

FRANCESCO PRONTERA

***PERÍPLOI*: SULLA TRADIZIONE
DELLA GEOGRAFIA NAUTICA PRESSO I GRECI**

Abbreviazioni:

GGM: C. Müller, *Geographi Graeci Minores*, Parisiis 1855-61 (rist. Hildesheim 1965).

R.E.: Realencyclopädie der Classischen Altertumswissenschaft.

Il genere letterario del periplo nasce nel mondo greco sul volgere del VI sec. a.C., al tempo in cui nella Grecia d'Asia anche la riflessione storica si avvia ad assumere prospettive nuove. Come resoconto scritto di un'esperienza di viaggio marittimo, esso presenta le conoscenze acquisite direttamente dall'autore su aree periferiche e inesplorate dell'ecumene. I primi resoconti del genere, di cui abbiamo notizia - quelli del marsigliese Eutimene, di Scilace di Carianda, e più tardi (prima metà del V sec. a.C.) dei cartaginesi Imilcone e Annone - riguardano infatti l'Atlantico e l'oceano Indiano. Naturalmente, come ci mostra tutta la storia delle esplorazioni e delle scoperte geografiche, non si è trattato semplicemente di aggiungere al già noto le nuove informazioni sollecitate dalle esigenze politiche o 'coloniali' degli stati antichi; si è trattato anche di verificare, o di confrontare, con la nuova realtà geografica ed etnografica il quadro complessivo delle conoscenze di partenza; certe aspettative, alimentate dalle concezioni ereditate dall'epos, hanno potuto essere talvolta soddisfatte nel 'riconoscimento' di manifestazioni umane o naturali¹.

Contemporaneamente ai primi peripli parziali dell'ecumene, o poco più tardi, nella Grecia d'Asia fa ingresso nella tradizione letteraria la circumnavigazione dell'intero Mediterraneo. La sistemazione della geografia litoranea del « mare interno » in un'ordinata sequenza descrittiva, che dal versante europeo delle colonne d'Eracle torna al punto di partenza chiudendo il cerchio

¹ A. PERETTI, *I peripli arcaici e Scilace di Carianda*, in *Geografia e geografi nel mondo antico*, a cura di F. PRONTERA, Roma-Bari 1983, p. 74 e sgg. Sui peripli dell'Africa v. J. DESANGES, *Recherches sur l'activité des méditerranéens aux confins de l'Afrique*, Roma 1978, pp. 3-173 con i testi relativi pp. 386-427. (Una trad. it. del periplo di Annone, di Scilace, di Artiano e dell'*Ora maritima* di Avieno ha offerto recentemente F. CORDANO, *Antichi viaggi per mare*, Pordenone 1992, con introd. e note). I dati essenziali sulla genesi, il carattere e l'importanza dei peripli nella storia della geografia antica sono illustrati da F. GISINGER, *Periplus*, in *R.E.* XIX, 1 (1937) coll. 841-850; cfr. inoltre R. GÜNGERICH, *Die Küstenbeschreibung in der griechischen Literatur*, Münster 1950.

sul versante africano, dopo aver registrato le distanze intermedie dei luoghi e le isole prospicienti, ha i suoi presupposti storici nella c.d. colonizzazione fenicia e greca, i cui inizi risalgono all'VIII sec. a.C. Dietro quest'opera di sintesi e di selezione, che è tutt'altro che ovvia, dobbiamo naturalmente immaginare un processo anonimo di assestamento, in cui le informazioni pratiche della geografia nautica hanno per lungo tempo circolato oralmente in funzione degli itinerari abituali dei loro fruitori, prima di essere articolate in un'unica catena. L'idea stessa di un grande mare, interno all'ecumene e distinto dall'oceano - di cui non sarebbe corretto cercare una prefigurazione nei poemi omerici - è da considerarsi piuttosto una faticosa conquista intellettuale prodotta dall'esperienza 'coloniale' greca e fenicia. Se alla fine del VI sec. a.C. Scilace di Carianda, l'ammiraglio di Dario, poteva passare in rassegna il litorale mediterraneo, e se il giro del mare interno ha offerto parimenti ad Ecateo di Mileto l'armatura portante per la sua descrizione dell'ecumene, questo costituisce dunque non solo un inizio ma anche un punto d'arrivo.

Nelle riflessioni che qui presento, limitandomi al Mediterraneo, un primo punto su cui vorrei richiamare l'attenzione, riguarda l'uso che storici, geografi e scienziati greci hanno fatto di un sapere nautico, che solo in parte è passato nella letteratura dei peripli.

Polemizzando contro l'astrattezza e lo schematismo geometrico dei mapamondi circolanti ai suoi tempi, Erodoto fa valere i dati verificabili (o presunti tali) dell'esperienza, là dove sono disponibili; in loro assenza, non esita a dichiarare la propria ignoranza (IV 36 sgg.). La sua rappresentazione dell'Asia continentale è costruita sull'asse di quattro popoli, in qualche modo contigui, che occupano lo spazio compreso fra il « mare meridionale » (golfo Persico e mare Arabico) e il « mare settentrionale » (Ponto Eusino); ma il continente mostra la sua particolare fisionomia sul versante occidentale, dove si protende nel Mediterraneo. Qui la fronte dell'Asia è compresa fra due promontori: a nord il Sigeo, che comanda l'accesso dall'Egeo nell'Ellesponto, a sud il Triopio all'estremità della penisola di Cnido. Si tratta, credo, della più antica testimonianza della letteratura greca sulla valorizzazione di alcuni punti discriminanti della morfologia costiera nella delineazione di un intero continente. Non c'è dubbio che tanto il Sigeo quanto il Triopio, al pari di altri capi e golfi del litorale anatolico, erano da tempo ben individuati nelle rappresentazioni mentali dei naviganti nell'Egeo. La novità sta però nel fatto che Erodoto ha scelto questi punti, e non altri ugualmente disponibili, trasferendo la loro funzione diacritica da un contesto di geografia nautica regionale alla 'carta' dell'ecumene. Allo stesso modo lo storico può affermare che sul

versante mediterraneo la Libia « termina al promontorio Soldeis » (C. Spartel, ad ovest di Tangeri), perchè chi lo doppia dopo aver attraversato le Colonne d'Eracle, cambia rotta « verso mezzogiorno »²; questo netto cambiamento di rotta nella navigazione lungo la costa africana subito al di là dello stretto di Gibilterra è invece ignorato nel *Periplo* attribuito a Scilace e in quello di Annone, dove ci aspetteremmo che venga registrato.

