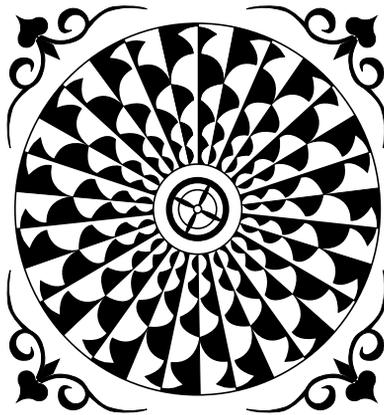


*Gianluca Sabatini*

# SULLE ROTTE DEI ROMANI



**Edizioni il Frangente**



## Indice

Nota dell' Autore .....	1
Iside .....	5
Roma, il mare e le navi .....	19
La rosa dei venti .....	29
I venti dei Romani .....	39
L'anemoscopio .....	54
Le misure itinerarie dei Romani .....	59
Il log vitruviano .....	71
<i>Itinerarium Maritimum</i> .....	77
Da Corinto a Sousse .....	89
Analisi .....	134
Navigazioni varie .....	141
Analisi .....	169
Da Roma ad Arles .....	173
Analisi .....	267
Isole .....	275
Analisi .....	335
Bibliografia essenziale .....	341
Indice delle località .....	348



## Nota dell'Autore

**L**a lettura in chiave moderna della sezione marittima dell'*Itinerarium Antonini Augusti* si è basata soprattutto sull'idea di voler dare a chi va per mare per diporto un motivo in più – come se ce ne fosse bisogno – per apprezzare il viaggio, la navigazione, le destinazioni. Destinazioni già raggiunte da uomini di mare molti anni fa, con spirito eroico e grande perizia marinara.

Sebbene l'argomento sconfini regolarmente in trattazioni storiche e archeologiche, *Sulle Rotte dei Romani* è una guida destinata a diportisti sempre alla ricerca di nuovi viaggi da affrontare e nuovi approdi dove dissetarsi.

L'*Itinerarium Maritimum* è il registro delle distanze tra alcune località costiere poste nelle diverse province dell'Impero Romano. L'analisi del testo ha implicato la ricerca di informazioni attingendo ad una enorme quantità di fonti. Non di rado la verifica della correttezza di una singola informazione è stata semplicemente impossibile. Le fonti originali hanno almeno millecinquecento anni e nel corso del tempo si sono sovrapposti studi, traduzioni, analisi, interpretazioni e deduzioni – oltre alle imbarazzanti versioni discordi di autori dell'epoca – che non sempre riescono a soddisfare il pragmatico atteggiamento di chi va per mare.

Parole come probabilmente, sembrerebbe e forse, o le allocuzioni "è opinione comune" oppure "è convincimento degli studiosi più accreditati" fanno da corollario agli scritti che seguono per l'effettiva



carezza di certezze assolute. Da qui la necessità di contenere gli argomenti da trattare in temi e periodi precisi, con l'ulteriore vantaggio di arginare la deriva della saldezza dell'informazione, ma anche di contenere il desiderio di approfondire fatti non strettamente legati alla trattazione. *Sulle Rotte dei Romani* non vuole avere un approccio accademico e su alcuni argomenti sono state applicate delle scelte a fronte di una vasta gamma di validi studi, ma nessuno di essi in grado di offrire risposte definitive agli innumerevoli quesiti che il tema ha posto.

La lettura di un libro odepórico, cioè un libro basato su di un itinerario, più di ogni altro genere letterario, offre l'opportunità di compiere viaggi con l'immaginazione; se poi l'itinerario si basa su documenti storici, allora il libro odepórico diventa una macchina fatta per viaggiare anche nel tempo. L'approfondimento dell'*Itinerarium Maritimum* ha messo in mostra come una semplice nota geografica possa assumere valenze le più disparate. Le sensazioni per ciascuna stringa del testo latino spaziano tra religione e mito, tra navigazione e scienze naturali, passando poi dalla battaglia alla tregua, dalla geografia alla politica, dalla conquista alla prosperità. Tuttavia in ogni singolo passo la principale percezione riguarda un concetto astratto e molto difficile da mettere su carta, ma che è attinente al più grande impero dell'età antica, in una parola: Roma.

I Romani si rendevano perfettamente conto che l'aspetto principale del loro potere non era quello materiale, ma quello psicologico, e cioè l'opinione degli altri sulla capacità romana di ampliare e gestire un impero senza l'uso della forza. La civilizzazione romana ha offerto aspetti senza uguali nella storia. Solo Roma ha saputo gestire un territorio così vasto per un periodo così lungo, solo Roma ha fatto della pace e della prosperità delle sue province il proprio principale obiettivo, solo Roma ha saputo stabilire un legame di

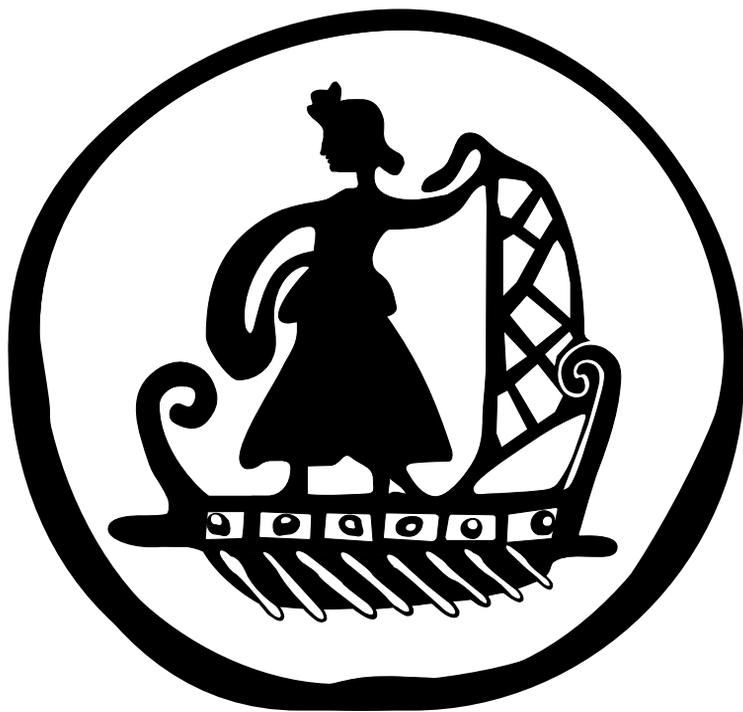


uguaglianza tra tutti gli uomini liberi dell'Impero.

