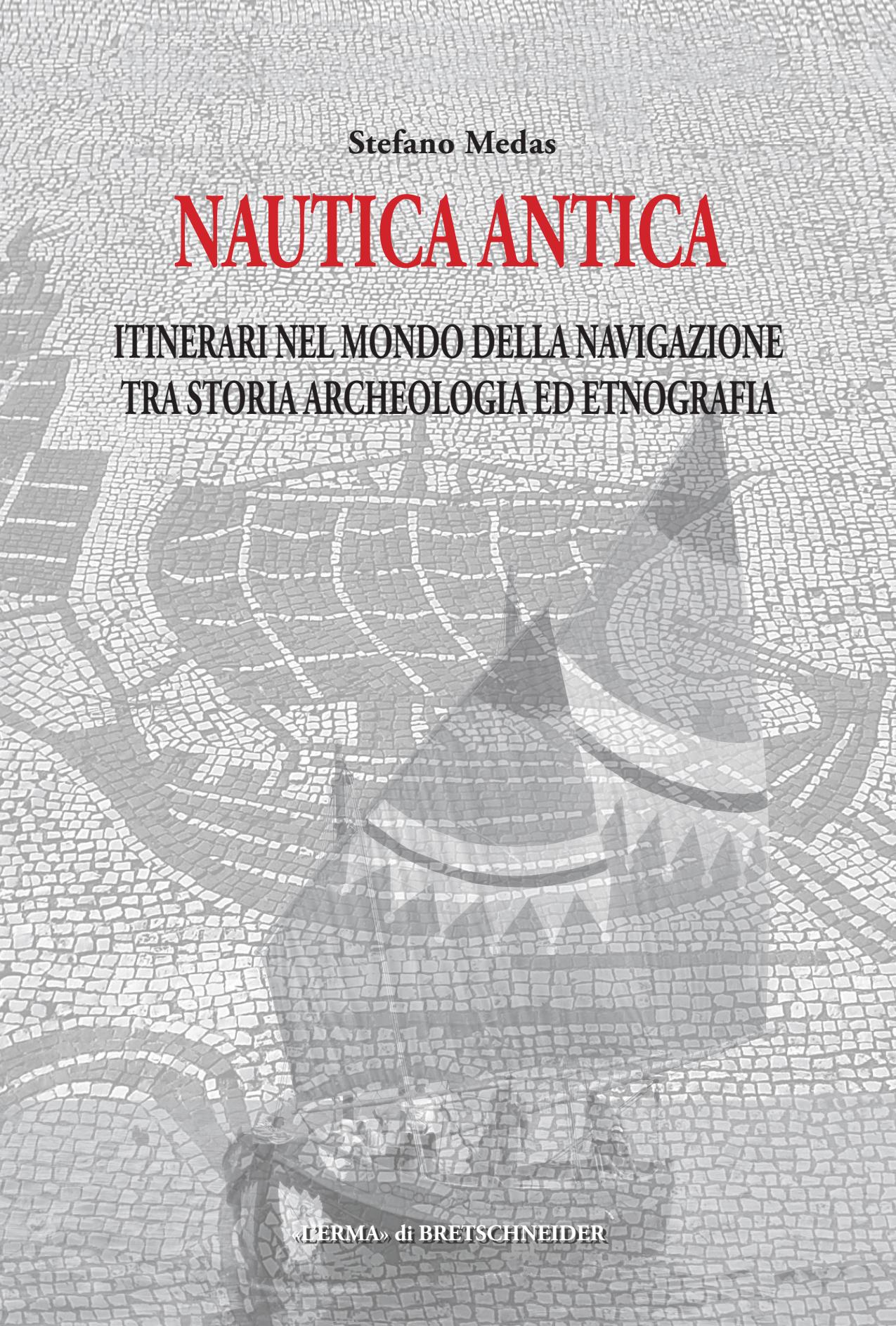




Stefano Medas

NAUTICA ANTICA

ITINERARI NEL MONDO DELLA NAVIGAZIONE
TRA STORIA ARCHEOLOGIA ED ETNOGRAFIA

«L'ERMA» di BRETSCHNEIDER

STUDIA
ARCHAEOLOGICA

254

Stefano Medas

NAUTICA ANTICA

Itinerari nel mondo della navigazione,
tra storia, archeologia ed etnografia



«L'ERMA» di BRETSCHNEIDER

Roma - Bristol



IDRA s.r.l.
LAVORI SUBACQUEI - ARCHEOLOGIA & AMBIENTE

© Copyright 2022 «L'ERMA» di BRETSCHNEIDER

Via Marianna Dionigi
57 00193, Roma - Italia
www.lerma.it

70 Enterprise Drive, Suite 2
Bristol, Ct 06010 - USA
lerma@isdistribution.com

Sistemi di garanzia della qualità
UNI EN ISO 9001:2015

Sistemi di gestione ambientale
ISO 14001:2015

Tutti i diritti riservati. è vietata la riproduzione di testi e illustrazioni senza il permesso scritto dell'Editore.

Stefano Medas

Nautica antica. Itinerari nel mondo della navigazione, tra storia, archeologia ed etnografia- Roma : «L'ERMA» di BRETSCHNEIDER, 202 p. : ill.,; 24 cm. - Studia Archaeologica; 254

ISBN 978-88-913-2640-9 (brossura)

ISBN 978-88-913-2644-7 (pdf)

DOI: 10.48255/9788891326447.Medas

CDD 709.01

Dedica

Ringraziamenti

Indice

Premessa	9
Il filosofo e il marinaio	11
Capitolo 1. POCA TEORIA E TANTA PRATICA	17
1.1. Cosa significava “navigare” per gli antichi	17
1.2. Vivere negli elementi: il senso marino	20
1.3. Tra storia ed etnografia	23
Capitolo 2. GENTI DI MARE	31
2.1. Esperienza e fermezza di spirito	31
2.2. Buone abitudini per scongiurare i pericoli in mare: ordine e vocabolario	34
2.3. Il sentimento delle genti di mare per le proprie barche	37
2.4. Marinai e sacerdoti: il ruolo nautico del tempio	42
2.5. Marinai e geografi: il valore dell’esperienza	45
2.6. Navigazione nelle acque interne e battellieri	47
Capitolo 3. LE VELE	59
3.1. <i>Va’ a l’orza!</i> Le andature delle imbarcazioni a vela	59
3.2. La vela quadra antica: efficienza e manovra	61
3.3. La vela a tarchia	71
3.4. La vela latina	79
3.5. Vele “a pertiche” e vele enigmatiche	88
Capitolo 4. ORIENTARSI IN MARE	97
4.1. Ambiente marino e orientamento	97
4.2. Il cielo e le stelle dei naviganti antichi	103
4.3. Orientarsi a levante o a settentrione?	106
4.4. Orientarsi col fondo del mare	114
Capitolo 5. IL TEMPO GIUSTO PER NAVIGARE	121
5.1. Le stagioni della navigazione	121
5.2. Meteorologia pratica	125

