettamente relazionata col mondo dei naviganti; si tratta di Ζεὺς Οὔριος, divinità di matrice focese (anche questo è un fatto significativo, considerando l'importante ruolo svolto dai Focesi nelle navigazioni esplorative verso occidente), che trova il suo corrispondente latino in *Iuppiter Serenus*, con valori corrispondenti (SUSINI 1971).

²⁴¹ L'Helm (1955) non integra ἀπηλιώτῃ.

²⁴² Il verbo è οὐριοδρομέω, “correre con vento favorevole” (cfr. le note 446 e 447).

²⁴³ Il verbo è κάμπτω, “curvare, piegare, girare intorno”, nel caso specifico “doppiare”.

3.13. PIELEGGI

I pieleggi rappresentano un nucleo di informazioni nautiche molto importante all'interno dei portolani, perché attestano le traversate d'altura tra le diverse isole, tra i principali capi e le località di riferimento della costa. Per tipologia e qualità della descrizione si discostano notevolmente dai tragitti costieri; nello *Stadiasmo*, salvo le eccezioni che vedremo, le informazioni si riducono sostanzialmente al nome della località di partenza, a quello della località di arrivo e alla distanza che le separa: «da Rodi ad Alessandria stadi 4.500», per fare solo un esempio.

Un aspetto che distingue nettamente il nostro documento dai portolani medievali, come già evidenziato nei paragrafi 2.4 e 3.1, è rappresentato dalla scarsità di indicazioni direzionali, sia con i riferimenti astronomici sia, soprattutto, con i venti-direzioni. Si tratta di indicazioni che, invece, ritroviamo diffusamente nella letteratura geografica dell'antichità (basti pensare a Strabone e a Pausania), essendo normalmente impiegate per definire la posizione delle località, le direzioni e gli orientamenti²⁴⁴. Nello *Stadiasmo* tale mancanza risulta ancora più stridente proprio in rapporto ai pieleggi, dove le direzioni e gli orientamenti costituirebbero, naturalmente, un aspetto essenziale per l'identificazione della rotta, dal momento che in questi contesti non si può fare affidamento sulla presenza del litorale.

La direzione, dunque, fa la differenza. Basterà citare qualche esempio tratto dai portolani medievali che abbiamo preso a riferimento, oltre che da un'altra categoria di documenti noti come *isolari*, in cui compaiono la descrizione delle diverse isole e i pieleggi che da queste conducono verso le altre isole o verso determinate località della terraferma²⁴⁵. In questi testi, infatti, è sempre esplicitata in modo preciso la

²⁴⁴ In Strabone incontriamo normalmente indicazioni direzionali rese sia con i riferimenti astronomici sia con i venti: «verso settentrione» (πρὸς ἄρκτον), «verso meridione» (πρὸς νότον), «verso oriente» (πρὸς ἕω) (VI, 2, 1 = C 266 e 267); ma troviamo anche riferimenti più precisi, in modo simile a quelli rappresentati dai “mezzi venti” dei portolani medievali (per esempio “tra Maestro e Greco”, per indicare la direzione intermedia): «verso un punto intermedio tra l'occidente e il settentrione» (πρὸς τὸ μετὰξὺ τῆς ἐσπέρας καὶ τῆς ἄρκτου) (VI, 2, 1 = C 267); oppure riferimenti all'occidente o all'oriente invernale o estivo, specificando così la direzione in rapporto alla declinazione del sole: «verso l'oriente invernale» (ἐπὶ χειμερινῆς ἀνατολῆς) (VI, 2, 1 = C 266 e VI, 3, 5 = C 281). Per i sistemi di orientamento nel mondo antico si vedano: LE GALL 1975; JANNI 1981 e 1988; BRIZZI-MEDAS 1999.

²⁴⁵ Quello degli *isolari* è un genere di letteratura geografica già noto agli antichi, per cui si veda CECCARELLI 1989.

direzione (il vento-direzione)²⁴⁶, che va a completare le altre informazioni relative alla località di partenza, alla località di arrivo e alla distanza che le separa; informazioni, queste ultime, che abbiamo visto essere canoniche anche nello *Stadiasmo*. Come sottolinea Angela Terrosu Asole nel suo commentario al *Portolano di Grazia Pauli*, relativamente alle rotte, «per segnalare i suddetti percorsi e, con essi, quelli di altura che, invece, come si è detto, miravano a collegare località così distanti tra loro da richiedere il superamento di tratti di mare aperto, i portolani medievali ricorrono sostanzialmente a due elementi: la lunghezza e l'orientamento. La conoscenza del primo era indispensabile per stabilire anche a priori la durata dei viaggi, mentre la nozione del secondo, che consisteva nella segnalazione dei dati di direzione da impartire all'imbarcazione sin dall'inizio di ogni rotta, serviva a fornire la sicurezza di giungere a destinazione tramite un itinerario rettilineo e conseguentemente nel minor tempo possibile. A questi elementi si aggiungeva l'indicazione dei luoghi di partenza e di arrivo sicché ogni percorso costituiva un caso a sé, che i piloti avevano la possibilità di estrapolare dagli altri e utilizzare a seconda delle necessità. Le informazioni fornite dai portolani potevano venir desunte, sebbene in modo meno preciso, anche dalle carte nautiche che infatti li accompagnavano nell'uso da parte dei nocchieri e ne dividevano la funzione di guida»²⁴⁷.

Vediamo ora alcuni esempi. Dal *Compasso da Navigare*, «*peleio de Malta*» (pieleggi da Malta, § 180)²⁴⁸: «*De Malta a Suecca en Barbaria CCCCLX millara entre mezzo di e silocco e pui ver lo silocco*» (dunque in direzione tra mezzogiorno e scirocco e poi verso scirocco, ovvero verso sud-sudest e quindi verso sudest); «*De la dicta Malta a lo golfo de Tino DC millara per silocco, zoè a ssavere a la parte da levante. De la dicta Malta a Rasausem DLXXX <millara> entre levante e silocco. De la dicta Malta a Mallea Mactapane DCLX millara per levante ver lo geco quarta. De Malta a Motone DC millara per levante ver lo greco terza. De Gozo de Malta all'isola de Ducato DLX millara per greco ver lo levante quarta, e venirete propo de lo capo <Passaro> intorno X millara alto. De la dicta Malta a Corfù DXL millara per greco. Volze Malta LX millara per estarea*» (l'ultima frase si riferisce allo sviluppo del perimetro di Malta, calcolato come se se si viaggiasse lungo le sue coste, dunque facendone il periplo).

²⁴⁶ I pieleggi e le traversate d'alto mare compaiono nel *Liber de existencia riveriarum et forma maris nostri mediterranei*, del XII secolo; ma nella descrizione delle traversate, l'associazione delle informazioni di distanza e direzione (sempre con i venti) compaiono già nell'XI secolo (GAUTIER DALCHÉ 1995: 79-80).

²⁴⁷ TERROSU ASOLE 1988: XII-XIII.

