

PIETRO JANNI

**DALLA VITA QUOTIDIANA
DEI MARINAI GRECI E ROMANI**

Quando si vuole parlare della vita quotidiana di uomini appartenenti a un'epoca lontana come l'antichità classica, è necessario almeno qualche cenno al carattere e alla quantità delle fonti di cui disponiamo. Ciò potrebbe essere particolarmente interessante, nel nostro caso, perché ci insegnerebbe qualcosa sul carattere stesso delle letterature greca e latina, oltre che sulla marineria antica. Dato però che questo richiederebbe, a dir poco, un'altra relazione più lunga di quella che mi accingo a tenere, dobbiamo contentarci di ricordare che le nostre fonti sono in genere intrinsecamente poco redditizie dal nostro punto di vista, sono disposte nel tempo in maniera abbastanza capricciosa e ci lasciano al buio anche su aspetti importanti. In una parola, hanno un carattere frammentario e casuale, tale da costringerci a raccogliere in molti luoghi, con molta pazienza, le tessere di mosaico con cui comporre il nostro quadro, ben sapendo che resterà lacunoso.

Accade che qualche volta siano proprio le zone marginali delle letterature greca e latina a darci i pochi racconti di vita marinara che ci siano arrivati dall'Antichità, voglio dire racconti di navigazione visti « dal di dentro », cogli occhi del semplice partecipante.

Quello che è forse il più ricco e il più prezioso di tutti, il racconto del viaggio di San Paolo prigioniero dalla Palestina a Roma, è contenuto in un'opera certo al di fuori dei grandi generi, gli *Atti degli Apostoli*¹ scritti dall'evangelista Luca, un orientale ellenizzato.

Una discreta messe di notizie ci danno i romanzi, altre opere al di fuori della cultura letteraria ufficiale e da essa ignorati (è noto che non c'è un termine per designare il « romanzo », né in greco né in latino)².

¹ Cap. 27,1 - 28,16.

² Qualche episodio nautico sembra che fosse indispensabile per tutti e cinque i romanzi greci conservati (Eliodoro, Achille Tazio, Longo, Caritone, Senofonte Efesio), perfino per Longo che pure ha rinunciato al facile motivo dei viaggi avventurosi. Sul latino Petronio ci diffonderemo più avanti.

A rappresentare la letteratura illustre, ci sono gli oratori attici del IV secolo, che più d'una volta hanno trattato cause civili in cui capitava di rievocare episodi di vita nautica. Qui lodiamo per una volta la famosa litigiosità ateniese, che ci serve per avere qualche lume su ciò che accadeva a bordo delle navi mercantili e negli uffici degli armatori!³

C'è infine l'epistolografia, che nel suo tono più familiare scende talvolta a particolari che in altri casi sarebbero parsi al di sotto della dignità di uno scrittore antico⁴.

Se parliamo di vita quotidiana dei marinai, di vita a bordo nell'età antica, occorre introdurre subito una fondamentale distinzione, che vale certo per tutti i tempi, ma che per l'Antichità è ancora più radicale che nell'età moderna. (Quest'opposizione così forte vale anche per gran parte del Medioevo, ma questo non è il nostro tema.) È la distinzione fra la nave da guerra, che per tutta l'Antichità fu sostanzialmente una nave a remi, e la nave mercantile, che altrettanto sostanzialmente fu sempre una nave a vela, a parte la marine-ria d'acqua dolce, soprattutto i trasporti fluviali. « Sostanzialmente » significa che nei rispettivi casi tutto era concepito in vista di un determinato mezzo di propulsione, mentre l'altro aveva una funzione accessoria e ausiliaria. Remi o vela, non significava soltanto due diversi tipi di propulsione, ma due maniere profondamente diverse di costruire gli scafi e di attrezzarli, con tutte le conseguenze che ne derivano per l'impiego delle imbarcazioni e per ogni aspetto della vita di chi su di esse navigava.

La nave da guerra antica a remi non è soltanto profondamente diversa dalla contemporanea nave mercantile; è diversa da tutto ciò cui noi siamo abituati a pensare quando parliamo di « nave ». La classica triere che combatté le guerre persiane e la guerra del Peloponneso, la protagonista di Salamina e dell'assedio di Siracusa, ha poco a che fare con la nave come la intendiamo noi: è piuttosto un gigantesco « otto con », fatto non per disputare regate ma per mandare a fondo altri « otto con ». Oppure, se preferiamo, somigliava più a una snella e agilissima foca che a un animale pienamente marino. Più tardi, le cose cambiarono alquanto, con l'evolversi della tattica di combattimento, che non puntò più così esclusivamente sullo sperone ma piuttosto sull'abbordaggio e sull'artiglieria o in genere sul lancio di proiettili; certi caratteri rima-

³ Basterà ricordare, di DEMOSTENE, le orazioni *Contro Zenotemi*, *Contro Lacrito*, *Contro Policle*.

⁴ Esempio: la quarta *Epistola* di SINESIO.

sero però invariati fino al termine del mondo antico (e oltre; ma questo non tocca a me trattare).