Capitolo 6. AFFRONTARE LA TEMPESTA	133
6.1. Il viaggio e il naufragio di San Paolo	133
6.2. La spiera	142
6.3. L'olio che calma le onde	149
Capitolo 7. PERIPLI, PORTOLANI E CARTOGRAFIA	157
7.1. Distinguendo tra peripli e portolani	157
7.2. La concezione dello spazio geografico e del percorso marino	165
7.3. Portolani e cartografia	166
Conclusione: il salvataggio di un patrimonio irripetibile	175
Glossario dei termini marinareschi	179
Bibliografia	185

PREMESSA

Per millenni, nella storia delle civiltà, la navigazione ebbe un ruolo che oggi può risultare difficile dimensionare nelle giuste proporzioni, per lo meno in relazione all'impatto con la vita quotidiana della gente. I nostri tempi ci hanno abituato a sistemi di trasporto diversi, decisamente più rapidi e puntuali, soprattutto per quanto riguarda gli spostamenti personali, sia a breve, che a medio e a lungo raggio. Insomma, abbiamo varie ed efficaci alternative a un viaggio in nave. Ovviamente diverso è il caso dei grandi trasporti mercantili sulle lunghe distanze, per i quali le navi continuano a rappresentare un mezzo insostituibile, quello economicamente più produttivo. In età antica, invece, così come nel Medioevo e ancora per tutta l'Età moderna, sostanzialmente fino all'avvento della ferrovia nel XIX secolo, la navigazione giocò un ruolo quasi assoluto sia nel trasporto dei grandi carichi sia in quello delle persone, tanto per mare come nelle acque interne. Appare chiaro, allora, come lo studio delle tecniche di navigazione costituisca un tema nodale della storia, oltre che trasversale, sia in una prospettiva strettamente nautica che in una di più ampio carattere culturale. L'arte della navigazione, infatti, ha sempre risposto a esigenze precise e, nel contempo, ha offerto opportunità in cui si è riflessa l'evoluzione storica di un'epoca, dunque il raggio di azione di una civiltà e la sua proiezione di sviluppo. Esigenze e risposte hanno sempre viaggiato di pari passo. Inoltre, per l'impatto che aveva nella vita quotidiana della gente e per il fatto di esprimere un rapporto estremo con gli elementi naturali, la navigazione è stata nel mondo antico anche fonte di potenti metafore filosofiche. L'andar per mare fu preso a simbolo delle difficoltà dell'esistenza umana, mentre il carattere del bravo pilota/timoniere e il suo modo di agire divennero paradigma di saggezza e di prudenza, di forza d'animo e di vigilanza, di perizia nel proprio lavoro.

I principi fondamentali dell'arte nautica antica sono relativamente semplici e strettamente legati alla dimensione ambientale, ovvero alla raffinata percezione che i naviganti avevano dell'ambiente marino. Per comprenderli dovremo spogliarci dei nostri pregiudizi di uomini moderni, accettare il fatto che i viaggi di lungo corso e le navigazioni d'altura, tanto nel Mediterraneo quanto nell'Oceano Indiano e nell'Atlantico, furono condotti con successo senza l'impiego della bussola e delle carte nautiche; che la nautica "scientifica" non è mai stata un presupposto indispensabile; che la concezione dello spazio marino non si basava su un principio cartografico, almeno nel senso in cui noi lo intendiamo; che la stima dinamica del percorso sopprimeva al calcolo del punto nave; che il "senso marino" rappre-

sentava il più potente strumento nautico di cui l'uomo disponeva; che l'impiego della vela quadra non obbligava le navi a viaggiare solo coi venti da poppa; che le presunte limitazioni tecniche delle marinerie antiche sono state in gran parte create da noi; che i progressi di ordine tecnico non vanno mai disgiunti dalle necessità di ordine pratico; che le navi e i naviganti dell'antichità hanno permesso di collegare in modo capillare ogni regione del Mediterraneo e del mondo conosciuto all'esterno di questo mare, soprattutto a partire dall'età ellenistica.

Le tradizioni nautiche, sia antiche che recenti, sono sempre appartenute a un sapere pratico che viaggiava da una regione all'altra insieme agli uomini e alle navi, diventando un patrimonio comune di conoscenze, quasi globale, dettato dalle condizioni ambientali di un determinato mare più che dall'etnia dei popoli o dalle suddivisioni geo-politiche. Ambienti simili crearono soluzioni simili in ogni regione del pianeta, anche se in tempi e con modalità diverse, anche senza forme di contatto, rispondendo evidentemente alle diverse situazioni storiche.

I principi fondamentali dell'arte di navigare, dunque le tecniche e le pratiche necessarie, hanno conosciuto una sopravvivenza di lunghissima durata, presentandosi simili per tutta l'epoca della vela, dettati dal costante e immutato confronto con gli elementi naturali. Il cambiamento radicale avvenne solo a partire dalla metà del XIX secolo, con l'introduzione dei motori a vapore, e in modo più netto nel corso del secolo successivo, con quella dei motori Diesel. Da quell'epoca l'uomo è diventato progressivamente sempre più "padrone" del mare, riducendo i rischi e aumentando la regolarità dei viaggi, dunque sottraendosi, ma solo in parte, al potere che gli dèi esercitano da tempi immemorabili su questo elemento. È chiaro, del resto, che anche i più recenti progressi nelle costruzioni navali e nella tecnologia applicata alla nautica non permettono, e forse non permetteranno mai, di affrancarsi completamente dai pericoli del mare.