²⁴⁸ MOTZO 1947: 79-80.

Dal *Portolano di Grazia Pauli*, pieleggi dall'isola di Pantelleria²⁴⁹: «E di Malta a Pantelleria à miglia CL intra ponette e maestro. E di Pantelleria a l'isola di Lampedosa à miglia C per ventto fuore di ver mezodì terzo ventto. E <d>i Pantelleria à chapo Buono a miglia LXX per ponette di ver maestro terzo ventto. E di Pantelleria a la Chipia di Barbaria à miglia LX per ponette» e così via.

Dall' *Isolario* di Benedetto Bordone (1528), relativamente all'isola di Rodi²⁵⁰: «E per la quarta de garbino ver lo ostro, l'isola di Carpatò vi è posta per mare, miglia sessanta, & da Alessandria, città d'Egitto, per ostro sirocco, miglia cinquecento & dieci. Da Dorida, provincia d'Asia minore, che per ponente vi giace, sono miglia quaranta, & alla parte pur di Asia, che a tramontana vi siede, ci sono miglia quaranta, & a quella che per levante vi è posta, gli sono miglia novanta, & l'altra che a ponente giace si lontana da quella miglia quaranta. E da Delo per la quarta di ponete verso maestro, d'intorno miglia ducento». Da questo pur breve stralcio si può riscontrare come il tenore dell'isolario sia molto diverso da quello del portolano; il documento, infatti, assume più i caratteri di un trattato geografico che di un testo nautico, rivolto ad un pubblico colto piuttosto che a dei naviganti. Non a caso, nell'isolario incontriamo anche riferimenti di carattere mitologico e storico (nell'*Isolario* del Bordone, per esempio, relativamente a Rodi non mancano i riferimenti a Febo e al famoso Colosso), che in qualche modo avvicinano il documento al tenore dei *peripli* antichi, i quali, come abbiamo visto, vanno nettamente distinti dai portolani.

Non è facile identificare il motivo per cui nello *Stadiasmo* gli orientamenti sono così scarsi e, in particolare, perché non compaiono le direzioni di rotta nei pieleggi. Si può ipotizzare che le direzioni fossero esemplificate a livello grafico, dunque che accanto al portolano fosse utilizzata una carta di qualche tipo? Non è da escludere, del resto, l'impiego di schizzi cartografici e di rudimentali mappe; in ogni caso, come abbiamo evidenziato nel paragrafo 2.6, non si sarebbe trattato di cartografia nautica, dunque di carte che potessero servire per condurre una navigazione stimata. Allora, quale aiuto concreto avrebbero potuto fornire ai naviganti? E perché non riportare semplicemente la direzione nel testo del portolano, che sarebbe stata sufficiente a raggiungere un livello informativo essenziale, pari a quello dei portolani medievali?

Il problema potrebbe essere ribaltato nel modo seguente: la scarsa presenza di riferimenti ai venti-direzioni, come anche alle direzioni ricavate da orientamenti astronomici, può ricondursi all'assenza della cartografia nautica e della bussola magnetica nel mondo antico, unitamente alla concezione odologica dello spazio geografico e quella unidimensionale del percorso (si veda il paragrafo 2.5). Lo

²⁴⁹ TERROSU ASOLE 1988: 76-77.

²⁵⁰ BORDONE 1528.

stesso principio odologico della descrizione costituisce, di per sé, una pur grossolana forma di orientamento, rappresentato dalla direzione generale con cui procede l'elenco delle località, prima da Alessandria verso ovest, quindi da Alessandria verso est (risalendo verso nord lungo le coste siro-palestinesi, poi verso ovest lungo quelle meridionali dell'Asia Minore). Ma se questo è vero per i tragitti lungo costa, dove il litorale costituisce un riferimento geografico concreto, appare difficile capire a cosa potessero servire, praticamente, le descrizioni dei pieleggi senza che vi fosse indicata la direzione che dal luogo A conduceva al luogo B.

Anche nel caso in cui si volesse ricondurre lo *Stadiasmo*, interamente o parzialmente, ad un'opera elaborata con finalità geografiche piuttosto che nautiche, l'assenza delle direzioni risulterebbe strana, poiché il lettore non avrebbe avuto modo di capire come si collocavano geograficamente le isole una rispetto all'altra e come rispetto al litorale e alle località costiere della terraferma. Negli *isolari* tardo-medievali, infatti, opere che pure rispondono ai caratteri della geografia descrittiva e non a quelli di un documento di uso pratico come è il portolano, le direzioni sono sempre presenti, come abbiamo visto sopra citando ad esempio l'*Isolario* del Bordone. Inoltre, qui compare anche la rappresentazione grafica delle isole da cui si origina una rosa dei venti, esemplificando in forma grafica le direzioni indicate nel testo. Il problema resta aperto. Certamente, l'ipotesi di affiancare al portolano una qualche forma di cartografia esplicativa, per quanto rudimentale, appare una delle soluzioni praticabili. Con riferimento alle considerazioni espresse nel paragrafo 2.6, ricordiamo che già il Motzo affermava che «l'uso di disegni dei mari e delle terre, non credo che si possa negare ai marinai antichi»; ma sottolineava anche che «il marinaio (antico) aveva sostanzialmente degli schizzi che non gli erano inutili, specialmente se doveva fare dei lunghi percorsi, ... ma non aveva una vera Carta nautica, in base alla quale potesse calcolare distanze e direzioni», giungendo infine alla conclusione che «non vi è, alle attuali conoscenze del mondo antico, alcuna testimonianza che ci permetta di affermare che il corso delle navi fosse retto in base alle Carte»²⁵¹. Possiamo dunque concordare solo parzialmente con Giovanni Uggeri, quando, proprio in relazione ai pieleggi dello *Stadiasmo*, afferma che «le relazioni reciproche tra queste isole non potevano comprendersi ed utilizzarsi senza l'aiuto di una carta nautica, che visualizzasse le direzioni; carte di questo tipo costituirono pertanto il necessario antefatto di quelle medievali»²⁵². Certamente, l'uso di carte generali per orientare le rotte descritte nel testo può considerarsi come un fatto verosimile, ma torniamo a ribadire che queste non potevano essere delle carte nautiche.

²⁵¹ MOTZO 1947: CIV. Per una discussione più ampia del problema, rimandiamo ancora al nostro paragrafo 2.6.

²⁵² UGGERI 1998: 35.

Nello *Stadiasmo* i pieleggi riguardano sostanzialmente la seconda sezione e, precisamente, la parte dedicata alla Caria, in cui si inseriscono le isole dell'Egeo. In questi paragrafi i pieleggi assumono un carattere sistematico, con blocchi di attestazioni che prendono origine da determinate isole, principalmente da Rodi e da Delo. Due attestazioni, non sistematiche, riguardano invece l'isola di Cipro, nella terza sezione.

