



PHICARIA

VI ENCUENTROS INTERNACIONALES DEL MEDITERRÁNEO

NAVEGAR EL MEDITERRÁNEO



PHICARIA

PHICARIA

VI Encuentros Internacionales del Mediterráneo.
Navegar el Mediterráneo.

© de los textos y las imágenes:

Sus autores.

© de esta edición:

Universidad Popular de Mazarrón.
Concejalía de Cultura.

COORDINACIÓN EDITORIAL

José María López Ballesta.

EDICIÓN CIENTÍFICA

María Milagros Ros Sala.

PORTADA

Muher.

IMPRIME

I.G. Novoarte, S.L.

ISBN: 978-84-697-9948-2

Depósito Legal: MU-179-2018

Impreso en España / Printed in Spain

ÍNDICE

CONDICIONES Y CONOCIMIENTOS NAÚTICO-MARINOS EN LA ANTIGÜEDAD. Pere Izquierdo i Tugas	17
IL NAUFRAGIO DI SAN PAOLO A MALTA (<i>ATTI DEGLI APOSTOLI, 27</i>). TRA LA VITA E LA MORTE SUL MARE. Stefano Medas	37
EL MEDITERRÁNEO ARCAICO COMO ESCENARIO BÉLICO. Adolfo J. Domínguez Monedero	53
DE SIROS A KYRENIA: EMBARCACIONES EN EL MEDITERRÁNEO ORIENTAL HASTA EL FINAL DE LA ÉPOCA CLÁSICA. Jorge García Cardiel	81
COMERCIO FENICIO A TRAVÉS DE LOS DATOS PROPORCIONADOS POR EL YACIMIENTO SUBACUÁTICO DEL BAJO DE LA CAMPANA. ESTUDIO PRELIMINAR. Juan Pinedo Reyes	99
LA FUNCIÓN MECÁNICA DEL COSIDO EN LOS BARCOS GRIEGOS ARCAICOS. Xavier Nieto Prieto	117
UNA INTERPRETACIÓN NAÚTICA A LA ESTIBA DEL CARGAMENTO EN EL PECIO BOU FERRER. Carlos de Juan Fuertes	131
EL ESTUDIO DE LA NAVEGACIÓN ANTIGUA (S. II A.C. - S. VI D.C.) A TRAVÉS DEL PAISAJE COSTERO EN LAS COSTAS DE LA CARTAGINENSE. Felipe Cerezo Andreo	147
PRODUCCIÓN, DISTRIBUCIÓN Y ASPECTOS RELIGIOSOS DE LOS LINGOTES CON FORMA DE PIEL DE TORO EN EL MEDITERRÁNEO DURANTE EL II MILENIO A.C. Álvaro Gómez Peña	163
LA NAVEGACIÓN EN LA CERDEÑA PREHISTÓRICA. Claudia Pau	183
ROMA Y LA PRIMERA GUERRA PÚNICA: UNA POTENCIA TERRESTRE ANTE LA GUERRA MARÍTIMA. Gerard Cabezas Guzmán	189
EL MONOPOLIO DEL COMERCIO MARÍTIMO ORIENTAL BAJO LA ÉLITE PUTEOLANA. Rebeca Arranz Santos, Clara Ramos Bullón y Carlos Díaz Sánchez	199
TOPONIMIA Y NAVEGACIÓN FENICIA EN EL EXTREMO OCCIDENTE EN LOS INICIOS DE LA COLONIZACIÓN. José Luis López Castro	217
MAGISTRADOS NAVALES EN LA REPÚBLICA: EL CASO DE LOS <i>DUOVIRI NAVALES</i> . Julián Espada Rodríguez	227
DELITOS MARÍTIMOS COMETIDOS TRAS UN NAUFRAGIO Y SU RESPONSABILIDAD PENAL DERIVADA. Teresa Encarnación Villalba Babiloni	235

**IL NAUFRAGIO DI SAN PAOLO A MALTA (*ATTI DEGLI APOSTOLI, 27*)
TRA LA VITA E LA MORTE SUL MARE**

STEFANO MEDAS

IL NAUFRAGIO DI SAN PAOLO A MALTA (*ATTI DEGLI APOSTOLI, 27*) TRA LA VITA E LA MORTE SUL MARE

STEFANO MEDAS

Riassunto

Il contributo prende in esame i contenuti nautici che compaiono nel testo degli *Atti degli Apostoli 27-28*, dedicato al viaggio di Paolo di Tarso (San Paolo) da Cesarea di Palestina a Roma (60 d.C.). Si tratta di una delle più interessanti testimonianze sulla navigazione giuntaci dall'antichità, specificamente per quanto riguarda le dinamiche che portarono al naufragio sull'isola di Malta. I temi approfonditi possono riassumersi in dieci punti: 1. le modalità di viaggio dei passeggeri; 2. la rotta dalla Palestina all'Egeo, in rapporto con i venti stagionali; 3. i periodi dell'anno utili per la navigazione; 4. gli scali portuali adatti per la sosta invernale; 5. la navigazione con mare tempestoso; 6. il sistema per frenare la corsa della nave in balia della tempesta; 7. il getto a mare; 8. l'importanza dei riferimenti astronomici; 9. l'uso dello scandaglio; 10. l'ancoraggio e le ancore. Il lavoro si conclude analizzando anche l'ultima parte del viaggio, da Malta a Roma.

Parole chiave: Paolo di Tarso (San Paolo), Malta, navigazione romana, nave oneraria, tempesta, naufragio.

Abstract

The article concerns the nautical contents emerging from the text of the *Acts of the Apostles 27-28*, dedicated to the voyage of Paul of Tarsus (St. Paul) from Caesarea of Palestine to Rome (60 A.D.). This text is one of the most interesting written evidence about seafaring in antiquity, particularly as far as the shipwreck on Malta Island is concerned. Topics investigated are: 1. travel arrangements of passengers; 2. the course from Palestine to the Aegean, with reference to the seasonal winds; 3. periods of the year exploitable to navigate; 4. harbors suitable for the winter stop; 5. stormy sea navigation; 6. the method to reduce the speed of the ship at the mercy of the storm; 7. the jettison; 8. astronomical references importance; 9. the sounding lead use; 10. anchorage and anchors. The work ends with the analysis of the last part of the voyage, from Malta to Rome.