La sopravvivenza dei principi di base della nautica antica si riscontra in particolare nella navigazione minore, sia da traffico che da pesca, cioè in quella che più a lungo ha conservato quei caratteri di arcaicità che riconducono a un orizzonte tecnico e culturale genericamente antico, come quello che si ritrova nelle recenti marinerie tradizionali. Al loro interno gli uomini continuarono a operare attraverso conoscenze empiriche, dettate dall'esperienza e dalla pratica, molto diverse da quelle che, invece, appartengono alle scuole nautiche e alle accademie in cui si formano i capitani dei grandi bastimenti. Salvo casi particolari, infatti, quella tradizionale è rimasta una nautica che possiamo ancora definire non-scientifica, nel cui ambito, fino ai primi decenni del Novecento, il ricorso alle carte nautiche rappresentava un'eccezione e la stessa bussola magnetica veniva spesso guardata con una certa diffidenza. È la ragione per cui possiamo trovare in questo tipo di nautica popolare, basica sul piano strumentale ma assai raffinata su quello della percezione sensoriale (il senso marino), un utilissimo termine di confronto etnografico per lo studio della nautica antica.

Questo lavoro prende origine da un mio precedente libro intitolato *De rebus nauticis - L'arte della navigazione nel mondo antico*, pubblicato nel 2004 per i tipi de «L'Erma» di Bretschneider, Roma. A diciotto anni di distanza, com'è naturale che accada quando si fa ricerca, ho sentito la necessità di procedere a una nuova versione rivisitata, ampliata e aggiornata, in cui dare spazio a nuovi argomenti e ridiscuterne altri.

IL FILOSOFO E IL MARINAIO

«La condizione degli uomini», scrive Seneca all'amico Lucilio, «è identica a quella delle cose: una nave è definita buona non se è dipinta con colori preziosi o se ha il rostro d'oro o d'argento o se ha l'immagine della divinità tutelare scolpita in avorio o se è carica di tesori e di ricchezze regali, ma se è stabile e forte e ha le giunture solidamente connesse che non lascino entrare l'acqua, solida e resistente all'urto delle onde, docile al timone, veloce e non sensibile a ogni soffio di vento»¹.

Seneca è soltanto uno dei filosofi antichi che ha tratto dal mondo della navigazione efficaci metafore attraverso cui delineare i caratteri dell'esistenza umana². Egli recupera infatti da quel mondo non pochi esempi capaci di esprimere il suo personale ideale etico, che trova nella forza d'animo e nella rettitudine i suoi elementi fondanti, secondo i principi della dottrina stoica. Ecco, allora, che il viaggio per mare si trasforma simbolicamente nell'immagine della nostra vita, così spesso tempestosa a causa delle passioni e degli accidenti, mentre l'uomo diventa il pilota che deve attraversare la distesa marina tenendo ben saldo il timone, forte nel corpo non meno che nello spirito, per giungere finalmente a quel porto in cui ormeggiare la nave al riparo da ogni traversia, meta ultima che si identifica nella saggezza. Lo strumento necessario a concludere felicemente questo viaggio è l'arte della navigazione, ovvero la filosofia che «forma e plasma l'animo, regola la vita, governa le azioni, siede al timone e dirige il corso in mezzo ai pericoli del mare in tempesta»³. Il bravo pilota, depositario e attuatore di quest'arte, è a sua volta l'emblema delle qualità positive che regolano l'agire dell'uomo in ogni sua attività, compresa la politica. A lui sono affidati il buon esito di un viaggio per mare, la salvezza della nave e dell'equipaggio, come al filosofo sono affidati il bene dell'uomo e la cura della cosa comune.

La navigazione diventa dunque metafora della vita, di quel viaggio con cui attraversiamo veloci il tempo che ci è concesso, «lasciandoci dietro le nostre età come terre che scompaiono all'orizzonte»⁴. Un'immagine, questa, che è poi stata ripresa dal Cristianesimo, attraverso una lettura solo apparentemente diversa, che in realtà esprime i valori assoluti dell'essere umano e che, a volte, ci sorprende per la vicinanza con quella data dai filosofi, soprattutto da un filosofo come Seneca. Possiamo visualizzarla nella lastra sepolcrale di una certa *Firmia Victor(i)a* (Fig. 1), in cui la nave simboleggia l'anima della defunta in viaggio verso la meta finale, il porto della salvezza rappresentato da un grande faro in cima al quale arde la fiamma che guida il marinaio, come il messaggio evangelico guida la vita del cristiano⁵. Dal canto suo, Sant'Agostino riconosceva simbolicamente nel legno della Croce l'unico mezzo sicuro per attraversare il mare della vita, come fosse una barca che Cristo ha donato agli uomini con questo scopo preciso⁶.

È invece Platone, nella *Repubblica* (488-489a-c), a offrirci un primo e raffinatissimo saggio di quelle metafore nautico-politiche tanto apprezzate dai filosofi greci e romani, quando mette



Fig. 1. Lastra sepolcrale di *Firmia Victor(i)a*, inizi del IV sec. d.C., Musei Vaticani, Lapidario Cristiano.

in bocca a Socrate il celebre discorso allegorico sulla “nave dello stato”⁷. Protagonisti sono dei marinai arroganti e presuntuosi quanto inesperti e incapaci, che litigano tra loro riguardo alla direzione della nave, ciascuno pretendendo di sostituirsi al capitano, uomo esperto di mare, senza dubbio, ma un po’ sordo e dalla vista corta. Assolutamente impreparati nell’arte della navigazione, senza rendersi

conto che il vero pilota deve invece conoscere alla perfezione quell’arte, gli irresponsabili marinai non riescono a farsi affidare il timone e per questo sono pronti a immobilizzare il capitano, a metterlo fuori gioco pur di appagare la loro sete di potere. Ebbene, secondo il filosofo greco i capi politici del suo tempo potevano ben somigliare ai marinai di quella ciurma. Marinai con cui si identificano i demagoghi, capaci di ridurre la politica alla sola arte di manipolare il popolo, che viene personificato dal capitano della nave; uomo forte, che a bordo detiene il potere per le sue capacità, non certo cattivo ma sprovveduto, incapace di riconoscere la realtà delle cose. Platone ne fa quindi l’emblema del popolo (*dêmos*) che all’interno di una democrazia rappresenta il vero e unico depositario del potere (*krátos*), essendo la democrazia, letteralmente, il “potere al popolo”, dunque il “governo del popolo”. Al pari di quel capitano, il popolo di cui scrive Platone è ottuso, perché nel seguire le sconclusionate voci dei demagoghi/marinai rimane sordo ai saggi consigli dei filosofi, che nella metafora si identificano invece con i veri piloti, coloro che sono esperti nell’arte di navigare/governare lo stato⁸.