La maggior parte dei pieleggi è resa nella forma più semplice, "da A a B stadi X"; solo in tre casi (*Stad.M.M.* 273, 280 e 281) incontriamo una descrizione precisa di rotte di lungo corso, di cui viene data, all'inizio, la direzione generale tra i due estremi (luogo di partenza e punto di arrivo, "da A a B procedendo verso occidente"), seguita dai riferimenti su quali isole restino sulla destra e quali sulla sinistra nel corso del tragitto. In effetti, oltre a quanto abbiamo già evidenziato sopra e tornando a sottolineare l'assenza di cartografia nautica, questa modalità descrittiva lascerebbe ipotizzare l'esistenza di uno schema grafico complementare al testo scritto, in cui poter visualizzare la posizione delle isole lungo determinati assi direzionali, orientati, che si dipartono dai punti di partenza dei diversi pieleggi; oppure, in cui poterla visualizzare semplicemente attraverso i venti-direzioni segnati ai margini delle carte, come ipotizza ancora il Motzo²⁵³.

Il corretto computo delle distanze costituisce un problema complesso, sia nel confronto con le altre fonti sia in rapporto alle modalità della conversione del tempo (giornata di navigazione) in distanze lineari (stadi). Nel paragrafo 2.9 abbiamo visto come la misura empirica delle distanze in mare fosse molto imprecisa (nelle traversate d'altura specificamente), restando una pratica soggetta alle molte variabili che intercorrevano nel corso della navigazione e che potevano falsare in modo sostanziale le misure, rendendo difficile eseguire una stima su valori medi, costanti e validi in senso assoluto. A tale proposito, anche con riferimento specifico allo *Stadiasmo*, rimandiamo ai già citati lavori di Pascal Arnaud, che rappresentano un punto di riferimento fondamentale su questo argomento.

Attestazioni

Per la maggior parte, come si è ricordato sopra, i nostri pieleggi sono riportati nella forma più semplice e schematica, in cui non compaiono altre informazioni

²⁵³ MOTZO 1947: CII: «È certo che le carte antiche avevano spesso segnati ai margini i venti con i loro nomi. La giovane sposa dei tempi di Augusto, che ci è rappresentata da Properzio (IV, 3, 35), studia sulla Carta, la *tabula*, le regioni lontane dov'è andato il suo sposo a combattere contro i Parti, e nel desiderio di rivederlo vi cerca il vento che gonfierà le sue vele sulla via del ritorno in Italia».

oltre alla distanza che separa le due località²⁵⁴. In *Stad.M.M.* 271 incontriamo pieleggi dall'isola di Elaioussa²⁵⁵ a Rodi (150 stadi), da Rodi a Mallo (4.600 stadi) e da qui al Tempio dei Bizantini²⁵⁶ (4.600 stadi). Una lunga serie di pieleggi con partenza da Rodi è invece contenuta in *Stad.M.M.* 272. La forma standardizzata è del tipo ἐκ Ῥόδου εἰς Ἀλεξάνδρειαν στάδιοι ,δφ', «da Rodi ad Alessandria stadi 4.500»; con questa formula segue l'elenco dei pieleggi: da Rodi ad Ascalona stadi 3.600; da Rodi a Cesarea stadi 3.600; da Rodi a Beryto stadi 3.600; da Rodi a Sidone stadi 3.600; da Rodi a Byblo stadi 3.600; da Rodi a Tripoli stadi 3.600; da Rodi a Seleucia stadi 3.600; da Rodi a Cilicia stadi 1.500; da Rodi a Corico stadi 1.000. A questo punto compare un riferimento più articolato, in cui è riportata la direzione: Ἐκ Ῥόδου δὲ ἐπὶ τὴν Κύπρον τὴν ἑσπερίαν ἐπ' ἀνατολὰς τοῦ ἡλίου οὐριώτατα ζεφύρῳ στάδιοι ,βω'²⁵⁷, «da Rodi verso la parte occidentale di Cipro, in direzione del sorgere del sole (oriente) navigazione favorevolissima col vento di Zefiro (vento da occidente)». Il paragrafo prosegue quindi con l'elenco: da Rodi a Patara stadi 600; da Rodi a Cauno stadi 450; da Rodi all'isola di Ropusa stadi 350; da Rodi a Fyscon stadi 450; da Rodi ad Agne stadi 350; da Rodi a Cnido stadi 750; da Rodi a Nisyro²⁵⁸ stadi 820; da Rodi a Telo²⁵⁹ stadi 450; da Lepataleo (di Rodi) a Poseidion di Carpatò²⁶⁰ stadi 420; da Rodi a Coò stadi 850; da Rodi a Chio stadi 3.000; da Rodi a Myndo stadi 1.000; da Rodi a Samo stadi 1.800; da Rodi a Tenedo stadi 3.700.

In altri paragrafi, questa volta riferiti ciascuno ad un solo pieleggio, ritroviamo la stessa formula: da Cnido a Coò stadi 180 (*Stad.M.M.* 274); da Coò ad Alicarnasso stadi 180 (*Stad.M.M.* 275); da Alicarnasso a Myndo stadi 220 (*Stad.M.M.* 276); da Myndo a Lero stadi 350 (*Stad.M.M.* 277); da Myndo a Coò stadi 140 (*Stad.M.M.* 278). A tre pieleggi dall'isola di Coò è dedicato *Stad.M.M.* 279: da Coò a Lero stadi 350; da Coò a Delo stadi 1.300; da Coò a Samo²⁶¹ stadi 1.000. Incontriamo poi due paragrafi dedicati alla navigazione tra le isole. Il testo del primo, *Stad.M.M.* 282, si rivolge direttamente al lettore: «qualora tu desideri navigare attraverso le isole, navigherai in questo modo», riportando i seguenti pieleggi: «da Coò a Lero stadi

²⁵⁴ Per i paragrafi dello *Stadiasmo* relativi ai pieleggi si veda ARNAUD 2005: 223-228, con riferimento all'edizione dell'Helm (1955).

²⁵⁵ Ἀπὸ τῆς Ἐλαιούσσης, Müller (*GGM*, I); Ἀπὸ τῆς Ἐλαούσης, Helm (1955).

²⁵⁶ ἐπὶ τὸ Ἱερὸν τῶν Βυζαντίων, Müller (*GGM*, I); ἐπὶ τὸ ἱερὸν τοῦ Βυζαντίου, Helm (1955).

²⁵⁷ Resta aderente alla versione del codice Helm (1955): Ἐκ Ῥόδου δὲ ἐπὶ τὴν Κύπρον ἐπὶ τὴν ἑσπερίαν τὴν ἐπ' ἀνατολὰς τοῦ κριοῦ οὐριώτα<τα> ζεφύρῳ στάδιοι ,βω'.

²⁵⁸ Νίσυρον, Müller (*GGM*, I); Νήσυρον, Helm (1955).

²⁵⁹ Τῆλον, Müller (*GGM*, I); Τίλον, Helm (1955).

²⁶⁰ Καρπάθου, Müller (*GGM*, I); Καρπάσου, Helm (1955).