Nel celebre confronto istituito fra la configurazione della Tauride (Crimea), del Sunio e della penisola salentina rispetto, nell'ordine, alla Scizia, all'Attica e alla Iapigia, Erodoto (IV 99) fa esplicitamente riferimento all'esperienza del periplo. Proprio questo confronto mostra come vi sia solo una parte di verità nell'affermazione, spesso ripetuta, che la delimitazione del mare interno sarebbe l'opera dei marinai greci. Essi hanno indubbiamente fornito le informazioni derivanti da navigazioni verso certe mete abituali, lungo certe rotte consolidate da un'esperienza secolare. Prima della fondazione dell'impero romano sono mancate le condizioni storiche che facessero convergere negli interessi politico-militari, commerciali e amministrativi di uno stato l'insieme delle conoscenze sulla geografia marittima del Mediterraneo. E a nessuna figura divina o eroica i Greci hanno mai attribuito l'impresa di una completa circumnavigazione del mare interno. Come nella costruzione della catena ininterrotta del periplo mediterraneo, così anche nelle rappresentazioni geografiche di Erodoto ci troviamo dinanzi a un'opera di sintesi elaborata a tavolino, dove i dati analitici e molteplici della geografia nautica vengono ricomposti in una sistemazione, che può soddisfare ormai solo in parte le esigenze pratiche della navigazione.

Nel mappamondo di Erodoto è già presente il problema che diventerà centrale nelle costruzioni della cartografia ellenistica: collegare la delimitazione selettiva del Mediterraneo con la 'carta' etnico-geografica dell'impero persiano³. Anche dopo le conquiste di Alessandro Magno e dopo il viaggio del marsigliese Pitea verso le isole britanniche, il mare interno ha sempre costituito il quadro di riferimento cui rapportare e commisurare l'ampliamento o il rinnovamento delle conoscenze geografiche, pur se a prezzo di quelle inferenze congetturali, simmetrie artificiali ed estrapolazioni sui dati empirici,

² Erodoto II, 32; IV, 43; il C. *Soldeis* di Erodoto non può che essere C. Spartel: J. DE-SANGES cit., p. 30.

³ J.L. MYRES, *An attempt to reconstruct the maps used by Herodotus*, « Geogr. Jour. », VI, dec. 1986, p. 605 e sgg.; Id. *Herodotus Father of History*, Oxford 1953, p. 32 e sgg.

che caratterizzano la faticosa conquista delle *terrae incognitae* alla rappresentazione dell'ecumene. Già nel *Periplo* di Annone leggiamo che la misteriosa isola di Cerne, scoperta lungo la costa atlantica dell'Africa, si troverebbe proprio alle spalle di Cartagine, poichè la navigazione da Cartagine alle Colonne era stimata di pari lunghezza a quella che dalle Colonne lungo il litorale oceanico, piegando verso oriente, portava fino a Cerne⁴; e Pitea, a quanto pare, ha cercato sul litorale del mar Baltico il luogo che, allineato idealmente con il corso del Tanai, doveva segnare la frontiera fra Europa e Asia lungo il versante settentrionale della terra abitata⁵. Il centro dei mappamondi circolari, che suscitavano l'ironia di Erodoto (IV 36 sgg.), cadeva nell'Egeo, da dove si irradiava ugualmente la rosa dei venti di Aristotele (*Meteor.* II, 6) e di Timostene, un ammiraglio di Tolomeo II di cui avremo ancora occasione di parlare⁶.

L'asse longitudinale della carta di Eratostene (fig. 1), il parallelo fondamentale (36° N) noto come il c.d. « diaframma », attraversa il Mediterraneo dalle Colonne d'Eracle al golfo di Issa (Iskenderun), dove si prolunga fino all'oceano orientale lungo l'immensa catena del Tauro (con questo nome era invalso l'uso di designare dopo le conquiste di Alessandro Magno l'intero sistema orografico dell'Asia, che dal Tauro anatolico attraverso l'altopiano iranico si collegava con l'Hindu Kush e l'Himalaya). Nella sezione mediterranea questo parallelo risulta dall'allineamento di una rotta che, partendo dalle Colonne, non si dirige verso il canale di Sicilia lungo la costa settentrionale dell'Africa, ma tocca le Baleari (Ibiza, probabilmente) e il versante meridionale della Sardegna, attraversa lo stretto di Messina, passa per i promontori meridionali del Peloponneso, per Capo Sunio e Rodi, da dove punta sul golfo di Issa⁷. Fra

⁴ GGM, I, p. 7 e sg. (§ 8); è probabile che, collocando Cerne sullo stesso meridiano di Cartagine, Eratostene valorizzasse questa inferenza: H. BERGER, *Geschichte der wissenschaftlichen Erdkunde der Griechen*, Leipzig 1932, p. 399 e sgg. e fig. 9; G. AUJAC, *La geografia nel mondo antico*, tr. it. Napoli 1984, p. 71 e sgg. e fig. 14; cfr. però J. DESANGES cit., p. 49 e sg. 76 e sg.

⁵ Strabone II, 4, 1 (ed. G. AUJAC, Paris 1969 p. 70 n. 8 = Pitea fr. 7a Mette); R. DION, *L'esplorazione di Pitea nei mari del nord*, in *Geografia e geografi* cit., p. 203 e sgg. C.F.C. HAWKES, *Pytheas: Europe and the Greek Explorers*, Oxford 1975.

⁶ Agatemerio I 2; II 7 (= GGM II, pp. 471 e 473); v. ora l'edizione con trad. e comm. di A. DILLER, *Agathemerus, Sketch of Geography*, in « Greek Roman & Byz. Studies », XVI (1975), pp. 59-76; J.B.HARLEY-D. WOODWARD (a cura di), *The History of Cartography*, vol. I, Chicago & London 1987, pp. 371-463.

⁷ H. BERGER, *Die geographischen Fragmente des Eratosthenes*, Leipzig 1880 (rist. Amsterdam 1964) p. 170 e sgg.; G. AUJAC cit., p. 74 e sg.