Non poteva rinunciare a metafore di questo tipo un politico del calibro di Cicerone, nei cui scritti sono frequenti i passi che fanno riferimento alla “nave della repubblica”, dunque al pilota, al governo, ai timoni e perfino al naufragio dello stato, in un continuo confronto tra il contesto nautico e quello politico⁹. E non vi rinunciò nemmeno Plutarco, non solo paragonando la città nell’anarchia a una nave senza il suo pilota¹⁰, ma anche spiegando, nei suoi *Precetti politici*¹¹, come vi siano momenti in cui il politico responsabile dovrebbe saper fare un passo indietro, anziché ostinarsi nel mantenere il potere a ogni costo:

«...non ci si deve tenere lontani dalla diligenza e dall’affezione in alcuna iniziativa pubblica, ma attendere con attenzione a tutte e conoscerle a una a una e non occorre tenersi in disparte, come l’ancora sacra su una nave, restando in attesa delle estreme necessità dello stato; ma come i nocchieri compiono direttamente alcune operazioni, parte invece dirigono e volgono, standosene lontani, attraverso altri strumenti e l’opera di altri uomini, si servono poi di marinai, ufficiali di prua e dei maestri del remeggio, e di questi alcuni spesso chiamano a poppa affidando loro il timone, così al politico conviene alcune volte tirarsi indietro per cedere ad altri il comando e chiamarli alla tribuna con benevolenza e cortesia e non pretendere di mettere tutto sottosopra in città con i suoi discorsi, i decreti e le sue proposte, ma tenendosi vicini uomini leali e onesti, adattare ognuno a ogni necessità secondo quello che più gli compete»¹².

Il bravo politico, insomma, farebbe bene a seguire l'esempio del bravo pilota (o nocchiero, se vogliamo chiamarlo così), cioè a capire che può arrivare un momento in cui diventa necessario farsi da parte e delegare ad altri il proprio potere, perché, spiega ancora Plutarco nel suo breve saggio *A un governante incolto*¹³, «non è possibile che chi sta cadendo tenga in piedi gli altri, chi è ignorante insegni, chi non è equilibrato possa dare equilibrio, né dare ordine chi non è ordinato, né governare chi non ha in sé governo».

Una prima osservazione sorge spontanea: come sono attuali queste considerazioni! In effetti, certi istinti atavici dell'uomo sono restii ai cambiamenti. La conquista del potere ad ogni costo e l'irriducibile lotta per conservarlo, anche se non è più opportuno, anche se si è persa la forza, se si lede l'interesse comune e si demolisce ogni principio morale, non sono forse atteggiamenti a noi famigliari? Potremmo forse negare che vi siano analogie tra le metafore di Platone o di Plutarco e una certa politica dei nostri tempi? E che simili analogie, in fondo, vadano bene per ogni epoca storica, quando più e quando meno? Rispondere non sarebbe difficile. Torniamo quindi al contesto che ci riguarda, per rilevare che anche l'essenza dell'arte di navigare è sempre stata così, tenace e resistente dalle sue origini fino al tramonto della vela, nel segno di una continuità che è giunta fino alle soglie del nostro tempo. Una continuità che a livello popolare, in un contesto pratico e non scientifico, è sempre rimasta vicina ai caratteri della navigazione antica; al punto che possiamo trarre dall'etnografia, cioè dal mondo della marineria tradizionale, utilissime informazioni da affiancare alle fonti storiche e archeologiche. D'altro canto, al di là delle metafore, i testi dei filosofi hanno conservato qua e là anche importanti notizie di tipo tecnico, propriamente nautico, qualche volta perfino di prima mano, derivate cioè dall'esperienza personale vissuta a bordo di una nave. In certi casi si tratta solo di poche righe, in altri, invece, incontriamo dei brevi racconti in cui l'esperienza del mare risalta in tutta la sua concretezza.

«Cosa non mi si può convincere a fare», racconta ancora Seneca¹⁴, «dopo che mi sono lasciato convincere a viaggiare per mare? Salpai col mare calmo; senza dubbio il cielo era carico di quei nuvoloni neri che per lo più si risolvono in acqua o in vento, ma io pensai di farcela a percorrere le poche miglia fra la tua Napoli e Pozzuoli, anche se il tempo era incerto e minaccioso. Perciò, per mettermi al riparo in fretta, mi diressi subito al largo verso Nisida, con l'intenzione di tagliar via tutte le insenature.

Quando ero arrivato al punto in cui non c'era più differenza tra il proseguire e il tornare indietro, quella calma che mi aveva sedotto finì: non era ancora la burrasca, ma il mare era mosso e si agitava sempre di più. Cominciai a pregare il timoniere di farmi sbarcare in qualche punto della costa: ma quello rispondeva che il litorale era scoglioso e privo di approdi e che durante una tempesta ciò che temeva maggiormente era la terra.

Io stavo troppo male perché mi venisse in mente il pericolo; mi tormentava un mal di mare spossante e senza sfogo, quello che smuove la bile senza mandarla fuori. Insistetti, pertanto, con il timoniere, e lo costrinsi, volente o nolente, a dirigersi verso la costa. Quando ci siamo prossimi, non attendo che, secondo i precetti di Virgilio, *volgano le prue al largo* o che *si cali l'ancora da prua*, memore della mia abilità di vecchio amante dell'acqua fredda, mi butto in mare, come si addice a chi fa un bagno freddo, vestito di panno grosso.

Che cosa credi che io abbia passato mentre mi arrampicavo su per gli scogli, mentre cercavo una via, anzi me la aprivo? Ho capito che non a torto i marinai temono la terra. È in-

credibile quel che ho sofferto, non potendo andare avanti: sappi che Ulisse non era destinato a trovare mari così agitati al punto da fare ovunque naufragio: soffriva il mal di mare. Anch'io, dovunque dovrò recarmi per mare, vi giungerò dopo vent'anni».

In un ambiente primordiale com'è il mare, il rapporto dell'uomo con gli elementi ha sempre richiesto un'attenzione speciale, che si è concretizzata nella nascita di un'arte capace di fornire risposte essenziali a necessità essenziali, di trovare le soluzioni migliori con le risorse a disposizione, il che significava e significa, fondamentalmente, attraverso l'ingegno. L'arte della navigazione, del resto, si definisce in quel complesso di pratiche che sono necessarie a condurre in porto la barca, o la nave, nel modo più sicuro e più veloce possibile. Analizzarne i contenuti permette dunque di ripercorrere la plurimillenaria epopea che ha reso gli uomini capaci di "usare" il mare, per migliorare la propria esistenza e ampliare i propri orizzonti, diventando, così, sempre più padroni del mondo. Scriveva Cicerone che noi uomini «siamo gli unici a possedere, grazie all'arte della navigazione, il controllo delle forze più violente generate dalla natura, il mare e i venti, e godiamo e facciamo uso di molti prodotti del mare»¹⁵. Si stupì Poseidone nel suo regno sottomarino, quando, scorgendo un'ombra che correva sul fondo, girò all'improvviso lo sguardo verso l'alto e gli apparve la carena di Argo che tagliava la superficie del mare¹⁶. Argo, la nave degli Argonauti, la prima nave, simbolo dell'ardire dell'uomo per mezzo del suo stesso ingegno, emblema della sua *hybris*, cioè della sua sfrontatezza e della sua tracotanza nei confronti dell'ordine stabilito dagli dèi¹⁷.