Primo fra questi caratteri, dal punto di vista che abbiamo scelto, è la quasi assoluta *inabitabilità* della nave da guerra antica, almeno nell'epoca che vogliamo più precisamente considerare ora, quella della Grecia classica fino alla guerra del Peloponneso. Lo spazio era ristrettissimo, dato l'alto rapporto fra lunghezza e larghezza dello scafo (il « coefficiente di finezza »), necessario per ottenere la massima velocità e manovrabilità, chiave del successo dato il tipo di tattica impiegato. In quello spazio si doveva far entrare la « macchina » più potente possibile, vale a dire il massimo numero di vogatori, sovrapposti e quasi incastrati l'uno nell'altro, con miracoli di ingegnosità che non siamo neppure ben riusciti a ricostruire e su cui discutiamo letteralmente da secoli⁵.

Nell'epoca della greicità arcaica e classica, fino a quasi tutto il V secolo a.C., questa potenza muscolare concentrata servì quasi esclusivamente a fare dello sperone un'arma il più possibile docile e potente; la nave era essa stessa l'arma di offesa. Poi, già nel corso della guerra del Peloponneso, e via via nell'età ellenistica e romana, si puntò sempre più sulla nave come mezzo per trasportare gli strumenti di offesa, fossero essi i combattenti imbarcati oppure le baliste, le catapulte, o certi strani tipi di arma che gli Antichi, sembra, non si stancavano di escogitare, come i loro storici non si stancano di parlarcene. In ogni modo, il rapporto fra lo spazio disponibile e il numero degli uomini che dovevano entrarci rimase sempre molto sfavorevole, e tale da impedire ogni forma di « vita a bordo » come noi siamo portati a immaginarla.

Sulla vita degli equipaggi della classica triere greca abbiamo una discreta raccolta di testimonianze, molto più che non sulle grandi polieri dei regni ellenistici e della repubblica romana. Su queste splendide creazioni dell'arte navale non si poteva dormire altro che in maniera estremamente precaria; si po-

⁵ Ogni tentativo di orientamento bibliografico sul problema delle polieri sarebbe impossibile in questa sede, come sa chi ne abbia appena una pallida idea. Cito solo le opere che è indispensabile ricordare: J.S. MORRISON-R.T. WILLIAMS, *Greek oared ships 900-322 b.C.*, Cambridge 1968 (cfr. P. JANNI in « *Quad. urbinati di cultura classica* » 7, [1969] p. 82 e sgg.); inoltre, per l'eco suscitata dalla ricostruzione che il libro illustra, ricordo dello stesso Morrison (con J.F. COATES), *The Athenian trireme. The history and reconstruction of an ancient Greek warship*, Cambridge 1986; infine, L. CASSON, *Ships and seamanship in the ancient world*, Princeton 1971, p. 77 e sgg. Quest'ultimo è diventato per comune consenso il manuale sulla mariniera antica; qui vi si farà riferimento anche in molti luoghi dove esso non è espressamente citato.

teva mangiare, in caso di assoluta necessità, solo « al sacco », perché lo spazio era insufficiente per un vero carico di vettovaglie, né c'era alcuna possibilità di cucinare un pasto caldo⁶. Insomma, la nave e il suo equipaggio erano strettamente *legati alla terra*; al combattente navale di quell'epoca mancava qualcosa che per noi è indispensabile a definire il tipo del marinaio: il senso pieno di appartenere al mare, che condiziona tutta l'esistenza, l'intimo e quasi affettivo legame con la propria nave, che è la casa prima ancora di essere lo strumento del combattere. L'espressione stessa di « vita a bordo » appare inadatta quando si parla di marina da guerra antica, per le connotazioni che essa ha acquistato nell'età moderna. Vita a bordo significa adattamento completo al diverso elemento, continuità nella vita di un gruppo unito da un forte, speciale legame; significa spirito di corpo, formazione di una particolare mentalità: tutte cose che nella marina da guerra antica scarseggiavano o erano sconosciute.

Molte volte, ormai, sono stati denunciati i fallaci luoghi comuni secondo i quali gli antichi evitavano pavidamente di viaggiare di notte o di affrontare traversate in mare aperto. È vero che spesso si sono sottovalutate le capacità dei marinai antichi, ma è anche vero che non si deve cadere nell'eccesso opposto. Prima di tutto occorre distinguere: quando diciamo « mondo antico » abbracciamo in realtà circa un millennio, e un gran numero di popoli e paesi. Certe opinioni volgare, che sono da respingere se applicate indiscriminatamente a tutta la marineria « antica », conservano tuttavia un buon nocciolo di verità se ci limitiamo alla marina da guerra, soprattutto a quella della Grecia classica, ma non solo ad essa.

Innumerevoli e distribuite in tutta la storia antica sono le testimonianze secondo le quali ogni navigazione un po' lunga e continuata rappresentava per i combattenti una straordinaria, durissima prova che comprometteva la capacità di combattere se non seguiva ad essa la possibilità di riposarsi e rifocillarsi adeguatamente.

⁶ La cucina che a quanto pare si trovava sulla nave (da guerra) punica di Marsala è una conferma dell'evoluzione avvenuta nell'età ellenistica: le navi da guerra erano diventate più « navi ». Di Sesto Pompeo, che peraltro è una figura di « uomo di mare » che ha pochi confronti in tutta l'Antichità, sappiamo che convitò i suoi antagonisti a bordo della sua nave in occasione di convegni diplomatici, come un ammiraglio moderno: v. APPIANO, *Bella civilia* V 8 (73) e Cassio Dione, *Storie* XLVIII 38.