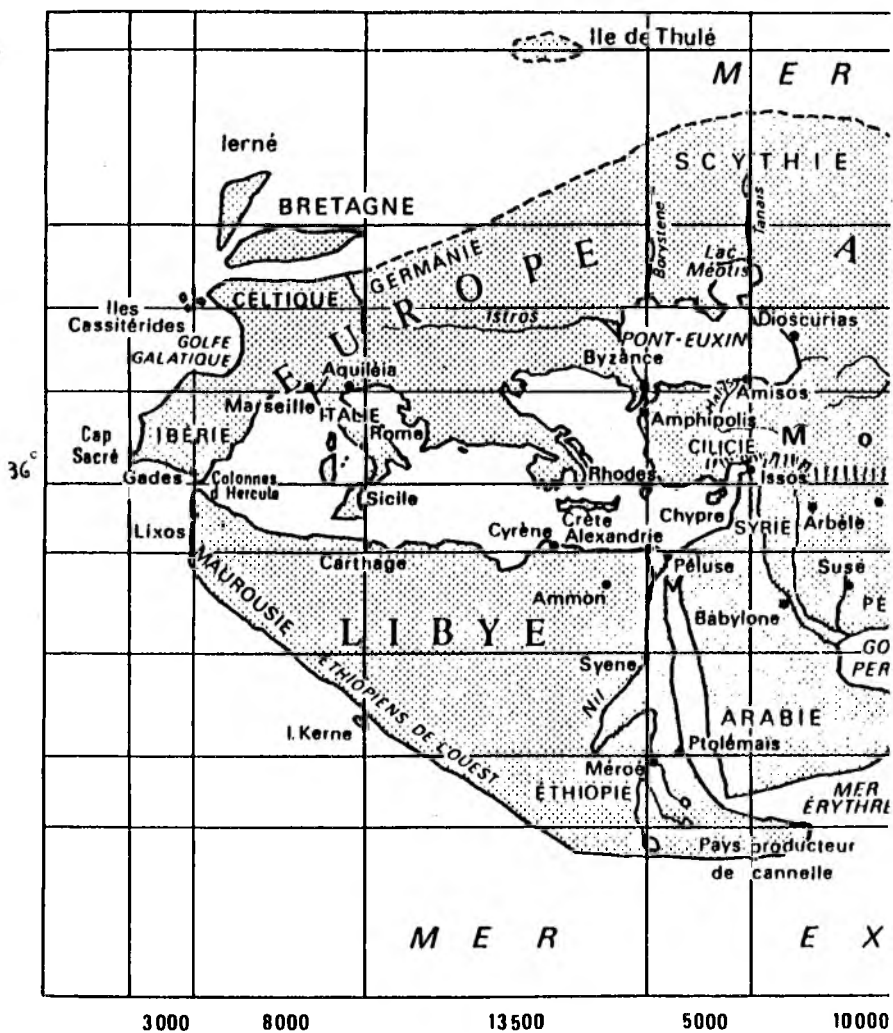


Fig. 1 La metà occidentale dell'ecumene nella carta di Eratostene (da G. AUJAC, *La geografia nel mondo antico*, tr. it. Napoli 1984, p. 72).

gli itinerari marittimi che collegano le estremità più lontane del Mediterraneo sono stati scelti quelli la cui somma corrispondeva al tempo minimo di percorrenza; sulla nostra carta ne risulta una rotta a zig-zag, ma era la rotta che sembrava avvicinarsi maggiormente al parallelo fondamentale, lungo il quale si poteva stimare la lunghezza dell'ecumene. Due meridiani incrociano il diaframma nel Mediterraneo: su quello di Rodi sono collocate Bisanzio e Alessandria; più a occidente Eratostene, che ha vissuto al tempo della I guerra punica, allineava Cartagine e Roma sullo stesso meridiano⁸, passante probabilmente per Capo Lilibeo.

I collegamenti per l'alto mare, favoriti dalla posizione intermedia delle isole, hanno avuto evidentemente un ruolo importante nella localizzazione reciproca dei paesi litoranei e insulari del mare interno. Il *Periplo* di Ps. Scilace, che segue costantemente la linea di costa, non manca di segnalare la traversata dalla Sardegna alla Sicilia e a Cartagine (§ 7 Müller), da quest'ultima a Capo Lilibeo passando per Pantelleria (§ 111 M.), dalla Laconia alla Cirenaica passando per Creta (§ 47). In una sezione collocata in appendice alla descrizione litoranea (GGM, I, pp. 95-96) vengono inoltre elencate le tappe dei due principali 'diaframmi' (i *peleggi* dei portolani medievali) fra Grecia ed Asia; meglio di un'occhiata alla nostra carta, è proprio la catena di questi itinerari marittimi che può aiutarci a capire la selezione operata da Eratostene riguardo al segmento del parallelo fondamentale, che collega Capo Sunio a Rodi. Si tratta di collegamenti che risalgono alla metà del II millennio a.C. e che, dopo la parentesi del medioevo ellenico, si sono costantemente mantenuti dall'età arcaica all'età ellenistica e romana. Già il poeta dell'*Odissea* (XIV, 246 sgg.) presenta la traversata da Creta all'Egitto come un fatto tutt'altro che eccezionale, e ad analoghe considerazioni induce il racconto erodoteo (IV 151) sulla fondazione di Cirene da parte di Thera (Santorino) attorno al 630 a.C. La percorrenza di certe rotte per l'alto mare, che è ovviamente più antica della loro prima registrazione letteraria, ha dunque potuto fornire, insieme alla sequenza delle tappe costiere e grazie alla funzione di raccordo delle isole, una carta mentale di quei settori del Mediterraneo centrale e orientale, dove le condizioni storiche e geografiche hanno maggiormente favorito lo sviluppo delle comunicazioni marittime.

Grazie agli studi di P. Janni⁹ siamo oggi in grado di capire meglio le

⁸ H. BERGER, *Eratosthenes...* cit., p. 207.

⁹ P. JANNI, *La mappa e il periplo. Cartografia antica e spazio odologico*, Roma 1984, spec. la parte II, pp. 79-158.

componenti empiriche e psicologiche della geografia descrittiva e della cartografia antica. Le deformazioni e le distorsioni, che riscontriamo nelle loro rappresentazioni, sono da ricondurre in sostanza ai procedimenti mentali che sintetizzano e schematizzano la percezione analitica e discontinua dello spazio in rapporto agli itinerari terrestri e marittimi da cui esso è percorso. Le decisive acquisizioni della geografia astronomica in età ellenistica hanno certo consentito ad Eratostene di tracciare una rete di coordinate, cui ancorare la delineazione dell'ecumene, precisandone la collocazione e l'estensione sul globo terrestre. Tuttavia, oltre ai pochi rilevamenti di latitudine realmente effettuati, sia Eratostene sia coloro che si sono più tardi impegnati a perfezionare o a rettificare la sua costruzione, hanno dovuto largamente ricorrere ai dati molteplici e discordanti della geografia empirica, per tentare di tradurli - con un'opera ardita di astrazione - in una schematizzazione geometrica in sé coerente. Le medesime operazioni si ritrovano nella geografia pre- e post-eratonica, e questo vale anche per la rappresentazione del Mediterraneo.