²⁶¹ Helm (1955) integra [διὰ πόρου].

350; da Lero a Lebintho stadi 250; da Lebintho a Cinaro stadi 50; da Cinaro all'estremità di Amorgo stadi 85²⁶²; il cabotaggio di Amorgo verso Minoa stadi 85; [da Minoa all'isola di Cereia navigherai per 85 stadi]; da Cereia, tenendo l'isola di Cereia stessa sulla sinistra, a Panormo dei Nassi stadi 65; da Panormo a Delo stadi 420». Il secondo, *Stad.M.M.* 283, prosegue con la semplice elencazione: «da Coo a Lero stadi 320; da Lero a Parthenio (di Lero) stadi 60; da [Parthenio di] Lero ad Amazonio²⁶³ di Patmo stadi 200; da Amazonio²⁶⁴ a Corsia stadi 100; da Amazonio²⁶⁵ a Delo stadi 750; da Delo²⁶⁶ a Syro stadi 150; [da Syro ad Andro stadi 150]; da Andro al porto di Gaurio stadi 80; da Gaurio al promontorio [Paionio]²⁶⁷ stadi 50; da questo promontorio al vicinissimo promontorio [Geraisto] stadi 150; dal Geraisto²⁶⁸ a Carysto stadi 120²⁶⁹; da Carysto²⁷⁰ a Petalia²⁷¹ stadi 100».

Segue il paragrafo dedicato ai pieleggi da Delo, *Stad.M.M.* 284: «da Delo a Thera stadi 550; da Delo ad Amorgo²⁷² (alla città di Minoa) stadi 650; da Delo ad Anafe stadi 600; da Delo a Io stadi 450; da Delo alle Corsia stadi 750; da Delo a Cimolo stadi 800; da Delo a Sifno stadi 340; da Delo a Cythno²⁷³ stadi 350; da Delo a Tenos stadi 150; da Delo a Naxos stadi 150; da Delo a Donusa stadi 320; da Delo a

²⁶² Da qui alla fine del paragrafo 282 le edizioni del Müller e dell'Helm presentano differenze significative: Ἐκ Κινάρου ἐπὶ τὰ ἔγγιστα τῆς Ἀμοργίας (ἐπὶ τὰ πέρατα) σταδίου πε'. Καὶ ὁ παράπλους τῆς Ἀμοργίας εἰς Μινώαν σταδίων πε'. [Ἀπὸ Μινώας ἐπὶ τὴν Κερείαν πλεύσεις σταδίου πε']. Ἐκ τῆς Κερείας, εὐώνυμον ἔχων τὴν Κερείαν εἰς τὸν Ναξίων Πάνορμον σταδίου ξε'. Ἀπὸ τοῦ Πανόρμου εἰς Δῆλον σταδίου υκ', Müller (*GGM*, I). ἐκ Κινάρου ἐπὶ τὰ ἔγγιστα τῆς Ἀμοργίας, ἐπὶ τὰ Κέρατα σταδίου πε', καὶ ὁ παράπλους ἐπὶ <τὴν Μηνόαν> σταδίων πε': ἀπὸ [Κορσίον εἰς] Μηνόας <ἐπὶ τὴν Κερείαν> σταδίου πε': ἐκ τῆς Κερείας, εὐώνυμον ἔχων τὴν Κερείαν, εἰς τὸν Ναξίων Πάνορμον σταδίου ξε': ἀπὸ Πανόρμου εἰς Δῆλον σταδίου υκ', Helm (1955).

²⁶³ Ἀμαζόνιον, Müller (*GGM*, I); Ἀμαζώνιον, Helm (1955).

²⁶⁴ Ἀμαζονίου, Müller (*GGM*, I); Ἀμαζώνιον, Helm (1955).

²⁶⁵ Ἀπὸ τῆς ἄψης * Ἀμαζονίου, Müller (*GGM*, I); ἀπὸ τῆς ἄψης Ἀμαζώνιον, Helm (1955). Problematica la versione di τῆς ἄψης: secondo le correzioni del Gail e dell'Hoffmann vi sarebbe, rispettivamente, il riferimento al promontorio o al litorale di Amazonio: Ἀπὸ τῆς ἄκρης Ἀμαζώνιον (GAIL 1828: 487, paragrafo numerato come 263); Ἀπὸ τῆς ἄκρης Ἀμαζονίου (HOFFMANN 1841: 274).

²⁶⁶ Δῆλου, Müller (*GGM*, I); Δῆλον, Helm (1955).

²⁶⁷ [τὸ Παιώνιον], Müller (*GGM*, I); non integra Helm (1955).

²⁶⁸ Γεραιστοῦ, Müller (*GGM*, I); Κρεγέας, Helm (1955).

²⁶⁹ Helm (1955) integra [Νῆσοι ἄλλαι].

²⁷⁰ Καρύστου, Müller (*GGM*, I); Ρεγέας, Helm (1955).

²⁷¹ Πεταλίας, Müller (*GGM*, I); Πεταλέας, Helm (1955).

²⁷² Ἀμοργίαν, Müller (*GGM*, I); Ἀμοργίαν, Helm (1955).

²⁷³ Κύθον, Müller (*GGM*, I); Κύδον, Helm (1955).

Patmo stadi 850; da Delo allo scoglio Melanteio²⁷⁴ stadi 180; da Delo a Ceo stadi 300; da Delo ad Andro stadi 400; da Delo a Paro stadi 200». Di nuovo incontriamo dei paragrafi dedicati ciascuno ad un solo pieleggio: «da Myndo a Panormo stadi 80» (*Stad.M.M.* 285); «da Myndo a Bargylia stadi 250» (*Stad.M.M.* 286); «da Panormo²⁷⁵ a Poseidio²⁷⁶ e Ancistro stadi 250» (*Stad.M.M.* 287); «da Bargylia a Iaso stadi 40» (*Stad.M.M.* 288); «da Iaso²⁷⁷ al promontorio Poseidio stadi 120» (*Stad.M.M.* 289); «da Poseidio²⁷⁸ ad Acrite stadi 240» (*Stad.M.M.* 290); «dal Poseidio a Panormo (dei Milesi) stadi 40» (*Stad.M.M.* 292); «da Panormo a Mileto stadi 80» (*Stad.M.M.* 293); «da Panormo a Mileto stadi 300» (*Stad.M.M.* 294); «da Farmacussa²⁷⁹ a Mileto stadi 120» (*Stad.M.M.* 295); «da Mileto a Samo stadi 300» (*Stad.M.M.* 296). Due pieleggi sono riportati nella sezione relativa a Cipro: «da questo promontorio Curiaico al Pelusio stadi 2.300» (*Stad.M.M.* 316); «da Citio di Cipro ad Ascalona stadi 3.300» (*Stad.M.M.* 317).