Una conquista, quella del mare, che costò all'uomo grandi sacrifici, obbligandolo a mettere in campo le sue virtù migliori. È questo il motivo per cui l'arte della navigazione è diventata metafora, lo specchio in cui si è riflessa la dura vita dell'uomo, dall'epoca degli eroi di Omero a quella dei poveri pescatori di Verga; dunque metafora delle sue qualità, della sua capacità di affrontare il destino resistendo alle situazioni più difficili, di essere saggio e prudente in qualunque circostanza, per raggiungere un obiettivo che non è mai garantito né gratuito, ma che richiede sforzo e determinazione, oltre che, naturalmente, l'aiuto di Dio.

¹ *Lettere a Lucilio*, LXXVI, 13. Versione italiana di Monica Natali (Lucio Anneo Seneca, *Tutti gli scritti in prosa. Dialoghi, trattati e lettere*, a cura di G. Reale, A. Marastoni e M. Natali, Rusconi, Milano 1994).

² Massaro 1988/1989.

³ Seneca, *Lettere a Lucilio*, XVI, 3.

⁴ Seneca, *Lettere a Lucilio*, LXX, 2.

⁵ Si tratta di una lastra marmorea del IV sec. d.C., con disegno e iscrizione realizzati a incisione, proveniente dal cimitero di Villa degli Eustachi sulla Via Latina (Roma), conservata nel Lapidario Cristiano dei Musei Vaticani (Utro 2007).

⁶ Sant'Agostino, *Commento al Vangelo di Giovanni*, omelia 2, paragrafo 2.

⁷ Tema molto antico quello della "nave dello stato", che incontriamo già nella lirica greca, in Archiloco e in Alceo, dunque a partire dal VII sec. a.C. (Adrados 1955; Marzullo 1975; Bonanno 1976).

⁸ Seymour 1902; Gastaldi 2003; Cornelli 2014; Ferrari 2015.

⁹ Moschetti 1966, pp. 13-100; Bonjour 1984.

¹⁰ *Cesare*, 28, 5.

¹¹ *Moralia*, 812 B-C.

¹² Versione italiana di Gino Giardini (Plutarco, *Consigli ai politici*, a cura di G. Giardini, Rizzoli, Milano 1995).

¹³ *Moralia*, 780 A-B. La versione italiana è sempre di Gino Giardini

¹⁴ *Lettere a Lucilio*, LIII, 1-4. La versione italiana è sempre di Monica Natali.

¹⁵ *La natura divina*, II, 152, (versione italiana di Cesare Marco Calcante, Cicerone, *La natura divina*, a cura di C.M. Calcante, Rizzoli, Milano 1992).

¹⁶ «...alla 'impresa, che fè Nettuno ammirar l'ombra d'Argo» (Dante Alighieri, *Paradiso*, XXXIII, 95-96).

¹⁷ Tifi, il pilota degli Argonauti, «ardì spiegare le vele sull'immenso mare e dare nuove leggi ai venti...», Seneca, *Medea*, 318-320 (versione italiana di Alfonso Traina, Lucio Anneo Seneca, *Medea, Fedra*, a cura di G. G. Biondi e A. Traina, Rizzoli, terza edizione, Milano 1994). Sulla nave Argo e il suo valore emblematico si vedano Salviati 1984; Borca 2004-2005; Murray 2005; Ramirez 2006; Valverde Sánchez 2015.

Capitolo 1

POCA TEORIA E TANTA PRATICA

1.1. Cosa significava “navigare” per gli antichi

Il latino *navigare* deriva da *navis* (nave) che a sua volta è affine al greco *naûs* (nave), entrambi termini molto antichi, formati su una radice indoeuropea¹. In italiano, e non solo, il significato del verbo ha conosciuto una notevole estensione, tanto che oggi lo usiamo in senso traslato anche per indicare l'attività di ricerca all'interno di una rete informatica (“navigare in rete”), escludendo così ogni rapporto con la realtà fisica, contrariamente a quanto prevede la navigazione nel senso tradizionale del termine. Senso da cui non riusciva a staccarsi Guido, mio vecchio amico, maestro d'ascia e navigante allora quasi novantenne, un giorno in cui ci mettemmo insieme davanti al computer per cercare informazioni sul *Rex*, il meraviglioso transatlantico a cui Fellini dedicò una celebre scena del suo film *Amarcord*. Nonostante cercassi di spiegargli che anche in quel modo stavamo “navigando”, lui continuava a rimanere perplesso, come un primitivo di fronte al mistero della bussola. Non riusciva a concepire l'idea della navigazione virtuale o forse solo il fatto che la lingua si fosse evoluta in quel modo, quasi fosse un tradimento.

«Non c'è niente di peggio del mare per conciar male un uomo, anche se è molto forte», diceva Laodàmante, figlio di Alcínoo re dei Feaci, riferito a Odisseo². Mitico popolo di navigatori, i Feaci erano uomini che avevano il mare nel sangue, tanto che Omero attribuisce loro una sfilza di nomi nautici – Nausítoo, Nausicàa, Nautèo, Eretmèo, Pontèo, Prorèo, Primnèo – conati con termini presi a prestito dalle navi e dalla navigazione. Senza dubbio, le parole di Laodàmante esprimevano una consapevolezza reale non solo per l'uomo dell'età arcaica, ma per l'uomo antico in generale, quasi un monito a guardarsi dai pericoli del mare. Perché in mare, ricordano i poeti greci e latini, c'è solo un sottile strato di legno a separarci dalla morte³, alludendo ovviamente al fasciame dello scafo. Altrettanto eloquenti sono le parole attribuite allo scita Anacarsi, vissuto nel VI sec. a.C. e considerato uno dei Sette Sapiienti dell'antica Grecia. Se qualcuno gli domandava quale fosse la nave più sicura, lui rispondeva: «quella tirata in secco»; quando poi gli si chiedeva se al mondo fosse maggiore il numero dei morti o quello dei vivi, rispondeva: «e i naviganti, in quale gruppo li metti?»⁴. L'uomo antico, in sostanza, identificava l'idea del mare con quella di un ambiente ostile, per lo meno difficile, e l'idea navigazione con quella di un'attività dura e molto rischiosa, che, se possibile, era meglio evitare.