Fra i molti esempi che potrebbero illustrare questa affermazione, basterà qui richiamarne solo alcuni più significativi. La posizione della Sicilia, al punto di incrocio delle rotte che la collegano da una parte al golfo di Cartagine, dall'altra al Peloponneso e a Creta, è all'origine dell'orientamento distorto della sua figura triangolare. Nella 'carta' di Strabone (età augustea) - e probabilmente già in quella di Eratostene (III sec. a.C.) - il lato compreso fra C. Peloro e C. Lilibeo appare sensibilmente inclinato verso la costa africana fino ad assumere quasi un andamento nord-sud, mentre il lato compreso fra C. Peloro e C. Pachino viene quasi a coincidere con il segmento del « diaframma » passante per lo stretto di Messina¹⁰. Paragonando schematicamente l'Italia a un triangolo, avente per base le Alpi, lo storico Polibio (II sec. a.C.) ne individua il vertice meridionale a C. Cocinto (punta Stilo)¹¹. Più tardi (I sec. d.C.) Plinio il Vecchio (*N.H.* III, 95), illustrando efficacemente la sinuosità della costa ionica calabrese compresa fra Leucopetra (C. dell'Armi) e C. Lacinio (C. Colonna a sud di Crotone), afferma che questa è la *frons Italiae*, vale a dire il versante della penisola che maggiormente si protende nel mare. Qui, come in altri casi analoghi, per individuare l'estremità meridionale dell'Italia, che a sua volta costituiva una delle punte dell'Europa (Strabone

¹⁰ P. JANNI cit., p. 115 e sgg.; F. PRONTERA, *Lo stretto di Messina nella tradizione geografica antica*, in *Atti del XXVI convegno di studi sulla Magna Grecia*, Taranto 1987, pp. 107-131.

¹¹ POLIBIO, *Storie*, II, 14: cfr. la critica di Strabone V, 1, 2-3.

II, 4, 8), si trattava di utilizzare le indicazioni della navigazione costiera sui cambiamenti di rotta, quelli stessi su cui il *Periplo* di Ps. Scilace è così avaro di informazioni; si capisce quindi la difficoltà di selezionare e valorizzare gli orientamenti relativi della geografia nautica per fissare la rappresentazione complessiva della penisola in rapporto alle regioni adiacenti. Nella nozione pliniana di *frons Italiae* è probabile, inoltre, che abbia avuto il suo peso anche l'esperienza consolidata delle traversate dirette dalla Grecia, che potevano atterrare proprio in questo arco di costa¹². La soluzione che troviamo in Strabone (VI, 1, 7) – a Leucopetra « termina l'Appennino » – se appare più comprensibile sulla nostra carta, sollecita un altro ordine di considerazioni sulla tendenza a collegare certi punti discriminanti della morfologia costiera, registrati dall'esperienza nautica, con la rappresentazione orografica di una regione. Abbiamo già visto che per Erodoto lo spigolo sud-occidentale dell'Asia Minore è costituito dalla penisola di Cnido, e che nella carta di Eratostene il segmento mediterraneo del diaframma si collega con la catena del Tauro nel golfo di Issò; nella 'carta' sottesa alla descrizione di P. Mela (I sec. d.C.) il Tauro si prolunga invece sulla costa anatolica nel promontorio Chelidonio in Licia (l'od. C. Chelidonia)¹³.

Tracce significative della tradizione dei peripli sono del resto ben visibili nell'opuscolo geografico di Mela, anche se vi è abolita ogni indicazione sulle distanze litoranee, sulle traversate da capo a capo o da un'isola al continente. I limiti assegnati al *mare nostrum* rispetto all'Atlantico coincidono con due punti cospicui della navigazione: sul versante africano il promontorio *Ampelusis* (I, 25), il *Soldèis* di Erodoto (C. Spartel), e sulla costa spagnola prospiciente il « promontorio di Giunone » (II, 96: C. Trafalgar); le medesime delimita-

¹² F. PRONTERA, *Considerazioni sulle rotte fra Tirreno ed Egeo (età arcaica e classica) nella tradizione antica*, in *Magna Grecia*, vol. III, a cura di G. PUGLIESE CARRATELLI, Milano 1988, p. 337 e sgg. Sulla delineazione della penisola calabrese nella geografia antica cfr. le osservazioni di G. GIVIGLIANO, *Reminiscenze classiche in carte storiche calabresi*, in *Cartografia storica di Calabria e Basilicata*, a cura di I. PRINCIPE, Vibo Valentia 1989, p. 307 e sgg.; ID., *Ricognizione di topologia storica fra Reggio e Leucopetra*, in *Calabria Bizantina* (VIII e IX Incontro di Studi Bizantini), Soveria Mannelli 1991, p. 399 e sgg.

¹³ P. MELA, *Chorographia*, I, 80-81; II, 102 (nella recente ed. di A. SILBERMAN, Paris 1988): cfr. Strab. XIV, 3, 8. Nell'articolazione etnico-geografica delle regioni cisdanubiane, e quindi nella loro rappresentazione e descrizione, Strabone assegna una funzione discriminante ai monti Cerauni, vale a dire al *promontorio* Ceraunio (l'od. C. Linguetta, che chiude la baia di Valona in Albania): Strab. VII 6, 1; cfr. IX 1, 1-2 = Eudosso fr. 350 Lasserre.

zioni sono adottate ancora oggi dal *Portolano del Mediterraneo* (Vol. 2 B, Genova 1987, pp. 4 e 30). Va anche osservato che il procedimento eratostenico, di tradurre in figure geometriche i dati degli itinerari terrestri, trova ugualmente applicazione negli itinerari marittimi, come mostra la critica rivolta da Polibio a Dicearco, e da Strabone a entrambi, a proposito della misura del « diaframma » fra lo stretto di Messina e le Colonne d'Eracle (Strabone II, 4, 2-3).

Talvolta la tradizione nautica conserva palesemente la sua impronta, anche dopo essere stata accolta e valorizzata dalla geografia 'scientifica', come si evince per esempio da due dettagli. Strabone afferma curiosamente che la traversata da Rodi ad Alessandria è di ca. 4.000 stadi « col vento di Borea », e vi è ragione di credere che l'allineamento di queste due località preesistesse alla loro collocazione sullo stesso meridiano nella carta di Eratostene¹⁴. In altre parole lo scienziato alessandrino ha calcolato lo scarto di latitudine fra due luoghi, che già grazie all'esperienza delle traversate per l'alto mare, da Rodi ad Alessandria, venivano rappresentati l'uno di fronte all'altro (nello stesso modo egli ha proceduto nel caso diverso di Cerne, allineata sul meridiano di Cartagine) (Fig. 1). È significativo che Tolomeo nel prologo alla sua « Guida alla costruzione della carta » (I, 4) metta esplicitamente in guardia dal porre sullo stesso meridiano le località che l'esperienza nautica tende a rappresentare come dirimpettaie sugli opposti litorali del Mediterraneo.