Scrivere un libro è una splendida avventura e come tutte le avventure anche la scrittura ha bisogno di risorse e soprattutto di tempo. In questo senso, molte persone hanno impiegato il loro tempo perché il progetto di questo libro potesse diventare realtà. Corre quindi l'obbligo di ringraziare mia moglie che ha sacrificato esattamente lo stesso tempo da me impiegato alla causa del libro. Un ringraziamento davvero particolare ai miei editori, Antonio Penati e Luisa Bresciani, che hanno coraggiosamente sostenuto il viaggio sin dalle prime fasi di progetto. Ringrazio poi mio figlio Francesco per la tacita pazienza, Franco Saverio Lippiello, inesauribile fonte di ispirazione, e Maria Antonini al cui cognome imperiale si associa il ruolo di instancabile motivatrice. Un grazie di cuore va all'insostituibile contributo di Francesco Calvo che ha offerto grande qualità al volume.

Un sentito ringraziamento va rivolto ai miei connazionali. Gli italiani nel corso delle mie – talvolta abusive – ricerche sul campo hanno sempre dimostrato una sorprendente disponibilità. A volte sapendo, a volte cercando di sapere, hanno sempre messo a disposizione il loro tempo per migliorare le comuni conoscenze. Uno speciale ringraziamento va all'accoglienza e alla considerazione offerta dal maestro Giuseppe Buzzi esperto vasaio di arte etrusca attivo a Tarquinia. Infine, nonostante il rischio concreto di apparire banali, non si può far finta di niente di fronte alla quantità di vestigia storiche di cui il nostro Paese dispone. Un tesoro immenso di cui solo pochi conoscono estensione ed importanza sia artistica sia culturale. Un valore anche commerciale che ci permetterebbe di vivere di rendita per tutte le generazioni a venire, ma che trattiamo – salvo rari casi – con colpevole incompetenza. Peccato. Se non altro, spero che questo lavoro possa aggiungere un minimo di consapevolezza sulle potenzialità inespresse del nostro Paese.

Gianluca Sabatini



*Iside di Faro (Isis Faria) nell'iconografia numismatica romana.  
A bordo di una galea con il capo ornato di corona,  
sostiene la vela con le braccia e volge lo sguardo a poppa  
per orientare la nave verso un sicuro approdo.*

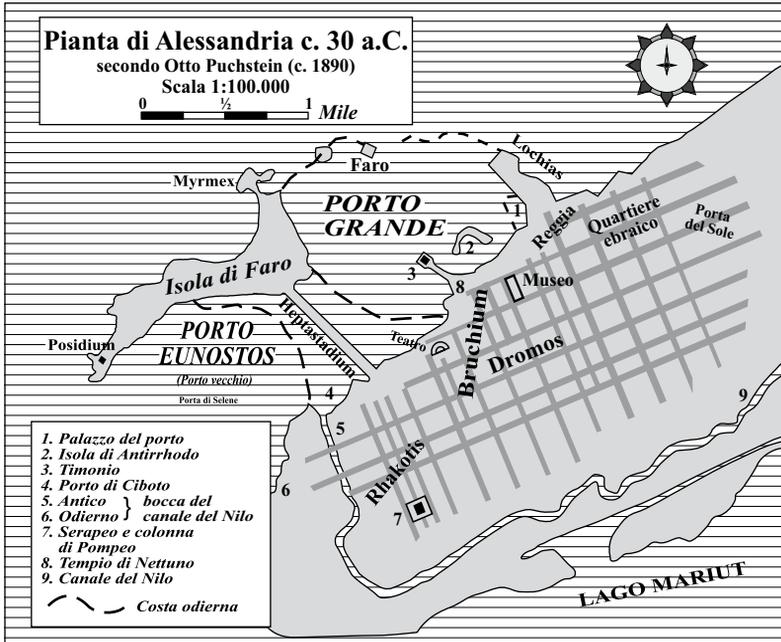


## Iside

**G**iorno di festa il 5 marzo, si torna in mare. Giorno di processioni, con tanto di divinità in parata e festa nazionale. Il *Navigium* era una delle feste del culto di Iside, si celebrava il 5 marzo e segnava l'inizio della stagione di navigazione che si sarebbe protratta fino a ottobre. Stagione che riguardava principalmente la flotta commerciale, mentre la flotta militare, pur riducendo le attività, non di rado era chiamata ad interventi in mare anche d'inverno. In tutta la sua sublime magnificenza, Iside era patrona e protettrice dei marinai. Per i Romani la religione era strettamente legata alla sfera civile, familiare, sociale e politica. Tutto aveva un nesso religioso e il culto verso gli dei era un dovere morale e civico. Solo la *pietas*, solo il rispetto per il sacro e l'adempimento dei riti, poteva assicurare la *pax deorum* per il bene di tutti.

Il culto della dea Iside ha origini egiziane e feste in suo onore erano già celebrate nell'Egitto dei Tolomei nel III secolo a.C. La divinità celeste era associata alla regalità per essere la personificazione stessa del trono e faceva parte dell'Enneade, il gruppo di nove divinità che, secondo gli egizi, era alla base delle origini dell'universo.

Dall'epoca tolemaica (305 a.C. - 30 a.C.) la venerazione per la dea, simbolo di sposa e madre ideale e protettrice dei naviganti, si diffuse nel mondo ellenistico fino a Roma dove ebbe grande importanza durante l'epoca imperiale. Nel corso del tempo, Iside si sostituì a molte divinità femminili e molti templi furono costruiti in suo



Fonte: Shepherd, William (1911), Historical Atlas New York, Henry Holt & Co. p. 34-35.  
Courtesy of the University of Texas Libraries, The University of Texas at Austin.  
Perry-Castañeda Library Map Collection - Traduzione G. Sabatini

onore sia in Europa, sia in Africa che in Asia. Il più famoso fra tutti è il tempio dell'isola di File, sul Nilo. Nel 1902, in seguito ai lavori per la costruzione della diga di Assuan, il tempio venne sommerso. Dal 1977 al 1980, con un progetto finanziato dal Governo italiano, la struttura fu smontata e ricostruita ad Agilkia, a circa 500 metri dalla posizione originaria.

Nonostante le resistenze degli aristocratici più tradizionalisti, il culto di Iside fu introdotto a Roma nel I secolo a.C. Nel 58 a.C. fu eretto il tempio di Iside in Campidoglio e nel 43 a.C. nel Campo Marzio fu costruito l'Iseo. Il culto fu sospeso prima da Agrippa (nel



23 a.C.) e successivamente da Tiberio per poi essere reintrodotta da Caligola. È solo un'ipotesi quella che vuole Caligola a bordo di due palazzi galleggianti, nel lago di Nemi, per festeggiare il *navigium*. Le celebrazioni di Iside si protrassero poi fino alla fine dell'impero.

Il monaco benedettino Anselmo Banduri (numismatico, Ragusa di Dalmazia, 1671 - Parigi, 4 gennaio 1743) cita il terzo libro delle *Silvæ* di Publio Papinio Stazio (Napoli, 40-96 d.C.) per dimostrare che Iside era la "*regina Phari, numenque Orientis anhelii*".