Come accennato, questa percezione del mare/navigazione perdurerà ancora per moltissimo tempo. «Il mare è amaro – ripeteva – ed il marinaio muore in mare», scrive Giovanni Verga ne *I Malavoglia* (1881). «Mai il mare è stato amico dell'uomo», ribadisce duro Joseph Conrad ne *Lo specchio del mare* (1906), «nonostante tutto ciò che si è detto dell'amore che certe nature (a terra) professano di sentire per lui, nonostante tutte le celebrazioni di cui è stato oggetto in prosa e in poesia. Tutt'al più è stato complice dell'umana irrequietezza, e ha svolto la parte di pericoloso istigatore di ambizioni universali ... Aperto a tutti e fedele a nessuno, esso esercita il suo fascino per la rovina dei migliori. Non è bene amarlo»⁵. Vale la pena ricordare che quelle di Conrad non sono soltanto le parole di un grande scrittore, ma di un navigante di lunga esperienza, che per più di vent'anni lavorò sui velieri mercantili, iniziando la sua carriera da ragazzo, come semplice marinaio, per poi ricoprire tutti i gradi fino a quello di capitano⁶.

La nostra idea di navigazione è dunque molto diversa da quella che avevano gli antichi, poiché per loro navigare significava quasi sempre sfidare la morte. Se infatti le vie del mare offrivano grandi opportunità di guadagno, d'altro canto rappresentavano uno dei rischi più grandi a cui gli uomini potessero andare incontro. La letteratura greco-romana conferma quanti fossero questi rischi e quali i sentimenti degli uomini costretti ad affrontarli. L'inganno del tempo, l'imprevedibilità degli elementi, l'apparente soavità della brezza che all'improvviso si trasforma in tempesta, la fragilità della nave squassata dalla violenza delle onde, la paura del naufragio, fedele compagna di ogni marinaio, sono temi ricorrenti⁷. D'altro canto, la navigazione marittima, ma anche quella nelle acque interne, incideva nella vita quotidiana degli antichi in un modo molto più profondo di quanto accade per noi, perché tutto viaggiava sull'acqua e sull'acqua doveva muoversi chiunque fosse costretto ad affrontare un viaggio importante.

Ciò premesso, va detto che il modo di rapportarsi con la pratica della navigazione è rimasto fondamentalmente lo stesso, nonostante lo sviluppo delle conoscenze e le conquiste tecnologiche. «La navigazione», scrive William Bourne nel suo *A Regiment for the Sea*, pubblicato a Londra nel 1574, «è la modalità con cui si dirige il proprio corso in mare verso un luogo designato, considerando quali fattori possono essere favorevoli e quali contrari lungo il tragitto, avendo piena consapevolezza di come preservare la nave dalle tempeste e dai cambiamenti del tempo che possono intervenire durante il viaggio, allo scopo di condurla sana e salva nel porto di destinazione, il più rapidamente possibile»⁸.

Per i greci la navigazione era una *téchne* che richiedeva *meléte*, cioè un'arte che richiedeva pratica⁹, esattamente come lo era per i latini, che ritenevano la *peritia*, dunque l'abilità pratica, il fondamento dell'*ars navigandi*¹⁰. Molto più di quanto accade oggi, richiedeva la capacità di rapportarsi in modo totale con l'ambiente, dunque con lo spazio e col tempo, con gli elementi naturali e con la propria imbarcazione; capacità che permetteva di seguire il proprio corso, nonostante tutte le difficoltà e le variabili che si potevano incontrare, quindi di manovrare in modo adeguato ad ogni circostanza. Presupposto di questo (solo apparentemente) semplice principio è quell'*arte della navigazione* che era fatta di conoscenze più pratiche che teoriche, espressione di un sistema culturale basato sull'esperienza e perfino su una buona dose di istinto. Per quanto possa sembrarci strano, il termine *arte* risulta del tutto adeguato, identificando in senso generale quel bagaglio tecnico e metodologico che consente di realizzare un'attività pratica nel campo dell'operare umano.

Come si è detto, il rapporto totalizzante che legava il navigante antico all'ambiente marino restò tale fino al tramonto della vela, cioè fino a quando gli uomini si trovarono a

combattere con gli elementi in un modo che potremmo definire ad armi pari. A cambiare radicalmente le cose sarà invece l'introduzione del motore, in particolare del motore Diesel, che rese i marinai progressivamente sempre più forti nei confronti degli elementi naturali. La straordinaria evoluzione tecnologica degli ultimi cento anni, sviluppatasi attraverso l'uso della radio, poi dei sistemi di radionavigazione e infine di quelli satellitari, ha fatto sì, da un lato, che l'uomo sia diventato sempre più "padrone" del mare, dall'altro che abbia affievolito, se non perduto, quella sensibilità e quell'intuito per gli elementi che lo avevano guidato nel corso dei millenni precedenti.

Per comprendere l'entità di questo cambiamento dovremo procedere a ritroso, partendo dai principi che guidano la navigazione moderna, ovvero da quei presupposti scientifici, applicati con gli strumenti nautici, che vennero introdotti a partire dalla fine del Medioevo e che definirono la nascita della *navigazione stimata* come noi la intendiamo¹¹. La stima si basa infatti sull'impiego di tre parametri fondamentali, che sono la direzione, la velocità e il tempo, calcolati, rispettivamente, con la bussola, il solcometro e la clessidra o il cronometro. Nel corso del viaggio, i dati forniti da questi strumenti permettono di tracciare il *punto nave stimato*, trasferendo graficamente sulla carta nautica, su basi geometriche, il procedere della navigazione. Naturalmente, si tratta di un metodo soggetto a inevitabili errori, dovuti ai diversi fattori che influiscono sull'avanzamento della nave; in primo luogo lo scarroccio e la deriva, a cui si aggiungono le eventuali imprecisioni degli strumenti e gli errori nella conduzione della nave. La stima, dunque, non è mai esatta, rappresenta solo un calcolo approssimato, probabile, ed è per questo che nei secoli passati il riferimento di posizione veniva chiamato anche "punto di fantasia". A questa nautica strumentale appartiene naturalmente la *navigazione astronomica*¹², che permette di stabilire il punto nave sulla base di precisi riferimenti di latitudine e longitudine ricavati dall'osservazione delle stelle, soccorrendo così alle imprecisioni della navigazione stimata. Le tecniche e gli strumenti di questa navigazione scientifica si sono sviluppati attraverso un lungo processo di affinamento, iniziato sempre nel tardo Medioevo e proseguito per tutta l'Età moderna, direttamente connesso col progredire delle navigazioni oceaniche e in particolare, nella prima fase, di quelle in Atlantico tra il XV e il XVI secolo¹³.