In tre paragrafi, invece, come sopra ricordato, sono riportate delle rotte di lungo corso nell' Egeo con precisa indicazione del passaggio tra le isole. In *Stad.M.M.* 273 è descritta la rotta da Rodi al Capo Scilleo, in Argolide. Viene specificato che la rotta si sviluppa in direzione dell' occaso del sole, dunque verso occidente, e che è favorevolissima con il vento Apeliote (vento che soffia da oriente); quindi segue la descrizione di quali isole si lasciano sulla sinistra e quali sulla destra. A tale proposito, ricordiamo che il concetto di lasciare / avere / tenere un' isola, un promontorio o una località sulla destra o sulla sinistra, reso con il participio del verbo ἔχω, corrisponde ad una formula utilizzata costantemente non solo nello *Stadiasmo* (cfr. paragrafo 3.1), ma diffusa generalmente nella letteratura di viaggio e in quella geografica²⁸⁰.

Proponiamo dunque il testo del paragrafo 273, sempre nell' edizione del Müller, seguito dalla nostra traduzione: [Ἔστι δὲ ἀπὸ Ῥόδου εἰς τὸ Σκύλλαϊον τῆς Ἀργολίδος πλέειν ἐπὶ τὴν δύσιν τοῦ ἡλίου οὐριώτατα ἀπηλιώτῃ σταδίοις *] πλεύσεις δὲ ἔχων ἐκ τῶν εὐωνύμων νήσους [τῆν] ²⁸¹ Νίσυρον καὶ τὴν Ἀστυάλειαν, ἐκ δὲ τῶν δεξιῶν τὴν Κῶ καὶ τὴν Λέρον [καὶ τὴν Κίναραν καὶ

²⁷⁴ ἐπὶ τὸν Μελάντειον σκόπελον, Müller (*GGM*, I); ἐπὶ τοὺς Μελαντέους σκοπέλους, Helm (1955).

²⁷⁵ Ἀπὸ Πανόρμου, Müller (*GGM*, I); Ἀπὸ Πάνορμον, Helm (1955).

²⁷⁶ Müller (*GGM*, I) integra [τὸ].

²⁷⁷ Ἀπὸ Ἰάσου, Müller (*GGM*, I); Ἀπὸ Ἰασοῦ, Helm (1955).

²⁷⁸ Ἀπὸ Ποσειδίου, Müller (*GGM*, I); Ἀπὸ Ἰασοῦ, Helm (1955).

²⁷⁹ Φαρμακούσσης, Müller (*GGM*, I); Φαρμακούσης, Helm (1955).

²⁸⁰ Uno degli esempi più antichi è in Omero (*Odisea*, III, 171), a proposito di una rotta che si svolgeva Ψυρίας, αὐτὴν ἐπ' ἀριστέρ' ἔχοντες, cioè tenendo l' isola di Psiria sulla sinistra.

²⁸¹ L' articolo in accusativo femminile sottintende naturalmente il sostantivo νῆσος, isola.

τὴν Ἀμοργὸν, καὶ πλεῦσαι ἐπὶ τὴν Δόνουσαν σταδίους ν *]· τὸ λοιπὸν ἀπὸ τῆς Δονούσης λαβεῖ εὐωνύμους καὶ Ἴον καὶ Σίκινον καὶ τὴν Σίφνον (καὶ τὴν Θήραν) καὶ τὴν Σέριφον καὶ τὴν Κύθον, ὅθεν ὁράται τὸ Σκύλλαιον²⁸². «La navigazione da Rodi al Capo Scilleo, in Argolide, in direzione dell'occaso, è favorevolissima col vento Apeliote, si sviluppa per * stadi; navigherai tenendo sulla sinistra le isole di Nisyro e Astipaleia, sulla destra l'isola di Coe e di Lero e di Cinara e di Amorgo, e navigherai fino a Donusa per stadi *; nel resto del tragitto da Donusa tieni sulla sinistra le isole di Io e di Sicino e di Sifno e di Thera e di Serifo e di Cythno, da cui si vede il Capo Scilleo»²⁸³.

La menzione del vento che favorisce il tragitto in una determinata direzione si incontra anche nella letteratura geografica; per esempio in Strabone (VI, 3, 8 = C 283), dove viene riferito che la navigazione lungo le coste pugliesi da sud verso nord risulta favorevole col vento di Noto, cioè col vento che soffia da sud. Tale considerazione può derivare da una semplice e banale constatazione logica (è chiaro che per procedere verso nord risulta favorevole un vento che soffia da sud), ma è anche verosimile pensare che, come per tante altre notizie, i geografi raccogliessero questo tipo di informazioni da documenti di tipo nautico, dunque dai portolani o

²⁸² Il Müller (*GGM*, I) è intervenuto nel testo con diverse integrazioni. Notevoli differenze riporta il paragrafo 273 nell'edizione dell'Helm (1955), che resta sempre aderente alla versione del codice: <Ἔστι δὲ ἀπὸ Ῥόδου εἰς τὸ Σκύλλαιον τῆς Ἀργολίδος πλεῖν οὐριώτατα σταδίοις *>· πλεῦσαι δὲ ἔχων ἐκ τῶν εὐωνύμων νήσους Νήσυρον καὶ τὴν Ἀστυπαλαίαν, ἐκ δὲ τῶν δεξιῶν τὴν Κῶ καὶ τὴν Λέρον καὶ τὴν Ἀμοργὸν καὶ Ἴον καὶ Σίκινον καὶ τὴν Δάφνην καὶ τὴν Δήραν καὶ τὴν Σέριφον καὶ τὴν Κύθον· τὸ λοιπὸν ἐπὶ τῆς Δονούσης λαβεῖ εὐωνύμους, ὅθεν ὁράται τὸ Σκύλλαιον.

²⁸³ Dall'isola di Kythnos il Capo Scilleo rientra nel raggio di visibilità teorica (portata geografica in rapporto alla curvatura della superficie terrestre, con luce diurna e atmosfera limpida), pur nei limiti massimi. Il calcolo, per cui rimandiamo al nostro paragrafo 3.3, prende come riferimento il monte più alto in prossimità del capo, che si trova a poco più di dieci chilometri verso est dalla sua estremità e che presenta un'altezza di 721 metri. La sua portata geografica teorica è di circa 54 miglia, risultando quindi sufficiente per coprire la distanza di circa 45 miglia che separa questa montagna dall'isola. Va sempre tenuto in debita considerazione, tuttavia, il fatto che la portata geografica teorica risulta quasi sempre ridotta rispetto a quella reale, a causa delle condizioni meteorologiche e della più o meno ridotta trasparenza atmosferica. D'altro canto, va anche considerato che il raggio di visibilità ha un valore globale; dovremo considerare, cioè, anche quello della costa da cui si parte, che resterà in vista per un buon tratto del viaggio, consentendo di guidare a vista la rotta ancor prima che si entri nella portata geografica reale della costa verso cui si è diretti. Effettivamente, anche se le condizioni meteomarine non rendevano subito visibile il Capo Scilleo da Kythnos, questo poteva essere avvistato dopo un primo tratto in restava in vista l'isola, potendo anche sfruttare come riferimento intermedio l'isoletta di Agios Georgios, collocata circa a metà tragitto.

direttamente dai naviganti. Quando descrive determinate rotte, del resto, sempre Strabone lascia intendere che tra le sue fonti dovettero esserci proprio dei portolani (per esempio in VI, 3, 5 = C 281; VI, 3, 6 = C 282; VI, 3, 8 = C 283; VI, 3, 9 = C 283-284). Resta il fatto che, nel nostro caso e come abbiamo già evidenziato nel precedente paragrafo, l'indicazione del vento apeliote per le rotte che attraversavano l'Egeo da est ad ovest potrebbe avere proprio un carattere geografico piuttosto che riferirsi alla situazione anemologica regnante in questo mare (si è discusso il problema nel paragrafo 2.7).