Ciò aveva naturalmente anche delle conseguenze assai sensibili sul piano militare e strategico, cui dobbiamo almeno accennare⁷. L'Antichità non conosce grandi spedizioni navali veramente paragonabili a quelle che doveva vedere l'età moderna. Le grandi flotte delle famose guerre antiche appaiono ai nostri occhi come una semplice appendice delle forze di terra (Serse in Grecia); oppure si muovono in maniera impacciata e ben poco marina, seguendo pavidamente la costa (gli Ateniesi in Sicilia); oppure ancora, sono sempre in balia degli elementi e subiscono perdite molto più gravi per il maltempo che per le azioni nemiche (i Romani nella prima guerra punica).

La vita del combattente navale nelle condizioni antiche ha degli aspetti per noi impensati o addirittura paradossali. Almeno nel mondo greco del V secolo non manca soltanto la possibilità di imbarcare tutti i rifornimenti necessari a una campagna, primissimi quelli alimentari; manca anche un'organizzazione di stato adeguata a provvedervi volta per volta. Molto è affidato all'iniziativa individuale. Gli storici antichi hanno avuto più volte l'occasione di presentarci il quadro degli uomini imbarcati che devono provvedere alla propria alimentazione coi propri mezzi, facendo acquisti nei mercati disponibili; ciò ebbe spesso una rilevanza per la condotta delle operazioni, in un caso forse decisiva, come vedremo più avanti.

Generalmente, la *forma* fisica degli equipaggi e dei combattenti imbarcati, in relazione a queste necessità elementari, riposarsi e mangiare, appare come un fattore di primaria importanza nei racconti degli storici antichi, molto più che in ogni racconto di guerra moderna. Ma vediamo qualche episodio raccontato dalle fonti antiche, per documentare quello che siamo venuti esponendo e per dare vivezza al quadro.

« Tirata la nave in secco si riposarono », questa espressione, e altre analoghe, sono assai familiari al lettore degli storici antichi. Nella documentazione che potrebbe essere sterminata scegliamo un episodio particolarmente caratteristico e quasi gustoso, raccontato da Tucidide. Nel corso della guerra del Peloponneso le navi ateniesi si trovarono ad assediare la guarnigione spartana di Pilo (un episodio che apparve subito clamoroso e forse decisivo). Bene, in

⁷ Gli studiosi dell'Antichità hanno lungamente esitato a trarre da questi fatti tutte le conseguenze per la storia delle guerre antiche. Ancora nel 1933 lo storico A.W. GOMME, celebre commentatore di Tucidide, poteva intitolare un suo articolo sull'argomento: *A forgotten factor of Greek naval strategy* in « Journal of Hellenic Stud. », 53 (1933) = *Essays in Greek history and literature*, Oxford 1937, p. 190 e sgg.

un momento così critico, sentiamo che gli equipaggi ateniesi andavano a terra a turno per mangiare, mentre solo una parte delle navi restava in mare aperto per continuare il blocco!⁸

Molto significativo è un racconto dello stesso storico, dove una spedizione militare per mare (lo spartano Mindaro che naviga da Chio all'Ellesponto) è scomposta minutamente in tante tappe, s'intende di regola lungo costa. Sentiamo raccontare quando gli uomini ebbero agio di mangiare, e in un caso veniamo a sapere come si riuscì ad arrivare alla meta prima di mezzanotte (!)⁹. Tutto questo appare al lettore moderno ben poco « nautico »; sembra il racconto di una spedizione di forze terrestri, che per qualche motivo accidentale abbia deciso di andare per via d'acqua.

Un caso memorabile è quello della battaglia di Egospotami, che se non determinò l'esito della guerra del Peloponneso, perlomeno ne decise la fine, segnando una delle grandi svolte nella storia greca. Secondo il racconto di Senofonte¹⁰ la disfatta ateniese fu dovuta principalmente al fatto che la loro flotta si era accampata (!) a ben quindici stadi dalla città di Sesto, dove gli equipaggi erano costretti a recarsi per i loro acquisti di cibarie. Gli Spartani riuscirono così a sorprendere il campo navale nemico sguarnito e a distruggere le trieri. Una ben strana « battaglia navale », per la nostra mentalità!

Particolarmente grave era il problema del rifornimento dell'acqua, dato l'enorme consumo richiesto dai duecento uomini a bordo di una triere (di cui centosettanta erano vogatori, nel caldo dell'estate mediterranea!). In innumerevoli occasioni sentiamo raccontare che la prima preoccupazione quando si andava a terra era proprio l'acquata¹¹. Durante la guerra del Peloponneso, Ateniesi e Reggini fecero una spedizione contro le isole Lipari d'inverno, violando ogni abitudine dell'epoca, perché d'estate sarebbe stato impossibile data la scarsità d'acqua¹². Al problema di caricare l'acqua a bordo si aggiun-

⁸ *Guerra del Peloponneso* IV 26, 3.

⁹ *Guerra d. Pelop.* VIII 101.

¹⁰ *Storie elleniche* II 1, 20 e sgg.

¹¹ L'idea che la sete fosse in mare un più grande pericolo che non la fame è illustrata anche dalla letteratura. Nel romanzo di Caritone di Afrodizia, i compagni del pirata Terone, colti dalla bonaccia in alto mare, muoiono di sete, non di fame (*Cherea e Calliroe* III 3, 11-12). *Nell'Antologia palatina* (VII 293) si legge l'epitaffio del marinaio morto di sete, anche stavolta a causa della bonaccia.