Keywords: Paul of Tarsus (St. Paul), Malta, roman seafaring, merchant ship, storm, shipwreck

Negli *Atti degli Apostoli 27* incontriamo uno dei più interessanti racconti di naufragio che ci sono giunti dall'antichità, di cui fu protagonista Paolo di Tarso nel corso del viaggio che lo condusse da Cesarea, in Palestina, a Roma (60 d.C.), dove venne trasferito dalle autorità romane perché si sottoponesse al giudizio del tribunale di Cesare. Accusato dai Giudei per la sua opera di apostolato nella fede in Cristo, a cui seguirono violenti scontri mentre predicava a Gerusalemme, Paolo venne infatti arrestato dai Romani per motivi di ordine pubblico, ma anche per sottrarlo ai suoi con-

zionali, che, inferociti, volevano ucciderlo come sovversivo. Comparso di fronte a due governatori della Palestina e infine anche al re Agrippa, Paolo fu ritenuto innocente, tanto che Agrippa lo avrebbe rimesso in libertà se lo stesso Paolo non si fosse appellato all'imperatore, secondo il suo diritto di cittadino romano (*Atti, 21-26*)¹.

Il capitolo 27, interamente dedicato al viaggio per mare, offre spunti di approfondimento su diversi temi di ordine nautico e sulle dinamiche del naufragio², descritte con cura

¹ Fabris 2009, pp. 443-466.

² Smith 1856; Rougé 1960; Finegan 1981, pp. 183-215 (per le testimonianze storico-archeologiche sui porti raggiunti nel corso del viaggio); Janni 1996, pp. 331-347; Pomey, Tchernia 1997; Melniciuc Puică 2005; Fabris 2009, pp. 470-484.

dall'evangelista Luca, a cui è attribuita la stesura degli *Atti*³. Vale la pena, dunque, riportarne il testo in traduzione.

<<1 Decisa la partenza per l'Italia, consegnarono Paolo e alcuni altri prigionieri a un centurione di nome Giulio, della coorte Augusta. 2 Ci imbarcammo su una nave di Adramyttion in partenza per la provincia d'Asia, e partimmo in compagnia di un Macedone di Tessalonica, di nome Aristarco. 3 Il giorno dopo arrivammo a Sidone, e Giulio consentì umanamente a Paolo di recarsi dai suoi amici e di ricevere le loro cure. 4 Ripartiti di là, navigammo sotto la costa di Cipro, per evitare i venti contrari, 5 poi attraversammo il mare di Cilicia e di Panfilia e arrivammo a Mira, in Licia. 6 Là il centurione trovò una nave alessandrina che stava andando in Italia e ci fece trasbordare su di essa. 7 Per parecchi giorni avanzammo lentamente e arrivammo a fatica all'altezza di Cnido; poi, dato che il vento non ci permetteva di proseguire, passammo sottovento a Creta, al largo della regione di Salmone. 8 Costeggiata con stento la costa di Creta, arrivammo a una località detta Buoni Porti, vicino alla città di Lasea.

9 Era passato un bel po' di tempo, e la navigazione si era fatta pericolosa, dato che era già passata la festa del Digiuno. Paolo fece allora ad essi questo ammonimento: 10 <<Gente, vedo che la navigazione sarà di grande tempestosità e danno non solo per la nave e per il carico, ma per le nostre stesse vite>>. 11 Ma il centurione dava più retta al timoniere e al padrone della nave che alle sue parole.

12 Quel porto era poco adatto a passarvi l'inverna, e così la maggioranza decise di lasciarlo, per vedere se si poteva andare a svernare nella città di Fenice, un porto dell'isola di Creta che guarda a libeccio e maestrale. 13 Con un leggero scirocco salparono e costeggiarono da vicino l'isola di Creta, credendo di riuscire nel loro intento. 14 Poco dopo, invece, si scatenò un vento di tempesta detto 'Euroaquilone'. 15 La nave ne fu afferrata, non gli poteva resistere, e così ci lasciammo portare con le vele serrate in sua balia. 16 Passando sottovento a un'isoletta chiamata Cauda, riuscimmo con gran fatica a controllare la barca. 17 La issarono a bordo, e ricorsero ai mezzi d'emergenza, applicando alla nave i cavi di rinforzo. Poi, colla paura di finire nella Sirte, calarono in mare lo

skêuos e si lasciarono andare alla deriva. 18 La tempesta infuriava molto, e il giorno seguente si fece getto del carico; 19 il terzo, gettarono di propria mano le attrezzature della nave. 20 Da giorni e giorni non si vedevano più né sole né stelle, la tempesta incombeva forte, ed era ormai perduta ogni speranza di salvarci. 21 Da molto non si mangiava, quando Paolo si fece in mezzo a loro e disse: <<Gente, bisognava dare retta a me, e non salpare da Creta, risparmiandosi questa tempesta così violenta e questo danno. 22 Ora vi esorto a stare di buon animo: non si perderà nessuna delle vostre vite, solo la nave. 23 Stanotte mi è apparso un angelo del Dio cui appartengo, che servo, e mi ha detto: 24 'Non temere, o Paolo. Dovrai comparire davanti a Cesare, e Dio, ecco, ti ha fatto dono delle vite di tutti quelli che sono imbarcati con te.' 25 Perciò fatevi coraggio, gente: ho fede che andrà come mi è stato detto, 26 e finiremo in qualche isola>>.

27 In piena notte, quando andavamo alla deriva nell'Adriatico ormai da quattordici giorni, i marinai sospettarono che si avvicinasse qualche terra. 28 Gettarono lo scandaglio e trovarono venti braccia di fondo. Lo rifecero dopo un poco, e ne trovarono quindici. 29 Allora, per paura di finire sugli scogli, calarono quattro ancore da poppa e aspettarono ansiosamente che si facesse giorno. 30 Ma i marinai cercavano di fuggire dalla nave, e calarono in mare la barca con la scusa di andare a gettare delle ancore a prua. 31 Disse allora Paolo al centurione e ai soldati: <<Se questi non rimangono a bordo, voi non potete salvarvi>>. 32 I soldati tagliarono allora la cima della barca, e lasciarono che si perdesse.