In *Stad.M.M.* 280 è descritta la rotta di lungo corso da Coo a Delo, secondo le stesse modalità che abbiamo visto sopra: Ἔστι δὲ ἀπὸ Κῶ εἰς τὴν Δῆλον πλέειν [ἐπὶ τὴν δὴσιν] τοῦ ἡλίου οὐριώτατα ἀπηλιώτῃ σταδίοις ,ατ'. Πλεύσεις δὲ εἰς Κάλυδναν· καταπλεύσεις δὲ ἐκ δεξιῶν ἔχων τὸ Ὑψίρισμα· καὶ τὰς Καλύδνας καὶ (τὴν Κέλεριν καὶ) τὴν Λέρον καὶ τὴν Πάτμον δεξιάς λαβὼν, τοὺς δὲ Μελαντεῖους καὶ τὴν Μύκονον ἐκ τῶν εὐωνύμων καὶ Τήνον [ἐκ δεξιῶν ἔχων] καταχθῆς εἰς Δῆλον²⁸⁴. «La navigazione da Coo a Delo verso l'ocaso del sole, favorevolissima col vento Apeliote, misura 1.300 stadi. Navigherai allora verso Calydna; e navigherai verso questa tenendo Hypsirisma sulla destra; e tenendo sulla destra le Calydne e Celeri e Lero e Patmo, tenendo sulla sinistra Melanteio e Micono, tenendo Teno sulla destra giungerai infine a Delo».

Incontriamo quindi la descrizione della rotta di lungo corso da Myndo all'Attica (Capo Sunio?) in *Stad.M.M.* 281: Ἀπὸ Μύνδου * ἦτις ἐστὶ διὰ τῆς Ἀττικῆς * στάδ. ,αφ'. πλεύσεις δὲ διὰ τῶν Κορσικῶν καὶ τῆς τε Λέρου καὶ τῆς Καλύδνης· καὶ τὴν Ὀροβίδα λαβὼν [δεξιάν] πλέε ἐπὶ τὰς Ἀμοργίας· τὴν τε Δόνουσαν καὶ τὴν Νάξον καὶ τὴν Κύθνον ἔχε δεξιάν²⁸⁵. «Da Myndo * all'Attica * il tragitto è di 1.500 stadi. Navigherai allora attraverso le isole Corsiche e tra Lero e Calydna; e lasciando Orobida sulla destra naviga verso le Amorgia; quindi tieni sulla destra Donusa e Naxo e Cythno».

²⁸⁴ Anche in questo caso riportiamo interamente il testo del paragrafo 280 dell'edizione dell'Helm (1955), che presenta diverse differenze rispetto a quella del Müller (*GGM*, I): Ἔστι δὲ ἀπὸ Κῶ εἰς τὴν Δῆλον <διὰ πόρου> πλέειν <ἐπὶ τὴν δὴσιν> τοῦ κριοῦ οὐριώτατα ἀπηλιώτῃ σταδίοις ,ατ'. πλεύσεις δὲ εἰς Κάλυδναν· καταπλεύσεις δὲ ἐκ δεξιῶν ἔχων τὸ Ὑψίρισμα καὶ τὰς Καλύδνας καὶ [τὴν Κέλεριν καὶ] τὴν Λέρον καὶ τὴν Πάτμον [καὶ], <ἐκ τῶν εὐωνύμων δε> Κινάραν καὶ τὴν Ἀμουργόν· καὶ πλεύσεις ἐπὶ τῆς Δονούσης σταδίου ἢ εὐωνύμως, δεξιὸς δὲ λαβὼν τοὺς Μελανθίους καὶ τὴν Μήκωνον [ἐκ τῶν εὐωνύμων καὶ τείνων] καταχθῆς εἰς Δῆλον.

²⁸⁵ Helm (1955): Ἀπὸ Μύνδου <εἰς *>, ἦτις ἐστὶ [διὰ] τῆς Ἀττικῆς, στάδιοι ,αφ'. πλεύσεις δὲ διὰ τῶν Κορσικῶν καὶ τῆς τε Λέρου καὶ τῆς Καλύδνου καὶ τῆς Ὀροβίδας λαβὼν <δεξιάν> πλέε ἐπὶ τὰς Ἀμοργίας τὴν τε Δονούσαν καὶ τὴν Νάξον καὶ τὴν Κύδνον ἔχε δεξιάν.

3.14. DISTANZE E SOMMATORIE

La sommatoria delle singole distanze compare al termine di determinati blocchi di paragrafi, evidentemente per offrire al lettore, in modo più o meno sistematico, una misura complessiva dei tragitti. Questo tipo di informazione sarebbe risultato certamente utile in fase di progettazione di un viaggio di lungo corso, per stimare la distanza complessiva tra località lontane, dunque per dimensionare l'entità del viaggio. Poteva servire anche su un piano prettamente geografico, per misurare lo sviluppo di determinati tratti di costa.

Quasi ogni settore geografico toccato dallo *Stadiasmo* riporta una sommatoria delle distanze, che viene indicata con l'avverbio ὁμοῦ, "insieme, in somma", spesso unito all'espressione οἱ πάντες, "tutti quanti" (i singoli tragitti costieri o paraplì). L'unica eccezione è rappresentata dalla misura del periplo di Cipro, per cui è utilizzata l'espressione ὁ πᾶς περίπλους. Incontriamo dunque espressini del tipo: "tutti insieme i tragitti costieri / paraplì da A a B misurano stadi X". Per indicare la località di partenza e quella di arrivo vengono utilizzate, rispettivamente, le preposizioni di luogo ἀπό con il genitivo, più raramente ἐκ (ἐξ) sempre con il genitivo (particolarmente nei pieleggi), quindi εἰς, ἕως o ἐπὶ con l'accusativo: ἀπὸ Κῶ εἰς Δῆλον στάδιοι ,ατ' («da Coa a Delo stadi 1.300»); ἀπὸ Ἀλεξανδρείας ἕως Πετράντος στάδιοι ,ας' (,βωϛ') («da Alessandria a Petranto stadi 2.890»); ἀπὸ Κορύκου ἐπὶ τὸν Φοινικοῦντα στάδιοι λ' («da Corico a Foinicunte stadi 30»). I numerali che indicano le distanze sommatorie presentano diversi problemi di lettura, per cui è opportuno il confronto con i commenti dell'Helm (1955) ai relativi paragrafi.