¹² TUCIDIDE, *Guerra d. Pelop.* III 88, 1.

geva quello di conservarla, problema grave anche per le navi mercantili. Una soluzione definitiva non si trovò per tutta l'Antichità (ma neppure nel Medioevo, dobbiamo aggiungere ancora una volta). Nel IV secolo d.C., Basilio di Cesarea racconta di un primitivo procedimento per distillare acqua potabile da quella di mare, usato dai marinai, che spremevano delle spugne in cui si era condensata l'evaporazione¹³.

Due secoli più tardi, secondo la notizia dello storico Procopio, la flotta bizantina si trovò a malpartito perché una traversata da Zacinto alla Sicilia durò ben sedici giorni, a causa del vento debolissimo. L'acqua si guastò su tutte le navi, tranne che su quella del comandante supremo Belisario, dove era stata collocata in recipienti di vetro, per suggerimento della moglie di Belisario stesso¹⁴.

Che sulle navi da guerra greche non si potesse dormire passabilmente lo dimostra una curiosa notizia dataci da Plutarco, nella *Vita di Alcibiade*¹⁵. Fra le varie manifestazioni di mollezza e di ricerca del *comfort* a tutti i costi che si raccontavano di questo personaggio, si citava la sua abitudine di prepararsi un vero letto a bordo delle trieri. Faceva tagliare una parte della coperta (i *katastrómata*) e vi adattava un letto di sua invenzione, sospeso su cinghie e non posto su tavole. Alcibiade avrebbe insomma inventato l'amaca, venti secoli prima che gli Europei ne imparassero l'uso dagli Indiani d'America!

Le più massicce navi dell'età ellenistica e romana non venivano tirate a terra con tanta disinvoltura, e dovevano offrire un po' più di abitabilità rispetto a quelle della Grecia classica; ma i caratteri che abbiamo visto rimasero sostanzialmente gli stessi. Svetonio racconta che Augusto riportò la sua famosa vittoria di Azio con una battaglia che durò fino a tardi, tanto che fu costretto a pernottare sulla nave (« ut in nave victor pernoctaverit »)¹⁶. La cosa ha meritato una notazione perché non era affatto normale.

Moltissimi sono poi i racconti degli storici dove si parla di truppe che arrivarono sul luogo delle operazioni non in grado di combattere per gli strapazzi di una traversata marina. Un caso di grandi conseguenze, non meno della battaglia di Egospotami, fu quello delle forze romane mandate frettolosamente a impedire ad Annibale la traversata del Rodano, nella sua marcia con-

¹³ *Hom. in Hexaem.* 4, 7. Ha richiamato la mia attenzione su questo passo il collega Francesco Prontera.

¹⁴ *Bellum Vandalicum* I 14, 21-24.

¹⁵ Cap. 16, 1.

¹⁶ *Vita di Augusto* 17, 4.

tro l'Italia all'inizio della seconda guerra punica. Troppo spossate dalla traversata del Tirreno esse non furono in grado di combattere efficacemente, e Annibale passò il fiume¹⁷. Forse, se quell'invenzione di Alcibiade si fosse diffusa, e soprattutto se le navi da guerra antiche avessero avuto una struttura differente, la più terribile guerra sostenuta da Roma sarebbe finita sul nascere, o avrebbe avuto tutt'altro andamento!¹⁸

* * *

Molto diverse erano le cose, abbiamo già detto, nel caso della marina mercantile, che nell'Antichità apparteneva a un mondo tecnico ben distinto da quello della marina da guerra. La nave da trasporto a vela, col suo scafo tondeggiante e panciuto, di forme assai più marine, era molto più « nave » secondo il nostro punto di vista; era la casa degli uomini che ci vivevano per i molti giorni o le settimane delle lunghe traversate¹⁹. Qui possiamo parlare senza troppe riserve di « vita a bordo », e raccogliere le testimonianze, non ricchissime ma nemmeno del tutto scarse, che ci consentono di ricostruirne qualche aspetto.

I racconti di viaggi di mare ricchi di particolari, con qualche pennellata realistica, si nascondono in angoli delle letterature antiche che non sono fra i più ovvi e più noti: per esempio, non molto spesso si ricorda che la narrazione forse più lunga e continuata, e una delle più ricche di notizie sulla vita quotidiana a bordo, si trova nel romanzo di Petronio noto come il *Satyricon* (o *Satiricon*). Dato che la mia relazione non promette nel titolo « la vita quotidiana dei marinai greci e romani », ciò che occuperebbe tutto il nostro convegno, ma solo qualche suo aspetto, penso che potrei a questo punto dare la parola direttamente all'autore antico, e limitarmi a ripercorrere questa singolare narrazione, rilevando tutto ciò che attiene al nostro tema.

Confido che si capirà il mio intento, se trarrò dal racconto di Petronio molti particolari, al di fuori di quelli tecnici. Non indulgo con questo a un

¹⁷ LIVIO, *Storia di Roma* XXI 26.

¹⁸ Potrebbe anche essere istruttivo domandarsi che cosa sarebbe accaduto se Annibale avesse voluto invadere l'Italia per mare, e perché non lo fece.

