

CHIARA MARIA MAURO

Il sostrato nautico del Periplo dello Ps.Scilace

 Universidad
de Alcalá
EDITORIAL
UNIVERSIDAD DE ALCALÁ

 EDITORIAL
UNIVERSIDAD DE SEVILLA

Sevilla 2025



CONSEJO EDITORIAL
UNIVERSIDAD DE ALCALÁ

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

COMITÉ EDITORIAL UNIVERSIDAD
DE SEVILLA

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

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

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

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

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

© Chiara Maria Mauro 2025

Impreso en papel ecológico
Impreso en España-Printed in Spain

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

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

RINGRAZIAMENTI

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

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

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

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

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

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

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

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

Madrid, marzo 2025

ADDENDUM

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

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

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

ABBREVIAZIONI

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

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

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

INTRODUZIONE

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

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

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

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

³ HDT, IV 44.

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

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

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

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

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

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

⁸ SUIĆ 1955; PERETTI 1979.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

¹⁶ SHIPLEY 2019, pp. 39-41.

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

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

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

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

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

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

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

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

* * *

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

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

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

²⁰ CORDANO 1992.

²¹ SHIPLEY 2019.

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

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

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

²⁴ SHIPLEY 2019.

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

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

PARTE I

CAPITOLO 1

LA TRASMISSIONE DELLA CULTURA NAUTICA NEL MONDO ANTICO

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

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

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

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

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

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

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

⁴ JANNI 1996, p. 27.

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

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

⁷ A opera di MEDAS 2008.

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

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

1.1. La nautica nel mondo antico

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

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

⁹ MEDAS 2004, p. 24.

¹⁰ Ivi, p. 10.

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

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

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

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

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

1.1.1. I protagonisti: marinai e naviganti

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

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

¹⁵ MEDAS 2004, p. 11.

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

¹⁷ MEDAS 2004, p. 11.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

²² MEDAS 2022, p. 20.

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

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