Attestazioni

Stad.M.M. 19: costa ad occidente di Alessandria; l'intero percorso da Alessandria a Paraitonio misura 1.550 stadi: Γίνονται ὁμοῦ οἱ πάντες ἀπὸ Ἀλεξανδρείας εἰς Παραϊτόνιον στάδιοι ,αφν'.

Stad.M.M. 33: costa ad occidente di Alessandria; l'intero percorso da Alessandria a Petranto misura 2.890 stadi²⁸⁶: Γίνονται ὁμοῦ ἀπὸ Ἀλεξανδρείας ἕως Πετράντος²⁸⁷ στάδιοι ,ας' (,βωϛ').

²⁸⁶ Cfr. Helm 1955: 46, nota alle linee 15-16.

²⁸⁷ Πετρεῦοντος, Helm (1955).

Stad.M.M. 52: sommatoria del litorale della Marmarica; l'intero percorso da Paraitonio ad Apolloniade misura 3.550 stadi: Πάντες ὁμοῦ ἀπὸ Παραιτονίου εἰς Ἀπολλωνιάδα στάδιοι ,γφ'.

Stad.M.M. 57: litorale della Cirenaica; l'intero percorso da Apolloniade a Berenice misura 1.150 stadi: Οἱ πάντες ὁμοῦ ἐξ Ἀπολλωνιάδος εἰς Βερνικίδα στάδιοι ,αρν'.

Stad.M.M. 84: litorale della Sirte Cirenaica; l'intero percorso da Bernicide alle Are dei Fileni misura 2.000 stadi: Οἱ πάντες ὁμοῦ ἀπὸ Βερνικίδος ἕως Φιλαίνων βωμῶν στάδιοι ,β.

Stad.M.M. 93: litorale della Grande Sirte; l'intero percorso dalle Are die Fileni a Leptis Magna misura 3.090 stadi: Οἱ πάντες ὁμοῦ ἀπὸ Φιλαίνων βωμῶν εἰς Λέπτιν τὴν Μεγάλην στάδιοι ,δς'.

Stad.M.M. 103: litorale della Piccola Sirte; l'intero percorso da Leptis a Meninge misura 2.300 stadi: Οἱ πάντες ὁμοῦ ἀπὸ Λέπτεως εἰς Μήνιγγα στάδιοι βτ'.

Stad.M.M. 124: litorale della Regione Punica; l'intero percorso dall'isola di Meninge, quella dei Lotofagi, a Cartagine misura 3.550 stadi: Οἱ πάντες ὁμοῦ ἀπὸ Μήνιγγοσ τῆσ τῶν Λωτοφάγων νήσου ἕωσ εἰσ Καρχηδόνα στάδιοι φν'.

Stad.M.M. 132: litorale della Fenicia; l'intero percorso da Tolemaide a Palto, navigando lungo costa, misura 2.000 stadi: Οἱ πάντες ἐκ Πτολεμαίδοσ, παρὰ γῆν παραπλέοντοσ²⁸⁸, (εἰσελθεῖν) εἰσ Πάλτοσ στάδιοι ,β'.

Stad.M.M. 153: litorale della Siria; l'intero percorso da Palto alle Porte di Cilicia misura 1.100 stadi: Ὅμοῦ οἱ πάντες ἀπὸ Πάλτοσ ἕωσ τῶν Κιλικίων πυλῶν στάδιοι ,βφ' (,αρ').

Stad.M.M. 213: litorale della Cilicia; l'intero percorso dalle Porte di Cilicia al fiume Melano misura 4.050 stadi: Γίνονται ὁδν οἱ πάντες ὁμοῦ ἀπὸ Κιλικίων πυλῶν ἕωσ τοῦ Μέλανοσ ποταμοῦ στάδιοι ,δν'.

Stad.M.M. 232: litorale della Pamfilia; l'intero percorso dal fiume Melano a Chelidonia, navigando presso la costa, misura 900 stadi: Ὅμοῦ οἱ πάντες ἀπὸ τοῦ Μέλανοσ ποταμοῦ ἕωσ Χελιδονίων τῶ παρὰ γῆν πλέοντι στάδιοι φ'.

Stad.M.M. 254: litorale della Licia; l'intero percorso dal Promontorio Sacro a Telmesso misura 1.100 stadi: Γίνονται ὁμοῦ οἱ πάντες [ἀπὸ τῆσ Ἱερᾶσ ἄκρασ] ἕωσ Τελμησσοῦ²⁸⁹ στάδιοι ,αφ' (,αρ').

Stad.M.M. 296: litorale della Caria; l'intero percorso da Telmesso a Mileto misura 2.500 stadi: Οἱ πάντες ἀπὸ Τελμησσοῦ²⁹⁰ ἕωσ Μιλήτοσ στάδιοι βφ'.

Stad.M.M. 315: isola di Cipro; il periplo dell'intera isola di Cipro misura 3.250 stadi: Ὅ πασ περιπλοσ τῆσ Κύπρου στάδιοι ,ασν' (,γσν').

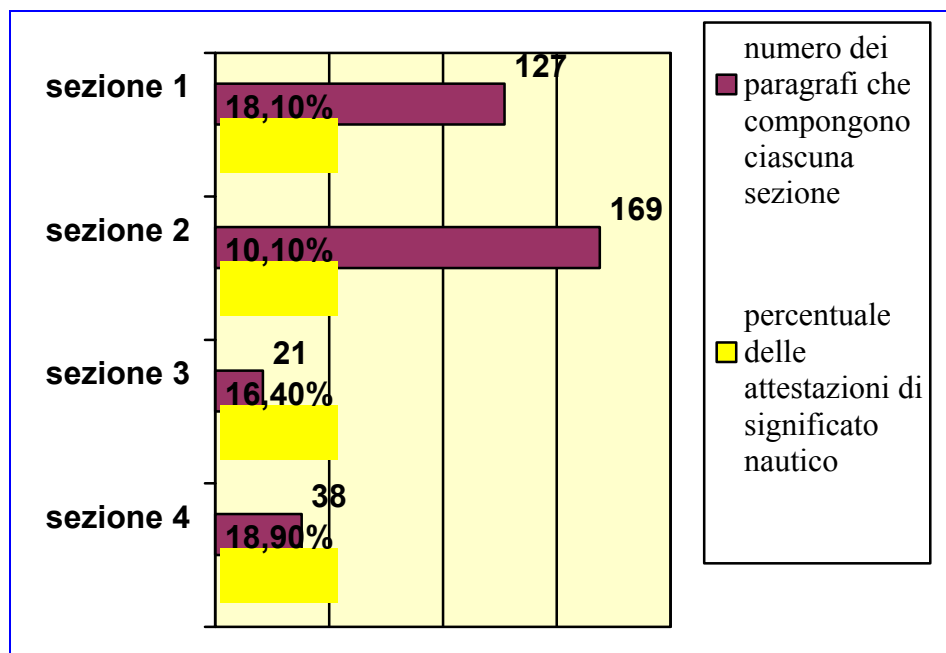
²⁸⁸ παραπλέοντες, Helm (1955).