¹⁹ Sulle navi mercantili destinate a percorsi di una certa lunghezza, la presenza di una cucina doveva essere abituale. Nel caso del relitto di Yassi Ada se ne è potuta ricostruire una anche nei particolari. V. P.A. GIANFROTTA-P. POMEX, *Archeologia subacquea*, Milano 1980, p. 293.

gusto per l'aneddotica; con essi vorrei mostrare come queste pagine siano ben integrate nel corso della narrazione e ne continuino il tono generale. L'esperienza del viaggio per mare si allinea con molta naturalezza alle numerose altre che i personaggi attraversano, e ciò non è senza importanza per comprendere quello che la navigazione rappresentava nella cultura degli antichi, e il loro atteggiamento verso di essa.

I picareschi personaggi della storia narrata da Petronio vogliono intraprendere un viaggio di mare, per sfuggire a guai e nemici di vario genere, dai quali appaiono costantemente perseguitati. Fanno, naturalmente, nell'unico modo in cui poteva fare un antico: trovano al porto una nave che sta per intraprendere un viaggio di commercio che si confà alla loro destinazione, e si mettono d'accordo col gestore (diciamo provvisoriamente così) per essere imbarcati come passeggeri paganti²⁰. Linee di navigazione naturalmente non ce n'erano. L'azione del romanzo va immaginata nel I secolo d.C., in qualche parte dell'Italia meridionale. Per la Grecia del V secolo a.C., Platone ci ha lasciato addirittura la menzione di certe tariffe vigenti per i percorsi più frequentati. Da Egina al Pireo, poco più di dieci miglia di mare, il passaggio costava al suo tempo due oboli. (Per valutare questo importo, ricordiamo che due oboli era esattamente il gettone di presenza corrisposto dal governo ateniese ai cittadini che partecipavano all'assemblea come compenso per la giornata di lavoro perduta; dovevano quindi rappresentare un salario giornaliero abbastanza modesto)²¹. Dall'Egitto o dal Mar Nero, apprendiamo con meraviglia, ci si doveva aspettare di pagare solo sei volte tanto, cioè due dracme: si vede che la tariffa era molto progressiva... Ma torniamo al nostro Petronio. La parte marina del racconto si apre con l'apparizione di un marinaio dalla ispida barba incolta (« barbis horrentibus nauta », § 99), che esorta i suoi passeggeri a imbarcarsi senza indugio. Il personaggio che narra la storia in prima persona si imbarca coi suoi due compagni, ma non senza rivolgere la preghiera di rito, prima di salire a bordo, alle divinità celesti (« adoratis sideribus »).

²⁰ Le nostre conoscenze sul trasporto dei passeggeri nell'Antichità sono riassunte da JEAN ROUGÉ, *Le confort des passagers à bord des navires antiques* in «Archaeonautica», 4 (1984) pp. 223-242. V. anche OLAF HÖCKMANN, *La navigazione nel mondo antico*, Milano 1988, p.130 e sgg. *Il trasporto dei passeggeri*. (Originale tedesco: *Antike Seefahrt*, München 1985).

²¹ *Gorgia* 511 d-e. ERIC DODDS, nel suo commento (Oxford 1959, p. 347), difende queste cifre contro chi le aveva giudicate « impossibly low »: il valore del denaro al tempo di Platone era più alto di quello che comunemente si crede.

Questo ci ricorda che le testimonianze su credenze e riti, religiosità e superstizione, dei marinai antichi sono veramente abbondanti. Se volessimo darne qualche saggio ci troveremmo in un vero *embarras de richesse*, e possiamo solo accennarvi²². Qualcosa troveremo più avanti in Petronio stesso. Basterà ricordare che c'erano delle divinità venerate proprio come protettrici dei naviganti. (È quello che sarà più tardi il compito di determinati santi cristiani). Ce n'erano di nostrane, come i Dioscuri, e di esotiche, come Iside. I momenti culminanti della vita marinaresca, come la partenza e l'arrivo, erano soggetti a determinati obblighi rituali, sacrifici di propiziazione e di ringraziamento²³, e la nave stessa aveva di solito una speciale divinità protettrice cui era in certo modo consacrata. L'archeologia ha accertato che le navi erano dotate non di rado addirittura di un'immagine religiosa posta in un'edicola a poppa: un vero tabernacolo²⁴. Tutte cose per cui sarebbe facile trovare puntualmente dei paralleli nell'età cristiana; l'impressione è anzi che il cristianesimo non abbia aggiunto nulla, semmai abbia ridotto (diciamo così all'ingrosso) questa continua e penetrante presenza del sacro nella vita degli uomini di mare. Aggiungiamo che l'uso delle pitture *ex voto* era ben conosciuto, come pure la consacrazione di oggetti votivi, in una maniera che è facile immaginare molto simile a quella che conosciamo da un passato recente.

Salito a bordo, il narratore della storia è assalito da preoccupazioni che qui sarebbe troppo complicato spiegare, e che non interessano. Ci interessa invece sentir raccontare che si corica per dormire, insieme con un compagno di viaggio, in una cabina, o diciamo in un locale, che assicura una certa *privacy*; si trova a poppa, ma non si capisce bene se stia sopra il livello della coperta (*constratum*, § 100,3 e 6), o sotto. In altri casi siamo però ben sicuri che gli alloggi dei passeggeri erano sottocoperta.²⁵ La poppa era comunque la parte « distinta » della nave, già molto prima che « castello di prua » diventasse sinonimo di alloggio dell'equipaggio. Com'è facile immaginare, la sistema-

²² Sull'argomento c'è una dissertazione tedesca che raccoglie una grandissima quantità di materiale: D. WACHSMUTH, *Pompimos ho daimon. Untersuchungen zu den antiken Sakralhandlungen bei Seereisen*, Berlin 1967. Più accessibile per il lettore italiano è O. HÖCKMANN, *La navigazione nel mondo antico* cit., p. 284 e sgg., cap. « Navigazione e religione ».

