

RESUMEN ESPAÑOL ¹

ΕΙΣ ΤΑΔΙΑΣΜΟΣ ΗΤΟΙ ΠΕΡΙΠΛΟΥΣ ΤΗΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ, *Estadiasmó* o *Periplo del Mar Grande*, es un texto griego anónimo que se conserva en estado fragmentario dentro de un único códice manuscrito, el *Matritensis Graecus* 121 de la Biblioteca Nacional de Madrid, una tardía recopilación erudita que se presenta como una *summa* o compendio de geografía, de la cual forma parte también la *Crónica de Hipólito* datada hacia 234 / 235 d.C.

El documento ha permanecido hasta ahora poco estudiado, pese a su extraordinaria importancia, tanto desde el punto de vista geográfico, como náutico. A la primera edición del códice, publicada por Iriarte en Madrid en 1769, siguieron las de Gail (París 1828) y Hoffmann (Leipzig 1841). Sobresale en 1855 la edición del *Estadiasmó* cuidada por Müller en el primer volumen de su *Geographi Graeci Minores*, que continúa siendo hasta el momento la edición integral del texto más difundida (texto griego con traducción latina y notas), a la cual hacemos referencia en nuestro estudio. A esta citada edición siguieron, cincuenta años más tarde, el extenso comentario y la corrección de Cuntz (*Der Stadiasmus Maris Magni*, in A. Bauer, *Die Chronik des Hippolytos im Matritensis Graecus 121*, Leipzig 1905: 243-276), y después las ediciones de Bauer (1929) y de Helm (1955).

Si la compilación del códice y su pergamino parecen remontarse al siglo X, o a los inicios del XI, las diversas hipótesis de dataciones encuadran nuestro texto en un rango cronológico muy amplio, comprendido en el arco temporal de cinco siglos, desde el inicio del Imperio romano hasta una época tradoantigua. Recientemente, diversos elementos contenidos en el texto han permitido proporcionar indicadores para una datación hacia el siglo I d.C., y más precisamente hacia mediados de dicho siglo. A este respecto, es fundamental tener presente que estamos frente a un documento estratificado y que es necesario distinguir la cronología de redacción del *Estadiasmó* como obra de conjunto de aquélla de sus fuentes, o sea de los portulanos parciales y de las instrucciones náuticas de las cuales deriva. Efectivamente, si nuestra versión puede remontar a una época tardía, su planteamiento como obra de conjunto puede llevarnos a la primera edad imperial, mientras que sus fuentes pueden colocarse entre la edad republicana tardía y la primera edad imperial.

Como indica el título de este trabajo, nuestra investigación examina el *Estadiasmó* desde un punto de vista náutico, ésto es, en relación con la técnica de la navegación antigua. El contenido y las características formales, de hecho, permiten

¹ Ringrazio per la traduzione spagnola il Prof. Victor M. Guerrero Ayuso.

considerar esta obra como el más antiguo texto portulánico hasta ahora conocido, o sea, como un texto de carácter claramente náutico, realizado sobre la base de la experiencia acumulada de los navegantes, que lo anticipa en muchos siglos a los portulanos de época medieval. A tal propósito nos parece relevante subrayar la sustancial diferencia que distingue un documento de esta clase de lo que la documentación antigua entiende con el apelativo de *periplo*. Los periplos son, de hecho, obras de geografía descriptiva, elaboradas en el “escritorio” y destinadas a un público culto, las cuales oportunamente han sido reconducidas hacia un género literario específico: el periplográfico. Los mismos periplos, basándose sin duda en informaciones derivadas de las instrucciones náuticas, sin embargo no contienen indicaciones específicamente prácticas para la navegación, como para considerarlas verdaderas instrucciones náuticas, de las que se diferencian incluso en el plano formal. En cuanto a las informaciones de carácter geográfico, los periplos contemplan igualmente noticias de naturaleza histórica, geopolítica y mitológica; todas ellas habrían sido de escasa utilidad al marino.

Al contrario, los portulanos son documentos destinados al uso práctico del navegante; no hacen concesiones a la belleza literaria, ni tampoco a otras noticias que no sean estrictamente útiles al fin de la navegación y de su seguridad. Son documentos oficiales de estilo escueto, siempre de clarísima lectura e interpretación, con las indicaciones ordenadas de modo sistemático y constantemente actualizadas, con la atención puesta en describir de modo analítico todas las características significativas del litoral para guiar el rumbo de la nave.