²⁸⁹ Τελεμενσοῦ, Helm (1955).

²⁹⁰ Si veda la nota precedente.

3.15. CONSIDERAZIONI SULLA QUANTITÀ E SULLA QUALITÀ DELLE ATTESTAZIONI

Per una valutazione di sintesi sulle attestazioni dei contenuti nautici dello *Stadiasmo* dovremo tenere in considerazione due diversi approcci. Il primo è di ordine puramente quantitativo, numerico, riferito alla percentuale delle attestazioni in rapporto al numero dei paragrafi che compongono ciascuna sezione. Questo varia da un minimo del 10, 1 % (seconda sezione) ad un massimo del 18,9 % (quarta sezione). Ma il semplice conteggio assume un valore molto relativo se non si considerano altri fattori, in primo luogo la qualità delle informazioni e la loro distribuzione.



Il secondo approccio è infatti di tipo analitico e prende in considerazione la qualità delle informazioni; evidentemente, le semplici citazioni di un termine hanno un significato diverso da quello di riferimenti più articolati, in cui si incontrano specificazioni di vario genere destinate a qualificare meglio, per esempio, una determinata caratteristica del litorale, un punto cospicuo, un porto o il modo in cui conviene navigare. In sostanza, un riferimento del tipo “la località X dispone di un porto

protetto dai venti che soffiano da occidente, ma è accessibile solo con piccole imbarcazioni” è cosa ben diversa da un semplice riferimento del tipo “la località X dispone di un porto”.

Se esaminiamo le attestazioni relative ai promontori (paragrafo 3.3), possiamo riscontrare che le definizioni più precise e articolate predominano nettamente rispetto a quelle semplici nella prima, seconda e quarta sezione, mentre sono equivalenti nella terza²⁹¹.

In generale, le quattro sezioni presentano tutte un livello di attestazioni abbastanza omogeneo sia sul piano quantitativo che sul piano qualitativo; dunque, nel suo complesso il testo presenta un'impostazione e un livello informativo abbastanza regolari, pur restando chiaro che si basa sulla composizione di quattro sezioni differenti e di diversa origine (i porolani regionali o locali, che a loro volta furono costruiti verosimilmente sulla base di diversi nuclei di istruzioni nautiche). Nella prima sezione, tuttavia, quella dedicata alle coste africane, si riconosce chiaramente un carattere nautico più spiccato; non solo per la quantità e la qualità delle attestazioni, ma anche per la loro particolarità, per il dettaglio e la precisione delle informazioni. Fanno eccezione i riferimenti relativi alle tipologie della navigazione (paragrafo 3.12) e ai pieleggi (paragrafo 3.13), che hanno una concentrazione prevalente nella seconda sezione, mentre sono del tutto assenti nella prima.

All'interno del documento nel suo complesso, ciascuna sezione si caratterizza per porre maggiore o minore attenzione su determinati aspetti e per l'impiego di vocaboli, di verbi o di espressioni ricorrenti. Si qualificano così, da un lato, la diversità delle fonti che stanno all'origine delle quattro sezioni, dall'altro l'intervento “unificatore” che ha condotto al documento finale. Tra gli esempi più significativi possiamo citare quello delle attestazioni relative ai porti e agli approdi, che rappresentano evidentemente un livello di informazione molto importante per un portolano. La prima sezione è certamente quella più ricca nel rapporto tra quantità e qualità delle attestazioni, con frequenti notazioni specifiche sulle caratteristiche peculiari dei porti e degli approdi, come quelle sui venti da cui risultano protetti (complessivamente sono 85 attestazioni, che corrispondono ad una percentuale del 67% in rapporto al numero dei paragrafi che compongono la sezione). Anche la terza e la quarta sezione sono ricche di attestazioni, ma risultano povere sul piano qualitativo, presentando per lo più dei riferimenti semplici, con la sola indicazione del tipo di porto o di approdo (la quarta sezione presenta 30 attestazioni e risulta essere la più ricca sul piano percentuale in rapporto al numero complessivo dei paragrafi che compongono la sezione stessa, raggiungendo il 79%; la terza presenta

²⁹¹ Nella prima sezione, infatti, incontriamo 7 attestazioni semplici e 22 articolate; nella seconda sezione il rapporto è di 7 a 32; nella quarta sezione è di 1 a 7, mentre nella terza sezione incontriamo solo un'attestazione semplice e una dettagliata.

invece 13 attestazioni, che corrispondono ad un valore percentuale del 62%). La seconda sezione, invece, risulta essere sorprendentemente povera sia sul piano quantitativo che su quello qualitativo (16 attestazioni corrispondono ad una percentuale del 9,5% sul numero complessivo dei paragrafi). Naturalmente, tale discrepanza non riflette una situazione reale sul territorio, ma semplicemente una minore attenzione posta dalla fonte della seconda sezione verso questa specifica categoria di informazioni.

Un altro aspetto importante da tener presente nella lettura analitica del testo riguarda la distribuzione di determinati tipi di informazioni, come quelle relative ai fiumi e quelle relative ai pieleggi. Appare evidente, infatti, che la carenza di attestazioni sui fiumi nella prima sezione (solamente due, pari ad una percentuale dell'1,6% sul numero complessivo dei paragrafi) dipende dalle caratteristiche geografiche e climatiche della costa nordafricana, che sono prive di corsi d'acqua importanti ad eccezione del Nilo (peraltro assente nello *Stadiasmo*, così come il porto e la città di Alessandria). Lo stesso vale per la terza e per la quarta sezione (rispettivamente con nessuna e con una sola attestazione), relative alle isole di Cipro e di Creta. Al contrario, i fiumi risultano ben attestati nella seconda sezione (23 attestazioni, corrispondenti ad una percentuale del 13% sul numero complessivo dei paragrafi), coerentemente con la situazione idrografica della Siria e dell'Asia Minore.

Possiamo avanzare considerazioni simili in relazione ai pieleggi: la loro concentrazione quasi totale nella seconda sezione (altre due sole attestazioni riguardano la terza sezione, relativa a Cipro) deriva dal fatto che questa comprende al suo interno le coste della Caria, ovvero della regione più vicina al dedalo di isole dell'Egeo, verso cui e da cui si diramano i pieleggi.

Infine, desideriamo ricordare come la lettura analitica dello *Stadiasmo* permetta di approfondire il significato specifico di determinati termini (basti pensare al caso della terminologia portuale o a quello della parola *πύργος* per identificare le torri – faro) e su temi nodali della storia della navigazione, come quello dell'impiego della cartografia, evidenziato nel paragrafo sui pieleggi.