Ancora in Strabone (II, 5, 14) leggiamo che il punto più occidentale dell'ecumene è segnato dal « promontorio sacro » (la punta dell'Algarve in Portogallo), che andrebbe collocato con qualche approssimazione sul parallelo fondamentale di Rodi (36° N) come dimostra l'osservazione di tre fenomeni: l'ombra dei quadranti solari, la durata dei giorni solstiziali e « i venti portanti » (e quindi la loro direzione) lungo i due lati che convergono sul promontorio. Quest'ultimo dato non ha però nulla a che fare con la determinazione astronomica della latitudine di C.S. Vincenzo, mentre mi sembra chiaro che l'informazione sul cambiamento di rotta, imposto da questo promontorio alla navigazione costiera, è stata trasferita e valorizzata - forse ad opera di Pitea per la prima volta - da un contesto regionale nella rappresentazione dell'ecumene, come mostra la carta di Eratostene (Fig. 1)¹⁵. È lo stesso procedimen-

¹⁴ Strabone II, 5, 24 (p. 107 Aujac) = fr. II B 28 Berger.

¹⁵ V. *La Magna Grecia e il lontano Occidente* (Atti del XXIX convegno di studi sulla Magna Grecia), Taranto 1990, pp. 56-61.

to seguito da Erodoto quando segna a C. Spartel il punto più occidentale del versante settentrionale dell'Africa, o quando individua le due punte della « prima penisola » (l'Anatolia) dell'Asia.

Per nessun'altra area dell'ecumene antica come per il mare interno la tradizione geografica ha accumulato e ordinato nel corso dei secoli una quantità così elevata di informazioni, tratte dall'esperienza della navigazione lungo costa e per l'alto mare¹⁶. È evidente che sulla base di tali informazioni la cartografia ellenistico-romana ha potuto costruire una delineazione a suo modo coerente del Mediterraneo, ma nulla ci autorizza - almeno finora - a ritenere che abbia prodotto qualcosa di simile ad una carta nautica. Eratostene ha certo messo a frutto le conoscenze di Timostene di Rodi e il resoconto del viaggio di Pitea, ma è lecito dubitare che il mappamondo dello scienziato alessandrino potesse essere di qualche utilità pratica a bordo delle navi ellenistiche¹⁷. La cartografia antica del Mediterraneo ha dovuto attingere largamente ai dati forniti dalla tradizione nautica, ma la rappresentazione del mare interno - per quanto ne sappiamo - appare inscindibile da quella della terra abitata, e un mappamondo riveste un carattere sostanzialmente speculativo o scientifico. Va inoltre ricordato che il termine *períplous* - diversamente dalle *ghês períodoi*¹⁸ - non ha mai assunto nella letteratura greca un significato cartografico.

Veniamo così ad un secondo punto che riguarda la natura stessa e il contenuto dei peripli greci del Mediterraneo. È risaputo che l'itinerario costiero del mare interno e, entro certi limiti, dell'oceano costituisce il principale filo conduttore di tutta la geografia descrittiva greco-romana da Ecateo fino a Plinio il Vecchio. Ora vale la pena osservare che le opere note nella tradizione con il 'titolo' di *períplous*, mentre conservano ben poco delle informazioni effettivamente utili alla navigazione, presentano a loro volta alcuni caratteri propri di una geografia descrittiva. Nel primo periplo del Mediterraneo che

¹⁶ Se ne può avere una prima idea osservando le carte tematiche elaborate da E. Kirsten e W. Aly per Strabone (in W. ALY, *Strabonis Geographica*, vol. I, Bonn 1968) e da K.S. Sallmann, anche se in piccola scala, per Plinio il Vecchio (*Die Geographie des Älteren Plinius in ihrem Verhältnis zu Varro*, Berlin-New York 1971, p. 212).

¹⁷ F. GISINGER, *Periplus* cit., col. 850. Se, e in che misura, le prime carte nautiche medievali possano essere messe in relazione con la tradizione della cartografia antica, è un'altra questione nella quale qui non si può entrare: v. ora l'ampia e documentata trattazione di T. CAMPBELL in J.B. HARLEY-D. WOODWARD (a cura di), *The History of Cartography* cit., p. 380 e sgg.

¹⁸ O.A.W. DILKE, *Greek and Roman Maps*, London 1985, p. 196.

si conosca, giuntoci sotto il nome di Scilace, non è difficile riconoscere gli elementi tratti dalla tradizione nautica: le distanze costiere (*paráploi*) stimate in giorni di navigazione e più tardi tradotte in stadi, la sequenza ordinata dei porti (talvolta è segnalata la possibilità di sostarvi durante la stagione invernale), delle foci fluviali che consentono di risalire la corrente fino ai siti dell'interno, la registrazione sommaria della morfologia litoranea – promontori, penisole, golfi – con la puntuale segnalazione delle isole prospicienti, la presenza di ridossi e ancoraggi¹⁹. Ma questo « periplo » presenta anche un quadro dei popoli e dei paesi che si affacciano sul Mediterraneo con un'attenzione per i confini regionali e politici, per importanti dettagli etnografici, mitici, storici, per certi culti locali, per la delineazione di alcune individualità regionali e spesso anche per i popoli e i paesi situati nell'interno rispetto alla linea di costa, che sono tipici di una geografia descrittiva dell'ecumene; almeno in parte, tali elementi potevano già figurare nel testo originario di Scilace, prima che vi fossero più tardi apportate dalla tradizione le integrazioni e gli aggiornamenti richiesti dal mutamento delle condizioni storiche²⁰.

¹⁹ La genesi e la redazione del *Periplo del mare interno* attribuito a Scilace sono tuttora oggetto di interpretazioni e tesi contrastanti: v. D. MARCOTTE, *Le périple dit de Scylax: esquisse d'un commentaire épigraphique et archéologique*, in « Boll. dei Classici », 3a serie, fasc. VII (1986) pp. 166-182 e la replica di A. PERETTI, *Dati storici e distanze marine nel Periplo di Scilace*, in « Studi Classici e Orientali », XXXVIII (1988), pp. 13-138.