Entre las características náuticas más evidentes, encontramos los avisos y consejos dirigidos directamente al marino-lector con los verbos en segunda persona del singular y modo imperativo (*ten cuidado! aproxímate! áncrate!* etc.). Contiene además indicaciones precisas sobre los puertos y embarcaderos (*puerto acondicionado sólo para pequeñas embarcaciones, puerto apto para la invernada, puerto únicamente preparado para la estación estival*, etc.), así como las repeticiones sistemáticas de las informaciones. En resumen, con el portulano estamos frente a un género de documento que, por su condición formal y estilística, así como por la naturaleza de las noticias, habría tenido un escaso interés literario, salvo de una forma profundamente reelaborada como el que encontramos en los periplos. No es casual, por eso, el hecho de que uno de los primeros estudiosos en identificar el carácter de portulano del *Estadiasmo* fuese un verdadero hombre de mar, el comandante de marina D. Gernez: «*parmi les périples qui nous ont été conservés jusqu'à maintenant seul le Stadiasmos peut être considéré comme un livre d'Instructions Nautiques, parce qu'il est rempli d'indications utiles aux marins et que les indications d'une autre espèce y sont rares; en vérité, ses expressions concises et précises sont tout à fait maritimes*» (Les “Périples” des anciens Grecs et leur Rapports avec les Livres d'Instructions nautiques. *Academie de Marine de Belgique. Communications – Academie van Marine van Belgie. Mededelingen, tome IV, 1947-1949: 31*). En definitiva, por la tipología del contenido y por el

estilo, nuestro documento se nos muestra como más similar a los portulanos de la Edad Media que a los periplos antiguos.

El texto del *Estadiasmo* es un solo documento, aunque compuesto de varios fragmentos. Todo lo que sobrevive de la versión original se puede subdividir en cuatro secciones principales, probablemente compuestas de diversos núcleos e instrucciones náuticas distintas:

1. La costa norteafricana de Alejandría a Útica (1-127).
2. La costa de Siria y de Asia Menor, desde Arados (Carnai) hasta Mileto (128-296).
3. El derrotero de Chipre (297-317).
4. El derrotero de Creta (318-355).

A éste se adjuntan, en correspondencia con la parte de Caria, los *pieleggi* desde y hacia las islas, en particular los que interesan Rodas y Delos, lo que podíamos considerar como subsección de la segunda (271-284).

La diferencia de la calidad del contenido, del que la sección primera es la de carácter técnico-náutico más sobresaliente, así como la forma expositiva, indican que el *Estadiasmo* es una obra compuesta, redactada a partir de la utilización de diversos portulanos parciales y de diferentes núcleos de instrucciones náuticas que abarcan distintos sectores del Mediterráneo. Es posible, no obstante, que el anónimo autor de nuestro documento pueda ser identificado sobre todo con un recopilador general de la obra, que organizó de forma sistemática las diversas secciones tratadas en algunos documentos de carácter regional, de modo similar a como se procedía en la Edad Media (citamos el caso del *Compasso da Navigare*, siglo XIII) y a como se procede en nuestros días para la redacción de los derroteros o portulanos; o bien se limitó a arreglar las secciones mediante un trabajo de carácter recopilatorio.

El carácter práctico del *Estadiasmo* emerge claramente a través del análisis detallado de su contenido, es decir, identificando todas las referencias específicas que acompañan en cada párrafo. A tal fin, hemos subdividido el contenido en catorce argumentos, que calificamos como otras tantas categorías de información útil para el navegante: rumbo y orientación; morfología del litoral; promontorios; islas y escollos; ríos; bajos fondos y batimetría; ciudades y villas; puertos, varaderos y fondeaderos; templos, torres, fortalezas y otros edificios; puntos de aguada (donde es posible hacer el abastecimiento); avisos de peligro y consejos útiles para la navegación; tipología de la navegación; *pieleggi* (travesías); distancias y suma de las mismas.

El sólo elenco de los argumentos permite ya apreciar el carácter del documento. Añadamos que se trata de los únicos argumentos del texto; ésto, en esencia, está completamente privado de cualquier embellecimiento formal y de cualquier información que no sea estrictamente necesaria al objetivo de la navegación y de su seguridad. La semejanza con un periplo antiguo es, por lo tanto, sólo aparente. Al

contrario, como ya hemos subrayado, resulta evidente la semejanza con los portulanos medievales, como confirma la comparación con el *Compasso da Navigare* y el *Portolano di Grazia Pauli*, obras italianas de los siglos XIII y del XIV respectivamente, a las cuales el *Estadiasmo* se aproxima, no sólo por el planteamiento formal, sino también por el contenido, tipología y forma de la información marinera.

Presentamos algunos ejemplos que nos permiten encuadrar mejor esta cuestión. En el párrafo 73 del *Estadiasmo* encontramos una referencia muy precisa a un alto escollo que se encuentra a quince estadios de distancia de la costa y que tiene “una forma similar a un elefante” (σκόπελός ἐστίν, ἀπὸ τῆς γῆς σταδίοις ἑ, ὕψηλός, ὅμοιος ἐλέφαντι); referencia que marca con énfasis el carácter práctico del documento; la perspectiva es siempre la del navegante, por lo que frecuentemente determinados elementos geomorfológicos reciben la denominación de particulares objetos o de animales, con el fin de obtener una identificación topográfica clara e inmediata, con el objetivo de reconocer el lugar. De igual forma en los portulanos medievales encontramos similitudes de este tipo, como sucede en el *Portolano di Grazia Pauli* en el que se recuerda un escollo llamado *Orsa* por que es similar a una osa (*pietra una ditta Orsa, ed è simile ad orsa*).