Isis Faria, come appare su diverse monete romane, tra cui quelle di Giuliano l'Apostata (Flavius Claudius Iulianus, imperatore romano, Costantinopoli 331 d. C. - Maranga, presso Ctesifonte, in Persia, a trentadue anni), fu così chiamata, secondo quanto riportato da Plinio, dall'isola di Pharos, in Egitto. L'isola era collegata alla terraferma con un ponte, l'*heptastadium*, che la univa all'abitato di Alessandria.

Il faro venne probabilmente realizzato tra il 297 a.C., durante il regno di Tolomeo I Sotere, e il 283 a.C., nel regno di Tolomeo II Filadelfo, con il contributo di Sostrato di Cnido. Contributo che fino ad oggi rimane poco chiaro. Strabone lo definisce "amico dei sovrani", Plinio il Vecchio "architetto", per altri "ricco cortigiano e diplomatico", per altri ancora era un mercante.

Comunque stiano le cose, scopo della grandiosa opera – una delle sette meraviglie del mondo antico – era aumentare la sicurezza del traffico marittimo del porto di Alessandria, il cui avvicinamento dal mare era probabilmente reso difficile dalla presenza di banchi di sabbia e di scogli. Difficile – questa volta certamente – anche per l'assenza di rilievi montuosi che consentissero allineamenti sicuri.

La torre doveva sorgere alla punta nord-est dell'isola di Faro, dove rimase in funzione fino al XII secolo d.C. quando due violenti terremoti a distanza di venti anni ne compromisero dapprima il



funzionamento per poi distruggerla definitivamente. Sulle rovine, nel 1480 gli schiavi Mamelucchi costruirono l'attuale forte del sultano QaitBey. Sembra che il faro fosse stato realizzato con il granito rosa di Assuan e avesse decorazioni in bronzo. Circa l'altezza della torre non esistono dati certi, ma stime e misurazioni di porzioni delle rovine del faro indicano un'altezza di circa 150 metri.

Lo scrittore e storico Tito Flavio Giuseppe (Gerusalemme, 37 ca - Roma, 100 ca), nella sua *Storia della Guerra Giudaica* scrive: «Il porto poi d'Alessandria è difficile ad afferrarvi anche in tempo di pace per l'angusta sua bocca pe' ciechi scogli, che ne scavezzano la dirittura dell'ingresso. Il sinistro suo lato è difeso da braccia lavorate a mano; nel destro quello, che chiamasi Faro, è un'isoletta che sporge in fuori, sostenente un'altissima torre, la quale fa lume a' naviganti per ben trecento stadj, onde di notte gettino da lontano le ancore attesa la difficoltà dell'ingresso». (*Traduzione di F. Angiolini, Milano 1822, vol. 2 p. 88*).

La distanza riportata da Flavio Giuseppe non può che essere approssimativa, ma offrirebbe l'opportunità di valutare l'altezza della torre a condizione di conoscere una serie di dati. Anzitutto bisognerebbe conoscere l'elevazione dalla quale la luce del faro veniva vista, e per far ciò occorrerebbe conoscere l'altezza media del romano antico e l'elevazione media di un ponte di una nave romana sul livello del mare. Inoltre bisognerebbe sapere di quanto il livello del Mediterraneo si sia innalzato dall'epoca ad oggi, quanti *lumen* era in grado di produrre il fuoco che ardeva in cima alla torre (ammesso fosse un fuoco a far luce) superare infine i problemi dovuti alla rifrazione. Mettendo insieme i dati si potrebbe scoprire l'altezza della fonte luminosa, ma non dell'intera torre. Un esercizio interessante, ma che restituirebbe solo un'ipotesi non verificabile.

Tornando alla dea dei marinai, lo scrittore romano del II secolo



d.C., Lucio Apuleio, nell'undicesimo libro delle *Metamorfosi* (*Metamorphoseon libri*), ci offre una descrizione dettagliata della dea e del *navigium*, oltre a chiarire il mistico rapporto tra i devoti e la dea.

**I** Dovevano essere le prime ore della notte quando, per un'improvvisa sensazione di paura, mi svegliai.

La luna piena, scintillante in tutto il suo fulgore, sorgeva allora dal mare. Ero come immerso nel misterioso silenzio della notte profonda e sentivo lo strano fascino dell'eccelsa dea che esercita il suo potere sovrano su tutti gli esseri viventi e non soltanto su questi, animali domestici o belve feroci che siano, ma anche sulle cose inanimate, che sentono l'influsso della sua potenza e della sua luce, sui corpi celesti o su quelli della terra e del mare, che crescono quando essa cresce, che si ritraggono quando essa cala. Sentivo che il destino, soddisfatto ormai delle mie tante e così grandi sventure, mi offriva, benché tardi, una speranza di salvezza e perciò decisi di pregare l'augusta immagine della dea che era davanti a me. Senza indugiare mi scossi dal torpore del sonno, balzai in piedi tutto lieto e arzillo e mi tuffai in mare per purificarmi. Sette volte immersi il capo nell'acqua, in quanto questo numero, secondo il divino Pitagora, più d'ogni altro fa parte del rituale nelle cerimonie religiose, e col volto rigato di lacrime, così pregai l'onnipotente divinità.

Associando il numero quattro, simbolo della terra, con i quattro punti cardinali, e il numero tre, simbolo del cielo, il numero sette rappresenta la totalità dell'universo in movimento. Il numero fu considerato simbolo di santità dai Pitagorici che lo associarono a Minerva, o Iside. I Greci lo chiamarono venerabile, per Platone era l'*anima mundi*. Il 7 rappresentava il perfezionamento della na-

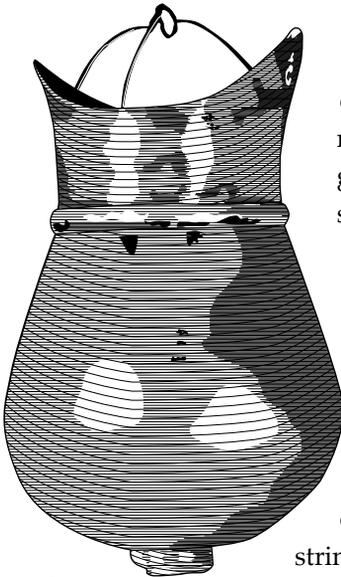


tura umana nel momento in cui essa congiunge in sé il ternario divino con il quaternario terrestre. Essendo formato dall'unione della triade con la tetrade, esso indica la pienezza di quanto è perfetto, partecipando alla duplice natura fisica e spirituale, umana e divina. Il 7 è il numero della piramide in quanto formata dal triangolo sul quadrato. Il 7 è l'espressione della mediazione tra umano e divino.

[...]