Avremo modo di approfondire come nell'antichità, e per molti aspetti ancora nella recente marineria tradizionale, la situazione fosse molto diversa, in quanto non si sentiva la necessità di condurre una navigazione stimata secondo i principi fondamentali che abbiamo ricordato, dunque di sviluppare una nautica che si potesse già definire scientifica. Per molti secoli la nautica è rimasta un'arte, i cui principali strumenti sono stati la pratica e la sensibilità dei naviganti. Mancavano, insomma, quei caratteri che permettono di operare una distinzione netta tra nautica e arte della navigazione, perché i due aspetti sostanzialmente coincidevano. Anzi, è stata proprio la navigazione, condotta sulla base delle conoscenze empiriche e dell'esperienza, a determinare ricadute sulla ricerca scientifica, quella geografica in primo luogo.

Infine, dovremo tenere sempre presente che a diverse tipologie di navigazione corrispondevano diverse modalità di conduzione della nave, oltre che diversi livelli di preparazione e di esperienza dei piloti. Una navigazione di cabotaggio lungo rotte di breve o medio raggio era cosa diversa da una d'alto mare su rotte di lungo raggio, così come queste erano diverse dalla navigazione delle flotte militari o da quella delle spedizioni con finalità esplorative.

Secondo le circostanze cambiavano i presupposti cognitivi, con evidenti conseguenze sulla quantità e la qualità della documentazione giunta fino a noi.

1.2. Vivere negli elementi: il senso marino

Non può esserci vita senza amicizia, che è saggio anteporre a tutte le cose umane, perché, fatta eccezione per la sapienza, essa è il dono più grande che gli uomini hanno ricevuto dagli dèi immortali. Così la definì Cicerone, che dell'amicizia aveva un concetto altissimo. Le dedicò un'opera di carattere filosofico, il *De amicitia*, una riflessione meditata sul profondo valore di questo sentimento, su ciò che lo rende per sempre e su ciò che ne decreta la fine. Chiunque di noi può riconoscersi in quelle pagine, ricordare vicende presenti e passate, in senso positivo o negativo. Sì, perché l'amicizia non va lesinata, ma non va neppure concessa in modo affrettato. A chi non è mai capitato di rimanere ferito da chi considerava un amico o di scoprire che sotto la maschera dell'amicizia si nascondeva soltanto l'interesse? La natura umana, ricorda ancora Cicerone, è troppo debole per disprezzare il potere, in qualunque modo lo si intenda. Per questo la saggezza ci consiglia di fare attenzione, di ricordarci che anche in una tranquilla mattina di sole può nascondersi l'indizio del temporale in arrivo. Non si tratta di essere diffidenti, ma di affinare la nostra percezione dell'altro, per cogliere quei segni premonitori che all'inizio, inconsciamente, ci rifiutiamo perfino di riconoscere, perché pensiamo che l'amicizia sia qualcosa di imperturbabile. Anche il vecchio marinaio, deciso il momento opportuno per salpare, scioglie le vele fiducioso, non mostra incertezza, confida nelle promesse del vento e del mare, ma tiene gli occhi ben aperti e le orecchie ben tese, sempre pronto a fiutare ogni minimo segnale, ogni minimo cenno di cambiamento.

«Meglio rientrare, e alla svelta», disse Bertino con l'aria circospetta, dopo aver scandagliato l'orizzonte tra Levante e Tramontana. Ci invitò quindi a calare le vele e «attaccare» il motore, come dice lui, per tornare velocemente in porto, senza darci alcuna spiegazione. A vederlo, però, non sembrava preoccupato. Se ne stava in piedi sornione, tenendo con destra la grossa barra del timone, senza fare alcuno sforzo, come se vi fosse soltanto appoggiato. Da queste parti, nell'alto Adriatico, le vecchie barche da lavoro hanno tutte una grossa barra, perché armano timoni enormi e molto pesanti, necessari a governare meglio, dal momento che gli scafi sono praticamente piatti e privi di altre sporgenze che li aiutino a contrastare lo scarroccio, ad eccezione di un poco di chiglia; esattamente come la barca su cui eravamo, un lancione da pesca a due alberi costruito nel 1928, armato con le tipiche vele al terzo, dipinte di ocre e di rosso mattone. Accadde dieci anni fa, in uno splendido e assolato pomeriggio di fine agosto, mentre stavamo viaggiando con una bava di vento, sul mare piatto, condizioni ideali per goderci quel breve trasferimento di appena una decina di miglia.

«Perché rientriamo, Bertino?»

«Non hai sentito la *ronda*?», rispose, «il mare ha preso a gonfiarsi, tra poco avremo addosso la bora».

Ecco il motivo per cui si era girato a scrutare l'orizzonte. Stava cercando “lo scuro”, quella striscia nerastra che preannuncia il colpo di vento, un muro di aria fredda e pesante capace di far spumeggiare il mare all'improvviso, alzando onde corte e rabbiose, quasi sempre accompagnato da una sferzata di pioggia battente. In una parola: la bora (fig. 2). Se

davvero aveva avvertito la *ronda*, non c'era tempo da perdere, perché la bora è traditrice e corre veloce. Sapevo di cosa stava parlando. La *ronda* era l'onda di leva¹⁴, una grande onda lunga e silenziosa che arriva dal largo, spesso solitaria, come un invisibile gonfiarsi del mare. Qualcuno riesce a percepirla a bordo, come una strana vibrazione, sentendo lo scafo che si solleva lentamente senza essere sbandato, avvertendo l'energia che si sta caricando nell'acqua e nell'aria. In condizioni di bel tempo, questo gonfiarsi del mare diventa se-



Fig. 2. Maltempo in rapido avvicinamento da nordest (colpo di vento e pioggia).