Las referencias a puertos, varaderos e incluso fondeaderos, presentan frecuentemente información destinada a calificar mejor sus características. En el párrafo 125, por ejemplo, aparece señalado un puerto adaptado para la invernada, incluso aparejado al efecto, en el cual las grandes naves podían afrontar la parada invernal (λιμὴν ἐστὶ παραχειμαστικός· ἐν τούτῳ παραχειμάζει μεγάλα πλοῖα). Aún de nuevo, es interesante recordar que lo califica de “puerto adaptado para pasar el invierno” o, de forma más simple, de “puerto para invernar” aparece en los portulanos medievales, como se atestigua aún en el *Portolano di Grazia Pauli*, donde es recordado el *porto vernatore* (el adjetivo *vernatore* es evidentemente un derivado del sustantivo *verno*, que significa invierno). En el párrafo 297, incluso, encontramos la descripción del puerto de Paphos, en Chipre, constituido por tres ensenadas (literalmente definido como “puerto triple”) y adaptado para encontrar resguardo con cualquier viento (λιμένα τριπλοῦν παντὶ ἀνέμῳ). Por el contrario, en el párrafo 309 se recuerda que la ciudad de Arsinoe Cipria dispone de un puerto “desierto”, incluso abandonado, que es agitado por el viento boreas, por lo que resulta desprotegido cuando sopla el viento Norte y Noreste (λιμένα ἔχει ἔρημον χειμάζει βορέου).

Otra información específicamente destinada a los marinos es la relativa a los puntos de abastecimiento de agua dulce (donde es posible hacer “aguada”). A este propósito viene utilizada el sustantivo “agua” (ὕδωρ), de forma principal, pero no exclusivamente, cuestión muy significativa, pues se acompaña de adjetivos que califican el tipo de agua (dulce, salitrosa, de óptima calidad, de cisterna, de lluvia, de fuente, de río); así mismo, a menudo viene indicado con precisión donde se encuentra el punto de aguada (cerca del puerto, bajo un poste, sobre la playa, dentro

de una torre, en el interior de una fortaleza), añadiendo cómo se puede obtener (excavando en la arena).

Es evidente que una información de este tipo carecería de interés alguno, salvo en el contexto de un documento destinado al uso práctico del navegante. En el mismo sentido apuntan los avisos de peligros y consejos de cómo conducir la navegación: como hemos ya recordado, en este caso el texto se dirige directamente al lector del mismo, sin mediación, como queda enfatizado mediante el empleo de verbos en la segunda persona del imperativo o del futuro, exactamente del mismo modo en que lo en los portulanos medievales: “ciñe dejando el promontorio a la derecha !” (párrafo 13, ἐκ δεξιῶν τὴν ἄκραν ἔχων ὀρμίζου); “pon atención al viento Noto [del Sur]” (párrafo 18, φυλάσσοι νότον); “amarra por la derecha cerca del muelle” (párrafo 124, [ἐπι] δεξιὰν ὀρμίζου ὑπὸ τὸ χῶμα), por señalar algunos ejemplos.

Entre los temas en los que encontramos una comparación directa con los portulanos medievales es igualmente las indicaciones de los *pieleggi*, o bien en el tratado de la navegación entre las islas y entre éstas y el continente. En el *Estadiasmo* se conserva una parte relativa a la islas del Egeo centro-meridional, donde emerge con evidencia el rol central desarrollado por Rodas y Delos. Como en el resto de la obra, aunque se documenta un escaso testimonio de la dirección y de la orientación, información que es frecuentemente fundamental en un portulano y que, por tal motivo, comparecen siempre con gran precisión en los documentos medievales.

La escasez a las referencias sobre la dirección plantea el problema de la eventual existencia de alguna forma de cartografía que fuese utilizada como complemento del texto. Efectivamente, el problema es complejo. Por la antigüedad, sin embargo, no disponemos de elementos suficientes capaces de atestiguar con certeza el uso de cartografía con fines prácticos; todavía es posible plantear la hipótesis que junto a documentos como el *Estadiasmo* hubiesen cartas rudimentarias que los complementarían, podemos decir que serían el bosquejo cartográfico que permitiría visualizar de forma gráfica la información contenida en el texto. Ciertamente no se trataba de cartografía náutica, esto es, de una forma de cartografía que permitiese seguir la ruta y de identificar la posición de la nave en el mar; la concepción “odológica” del espacio y aquella unidimensional del recorrido marino, características de la geografía descriptiva del mundo antiguo, estrechamente ligada a la modalidad de la navegación de la antigüedad, habrían rendido no sólo difícil la construcción de una carta de esta naturaleza, sino, probablemente, incluso inútil.