**III** Mentre pregavo e mi lamentavo, il sonno vinse il mio animo spossato ed ricaddi là dove mi ero steso poco prima. Avevo appena chiuso gli occhi, quando dal mare apparve una divina immagine, un volto degno d'esser venerato dagli stessi dei. Poi la luminosa parvenza

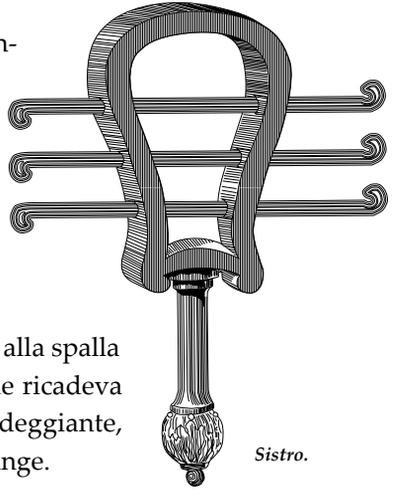
sorse a poco a poco con tutto il corpo fuori dalle acque e a me parve di vederla, ferma, davanti a me. Proverò a descrivere il suo meraviglioso aspetto se la povertà della lingua umana mi darà la possibilità di farlo o se quella stessa divinità mi concederà il dono di un'efficace e facile eloquenza. Prima di tutto i capelli, folti e lunghi, appena ondulati, che mollemente le cascavano sul collo divino. Una corona di fiori variopinti le cingeva la testa e proprio in mezzo alla fronte un disco piatto, come uno specchio che rappresentava la luna, mandava candidi riflessi di luce. A destra e a sinistra, lo stringevano le spire guizzanti di vipere e in alto,



*Situla.*



era sormontato da spighe di grano. Indossava una tunica di bisso leggero, dal colore cangiante, che andava dal bianco splendente al giallo del fiore di croco<sup>1</sup>, al rosso acceso delle rose, ma quello che mi confondeva era il mantello, nerissimo, dai cupi riflessi, che girandole intorno alla vita le risaliva per il fianco destro fino alla spalla sinistra e di qui, stretto da un nodo, le ricadeva davanti in un ampio drappeggio ondeggiante, agli orli graziosamente guarnito di frange.



*Sistro.*

**IV** Quei lembi e tutto il tessuto erano disseminati di stelle e in mezzo ad esse una luna piena diffondeva la sua vivida luce: lungo tutta la balza di questo manto, per quanto esso era ampio, correva un'ininterrotta ghirlanda di fiori e di frutti. Gli attributi della dea erano i più diversi: nella destra recava, infatti, un sistro<sup>2</sup> di bronzo la cui lama sottile, piegata a forma di scudo, era attraversata da alcune verghette che, scosse tre volte dal braccio, producevano

<sup>1</sup> Il nome del genere *Crocus* deriva dal greco *krókos* che significa "filo di tessuto" e si riferisce ai lunghi stigmi ben visibili nella specie più conosciuta di questo genere, il *Crocus sativus*, che noi conosciamo come zafferano.

<sup>2</sup> Strumento idiofono proveniente dall'Antico Egitto in cui il suono viene prodotto dalla vibrazione del corpo

dello strumento. È in metallo, con una parte a forma di ferro di cavallo, un manico e delle lamelle flottanti che, una volta scosse, ne definiscono il suono. Suono che resta – come in molti altri strumenti a sonagli – indeterminato e cioè senza una precisa connotazione tonale. Nell'Antico Egitto il nome, dalle origini onomatopeiche, era *Seshesh*.



un suono argentino. Dalla mano sinistra, pendeva un vasello d'oro (la situla) a forma di barca dal manico ornato da un serpente con la testa ritta e il collo rigonfio. Ai suoi piedi calzava sandali intessuti con foglie di alloro. Con questa maestosità, emanando i profumi felici d'Arabia, la dea si degnò di parlarmi.

**V** «Eccomi o Lucio, mossa alle tue preghiere, io la madre della natura, la signora di tutti gli elementi, l'origine e il principio di tutte le età, la più grande di tutte le divinità, la regina dei morti, là prima dei celesti, colei che in sé riassume l'immagine di tutti gli dei e di tutte le dee, che col suo cenno governa le altezze luminose del cielo, i salubri venti del mare, i desolati silenzi dell'oltretomba, la cui potenza, unica, tutto il mondo onora sotto varie forme, con diversi riti e differenti nomi. Per questo i Frigi, i primi abitanti della terra, mi chiamano Pessinunzia, Madre degli dei, gli autoctoni Attici Minerva Cecropia, i Ciprioti circondati dal mare Venere Pafia, i Cretesi arcieri famosi Diana Dittinna, i Siculi trilingui Proserpina Stigia, gli antichi abitanti di Eleusi Gerere Attica, altri Giunone, altri Bellona, altri Ecate, altri ancora Ramnusia, ma i due popoli degli Etiopi, che il dio sole illumina coi suoi raggi quando sorge e quando tramonta e gli Egizi, così grandi per la loro antica sapienza, venerandomi con quelle cerimonie che a me si addicono, mi chiamano con il mio vero nome, Iside regina. Eccomi, sono qui, pietosa delle tue sventure, eccomi a te, soccorrevole e benigna. Cessa di piangere e di lamentarti, scaccia il dolore, grazie ai miei favori ormai già brilla per te il giorno della salvezza. Sta ben attento, invece, agli ordini che ti do: il giorno che sta per nascere da questa



notte, come vuole un'antica tradizione, è consacrato a me. In questo giorno cessano le tempeste dell'universo, si placano i procellosi flutti del mare, i miei sacerdoti, ora che la navigazione è propizia, mi dedicano una nave nuova e mi offrono le primizie del carico. Dunque, con animo puro e sgombro da timore, tu devi attendere questo giorno a me sacro.»

[...]

**VIII** Ed ecco che lentamente cominciò a sfilare la solenne processione. La aprivano alcuni personaggi riccamente travestiti secondo il voto fatto: c'era uno vestito da soldato con tanto di cinturone, un altro era vestito da cacciatore in mantellina, sandali e spiedi, un terzo, mollemente ancheggiando, tutto in ghingheri, faceva la donna: stivaletti dorati, vestito di seta, parrucca. C'era chi, armato di tutto punto: schinieri,<sup>3</sup> scudo, elmo, spada, sembrava uscito allora da una scuola di gladiatori; e non mancava chi s'era vestito da magistrato, con i fasci e la porpora e chi con mantello, bastone, sandali, scodella di legno e una barba da caprone, faceva il filosofo, due, poi, portavano delle canne di varia lunghezza, con vischio e ami, a raffigurare il cacciatore e il pescatore; vidi perfino un'orsa addomesticata vestita da matrona e portata in lettiga e una scimmia con un berretto di stoffa e un vestito giallo all'uso frigio che aveva in mano una coppa d'oro a ricordare il pastore Ganimede; poi un asino, con un paio d'ali posticce, che seguiva un vecchio tutto tra-

<sup>3</sup> Lo schiniere o gambiera è quella parte dell'armatura che protegge parte della gamba, dal malleolo al ginocchio (anticamente copriva anche quest'ultimo) e che serviva per proteggere la parte che rimaneva scoperta.



ballante, erano proprio buffi quei due: Pegaso e Bellerofonte.