²³ Sull'argomento v. N. SANDBERG, *Euploia, Etudes épigraphiques*, Acta universitatis Götoburgensis, Göteborgs Universitets Årsskrift 60 (1954) 8.

²⁴ Vedi G. MAETZKE, *Nuovi documenti della presenza del tabernacolo a bordo delle navi romane*, in *Gli archeologi italiani in onore di A. Maiuri*, Cava dei Tirreni 1965, p. 245 e sgg.

²⁵ Vedi J. ROUGÉ, *Le confort des passagers* cit., p. 234 e sg.

zione variava secondo quanto era in grado di pagare il passeggero. C'erano cabine in grado di assicurare un certo *comfort*, e di accogliere abbondanti bagagli, compreso il superfluo, e c'era la classe-ponte, per chi doveva accontentarsene. Nel romanzo greco di Achille Tazio, di età romana, un gruppo di passeggeri attacca discorso con un compagno di viaggio, a proposito del quale il narratore usa una forma verbale assai rivelatrice: questo giovanotto, leggiamo, era *syskenôn*, rispetto a loro²⁶. Letteralmente significa « compagno di accampamento », e fa immaginare benissimo la scena dei vari gruppi di passeggeri che « bivaccano » sulla coperta²⁷. Subito dopo, nel racconto di Achille Tazio, i nuovi conoscenti decidono di mettere insieme le loro provviste, e di pranzare in comune. Ma torniamo al *Satyricon*.

Appena imbarcati, i nostri personaggi vengono a sapere che il padrone della nave, di nome Lichas, è anche un piccolo proprietario terriero, e titolare di una ditta di commercio: « non tantum huius navigii dominus, sed fundorum etiam aliquot et familiae negotiantis » (§ 100, 4). È di Taranto, e sta per l'appunto portando un carico al mercato di quella città²⁸. *Dominus* e *rector*, dunque; ma subito apprenderemo che la vera condotta nautica della nave non spetta a lui, ma al *gubernator*, termine che in tutta l'Antichità latina designa il personaggio che è il vero competente a bordo, come nel mondo greco il *kybernétes*, dal cui nome viene ovviamente il termine latino. È la diarchia (di fatto se non di diritto) tipica dell'organizzazione gerarchica a bordo delle navi antiche, su quelle mercantili non meno che su quelle militari. In quest'altro caso il comandante militare (*trierarco* nella marineria greca) divide il potere col *kybernétes*, come abbiamo detto. L'Antichità non ha mai conosciuto la figura moderna del capitano signore assoluto a bordo, secondo solo dopo Dio, carico di tutto il potere e di tutta la responsabilità²⁹.

Apprenderemo poi che il termine giusto per definire il passeggero è *vector*, come confermano molte altre fonti latine, e che il passaggio marittimo

²⁶ *Leucippe e Clitofonte* II 33.

²⁷ Ciò che certo non va inteso nel senso che i passeggeri erigessero delle tende sulla coperta!

²⁸ Sulla posizione di Lichas, che è insieme proprietario, armatore e *magister* della nave su cui è imbarcato, v. J. ROUGÉ, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain*, Paris 1966, p. 259 e sg.

²⁹ Sull'argomento si può vedere, oltre ai manuali di carattere più generale che citiamo altrove, JULIE VÉLISSAROPOULOS, *Les nauclères grecs*, Genève-Paris 1980, p. 79 e sg. La hiérarchie à bord du navire marchand.

si chiama esattamente *vectura* (§ 101, 5). A bordo ci sono altri passeggeri, tra cui una signora di incerta moralità, che passa il suo tempo viaggiando (« voluptatis causa huc atque illuc vectatur », *ibid.*), e che porta il greco nome di Tryphaena.

Scoperta l'identità del *dominus*, i nostri personaggi sono presi dal panico, perché con lui hanno avuto qualche brutta avventura che non conosciamo bene dato che cadeva nella parte perduta del romanzo: pare che avessero sedotto sua moglie, e che non contenti di questo l'avessero offeso pubblicamente (§ 106, 2). Uno di loro propone quindi di farsi sbarcare di nascosto, pregando il *gubernator* di portarli a terra, col pretesto che il fratello di uno di loro è più morto che vivo per il mal di mare (« impatientem maris fratrem tuum in ultimis esse » § 101, 8), e aggiungendo una mancia (« non sine praemio scilicet », *ibid.*). A questa proposta si obietta che la nave è troppo grande per trovare subito un porto capace di accoglierla e che non è verosimile che questo fratello stia tanto male appena cominciato il viaggio (*ibid.* 9). Inoltre, il *dominus* ha l'umana abitudine di visitare i malati a bordo (« circuiturum aegrorum cubilia » § 101, 11), ciò che porterebbe alla scoperta di tutto l'inganno. Piuttosto, propone un altro, prendiamo il coraggio a due mani, andiamo a poppa e lasciamoci scivolare, per i timoni (« gubernacula », plurale!) o per la cima di rimorchio, nella barca ausiliaria (*scapha*); poi taglieremo la cima e ci affideremo alla fortuna (§ 102, 1-4). Nuova obiezione: a poppa sta il *gubernator*, che veglia anche di notte scrutando le stelle; mettiamo pure che si addormenti (?), nella *scapha* sta sempre, notte e giorno, un marinaio a fare la guardia, e bisognerebbe ucciderlo o gettarlo in mare (*ibid.* 5).