²⁰ Le obiezioni di Peretti alla tesi secondo la quale il *Periplo* di Scilace sarebbe interamente l'opera di un anonimo falsario vissuto nella seconda metà del IV sec. a.C., sono stringenti e persuasive; meno convincente sembra però l'idea che il testo di Scilace avesse in origine quel carattere di un « manuale di istruzioni nautiche », che Peretti è incline a riconoscergli, facendo risalire alle aggiunte e alle rielaborazioni posteriori gli elementi tipici di una geografia descrittiva. Questi, per la verità, si riscontrano già nei 6 frammenti di Scilace sul Mediterraneo e si accordano con i suoi interessi, come mostra anche quel poco che ci è rimasto sul resoconto della navigazione dall'Indo al mar Rosso. È significativo, inoltre, che il lessico bizantino *Suda* attribuisse all'ammiraglio di Dario una *Ghês períodos* (v. A. PERETTI, *I peripli arcaici* cit. (alla n. 1), p. 88 e sgg. e *La tradizione del Periplo di Scilace* in *Filologia e forme letterarie*, Studi offerti a F. Della Corte, I, Urbino 1977, pp. 261-285); nella *Ghês períodos* attribuita a Scilace si può certo riconoscere il *Periplo del mare interno*, vale a dire « il più antico libro greco di geografia » (*ibid.* p. 261; cfr. p. 282 « un manuale di geografia elementare »), mentre mi sembra che si debba escludere un riferimento alla 'carta', che avrebbe guidato la descrizione di Scilace (cfr. anche F.J. GONZALES PONCE in « Habis », 22, 1991, pp. 151-155). Già prima di Strabone, per designare una carta della terra, il lessico greco ha ormai abbandonato l'uso dell'espressione *ghês períodos*, che indica invece un'opera di geografia descrittiva dell'ecumene (v. F. PRONTERA in *Strabone. Contributi allo studio della personalità e dell'opera*, Perugia 1984, p. 247 e sgg.); riesce quindi difficile am-

Da questo punto di vista dovrebbe essere sfumata, o comunque riformulata, la netta distinzione, ancora oggi spesso ripetuta e risalente all'autorevole giudizio di F. Jacoby²¹, fra il genere letterario dei « giri della terra » (*Ghês periôdoi*), alla maniera di Ecateo, caratterizzato da interessi etnografici o in un certo senso 'scientifici', e i peripli destinati invece alle esigenze pratiche della navigazione. Se è indubbio che il testo di Scilace mostra ancora i segni di un sapere marittimo arcaico, occorre ugualmente sottolineare quanto ne è andato perduto con il suo ingresso nella tradizione letteraria. Nessuna informazione sulla meteorologia locale, nessun avvertimento su come entrare o uscire da un porto, o sui pericoli di un tratto di mare, nessuna indicazione su come riconoscere un profilo caratteristico della morfologia costiera; non una parola sulle correnti alterne nello stretto di Messina o sulla corrente di scarico dal Ponto Eusino nell'Egeo, salvo il cenno implicito nel nome *anáplous* - « risalita » (della corrente) - con cui veniva chiamata la navigazione nel Bosforo tracio da Bisanzio al mar Nero (§ 67 Müller = *GGM*, I, p. 56).

Queste considerazioni potrebbero essere smentite, o almeno in parte corrette, se avessimo i 10 libri *Sui porti* scritti da Timostene (III sec. a.C.), di cui ci restano solo una quarantina di frammenti. Essi ci consentono comunque di affermare che, nonostante il titolo, non si trattava tanto di un portolano, quanto di un vero e proprio saggio di geografia, in cui l'autore poteva richiamare con naturalezza la testimonianza di dotti predecessori come lo storico Eforo di Cuma o l'astronomo Eudosso di Cnido, di Aristotele e di Dicearco; ed Eratostene, a sua volta, non ha esitato ad utilizzare, lodandola, l'opera di Timostene²². Più tardi Strabone (I, 1, 22) non mostra di apprezzare questo genere di letteratura geografica perchè, a suo avviso, non risponde alle esigenze filosofiche e scientifiche che anche un'opera di geografia deve soddisfare. È però significativo che proprio nella prospettiva da cui Strabone guarda agli sviluppi della letteratura geografica da Omero ai suoi tempi, le opere circolanti sotto il titolo di « porti » e di « peripli » vengano accomunate ai « Giri della terra » (*Ghês periôdoi*: VIII, 1, 1).

mettere che il lessicografo bizantino recuperasse consapevolmente l'antico e ormai desueto significato cartografico di tale espressione, tanto più che con Tolomeo è ormai il campo semantico di *geographia* ad esprimere l'attività e il prodotto del cartografo.

²¹ F. JACOBY, *Abhandlungen zur griech. Geschichtschreibung*, hrsg. von H. Bloch, Leiden 1956, pp. 20-22 (ma già in « *Klio* », 9, 1909); cfr. H. BERGER, *Gesch. der Wiss. Erdkunde...* cit., p. 250 e sgg. e F. GISINGER, *Periplus* cit., col. 843.

²² F. GISINGER, *Timosthenes*, in *R.E.* VI A2 (1937), coll. 1310-1322 (v. spec. col. 1313, 37 e sgg.; 1315, 1319, 40 e sgg.).

Per trovare qualcosa che richiami da vicino i portolani medievali, occorre rivolgersi al tardo e anonimo *Stadiasmo o periplo del grande mare*. Come osservava alla metà del sec. scorso C. Müller, in quest'opera diseguale e composita la sezione compresa fra l'Egitto (Alessandria) e la Siria (il fiume Oronte 1-148) e quella su Cipro e Creta (297-335) si distinguono nettamente dal resto²³. Qui non incontriamo solo l'elenco dei toponimi litoranei con le relative distanze, ma anche le notizie pratiche e le forme espressive delle istruzioni nautiche prodotte da marinai e destinate ai marinai. Alle informazioni sulla reperibilità di acqua potabile (assai frequenti), sulla meteorologia locale, sul profilo riconoscibile di uno scoglio (§ 72) si alternano le avvertenze, comunicate con immediatezza nella forma verbale dell'imperativo (*phylát-tou*: sta attento; § 11: piega a destra; § 18: àncorati lasciando alla tua destra il promontorio etc.: *GGM*, I, p. CXXVI sgg.). Se, come riteneva Müller (p. CXXVIII), queste sezioni risalgono alla seconda metà del III sec. d.C., viene da chiedersi perché solo così tardi un periplo greco del Mediterraneo appare nella tradizione letteraria con la fisionomia di un vero e proprio portolano.

Marciano di Eraclea, un erudito la cui cronologia oscilla fra la metà del III e il V sec. d.C., ci offre un rapido e singolare panorama degli autori di peripli, fra i quali – accanto a Timostene, Pitea, Eutimene, Annone, Scilace ed altri meno noti – egli colloca anche Eratostene; è una chiara testimonianza di come, nel corso della tradizione, anche un'autentica opera di geografia scientifica finisse per essere annoverata fra quei peripli, di cui valorizzava le informazioni²⁴. E viceversa, perfino uno scritto come lo *Stadiasmo*, in cui spiccano alcune sezioni destinate palesemente ai bisogni pratici della navigazione mediterranea, poteva essere incluso nella *Cronaca* di Ippolito (inizio del III sec. d.C.) alla stregua di un sommario di geografia²⁵. Secondo Marciano la produzione letteraria dei peripli raggiunge il suo punto più alto, per accuratezza e precisione, negli scritti di Artemidoro di Efeso, di Strabone e di Menippo di Pergamo: una classificazione che ha evidentemente la

²³ *GGM*, I, p. CXXIII e sgg.