**IX** Mentre queste divertenti maschere popolari giravano qua e là, la vera e propria processione in onore della dea protettrice cominciò a muoversi. Bellissime donne nelle loro vesti bianche, festosamente agghindate, adorne di ghirlande primaverili spargevano lungo la strada del corteo i piccoli fiori che recavano in grembo, altre avevano dietro le spalle specchi lucenti per mostrare alla dea che avanzava tutto quel consenso di popolo, altre ancora avevano pettini d'avorio e muovendo ad arte le braccia e le mani fingevano di pettinare e acconciare la chioma regale della dea, altre, infine, versavano, a goccia a goccia, lungo la strada, balsami deliziosi e vari profumi. Seguivano uomini e donne in gran numero con lucerne, fiaccole, ceri e ogni altra cosa che potesse far luce, invocando il favore della madre dei cieli. Seguiva una soave musica di zampogne e di flauti dalle dolcissime modulazioni e, dietro, una lieta schiera di baldi giovani, tutti vestiti di bianco, che cantavano in coro un bellissimo inno scritto e musicato col favore delle Muse da un valente poeta e che era un preludio ai solenni sacrifici; venivano poi i flautisti votati al gran Serapide, che sul loro flauto ricurvo, che arrivava fino all'orecchio destro, ripetevano il motivo che si suona nel tempio di questo dio e, infine, molti che gridavano di lasciar libera la strada per il sacro corteo.

**X** Finalmente sfilarono le schiere degli iniziati ai sacri misteri, uomini e donne di ogni condizione e di tutte le età, sfolgoranti nelle loro vesti immacolate di candido lino, le donne coi capelli profumati e coperti da un velo trasparente, gli uomini con il cranio lustrato, completamente rasato, a indi-



care che erano gli astri terreni di quella grande religione; inoltre dai sistri di bronzo, d'argento e perfino d'oro, traevano un acuto tintinnio. Seguivano poi i ministri del culto, i sommi sacerdoti, nelle loro bianche, attillate tuniche di lino, strette alla vita e lunghe fino ai piedi, recanti gli augusti simboli della onnipotente divinità. Il primo di loro reggeva una lucerna che faceva una luce chiarissima, però non di quelle che usiamo noi, la sera, sulle nostre mense, ma a forma di barca, e tutta d'oro, dal cui largo foro si sprigionava una fiamma ben più grande. Il secondo era vestito allo stesso modo ma reggeva con le mani degli altarini, a indicare la provvidenza soccorritrice della grande dea; il terzo portava un ramo di palma finemente lavorato in oro e il caduceo di Mercurio, il quarto mostrava il simbolo della giustizia: una mano sinistra aperta. Questa, infatti, lenta per natura, priva di particolari attitudini e di agilità, pareva più adatta della destra a raffigurare l'equità. Costui, inoltre, portava anche un vaso d'oro, rotondo come una mammella, dal quale libava latte, un quinto recava un setaccio d'oro colmo di rametti anch'essi d'oro e un altro un'anfora.

**XI** Subito dopo apparvero le immagini degli dei che procedevano sorrette da piedi umani. Ed ecco lo spaventoso Anubi, messaggero fra gli dei del cielo e quelli degli Inferi, dalla figura ora nera ora d'oro, dalla testa aguzza di cane; nella sinistra reggeva il caduceo, nella destra una foglia di palma; subito dietro veniva una vacca in posizione eretta a simboleggiare la fecondità della dea, madre di tutte le cose, portata a spalla da uno dei sacerdoti che procedeva con passo solenne. Un altro portava una gran cesta che custodiva



gelosamente i misteriosi corredi di quella splendida religione, un altro ancora recava nel suo grembo fortunato l'immagine veneranda della grande dea non sotto forma di animale domestico, né di uccello, né di belva né di uomo, ma egualmente ammirabile per la novità e l'ingegnosità dell'idea, simbolo ineffabile di una religione sublime, che vuol essere circondata dal più grande segreto: era una piccola urna, tutta d'oro lucente, artisticamente lavorata, dalla base rotonda e all'esterno istoriata con meravigliose figure egizie. Il suo orifizio non era posto molto in alto ma sporgeva lateralmente in un lungo tubo a forma di becco; dalla parte opposta si dipartiva un manico dall'ampia curva sul quale s'attorcigliava un aspidе dal collo striato e rigonfio, irto di squame.

**XVI** [...] Intanto fra questi discorsi e le festose ovazioni, procedendo lentamente, giungemmo alla riva del mare, proprio lì dove il giorno prima, ancora asino, mi ero riposato. Qui, allineate secondo il rito le immagini sacre, il sommo sacerdote s'avvicinò con una fiaccola accesa, un uovo e dello zolfo a una nave costruita a regola d'arte e ornata tutt'intorno di stupende pitture egizie e, pronunziando con le sue caste labbra solenni preghiere, con fervido zelo la purificò e la consacrò offrendola alla dea. La candida vela di questa nave fortunata recava a lettere d'oro il voto augurale di una felice navigazione per i traffici che si riaprivano. A un tratto fu

<sup>4</sup> È l'estremità superiore degli alberi armati con vele quadre e latine. Di sezione quadrangolare, alloggia - all'interno della cavatoia - una puleggia per il pas-

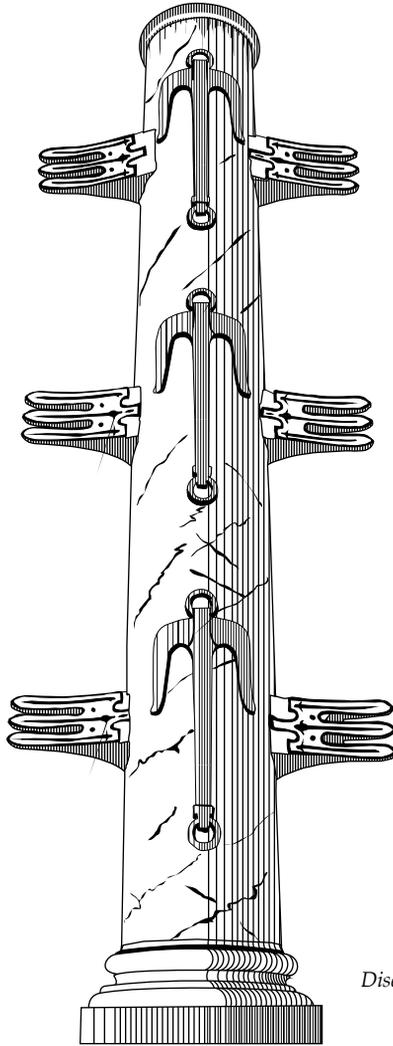
saggio dell'amante dell'antenna. In termini meno marinareschi, la parte finale di un palo all'interno della quale viene montata una carrucola per issare carichi.