33 Finché non cominciò a farsi giorno, Paolo raccomandava a tutti di prendere cibo, dicendo: <<State aspettando che sorga oggi il quattordicesimo giorno, e siete digiuni, senza mangiare nulla. 34 Vi raccomando perciò di prendere cibo, per il vostro bene: non cadrà un solo capello dalle vostre teste>>. 35 Detto questo, prese del pane, ringraziò Dio davanti a tutti, lo spezzò e cominciò a mangiare. 36 Tutti si fecero coraggio e mangiarono anche loro. 37 Quando ebbero mangiato a sufficienza, alleggerirono la nave gettando il frumento in mare.

39 Sorse il giorno, e non si capiva che terra fosse quella. Videro un'insenatura con una spiaggia, nella quale decisero di spingere la nave, se ci si riusciva. 40

³ Delebecque 1983.

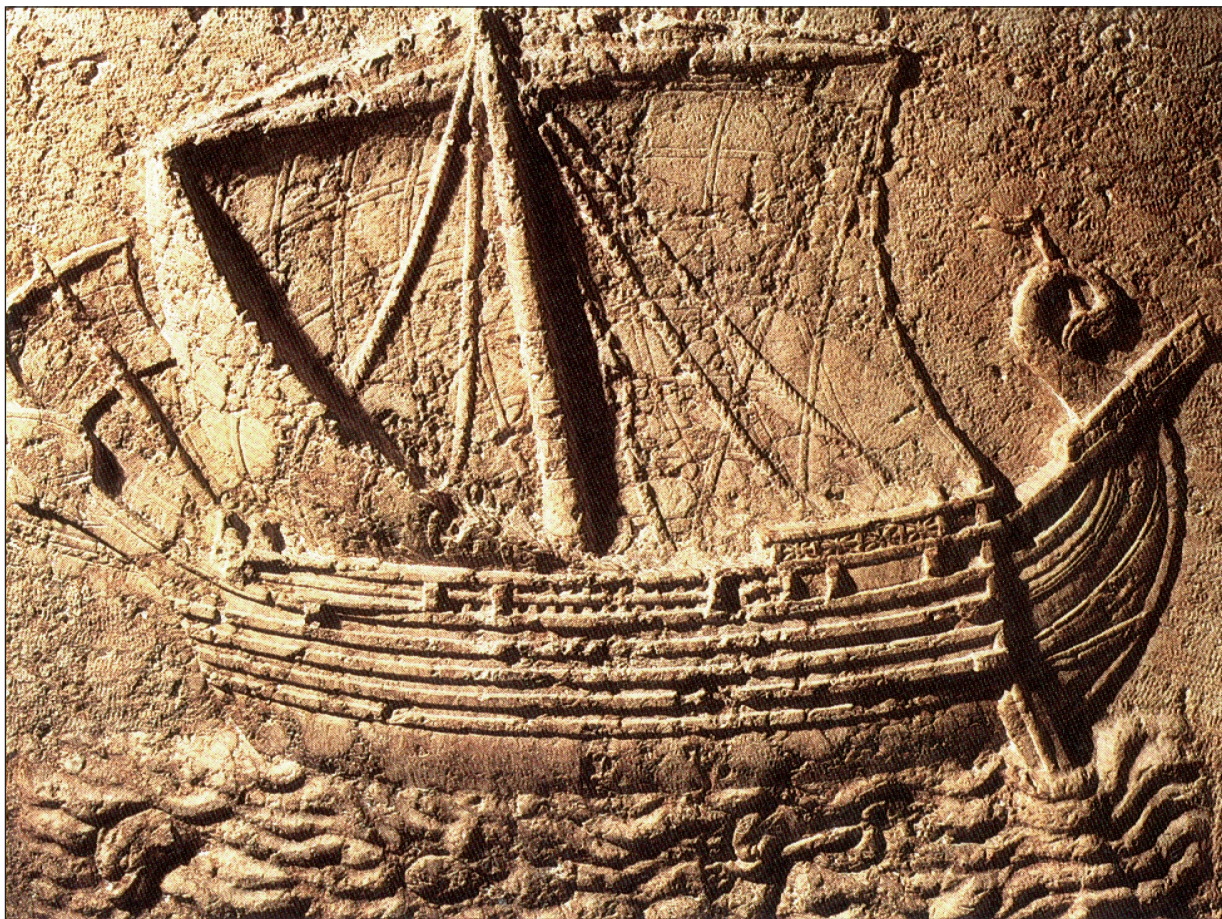


Figura 1. Bassorilievo con grande nave oneraria che naviga a vele spiegate, I sec. d.C., Beirut, Museo Nazionale (da *I Fenici*, Catalogo della mostra di Palazzo Grassi a Venezia, direzione scientifica di S. Moscati, Milano 1988).

Mollarono le ancore e le abbandonarono in mare; sciogliendo i legami dei timoni e issando l'artimone tentarono di raggiungere la spiaggia col vento. 41 Finirono su un punto della costa fra due mari, e la nave urtò il fondo; la prua vi si incagliò saldamente, mentre la poppa andava in pezzi per la violenza del mare. 42 I soldati a questo punto volevano uccidere i prigionieri, perché nessuno fuggisse gettandosi a nuoto. 43 Il centurione, invece, che voleva salvare Paolo, impedì loro di farlo. Ordinò che quanti sapevano nuotare si gettassero in acqua per primi e andassero a terra; 44 poi gli altri, su tavole e pezzi della nave. Così fu fatto, e tutti scamparono a terra>>⁴.

Come già sottolineato, il testo mette in evidenza alcuni aspetti significativi della navigazione antica, che possiamo riassumere nei seguenti punti: 1. le modalità di viaggio dei passeggeri; 2. la rotta dalla Palestina all'Egeo, in rapporto con i venti stagionali; 3. i periodi dell'anno utili per la navigazione; 4. gli scali portuali adatti per la sosta invernale; 5. la navigazione con mare tempestoso; 6. il sistema per frenare la corsa della nave in balia della tempesta; 7. il getto a mare; 8. l'importanza dei riferimenti astronomici; 9. l'uso dello scandaglio; 10. l'ancoraggio e le ancore.