A questo punto i nostri eroi decidono di restare a bordo ma travestiti per rendersi irricognoscibili. Le varie idee suggerite, pur poco seriamente intese, danno anch'esse una vivace immagine della pittoresca mescolanza di popoli e razze che si doveva trovare spesso su una nave da trasporto mediterranea nel primo secolo dell'impero romano. « Dipingiamoci la faccia di nero, per farci passare da schiavi negri [“Aethiopes”, come dicevano tutti gli antichi], oppure circoncidiamoci per sembrare Ebrei; oppure buchiamoci le orecchie per sembrare Arabi; o infine spalmiamoci la faccia di creta per sembrare Galli » (§ 102, 13-14). Anche queste proposte vengono bocciate, per il ragionevole motivo che questi tocchi superficiali non ingannerebbero nessuno, negli stretti contatti della vita di bordo. Si decide che i due personaggi noti al terribile *dominus* saranno camuffati da schiavi; per questo è necessario raparli, e a questo provvederà uno dei servi del terzo compagno, che per fortunata coincidenza è barbiere. Detto fatto, si va di notte su un lato della coperta (? « ad

latus navigii » § 103, 3), e si provvede alla bisogna. Sfortuna vuole però che un altro passeggero, che sta di notte in coperta piegato in due sull'impavesata perché è lui sì affetto da un terribile mal di mare, veda la scena e denunci la cosa al *dominus*. Ne nasce un terribile scandalo, perché tagliarsi le unghie o i capelli a bordo era cosa severamente proibita. Si faceva solo in caso di pericolo estremo, come cerimonia votiva; farlo in condizioni normali, col tempo buono, significava tirarsi addosso la tempesta (§ 104, 5). Per espiare il sacrilegio, esorcizzare il malaugurio e placare la Tutela, cioè la divinità che protegge la nave, i rei vengono condannati a ricevere quaranta *plagae*, bastonate o frustate (§ 105, 4). Il terzo compagno, il più anziano e autorevole, cerca di giustificare i due colpevoli facendo valere il fatto che come non-marinai, essi non erano tenuti a conoscere questa regola apotropaica degli uomini di mare (« nec omen nec legem navigantium noverant », § 107, 14), ma la scusa non viene accettata e la punizione comincia.

Apriamo ancora una parentesi: è abbastanza naturale che una situazione per natura critica come quella dei naviganti sia circondata da tabù superstiziosi; dall'Antichità ne conosciamo più d'uno. Il più notevole è forse il tabù sessuale. Ancora da Achille Tazio sentiamo raccontare di una vedova, del resto piuttosto allegra, che si sottrae alle insistenze di un corteggiatore, durante un viaggio per mare, proprio con questo pretesto, affermando di aver sentito dire « molte volte » da quelli che si intendevano di cose marine (i *nautikóteroi*) che dalle navi il sesso è bandito. Questa stessa persona affaccia anche un tentativo di spiegazione per questa credenza: o questo non si deve fare perché la nave è di per sé sacra (forse, diciamo noi, per il fatto di essere consacrata alla divinità tutelare); oppure perché la situazione di chi naviga è troppo pericolosa perché si possa pensare a queste cose³⁰.

Nel seguito del racconto di Petronio nascono vari incidenti che non tocca a noi di esporre qui, la fustigazione è interrotta e nasce una zuffa generale cui prendono parte confusamente passeggeri ed equipaggio. Il *gubernator* cerca di mettere pace con un curioso mezzo, minacciando cioè di abbandonare il suo posto e di lasciare la nave senza guida, se la rissa non finisce. Oltre a mostrarci nel personaggio una scarsa etica professionale, questo particolare ci ricorda come il *kybernètes-gubernator* delle navi antiche fosse qualcosa di ben diverso dal nostro timoniere: non semplicemente un uomo abilitato a sta-

³⁰ *Leucippe e Clitofonte* V 16. A contrasto, ci sono le sfrenatezze sessuali cui allude Sinesio nella sua famosa *Epistola* 4, col racconto di un viaggio per mare.

re alla barra o alla ruota, cui un altro può dare il cambio in ogni momento, ma il depositario unico di un sapere tecnico, indispensabile e insostituibile. Assai frequentemente egli sottostà a un'autorità superiore, il comandante militare o il *dominus* della nave mercantile, come qui, ma in ogni questione propriamente nautica gli tocca sempre l'ultima parola; si può forzargli la mano, ma con grave rischio.

Alla fine torna la pace anche per opera della signora Tryphaena, che si avvanza teatralmente fra i contendenti recitando dei versi e pretendendo un ramo d'ulivo tolto alla Tutela, cioè alla raffigurazione della divinità protettrice, che doveva comprendere anche questo particolare (§ 108, 13)³¹.