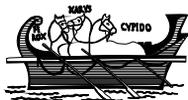
issato l'albero, un pino rotondo, alto e lucido con su in cima un bellissimo calcese;<sup>4</sup> la poppa ricurva, a collo d'oca, scintillava rivestita com'era di lamine d'oro e la carena di puro legno di cedro splendeva anch'essa. Allora tutti indistintamente, sia gli iniziati sia i profani, fecero quasi a gara a portare ceste piene di aromi e di altre offerte e bevvero sui flutti un intruglio a base di latte, finché la nave, colma di doni e di altre offerte, libera dagli ormeggi, non prese il largo sospinta da un leggero vento propizio. Quando essa fu tanto lontana che appena la si poteva scorgere i portatori ripresero di nuovo i sacri arredi che avevano deposto e, tutti soddisfatti, ritornarono al tempio in processione nello stesso ordine di prima.

**XVII** [...] Allora uno di loro che tutti chiamavano "il grammateo", dalla soglia convocò in adunanza la schiera dei pastofori, così erano chiamati quelli del sacro collegio, e salito su un alto scranno cominciò a leggere da un libro alcune frasi augurali all'indirizzo dell'imperatore, del senato, dei cavalieri, di tutto il popolo romano, dei marinai delle navi e di tutto quanto al mondo rientra sotto il nostro impero; poi, in lingua e rito greco proclamò l'apertura della navigazione e l'ovazione che seguì della folla confermò che quest'annunzio era inteso come un buon auspicio per tutti. Quindi la folla esultante, portando rami fioriti, verbene e ghirlande, si recò a baciare i piedi della dea, tutta in argento, che troneggiava su una gradinata, poi fece ritorno a casa.

La festa, insieme con tutte le altre celebrazioni pagane, venne vietata nel 395 d.C., in seguito all'editto di Teodosio I.

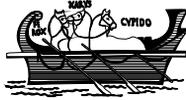


*Disegno della riproduzione  
della colonna rostrata  
di Caio Duilio.*



## Roma, il mare e le navi

**U**na delle principali ragioni per cui i Romani divennero marinai solo per necessità va attribuita al litorale laziale. Prevalentemente sabbiosa, con vaste paludi malsane e con scarsissime possibilità di costruire porti, fu la natura della costa nelle vicinanze di Roma a determinare l'avversione del popolo romano per il mare. Anche le origini del popolo romano contribuiscono a spiegare la profonda diffidenza che essi nutrivano per l'ambiente marino. I Greci, così come gli Etruschi, erano venuti dal mare, Sabini e Latini erano invece venuti dalla montagna, dagli Appennini. Così, durante il primo periodo, intorno all'VIII secolo a.C., i Romani dimostrano un atteggiamento del tutto passivo nei confronti del mare dedicandosi a pastorizia e agricoltura. Quando Roma inizia ad assumere le dimensioni di una città, il Mediterraneo è in mano agli Etruschi, ai Greci, ai Siracusani, ma in particolar modo sono i Cartaginesi a dettare le regole del gioco. Una frase attribuita ad un ambasciatore cartaginese dice: «Non possono i Romani lavarsi le mani nel Mediterraneo senza il permesso dei Cartaginesi». Roma non se ne cura e si limita a far crescere la propria economia con commerci terrestri e con una pastorizia seminomade. Nel secondo periodo dell'Età regia l'economia diventa prevalentemente agricola e la popolazione si stabilizza. Ed è a partire da questo periodo che si cominciano ad avere notizie di una attività marittima mercantile, anche se ancora molto modesta. Nel periodo che precede la Prima Guerra punica la situazione cambia e Roma

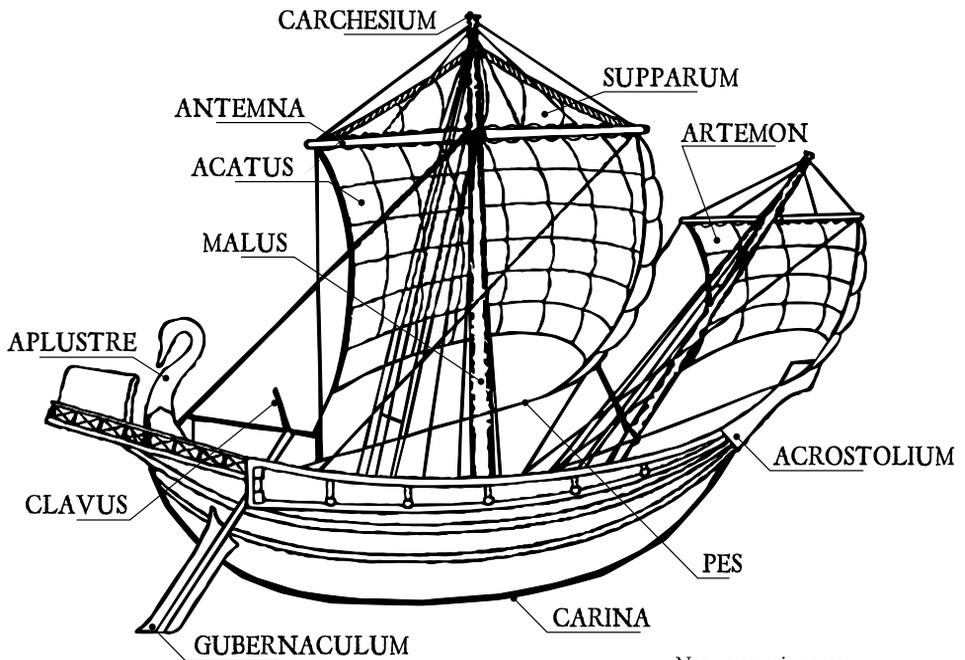


acquisisce le caratteristiche che la vedranno imporre il proprio dominio sul mare. Fra il 300 e il 270 a.C. vengono conquistate diverse città marinare, dotate di flotte ma soprattutto di esperti equipaggi. Contemporaneamente Roma provvede alla difesa delle coste, creando le colonie militari di Ostia, Anzio, Terracina, Ponza, Pæstum, Brindisi, Senigallia, Rimini. Ma al di là degli aspetti politici e bellici che determinarono l'egemonia di Roma in tutto il bacino del Mediterraneo, per valutare a fondo i percorsi proposti dall'*Itinerarium Maritimum* è necessario capire con quali mezzi i Romani affrontassero il mare e quali fossero le prestazioni delle loro navi.