²⁴ Marc., *Ep. Per. Men.* 2: *GGM*, I, p. 565 e sg.

²⁵ W. WOLSKA-CONUS, *Geographie in Reallexicon für Antike und Christ.* (1976), col. 209; contrariamente all'opinione di C. Müller e di O. Cuntz, A. Diller (*The Tradition of the Minor Greek Geographers*, *Philol. Mon. publ. by the Am. Philol. Ass.*, XIV, 1952, p. 149 e sgg.) ritiene che lo *Stadiasmo* non contenga dati posteriori al I sec. a.C.

sua ragion d'essere nello schema descrittivo delle loro opere²⁶. Anche se egli riconosce ai primi due autori il merito di « aver messo insieme la geografia e il periplo », il suo giudizio difficilmente avrebbe potuto incontrare il favore di Strabone, che intendeva distanziarsi, almeno programmaticamente, proprio dai peripli. Leggiamo inoltre (§ 3) che dall'opera *Sui porti* in 10 libri Timostene ha ricavato un'epitome in un libro, e che anche Marciano (§ 4) si propone di pubblicare un'epitome degli scritti di Menippo e di Artemidoro, integrandola con notizie attinte ad altre fonti, ma lasciando onestamente ai rispettivi autori la paternità delle loro opere; lo stesso Artemidoro, del resto, aveva pubblicato un'epitome dei suoi 11 libri geografici. La produzione letteraria, che Marciano comprende nel genere dei peripli, ha dunque circolato per tempo anche sotto forma di sommari o prontuari di geografia, non diversi da quelli che ci sono giunti anonimi dalla tarda antichità; e Marciano può a sua volta estrarre dalle opere geografiche meglio riuscite quanto egli ritiene utile a ricomporre un periplo rettificato!

Tutto questo non è ancora una risposta alla questione prima sollevata, ma può contribuire ad orientarne la soluzione. Quando con Scilace ed Ecateo il sapere marittimo dei Greci appare per la prima volta nella tradizione letteraria nello schema di una completa circumnavigazione del Mediterraneo, esso ha perduto buona parte dei suoi contenuti pratici, mentre è servito piuttosto a guidare l'inventario etnico-geografico della terra abitata e la sua rappresentazione. Tale fenomeno trova soprattutto la sua spiegazione, credo, nella posizione sociale e quindi nella formazione culturale degli autori e del loro pubblico. L'attività letteraria di Scilace e di Timostene, due alti funzionari rispettivamente dell'impero persiano e dell'Egitto ellenistico, non si è limitata alle opere di cui abbiamo già parlato; e nessun dubbio può sussistere sul carattere letterario degli scritti di Artemidoro (ca. 100 a.C.) o di Menippo di Pergamo (età di Augusto). Queste considerazioni hanno naturalmente il loro limite nella parzialità e frammentarietà della tradizione; di alcuni autori di peripli, noti a Marciano, conosciamo poco più del nome. L'incremento delle conoscenze

²⁶ R. GÜNGERICH, *Die Küstenbeschreibung...* cit., p. 13 e sg. e n. 29. Nel sommario di geografia di Agatemero (I, 1) leggiamo che Damaste di Sigeo (V sec. a.C.) scrisse un « Periplo », ricavandone in buona parte il materiale dall'opera geografica di Ecateo. Non è da escludere che a Marciano risalga non solo lo scolio premesso al testo di Scilace, nell'unico codice che ce lo ha trasmesso insieme agli scritti di Marciano (A. PERETTI, *La tradizione del Periplo di Scilace* cit., p. 264 e sgg.) ma anche il titolo stesso di *Periplo*.

sulla geografia marittima del Mediterraneo, da Timostene ad Artemidoro, deve essere stato comunque notevole, come si può desumere dall'opera di Strabone, in cui è confluita la tradizione ellenistica.

L'abbondanza di informazioni, risalenti evidentemente all'esperienza nautica nel Mediterraneo, presenti nell'opera monumentale (in 17 libri) di Strabone - ma assenti nel *Periplo* attribuito a Scilace - non può spiegarsi solo come l'accumulo progressivo e anonimo di materiali extra-letterari, verso i quali proprio Strabone (II, 5, 11-12) non esita a manifestare la sua diffidenza. Si tratta evidentemente di dati che il geografo trovava già nella tradizione ellenistica e che possono risalire a Timostene. Le particolari condizioni storiche e culturali del primo ellenismo, con l'impulso assicurato dai re alle scienze e alle loro applicazioni pratiche²⁷, con la divulgazione del sapere tecnico fra un largo pubblico - come mostra fra l'altro la caratteristica produzione di manuali e trattati - hanno potuto favorire una maggiore attenzione anche per le informazioni di origine nautica. I 10 libri *Sui porti* di Timostene non possono certo essere considerati alla stregua di un portolano del Mediterraneo, ma grazie alla personalità dell'autore, che alla competenza professionale dell'ammiraglio unisce una versatile formazione letteraria, anche dettagli desunti direttamente o indirettamente dalla pratica della navigazione potevano essere più largamente valorizzati in un'opera di geografia. La medesima duplice esperienza si ritrova già in Scilace, ma è soprattutto nella prima età ellenistica che si creano le condizioni storico-culturali perchè certe conoscenze di carattere pratico, come quelle che appartengono all'arte nautica, trovino buona accoglienza nella letteratura geografica, andando incontro agli interessi di un pubblico più largo dei soli addetti ai lavori.

La frammentarietà dell'opera di Timostene non consente di spingersi oltre la formulazione di un'ipotesi di lavoro, ma il fatto stesso che Strabone non mostri particolare apprezzamento per la letteratura dei « Porti » e dei « Peripli » è una spia significativa del peso che essa ha assunto nella geografia ellenistica. Alla prova dei fatti non sembra del tutto persuasiva l'idea che il « periplo del mare interno » da una fase 'originaria', nettamente improntata alle finalità pratiche della navigazione, avrebbe più tardi subito una progressiva evoluzione verso una geografia erudita da tavolino. Per loro stessa natura le conoscenze effettivamente destinate ad un'applicazione tecnico-pratica non

²⁷ Si veda in proposito il saggio importante di E. GABBA, *Scienza e potere nel mondo ellenistico*, in *La scienza ellenistica*, a cura di G. GIANNONI e M. VEGETTI, Napoli 1983, pp. 13-37.

hanno necessariamente bisogno del veicolo letterario per essere trasmesse; perchè questo accada, bisogna che vi sia una civiltà abbastanza permeata dalla fruizione della scrittura e dalla circolazione dei 'libri', un presupposto che è più facilmente riconoscibile nelle condizioni storiche dell'ellenismo che in quelle del tardo arcaismo.

