

CONCLUSIONI

Nonostante i numerosi problemi testuali, lo *Stadiasmo* rappresenta un documento di indubbio interesse per la storia della navigazione antica. Certo, la possibilità di affrontare l'analisi sulla base di un'edizione critica aggiornata permetterà di precisare meglio molti aspetti, anche dal punto di vista propriamente nautico. Ma, nel complesso, anche attraverso le vecchie edizioni, le caratteristiche specifiche e la peculiarità del documento appaiono con chiarezza fin da una prima lettura, evidenziando il carattere singolare di questo testo nel più ampio panorama della letteratura periplografica e, in senso più generale, di quella geografica. La forma in cui è strutturato lo *Stadiasmo* e la tipologia delle informazioni che contiene non lasciano dubbi in questo senso.

Se la semplice elencazione delle località e delle distanze che le separano (da A a B stadi X) può richiamare una struttura simile a quella di un itinerario, tutte le altre informazioni riconducono nell'ottica propria di un navigante e appare difficile contestualizzarle diversamente. Ci riferiamo, in particolare, a quelle in cui si descrivono le caratteristiche dei porti e la loro esposizione ai venti (dunque alla maggiore o minore sicurezza che possono offrire), ai costanti riferimenti sulla presenza di punti utili per l'acquata, ai consigli su come condurre il corso della navigazione e agli avvisi di pericolo, in relazione ai quali, tra l'altro, risulta molto significativo l'uso dei verbi all'imperativo. Tutte le tipologie di informazioni riconducono comunque nello stesso senso: la descrizione di uno scoglio che ha la forma di un elefante e le numerose descrizioni della morfologia dei litorali; la frequente menzione delle torri, che si relazionano probabilmente con edifici di avvistamento e di ausilio alla navigazione; la menzione dei fiumi, come punti di riferimento sul litorale (le foci) o come vie di penetrazione nel territorio; la costante menzione dei promontori e delle loro caratteristiche; la relazione tra i templi, le città e gli impianti portuali; la descrizione delle isole e degli isolotti prossimi al litorale; il richiamo a punti di riferimento come gli alberi, le dune di sabbia, etc. Quale significato potrebbero avere notizie di questo tipo al di fuori di un contesto strettamente nautico? A tale proposito risulta molto significativo il confronto con i portolani italiani di epoca medievale: nel suo complesso, infatti, sia per gli aspetti formali sia per la tipologia delle informazioni contenute, lo *Stadiasmo* appare più simile ai portolani medievali che ai peripli antichi; ed è per questa ragione che lo abbiamo definito come un testo portolanico. Effettivamente, potremmo anche identificarlo con un vero e proprio portolano; in ogni caso, con quanto di più simile ad un portolano ci è giunto dall'antichità.

Non vi è dubbio sul fatto che, rispetto al nostro *Stadiasmo*, i portolani medievali presentano un livello qualitativo superiore sul piano dell'istruzione nautica, basti

pensare alla costante menzione dei venti-direzioni e delle batimetrie, aspetti fondamentali che nello *Stadiasmo* compaiono di rado e in una forma che potremmo definire ancora primitiva (indicazioni sommarie sulle direzioni espresse con i venti e con i riferimenti astronomici, assenza di riferimenti batimetrici precisi, espressi, cioè, attraverso qualche unità di misura lineare).

Per quanto riguarda gli orientamenti e le direzioni possiamo pensare che l'assenza della bussola magnetica e della cartografia nautica abbiano avuto un peso determinante; alla mancanza di questi strumenti, del resto, andrà ricondotta anche la concezione stessa dello spazio marino e delle rotte, che nell'antichità rispondeva sostanzialmente ad un principio di tipo unidimensionale e non bidimensionale. In effetti, l'assenza di orientamenti per i tragitti lungo costa può giustificarsi, almeno in parte, con questa visione unidimensionale del percorso marino; ma appare difficile immaginare come potessero essere seguite le rotte di lungo corso attraverso l'Egeo senza degli orientamenti precisi. A questo proposito entra in gioco un secondo importante fattore, che riguarda l'impiego complementare di una qualche forma di cartografia in grado di materializzare visivamente la disposizione delle isole e dei litorali; una mappa generale che poteva risultare certamente utile, ma che, è bene ricordarlo, non poteva essere una carta nautica, cioè una carta che permettesse di posizionarsi durante la navigazione. In naviganti antichi, infatti, non praticavano la navigazione stimata secondo i principi della nautica medievale e moderna (cioè con la carta, la bussola, il log o il solcometro e la clessidra a sabbia), ma procedevano attraverso una stima dinamica che si sviluppava nel corso della navigazione, sostanzialmente senza strumenti, seguendo una direzione indicata dagli astri o dagli elementi naturali, lungo un percorso in cui il tempo e la velocità avevano un'importanza molto relativa. Questo sistema, del resto, assistito da una serie di conoscenze pratiche complementari, ha dimostrato per millenni la sua perfetta efficacia, anche nelle rotte di lungo corso e nelle traversate più lunghe.

L'opera di ordinamento delle istruzioni nautiche in un unico documento come lo *Stadiasmo* presuppone una finalità di impiego che, in qualche modo, doveva essere di carattere pratico. Il geografo avrebbe avuto grande interesse per la stima delle distanze (importantissima quella operata dai naviganti); ma quale interesse avrebbe avuto per tutte le altre informazioni di tipo nautico? Si può dunque ipotizzare che il nostro testo portolanico venisse utilizzato per l'istruzione dei piloti che si preparavano ad operare nelle grandi compagnie di navigazione della prima età imperiale o nella marina militare. Parallelamente, e contestualmente, che fosse impiegato per organizzare delle spedizioni, per programmare gli scali in funzione delle distanze e dei porti, insomma per studiare e progettare un viaggio per mare. La presenza di questi testi a bordo delle navi avrebbe inoltre permesso di seguire il procedere della navigazione, contribuendo alla sua sicurezza.

Originariamente inteso a comprendere tutto il Mediterraneo, dello *Stadiasmo* si sono conservate soltanto le parti relative al Mediterraneo centro-orientale (costa nordafricana da Alessandria ad Utica, coste siro-palestinesi e dell'Asia Minore fino

a Mileto, pieleggi da Rodi e Delo, da e per le isole dell'Egeo, periplo di Cipro e periplo di Creta). Oltre alle implicazioni Alessandrine delle fonti da cui potrebbe derivare la struttura di base del documento, la centralità del ruolo di Alessandria, che pure non viene nominata, appare evidente dall'impostazione stessa dell'opera, in cui la descrizione delle coste non procede con un'unica direzione come nei peripli, ma prende origine proprio da Alessandria per svilupparsi prima verso occidente e poi verso oriente. Il fatto che di questo *Stadiasmo* o *Periplo del Mare Grande*, cioè di un'opera che in origine comprendeva tutto il Mediterraneo, si siano conservate sostanzialmente solo le parti relative al settore orientale e a quello nordafricano, potrebbe indicare che il contesto Alessandrino ebbe un ruolo anche nella tradizione del testo, dalla versione originale a quella conservata nel *Matritensis Graecus* 121 (4701).