⁴ Abbiamo riportato la versione di Pietro Janni (1996, pp. 332-334), che meglio riflette gli aspetti nautici del racconto, (fatte salve alcune espressioni improprie, come quella di "gettare" lo scandaglio e le ancore, attrezzi che per definizione non si gettano, ma si calano in mare, come ricorda magistralmente Joseph Conrad nel suo racconto "Emblemi di speranza", contenuto ne *Lo specchio del Mare*, titolo originale *The Mirror of the Sea*, London 1906, edizione italiana a cura di Franco Marengo, traduzione note e glossario di Flavia Marengo, "il melangolo", Genova 1998).

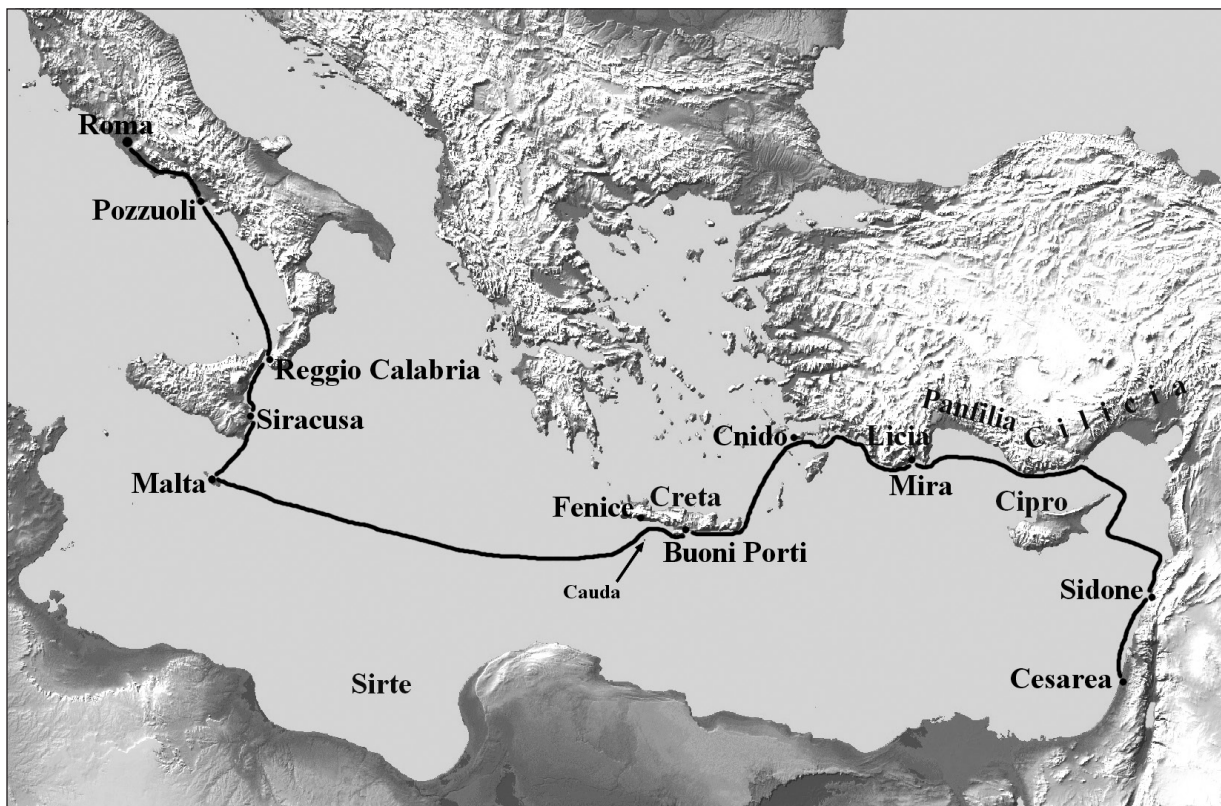


Figura 2. Il viaggio di Paolo di Tarso da Cesarea a Roma, secondo la descrizione dell'evangelista Luca, in *Atti degli Apostoli* 27-28 (elaborazione grafica dell'autore).

1. (Paragrafi 2-6 e 37)

Nell'antichità non esistevano navi destinate al trasporto esclusivo dei passeggeri, così come non esistevano linee di navigazione regolari⁵. Ci si imbarcava sulle navi onerarie (fig. 1), le più grandi delle quali disponevano spesso di alcune cabine, in grado tuttavia di ospitare solo un numero limitato di passeggeri, che normalmente erano anche i più facoltosi. Molti, e tra questi i più poveri, dovevano invece accontentarsi del ponte o di una parte della stiva, come dovette accadere anche nella nave alessandrina su cui fu trasbordato Paolo a Mira, in Licia, una grande oneraria destinata al trasporto del grano, dal momento che a bordo vi erano complessivamente 276 persone. Gli armatori e gli stessi capitani dovevano vedere nei passeggeri una buona

opportunità per arrotondare i guadagni. Chi doveva affrontare un viaggio per mare, quindi, non aveva altra scelta se non quella di recarsi al porto e trovare, dietro congruo compenso, un passaggio sulla nave diretta verso la località più vicina a quella desiderata, quando possibile, oppure verso un porto dove poterne trovare un'altra per proseguire il viaggio. Accadeva infatti che, per giungere a destinazione, i passeggeri dovessero talvolta eseguire uno o più trasbordi. Nonostante le difficoltà, le scomodità e tutti gli incerti del caso, il trasporto su acqua, tanto in mare quanto nelle acque interne, restava comunque sempre più vantaggioso rispetto a quello che percorreva le vie di terra, soprattutto quando si intraprendevano viaggi su lunghe distanze, come ben attestato dalla letteratura antica⁶.