gno inequivocabile della presenza di un vento molto forte che, pur essendo ancora lontano, già si riflette nella compressione della massa d'acqua, che si trasmette con velocità superiore a quella dell'aria. Con termine ormai desueto da molto tempo, in Romagna la chiamavano *ronda*, creando così, almeno secondo l'opinione di alcuni, un curioso parallelismo tra la rondine che annuncia la primavera e l'onda che annuncia la bora. I pescatori di Chioggia, invece, i più esposti agli assalti di questo vento impetuoso, le davano il nome di *sursòn*, parola che è forse in rapporto con l'idea del mare che "surge", cioè che sorge, si gonfia, o con quella, decisamente più fantasiosa, del mare che deglutisce un grosso sorso prima della bevuta finale, cioè della burrasca, secondo la spiegazione fornita da alcuni vecchi pescatori, i quali, a loro volta, l'avevano sentita dai nonni¹⁵. Del resto, si tratta di un fenomeno che era ben noto agli antichi, come ricorda chiaramente Plinio¹⁶ quando parla del mare che si gonfia più del solito, in silenzio, mostrando così che i venti sono già al suo interno, nonostante la situazione sia ancora tranquilla. Ma il primo a ricordare qualcosa di simile, il mare che cresce sotto la spinta dei venti ancora lontani, è nientemeno che Omero: «...quando si gonfia d'onde mute il gran mare, / presentando il cammino veloce dei venti sonori...»¹⁷.

Come gli animali, anche noi uomini siamo dotati di straordinarie capacità sensoriali nei confronti dell'ambiente naturale; capacità che appartengono alla nostra biologia primordiale e che un tempo svolgevano un ruolo importantissimo, potremmo dire vitale. Oggi, però, le abbiamo perse in larga misura, comunque le conserviamo sopite, nascoste, rese inattive dalla tecnologia, cioè da uno stile di vita in cui la percezione sensoriale risulta sempre meno necessaria. Chi potrebbe negare che la maggior parte di noi vive oggi il rapporto con gli elementi in un modo sempre più limitato, filtrato da surrogati artificiali del mondo reale? La tecnologia ci sta progressivamente allontanando dalla percezione dell'ambiente, tanto da lasciarci increduli riguardo a certe attitudini che appartenevano alle genti di mare fino ad anni ancora vicini.

Il rapporto intimo e costante con gli elementi ha sempre sviluppato nei naviganti e nei pescatori una sensibilità particolare, un "senso marino" che si manifesta (o si manifestava)

nella capacità di percepire, quindi di interpretare, ogni minimo segnale proveniente dall'ambiente. Si tratta (o si trattava) di una percezione totale dell'atmosfera, del vento e del tempo, della superficie e del fondo del mare, del comportamento degli animali e di molto altro ancora, coadiuvata naturalmente dalla conoscenza del cielo, delle istruzioni nautiche e dall'uso di qualche semplice ma efficacissimo strumento nautico, com'è lo scandaglio. Le potenzialità cognitive delle genti di mare nei confronti dell'ambiente hanno sempre rappresentato qualcosa di sorprendente per gli altri uomini, al punto da far pensare che i marinai possedessero un sesto senso¹⁸. Quella di navigare, del resto, è un'arte che ha una sua preistoria, rappresentata da una nautica che possiamo definire sensoriale o istintiva, primordiale espressione di quel "senso marino" che sembra iscritto nel codice genetico di coloro che spendono la propria vita sul mare. Che i naviganti disponessero di speciali capacità sensoriali è un fatto chiaramente documentato anche a livello etnografico, soprattutto in rapporto a quelle forme di navigazione che chiamiamo primitive, secondo una definizione che rischia per altro di essere riduttiva, se non addirittura impropria. In effetti, la mancanza di strumenti nautici o di teorizzazioni scientifiche non ha mai impedito agli uomini di affrontare viaggi su lunghe e lunghissime distanze in mare aperto, sia nel Mediterraneo che negli oceani. Nel nostro caso, quindi, l'aggettivo "primitivo" riconduce solo alla semplicità di sistemi che, tuttavia, sono sempre risultati efficaci e adeguati anche alle imprese più impegnative¹⁹.

Durante una delle sue navigazioni di studio negli arcipelaghi del Pacifico, David Lewis rimase profondamente colpito dalla capacità del pilota indigeno Tevake, suo maestro di nautica primitiva e suo soggetto d'indagine, capace di guidare la navigazione d'altura nell'arcipelago di Santa Cruz, in Melanesia, con i soli riferimenti ambientali e, cosa ancora più sorprendente, con una precisione straordinaria. Tutt'altro che sprovveduto in fatto di navigazione a vela (avendo attraversato per tre volte in solitaria l'Atlantico, avendo condotto un giro del mondo in catamarano e molte altre imprese, oltre che avendo studiato a fondo la nautica primitiva dei popoli dell'Oceania), Lewis fu costretto a concludere che le capacità nautiche di Tevake avevano qualcosa di difficilmente comprensibile per l'uomo moderno, qualcosa che andava ben oltre l'esperienza del velista più esperto e preparato²⁰. Per molti aspetti, il mistero di questa nautica primitiva può essere ricondotto alle qualità sviluppate da tutte le culture non-scientifiche. La nostra possibilità di comprensione sta nell'approccio culturale con cui affrontiamo il problema, nella capacità di credere a qualcosa che esce dai nostri schemi usuali, ad un rapporto tra l'uomo e gli elementi naturali che, di primo acchito, ci riesce difficile persino immaginare. È necessario, allora, procedere a una sorta di iniziazione, spogliandoci di molte delle nostre convinzioni, accantonando ogni preconetto, per scavare nell'istinto e nella sensibilità primitiva dell'uomo.

In un interessante lavoro sulle origini dell'arte nautica, Giuseppe Puglisi ha puntualizzato il problema e il modo con cui noi, oggi, dobbiamo necessariamente affrontarlo. «Quando la navigazione divenne un'attività lucrativa, la nautica divenne l'arte segreta di determinate categorie, tanto che Salomone, nella sua vantata sapienza, la poneva fra le quattro cose per lui misteriose (*Proverbi*, XXX, 19). Infine, quando l'uomo provò la necessità, nel programmare le sue imprese oceaniche, di sottrarsi all'alea della sorte, la nautica divenne una scienza. In ogni epoca, però, all'attitudine di orientarsi, egli aggiunse la resistenza e la prudenza, una strenua forza di sopportazione dei furori naturali, e l'accortezza di prevenire il peggio, sull'avviso dei segni premonitori del tempo. Come in tutte le conquiste sulla natura, il marinaio usò an-