Come ogni grande flotta nazionale, anche la flotta romana era divisa in due grandi ordini: la flotta militare e la flotta mercantile. Mentre per le navi militari la propulsione principale avveniva per mezzo dei remi, per i mercantili molto spesso le vele erano l'unico sistema propulsivo. La letteratura antica e l'iconografia dimostrano che in casi di particolare urgenza i viaggi venivano effettuati con navi a remi che garantivano tempi di percorrenza più certi rispetto alle navi a vela. Si trattava quasi sempre di navi militari, dotate di equipaggi composti da rematori addestrati ed allenati, ma esistevano anche navi commerciali a propulsione mista, sia a remi sia a vela. In ogni modo, tutte le navi erano dotate di remi da utilizzare in caso di necessità.

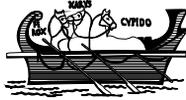
L'erudito romano Aulo Gellio, vissuto nel II secolo d.C., ci ha tramandato un elenco di 27 diversi tipi di navi e piccole imbarcazioni, militari e mercantili. Ecco l'elenco tratto dal brano delle *Noctes Atticæ* (X, 25) in ordine alfabetico:

– <i>Actuariæ</i>	unità veloci a vela e a remi
– <i>Camaræ</i>	navi coperte del Ponto
– <i>Catascopium</i>	nave esploratrice



*Nave oneraria romana.*

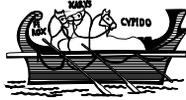
- <i>Caudicæ</i> o <i>codicariæ</i>	chiatte fluviali in servizio sul Tevere
- <i>Caupuli</i>	piccoli battelli da pesca
- <i>Celoces</i>	unità sottili e veloci, a vela e remi
- <i>Cercuri</i>	navi sottili e veloci, origine asiatica
- <i>Corbitæ</i>	navi da carico, onerarie
- <i>Cydarum</i>	barca da trasporto
- <i>Gauli</i>	navi da carico mercantili, di probabile origine fenicia
- <i>Hippago</i>	navi per il trasporto di cavalli
- <i>Lembi</i>	piccole unità molto veloci



– <i>Lenunculi</i>	piccoli lembi usati per la pesca
– <i>Lintres</i>	piccoli battelli fluviali
– <i>Longæ</i>	navi da guerra
– <i>Mydia</i>	piccole imbarcazioni
– <i>Myoparones</i>	navi sottili da pirati
– <i>Oriæ</i> o <i>horia</i>	barche da pesca
– <i>Parones</i>	navi dei pirati
– <i>Phaseli</i>	navicelle della Campania
– <i>Placidæ</i>	battelli a remi
– <i>Pontones</i>	chiatte da trasporto fluviale
– <i>Prosumiæ</i>	piccole unità da ricognizione
– <i>Rataria</i>	battelli a remi
– <i>Scaphæ</i>	imbarcazioni, scialuppe
– <i>Stlattæ</i>	chiatte
– <i>Vectoriæ</i>	navi da trasporto

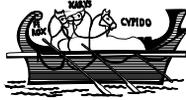
Ovviamente, questa è solo una parte della nomenclatura delle varie imbarcazioni, ne esistono ancora molte altre in base all'epoca e all'autore dal quale vengono riportate.

Sulla base dello studio *L'epave Saint Gervais 3* di B. Liou, J.M. Gassend e R. Roman, negli appunti dell'accademico Giovanni Ciarrrocchi si trova l'ipotesi della ricostruzione della nave romana di piccolo-medio tonnellaggio, il cui relitto fu rinvenuto a Fos-sur-Mer (*Fossæ Marianæ*) vicino Marsiglia. Lo studio ha determinato che la lunghezza fuori tutto era di 16,92 metri, la lunghezza al galleggiamento a pieno carico di 15,30 metri e la lunghezza al galleggiamento a vuoto di 14,60 metri. Baglio massimo di 7,54 metri e pescaggi da 1,37 a 2,17 metri in funzione del carico. Altezza dalla chiglia al capodibanda in prossimità del baglio massimo di 4,01 metri. Il tutto corrispondente ad un dislocamento massimo a pieno



carico di circa 92 tonnellate. Il confronto dei dati della nave romana con i dati di velieri di analoghe dimensioni costruiti nel XIX e nel XX secolo mettono in evidenza che i valori relativi ai coefficienti di finezza sono a vantaggio della nave oneraria. Molto sinteticamente, il coefficiente di finezza è il rapporto tra determinate dimensioni di uno scafo e viene utilizzato per comprendere alcune caratteristiche della carena, come la stabilità o gli sforzi cui è soggetta. L'indice espresso dalla nave romana definisce, oltre alle qualità marine, anche la preparazione e la sensibilità delle maestranze navali.

L'attrezzatura velica principale fino alla fine dell'impero fu quella a vela quadra. L'armo completo di una nave oneraria era generalmente costituito da due alberi, ma in alcuni casi ve ne era anche un terzo. L'albero principale era il *malus*. Poggiato in chiglia, su di esso veniva armata per mezzo di un pennone, l'*antenna*, la vela quadra più grande, l'*acatus*. Al di sopra dell'*acatus* si poteva trovare una vela di forma triangolare detta *supparum*, in alcuni casi formata da due pezzi. La sua funzione era quella di aumentare la superficie velica in presenza di venti leggeri. A prua si trovava un secondo albero inclinato in avanti detto *artemon*. Nella controversa descrizione del naufragio di San Paolo – tratta dagli *Atti degli Apostoli* – l'*artemon* viene utilizzato come vela da tempesta, ma la posizione decisamente a prua della vela fa supporre che fosse utilizzata anche per manovrare in spazi angusti. La funzione più importante però deve essere stata quella di equilibrare le forze dei centri velici per alleggerire il timone e dare quindi alla nave stabilità di rotta. In questo senso l'*artemon* consentiva ai timonieri turni di guardia poco impegnativi e può essere probabilmente considerato l'antenato del timone automatico a vento. Un ulteriore uso dell'*artemon* ci viene da un bassorilievo di Ostia dove si vede una nave alla cappa, la manovra che consente di fermare in mare aperto

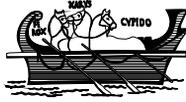


una nave a vela.

Non molto diffusa all'epoca, ma comunque documentata sempre in un bassorilievo di Ostia del III secolo d.C., è la vela a tarchia. Vela dalla forma quadrilatera con il vertice superiore poppiero disteso da un'asta, disposta diagonalmente alla vela, che poggia al piede dell'albero. La tarchia, rispetto alla vela quadra, ha manovre semplificate e nel corso del tempo ha trovato ampi sviluppi.

A proposito dello sviluppo tecnologico, bisogna notare come i sistemi velici si siano evoluti più lentamente rispetto alle tecniche di costruzione navale. A confermarlo è Luciano di Samosata, scrittore greco del II secolo d.C., che nella traduzione di Luigi Settembrini del brano *il Naviglio*, scrive: «... che nave, eh? Centoventi cubiti (1 cubito romano è circa 44 cm *N.d.A.*) di lunghezza diceva la guida, e più che trenta di larghezza; e dalla coperta alla stiva, dove è più profonda la sentina, ben ventinove. E poi che corpo di albero! che antenna esso sostiene! Che canapo lo tiene a prua! Come la poppa si rialza con dolce curvatura sormontata da un paperino dorato e dall'altra parte come la prua si solleva allo stesso modo e spiccasi innanzi, avendo ai due lati l'immagine d'Iside, onde prende nome la nave. Gli altri ornamenti, le pitture, il pennoncello fiammante sull'albero, e specialmente le ancore, gli argani, le ruote, le camere di poppa, tutto mi pareva una meraviglia...».