⁵ Una parziale eccezione era rappresentata dalle unità da collegamento del servizio postale, il *cursus publicus*, navi onerarie e navi da guerra, ma per lo più imbarcazioni di medie-piccole dimensioni, a doppia propulsione (velica e remiera), che venivano impiegate anche per il trasporto di piccoli gruppi di passeggeri, spesso funzionari pubblici (Reddé 1986, pp. 445-451; Casson 1995, pp. 157-168, per le tipologie di navi veloci a doppia propulsione, velica e remiera, cosiddette "galée mercantili").

⁶ Rougé 1978; Id. 1984; Casson 1995, pp. 180-181, 317, 319; Janni 1996, pp. 373-401; Janni 2003.

2. (Paragrafi 2-8)

Quella seguita dalla prima nave su cui fu imbarcato Paolo, la nave di Adramytton, era una rotta che si svolgeva prevalentemente lungo costa, probabilmente di grande cabotaggio o cabotaggio in altura, cioè lungo una rotta con la terra prevalentemente in vista, ma su lunghe distanze e senza scalo (o con pochi scali), navigando per più giorni consecutivi sia di giorno che di notte⁷. Dopo aver raggiunto Sidone con una navigazione costiera, la nave risalì un poco lungo il litorale siriano, poi proseguì al ridosso di Cipro, per evitare i venti occidentali contrari, quindi lungo le coste della Cilicia e della Panfilia fino a raggiungere Mira (fig. 2). Ora, sappiamo che Paolo intraprese il suo viaggio tra la fine dell'estate e l'inizio dell'autunno (si veda il punto n. 3), quando il regime dei venti nel Mediterraneo orientale e nell'Egeo era ancora dominato dalla componente del quarto quadrante, cioè da venti che spiravano prevalentemente da nordovest, da nord e in percentuale minore da ovest⁸. Questo regime di venti favoriva, naturalmente, la navigazione d'altura, in via diretta, dall'Italia e dalla Grecia verso l'Egitto e le coste del Mediterraneo orientale, consentendo di viaggiare nelle andature larghe (di poppa o al lasco); ma rendeva quasi impossibile una navigazione in senso opposto, sempre in via diretta in altura, perché le navi si sarebbero trovate con il vento dritto in prua. Nonostante fosse possibile stringere il vento con la vela quadra e perfino bordeggiare, infatti, risalire controvento bordeggiando rappresentava un'operazione complessa e probabilmente poco vantaggiosa nell'economia generale di un viaggio di lungo corso, dunque utilizzata solo in casi di assoluta necessità⁹. Per tale motivo la rotta verso occidente prevedeva di risalire le coste della Palestina e della Sira per poi piegare lungo quelle dell'Asia minore e raggiungere così l'Egeo, da dove si proseguiva verso Creta e la Sicilia o verso lo Ionio e l'Adriatico¹⁰. Navigando relativamente vicino alla costa, infatti, si poteva sfruttare il regime delle brezze¹¹, venti locali che si spingono fino a 10 miglia nautiche dal litorale, generati dalla differenza di temperatura (quindi di pressione atmosferica) tra

il mare e la terra durante il giorno e la notte. Nel Mediterraneo si sviluppano dalla primavera all'inizio dell'autunno, persistendo un poco più a lungo nei settori meridionali, mentre d'inverno sono poco frequenti, a causa della modesta differenza di riscaldamento tra la superficie del mare e la terraferma. Poiché la pressione atmosferica dipende dalla temperatura e tende a livellarsi richiamando alta pressione verso la bassa, il rapido riscaldamento della superficie terrestre dovuto all'insolazione nelle ore diurne genera un abbassamento di pressione che richiama aria relativamente più fresca dal mare (brezza di mare), dove invece si instaura un campo di alta pressione (si tratta sempre di valori relativi, determinati dal gradiente barico che si forma a livello locale). Di notte avviene il fenomeno inverso: rispetto alla terra il mare si raffredda più lentamente, dunque conserva più calore, generando un campo di bassa pressione che richiama aria da terra (brezza di terra), dove si instaura, invece, un campo di alta pressione. Il fenomeno non prende forza immediatamente dopo l'alba e dopo il tramonto, ma nelle ore centrali del giorno e della notte. Spirando in senso più o meno trasversale alla costa, le brezze consentono dunque di navigare al traverso o con andature prossime al traverso, quindi di risalire un litorale anche quando il vento regnante al largo è poco favorevole o addirittura contrario. Risulta dunque comprensibile la rotta seguita dalla prima nave su cui si imbarcò Paolo.

Saliti a bordo della seconda nave, l'oneraria alessandrina che trasportava grano, incontrarono nuovamente difficoltà a causa del vento che spirava da ovest lungo le coste della Licia e della Caria, nel settore sudorientale dell'Asia Minore (paragrafi 7-8). Per passare da Mira fino all'altezza di Cnido, tragitto che con un vento favorevole poteva essere coperto in un giorno e una notte di navigazione, impiegarono infatti diversi giorni, avanzando molto lentamente. A quel punto il comandante della nave decise di far rotta su Creta, sfruttando i venti regnanti che nel basso Egeo soffiavano in quella stagione da nordovest e da nord, permettendo quindi navigare bene al traverso o anche con un'andatura più larga¹². Giunsero così

⁷ Arnaud 2005, pp. 107-126.

⁸ Per l'equivalenza tra il regime stagionale dei venti odierni e quello antico, negli ultimi 2.400 anni circa, si vedano Murray 1987 e Id. 1995. Sul regime dei venti nell'Egeo e nel Mediterraneo orientale si vedano: *Weather in the Mediterranean*, vol. I: 42-43, 77-79, 91-100; vol. II: 55-80, 214-265; *Portolano del Mediterraneo. Generalità - Parte II. Climatologia*: 2-12, 63-74, tabelle XCI-CXV; Watts 1975.