Nel frattempo sul mare è scesa una calma piatta; ci si mette a banchettare allegramente in coperta, cantando in coro (« *exsonat ergo cantibus totum navigium* », § 109, 6). Ci si dà alla pesca, con la fiocina o con l'amo, e si catturano col vischio gli uccelli che si posano sull'alberatura. E fin qui pazienza; nel romanzo di Senofonte Efesio, invece, la bonaccia è per i marinai un'occasione di darsi non solo all'ozio ma addirittura all'ubriachezza³²: un'altra testimonianza sul basso livello di disciplina e di coscienza professionale che era considerato normale nella marineria antica.

Qui segue una pagina memorabile, cioè la famosa novella della matrona di Efeso, una storia boccacesca che doveva avere grande fortuna anche nella letteratura moderna (la riprese, fra gli altri, La Fontaine). La racconta ai compagni di viaggio uno dei personaggi già conosciuti, per passare il tempo. Nelle letterature antiche ci sono vari casi analoghi: la situazione della calma in mare e del viaggio tranquillo è utilizzata volentieri come cornice per digressioni di vario genere, racconti o discussioni fra i viaggiatori, senza dubbio rispecchiando una realtà. I popoli del Mediterraneo amavano l'intrattenimento della parola, nell'Antichità come nei tempi moderni, e una lunga traversata a ve-

³¹ La migliore illustrazione della Tutela sta forse nel rilievo Torlonia, ritrovato a Ostia nel 1863, da allora cento volte riprodotto e studiato instancabilmente da tutti quelli che si sono occupati di nautica antica: sul fianco del dritto di prua, nella nave in primo piano sulla sinistra, si vede una raffigurazione di Liber Pater, probabilmente la vera e propria Tutela; a poppa altre immagini mitologiche, forse Afrodite col suo corteggio. Lo stesso rilievo illustra anche altri punti della nostra narrazione. A poppa della stessa nave si vede assai bene la *scapha* a rimorchio con un uomo dentro; uno dei *gubernacula* è disposto in maniera tale che sarebbe facile servirsene per scendere nell'imbarcazione ausiliaria. Molti di questi particolari sono confermati da raffigurazioni meno famose.

³² *Efesiache* I 12, 3.

la sull'affollata coperta di una nave rappresentava un'occasione in cui era inevitabile che si facesse avanti chi aveva qualcosa da raccontare o discutere.

Sul fatto che queste navi mercantili potessero essere affollate di passeggeri abbiamo notizie precise. La nave alessandrina su cui S. Paolo prigioniero si imbarcò per Roma aveva a bordo 276 persone³³; quella che doveva portare Giuseppe Flavio dalla Palestina a Roma al tempo di Nerone ne aveva ben 600³⁴ (forse anche per questo andò a fondo). Le fonti non dicono nulla sulle dimensioni delle navi, ma in ogni caso siamo sicuri che i viaggiatori dovevano starci stretti...³⁵

Con la subitanità ben più frequente nei racconti che nella realtà della navigazione, scoppia a questo punto del racconto di Petronio una terribile tempesta, descritta secondo dei triti *topoi* retorici piuttosto che con verità. Questo non perché l'autore del *Satyricon* fosse un narratore convenzionale, ma piuttosto secondo il carattere ironico e parodistico della sua narrazione. La *scapha* diventa a questo punto barca di salvataggio, ma naturalmente non basta per tutti. I fedelissimi servi di Tryphaena se ne impadroniscono, ci caricano la loro padrona con una gran parte dei suoi molti e preziosi bagagli e tagliano la corda (in senso molto letterale), senza curarsi degli altri naufraghi. Intanto la nave è ridotta a un relitto informe; Lichas è trascinato in mare da un'ondata, mentre un altro personaggio viene salvato tirandolo fuori dalla cabina principale della nave (« *diaeta magistris* », come si chiamava con parola greca, § 115, 1)³⁶. La nave finisce arenata, e non mancano i soliti abitanti della costa che cercano di esercitare il barbarico diritto di saccheggiare i naufraghi, comune nell'Antichità quanto nei tempi moderni³⁷; ma alla fine i nostri eroi arrivano a salvamento.

E qui mi fermerò anch'io, sperando di aver illustrato abbastanza adeguatamente quello che c'è da aspettarsi da una tipica fonte antica, e in che maniera dobbiamo leggerla. L'episodio che ho scelto di ri-raccontare appartiene al piccolo numero delle narrazioni (si contano sulle dita di una mano) che di-

³³ *Atti degli Apostoli* 27, 37.

³⁴ *Vita* 3, 15.

³⁵ Ha cercato di calcolare le dimensioni di queste navi, e il grado di affollamento dei passeggeri J. ROUGÉ, *Le confort des passagers* cit., p. 232 e sgg.

³⁶ Ampia discussione dei termini *diaeta* e *diaetarii* in J. ROUGÉ, *Recherches* cit., p. 218 e sg.

³⁷ O solo quello di impadronirsi di un relitto abbandonato? Vedi J. ROUGÉ, *Recherches* cit., p. 338.

pingono con qualche ampiezza e continuità una serie di episodi dalla vita a bordo di una nave mercantile antica. Per il resto, il quadro dobbiamo in gran parte comporcelo da noi, raccogliendo in cento luoghi gli sparsi e fortunosi accenni. S'intende che a un compito simile si poteva solo accennare, e neppure abbozzarlo nell'ambito di una modesta chiacchierata come questa che concludo ormai, ringraziando dell'attenzione con cui è stata ascoltata.