In una costruzione navale del genere, dove le sole dimensioni presuppongono tecniche costruttive di alto livello ingegneristico, è abbastanza curioso trovare ancora la stessa attrezzatura velica usata dai Fenici millecinquecento e più anni prima. Ed è proprio l'armo con le vele quadre ad aver da sempre destato lo scetticismo sulle reali capacità delle imbarcazioni antiche di rimontare il vento. Per usare un termine velistico, navigare di bolina. Con il suo racconto, Luciano ha stimolato la curiosità degli archeologi e degli esperti

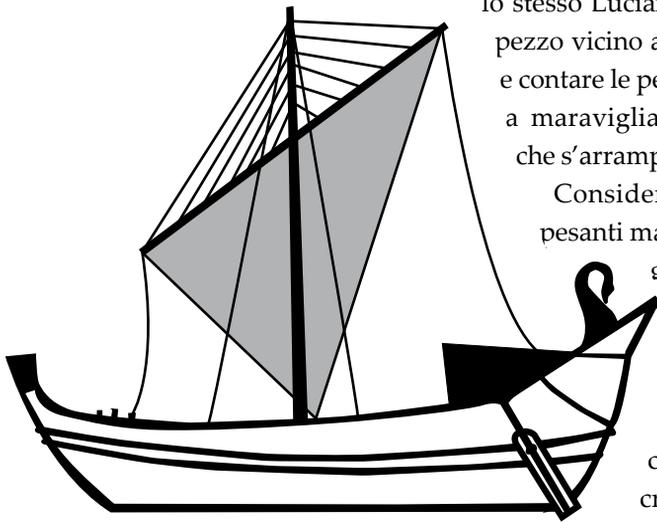


della storia della vela che da tempo discutono sulla capacità boliniere delle antiche navi a vela. Tutto, per molto tempo, è sembrato essere in favore dei più irriducibili scettici che avevano sostenuto la tesi dell'impossibilità di navigare contro vento. Il racconto dell'*Isis* di certo chiarisce quanto fosse reale la difficoltà di navigare di bolina: la nave oneraria compie senza problemi la rotta da Roma ad Alessandria d'Egitto, ma le cose si complicano durante il ritorno, quando l'*Isis* non riesce a risalire i venti estivi predominanti di nord-ovest. Vi è poi l'utilizzo esclusivo sulle navi classiche della vela quadra, di sparto<sup>5</sup> o di lino, ma anche di pelle come riferisce

lo stesso Luciano: «... siamo stati un pezzo vicino all'albero a riguardare e contare le pelli che forman la vela, a maravigliarci di quel marinaio che s'arrampicava pel sartame...».

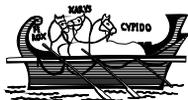
Considerando infine che ai pesanti materiali delle tele si ag-

giunge anche il peso degli anelli di piombo utilizzati per armare la vela, sono diversi gli elementi che concorrono a far credere che le navi ro-



<sup>5</sup> La Stipa Tenacissima o Sparto o Alfa è una pianta appartenente alla famiglia delle Graminacee, che cresce nelle regioni che si affacciano sul Mediterraneo occidentale: Nord Africa dal Marocco alla Libia, ed Europa meridionale (Spagna e Italia). È una pianta erbacea

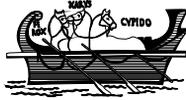
perenne nota per la qualità delle sue fibre, che si prestano sia alla produzione della carta sia a quella di fibre e cordami in genere.



mane non potessero in alcun modo risalire il vento.

Tuttavia i numerosi ritrovamenti di relitti avvenuti in tutto il Mediterraneo e le informazioni tratte da fonti letterarie indicano invece straordinarie capacità di navigazione e di manovra, senza dubbio superiori a quelle fino ad oggi immaginate. Gli autori latini e greci lasciano intendere che la possibilità di risalire il vento fosse realmente concreta. La settima delle *Questioni Meccaniche*, opera per alcuni studiosi attribuibile ad Aristotele o comunque ad allievi del suo liceo (il Peripato), chiede: «Perché quando si vuol navigare come se il vento fosse favorevole, ma esso sia invece contrario, si restringe la parte della vela che è verso il timoniere e si spiega invece quella rivolta verso la prora, legandola a orza?». La domanda sembrerebbe descrivere la manovra tecnica utilizzata per bolinare con una vela quadra. È opinione dell'archeologo navale Patrice Pomey che la stessa manovra possa essere considerata all'origine della vela latina. Anche Virgilio mostra nell'*Eneide* con quanta difficoltà e fatica i marinai si oppongono al vento bordeggiando: «Ora a sinistra fanno gonfiare il cavo della vela, ora a destra; piegano da una parte gli alti pennoni poi tornano a piegarli dall'altra». Parlando di rettili e di veleni nel poema didascalico *Theriaka*, anche il poeta greco Nicandro di Colofone (II secolo a.C. ca) dice la sua in tema di bordeggio. Il movimento sinuoso della vipera è paragonato a quello della nave a vela. «Si avanza a forza contro il vento sfavorevole percossa dal soffio del libeccio, con tutto il fianco immerso.» Risalire il vento è quindi un'operazione molto impegnativa, ma non impossibile.

Un'ipotesi avanzata da tecnici – così come si trova documentato nel Museo della Navigazione Antica di Santa Severa nei pressi di Roma – vuole che una nave a vela quadra di medie dimensioni potesse bolinare con un angolo di almeno 78°. Vale a dire 12° al di



sopra dell'andatura al traverso. Un angolo che esprime una componente utile della velocità davvero molto bassa. In altri termini, per raggiungere un punto distante 100 miglia occorre percorrerne con due soli bordi circa 250. Con valori del genere lo scetticismo di chi sostiene che la capacità utile delle navi antiche di rimontare il vento fosse pressoché nulla trova ampie conferme. Ad influenzare la prestazione della nave si possono occasionalmente aggiungere due elementi: da un lato i fattori di merito della barca, dall'altra le condizioni meteorologiche. Quanto ai fattori di merito, risulta abbastanza evidente che il rapporto tra superficie velica e dislocamento possa essere determinante per guadagnare o perdere gradi sulla rotta migliore. In condizioni meteo avverse, con vento forte e mare formato in prua, capacità di manovra così ridotte verrebbero di certo annullate e ogni ostacolo sottovento diverrebbe un potenziale pericolo di naufragio.