⁹ Medas 2004, pp. 191-199; Arnaud 2005, pp. 38-42; Medas 2009. Si tenga presente, inoltre, che risalire il vento bordeggiando in alto mare, senza la terra in vista, dunque creando dei punti virtuali (punti stimati) in base al rapporto tra direzione, velocità e unità di tempo, poi trasferiti sulla carta nautica, rappresenta un'operazione che richiede uno sviluppo della tecnica nautica ancora sconosciuto per l'antichità. Quando si rendeva necessario, infatti, le navi risalivano il vento stringendo l'andatura e facendo lunghi bordi da un porto a quell'altro, che potevano concretizzarsi anche in delle traversate più o meno lunghe, arrivando cioè ad avere su ogni bordo un punto fisico di arrivo. Ce ne offre una chiara testimonianza Strabone quando descrive il viaggio di Posidonio dall'Iberia all'Italia, che si svolse con i venti sempre contrari (Medas 2005).

¹⁰ Casson 1995, pp. 297-299; cfr. Arnaud 2005, pp. 207-211.

¹¹ Medas 2004, pp. 55-59.

¹² La vecchia opinione secondo cui le navi antiche armate con vela quadra potessero viaggiare solo nelle andature portanti va definitivamente archiviata. Le andature portanti erano certo quelle più favorevoli, ragione per cui si cercava di seguire le rotte che permettessero di sfruttarle, ma è stato ben dimostrato (Arnaud 2011) che

all'estremità orientale dell'isola, presso il Capo Salmone, e proseguirono verso ovest lungo la costa meridionale, ridossati dai venti del quarto quadrante, dunque da nordovest e da nord. Il ridosso fornito dall'isola, tuttavia, non fu sufficiente a consentire una navigazione agevole, tanto che stentaronο a raggiungere l'ancoraggio di Buoni Porti, situato al centro della costa meridionale di Creta, presso la città di Lasea.

3. (Paragrafo 9)

Giunti a Buoni Porti, l'evangelista Luca riferisce che era trascorso parecchio tempo dalla partenza e che la navigazione era diventata pericolosa, <<dato che era già passata la festa del Digiuno>>. Si tratta di un'indicazione cronologia importante, poiché la festa ebraica del Digiuno dell'Espiazione cadeva il 10 del mese di Tishri, che all'epoca del viaggio di Paolo si colloca tra settembre e ottobre. Svolgendosi dunque all'inizio dell'autunno, la navigazione cominciava a diventare pericolosa, perché aumentava il rischio di incappare nelle tempeste che preannunciavano la stagione invernale. Sappiamo, infatti, che nell'antichità il grosso della navigazione conosceva un fermo stagionale tra l'autunno avanzato e l'inizio della primavera, un periodo conosciuto anche come *mare clausum*, corrispondente ai mesi in cui la maggior parte delle navi, soprattutto quelle che seguivano le rotte di lungo corso, sostava in porto. Proseguiva invece, benché a ritmo ridotto, la navigazione di cabotaggio e quella delle unità militari di collegamento¹³.

A cavallo tra il IV e il V secolo d.C., ma riferendosi a fonti più antiche, Vegezio (*Epitoma rei militaris*, IV, 39) testimonia come il periodo utile per navigare avesse raggiunto la sua massima estensione, distinguendo, però, una fase centrale sicura, dal 27 di maggio al 14 di settembre, e due fasi incerte, rispettivamente dal 10 di marzo al 26 di maggio e dal 15 di settembre al 10 di novembre. Nei restanti mesi, dall'11 di novembre al 9 di marzo, il mare era considerato *clausum*. Il fermo invernale, che pure, torniamo a sottolinearlo, non coinvolgeva in assoluto tutte le navi e tutte le rotte, continuò ad essere rispettato ancora per molto tempo, come attesta

significativamente il fatto che i periodi ricordati da Vegezio non differiscono molto da quelli che riporta il Crescenzo a cavallo tra XVI e XVII secolo¹⁴. Il problema è stato ripreso recentemente, evidenziando la possibilità che la navigazione d'altura potesse svolgersi anche durante l'inverno, essendo più sicura di quella lungo costa¹⁵. L'analisi è basata sulle fonti scritte ed è condotta con argomenti indubbiamente persuasivi; tuttavia, crediamo che le conclusioni a cui si giunge non possano assumere un valore assoluto. Certamente, per la vicinanza alla costa e per i pericoli che questa rappresentava, tanto nel periodo estivo quanto in quello invernale, la navigazione di cabotaggio esponeva le navi a molti rischi, mentre quella d'altura risultava sostanzialmente più sicura (momenti critici restavano, naturalmente, le fasi della partenza e soprattutto quelle dell'arrivo in prossimità della costa). Riteniamo, però, che nel periodo invernale la navigazione d'altura restasse limitata a quelle rotte che potevano sfruttare dei venti regnanti favorevoli, non presenti nella stagione estiva. In sostanza, non si esclude che l'opportunità di sfruttare il favore di certi venti stagionali potesse determinare anche la scelta di navigare in inverno; ma resta il fatto che le nostre fonti attestano un sostanziale rallentamento dell'attività nautica nel periodo invernale, quasi un fermo generale per la navigazione d'altura, non solo nell'antichità ma anche per tutto il medioevo¹⁶. Andranno quindi valutate con cautela quelle che potevano essere delle eccezioni rispetto a quella che sembra essere stata una pratica correntemente diffusa.

4. (Paragrafo 12)

Nonostante l'ammonimento di Paolo sui pericoli a cui andava incontro la navigazione nella stagione ormai avanzata (paragrafo 10), il centurione diede ascolto al timoniere e al proprietario della nave, che decisero di salpare dall'ancoraggio di Buoni Porti per spostarsi nel porto di Fenice, circa 40 miglia nautiche ad ovest, con l'intenzione di trascorrere là il periodo invernale (paragrafi 11-12). Luca usa a questo proposito il verbo *paracheimázo* ("svernare", "trascorre l'inverno"), da cui deriva l'aggettivo *paracheimastikòs* con cui nei documenti portolanici veniva indicato un porto atto

le navi viaggiavano normalmente anche al traverso. In realtà, la vela quadra permetteva di stringere ulteriormente (per questo erano già usate le boline), fino ad angoli compresi tra 70° e 50° rispetto alla direzione di provenienza del vento (secondo il modo in cui era armata la vela, il tipo, le dimensioni e l'immersione dello scafo), ma un'andatura troppo stretta poteva risultare poco vantaggiosa a causa della perdita di velocità e dell'aumento dello scarroccio (si veda la bibliografia riportata nella nota n. 9).