Della vitalità e della ricchezza del sapere marittimo pre-letterario, accumulato per generazioni dai Greci, il primo periplo del mediterraneo, attribuito a Scilace, ha filtrato una sommaria descrizione costiera, ma ha lasciato fuori tutto un complesso di informazioni, non meno importanti sul piano pratico, che sono state accolte ed utilizzate in un ben diverso genere di letteratura. Se i dati sull'idrografia marittima vengono registrati per diventare oggetto di studio sulle orme di Aristotele²⁸, valgono anche in questo caso le considerazioni fatte all'inizio sulle basi empiriche della cartografia del Mediterraneo. Nella *Meteorologia* di Aristotele, nel trattato *Sui venti* di Teofrasto e dello Ps. Aristotele, certe notizie desunte dall'esperienza marittima trovano sistemazione in un elaborato quadro eziologico, ma spesso tradiscono la loro origine²⁹; né può destare meraviglia che anche per Timostene la rosa dei venti conservi la medesima funzione di 'orientare' la rappresentazione della terra abitata (Fig. 2) che le assegna Aristotele, mentre non si vede quale applicazione pratica potesse trovare nella navigazione ellenistica. La prima descrizione, assai precisa, del regime delle correnti alterne nello stretto di Messina appare nella *Geografia* di Eratostene, e in un contesto in cui l'autore si propone di dare una spiegazione unitaria per i movimenti del mare caratterizzati dalla stessa regolarità (le maree)³⁰; già Tucidide (IV 24, 5) vi aveva fatto un cenno, sollecitato però dal ricordo dell'avventura di Ulisse fra Scilla e Cariddi. Nel contesto narrativo di operazioni militari Erodoto (IV 85; VII 37) e soprattutto Polibio (IV 39-44), ancora due storici, descrivono con abbondanza di particolari il fenomeno della corrente che dal mar Nero si riversa nell'Egeo attraverso il Bosforo tracio e l'Ellesponto. Per i marinai che naviga-

²⁸ G. AUJAC, *La geografia nel mondo antico* cit., p. 81 e sgg.

²⁹ Fondamentali i contributi di R. BÖKER, *Winde* in R.E., VIII A 2 (1958), sezioni B (coll. 2215-2265), D-E (coll. 2288-2381). Fra le testimonianze utilizzate da L. Casson nel capitolo sulle condizioni meteorologiche della navigazione antica (*Ships and Seemannship in the Ancient World*, Princeton N.J. 1986², pp. 270-299) è quasi del tutto assente la letteratura dei peripli.

³⁰ *Atti del XXVI convegno di studi sulla Magna Grecia* cit. (v. sopra n. 10), pp. 107-131.

vano in quei paraggi sulle loro navi da carico a vela si trattava indubbiamente di informazioni preziose, ma, come abbiamo già visto, il primo *Periplo* del Mediterraneo non ha nulla da dire al riguardo.

Per finire, un'ultima annotazione sul nostro tema è sollecitata dalla interpretazione dell'epos, e in particolare dei viaggi di Ulisse, nella riflessione antica. Il confronto con il mondo illustrato da Omero non ha coinvolto solo i suoi valori etico-politici e religiosi, ma lo stesso quadro geografico in cui quei modelli trovavano espressione. Se i Greci hanno potuto acquisire per tempo una prospettiva storica, ciò si deve anche alla possibilità di percepire, attraverso Omero, la distanza che li separava dal loro passato eroico. Naturalmente l'arcaicità del mondo epico veniva avvertita nella misura in cui si faceva strada la consapevolezza dei progressi civili, materiali e tecnici dell'età presente rispetto all'antica. Nel breve ma denso sommario tracciato da Tucidide sulla storia della mariniera greca (I 13-14), l'accento è posto - comprensibilmente - sull'importanza di una flotta nello sviluppo politico-militare di uno stato; di qui l'interesse dello storico per il nome del carpentiere di Corinto cui la tradizione attribuiva la prima costruzione di triremi in Grecia. Più tardi Eratostene tocca lo stesso tema, ma da un'angolazione diversa, spostando l'attenzione sull'evoluzione dell'arte nautica: ai tempi di Omero non si osava navigare in mare aperto, ma solo lungo la costa (Str. I, 3, 2). Si tratta di un'osservazione che rientra in una più ampia e argomentata riflessione sull'angustia delle conoscenze geografiche di Omero³¹. La questione sarà poi aspramente dibattuta fra quanti, come gli stoici, erano pronti a vedere nel Poeta il precursore delle acquisizioni geografiche moderne, fino a prendere per buona la trasposizione oceanica delle peripezie di Ulisse, e coloro che cercavano invece di distinguere nei suoi versi la realtà dal mito³².

Il tempo non consente di soffermarsi su questo interessante dibattito a più voci, che ha coinvolto naturalmente anche l'esperienza marittima di Omero (venti, correnti, segni premonitori del tempo, orientamento nautico) e sul quale siamo informati grazie alla *Geografia* di Strabone (soprattutto nei primi due libri), il quale a sua volta non esita ad entrare nella polemica a distanza, per prendere posizione. Poichè ad Eratostene dobbiamo, fra l'altro, il primo saggio di una cronologia scientifica che l'antichità abbia prodotto, si capisce che l'accento posto sull'arcaicità della nautica omerica deriva dal suo proposi-

³¹ H. BERGER, *Eratosthenes* cit., p. 19 e sgg., 40 e sgg.

³² G. AUJAC, *Strabon et la science de son temps*, Paris 1966, spec. pp. 19-36.

to di collocare la questione della geografia epica in una corretta prospettiva storica. Ma viene anche da chiedersi se, dietro la consapevolezza con cui Eratostene guarda ai progressi di una navigazione moderna meglio attrezzata ad affrontare le traversate in mare aperto – quelle traversate sottese alla sua carta del Mediterraneo – non vi sia anche l'esperienza autorevole di Timostene, uno di quei navigatori e letterati che con i loro scritti geografici hanno ad un tempo impoverito ed arricchito la tradizione dei peripli greci.



Fig. 2 La rosa dei venti di Timostene (da K. MILLER, *Mappae Mundi*, VI: *Die ältesten Weltkarten*, Stuttgart 1898, p. 49, fig. 16).