¹³ Medas 2004, pp. 34-40.

¹⁴ Crescenzo 1607, pp. 287-288.

¹⁵ Tammuz 2005.

¹⁶ In questo senso si veda Guerrero Ayuso 2007, pp. 19-22.

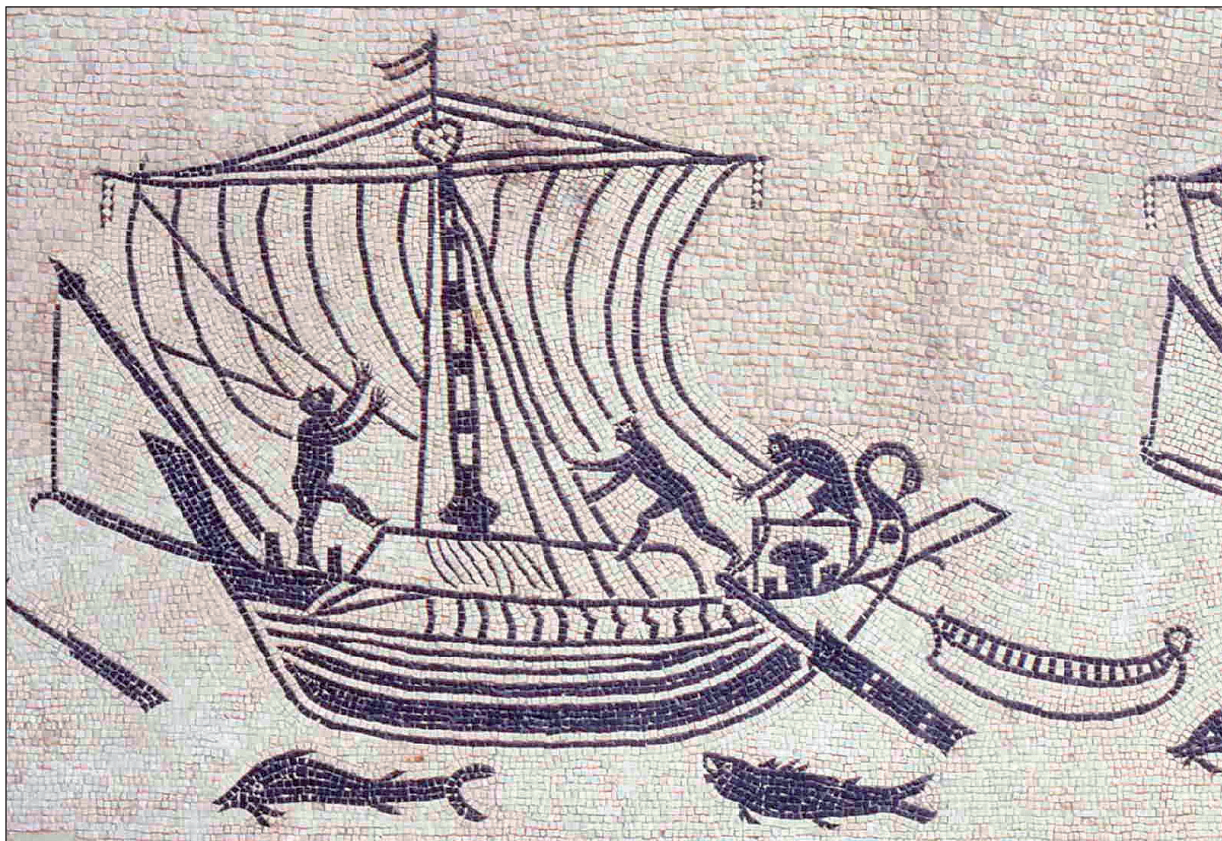


Figura 3. Nave oneraria che si appresta a entrare in porto, con la *skáphe* a rimorchio. Mosaico di Palazzo Diotallevi a Rimini, 120-130 d.C. ca., Rimini, Museo della Città (da Rimini, Museo Archeologico – Rimini imperiale II-III secolo, a cura di L. Braccesi, A. Fontemaggi, O. Piolanti, Villa Verucchio-Rimini 2003).

a svernare (*limén paracheimastikòs*, come compare nello *Stadiasmo* o *Periplo del Mare Grande*). All'interno della classificazione dei porti, degli approdi e degli ancoraggi, i porti adatti a svernare erano dunque quelli ben riparati e dotati delle infrastrutture necessarie alla sosta prolungata delle navi e degli equipaggi (anche dei passeggeri), porti che certamente disponevano anche di cantieri navali. Tale doveva essere quindi il porto di Fenice¹⁷.

5. (Paragrafi 13-17)

Salpati da Buoni Porti con un leggero vento di Scirocco, costeggiarono da vicino Creta diretti verso Fenice, quando sopraggiunse inaspettato un vento tempestoso chiamato

Euroaquilone. Si tratta di un vento da nordest, che può sopraggiungere improvviso e tempestoso come la Bora, tanto che la nave venne subito trascinata alla deriva prima verso sud-sudovest e poi verso ovest. L'equipaggio serrò le vele e recuperò la *skáphe* (barca di servizio) che era trainata a rimorchio (fig. 3), mentre la nave scadeva verso sud passando sottovento all'isoletta di Cauda (odierna Gavdo, a sud-sudovest di Creta). A questo punto i marinai ricorsero ai mezzi di emergenza, rinforzando lo scafo con dei cavi perché non cedesse sotto i colpi del mare. Per indicare l'azione di rinforzare, cingere lo scafo con dei cavi, Luca utilizza il verbo *ypozónnyni* / *ypozonnyó*, a cui corrisponde il sostantivo *ypózoma*, che identifica il grosso cavo con cui si irrigidiva lo scafo delle navi da combattimento, come le triremi, oltre che quello delle navi onerarie¹⁸. A tale proposito si sono di-

¹⁷ Medas 2008, pp. 129-154. Per il testo greco degli *Atti* facciamo riferimento all'edizione di Rendall 1897.

¹⁸ Al greco *ypózoma* corrisponde il latino *tormentum*.

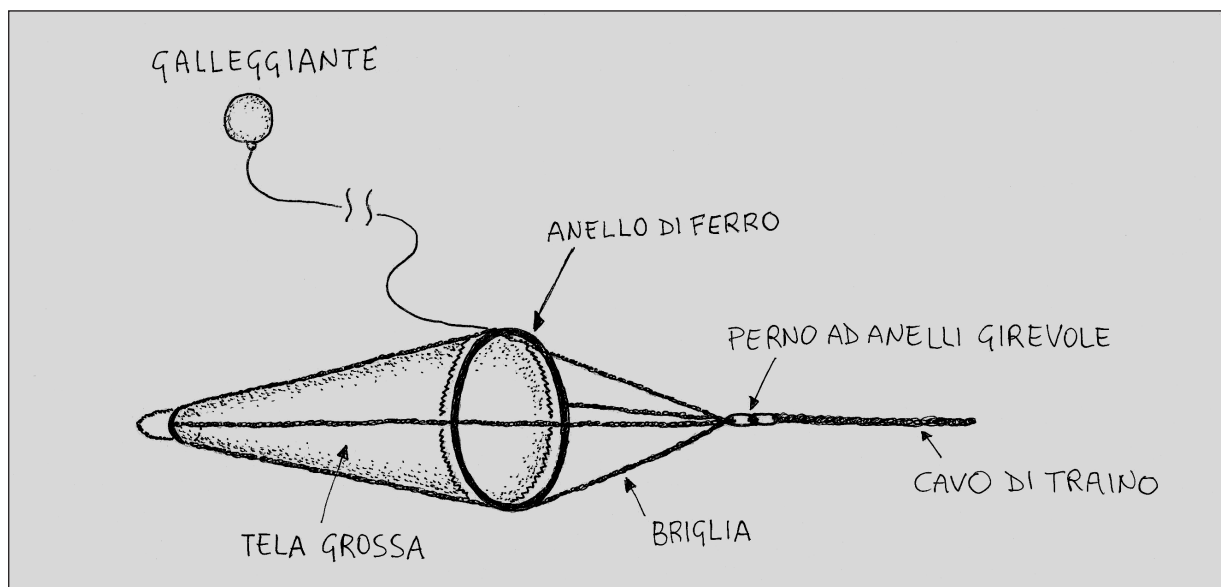


Figura 4. Moderna spiera a cono, in tela (disegno dell'autore).

battute due teorie principali: quella che vede nell'*ypózoma* un cavo che cingeva esternamente la nave, per contenere la tendenza dello scafo ad “aprirsi”, e quella che lo identifica con un cavo interno allo scafo, collegato alle estremità di prua e di poppa, che, messo in tensione torcendolo, evitava agli scafi lunghi di inarcarsi, come sarebbe accaduto quando incontravano mare mosso¹⁹. Effettivamente, essendo molto lunghe e strette, con una rapporto lunghezza-larghezza intorno a 1:7, le navi da combattimento tendevano facilmente ad inarcarsi sotto il peso della prua e della poppa (mentre la spinta positiva dell'acqua si concentrava nel tratto centrale dello scafo, aggravando la distorsione), soprattutto quando si trovavano costrette a navigare con onde di una certa importanza. In questo caso, un cavo messo in tensione da prua a poppa all'interno della nave, avrebbe conferito maggiore rigidità longitudinale allo scafo. Per le navi onerarie, però, il problema si poneva in termini diversi, poiché il basso rapporto tra lunghezza e larghezza (compreso tra 1:3 e 1:4) avrebbe reso probabilmente meno necessario un cavo di irrigidimento longitudinale di questo tipo e più necessari, invece, uno o più cavi che cingessero lo scafo all'esterno, come sembra possa essere accaduto per la nave di Paolo.

6. (Paragrafo 17)

Andando alla deriva verso sud-sudovest, a bordo erano tutti spaventati dall'idea di poter finire nel golfo della Sirte (si intende qui la Grande Sirte), le cui coste erano temutissime dai naviganti antichi a causa degli insidiosi bassifondi e della costa inospitale, come ricorda chiaramente Lucano (*Pharsalia*, IX, 303-309 e 341-344)²⁰. La paura di scendere fin dentro alla Sirte, essendo la nave alla deriva e totalmente fuori controllo, fece sì che i marinai calarono in acqua lo *skeûos*, sostantivo che letteralmente ha il valore generico di “attrezzo”, “arnese”, più raramente “vaso”, benché Plutarco (*Moralia*, 812 B) lo usi addirittura per identificare l'ancora “sacra”, *skeûos hierón*, cioè l'ancora più grande, quella che veniva calata solo in caso di estrema necessità, come ultima risorsa (si veda il punto n. 10). Il significato attribuito da Plutarco è quello che, concettualmente, più si avvicina alla funzione di questo misterioso *skeûos*. Considerando che la nave era spinta alla deriva dalla tempesta e che le persone a bordo temevano di finire nella Sirte, è evidente che lo *skeûos* di Luca identifica un attrezzo funzionale a rallentare la corsa incontrollata della nave stessa, dunque quello che in

¹⁹ Schauroth 1911; Brewster 1923; Casson 1995, pp. 91-92, 147, 211, nota 45.

²⁰ Mastrorosa 2002. Strabone (XVII, 3, 20 = C 836) riferisce che la navigazione lungo i litorali delle Sirti era molto rischiosa per la presenza delle secche, che emergevano improvvisamente anche dove l'acqua era alta, motivo per cui era prudente tenersi a una certa distanza dalla costa.

italiano si chiama tecnicamente spiera, spera o spira, termine tradizionale di origine antica. Si tratta precisamente di un generatore di resistenza idrodinamica, utilizzato per ridurre la velocità di un'imbarcazione che si trova ad essere investita da vento forte e mare grosso da poppa. A volte viene erroneamente identificato con l'ancora galleggiante, che, invece, è uno strumento di arresto filato da prua²¹. Oggi esistono vari tipi di spiere, il più comune dei quali è costituito da un cono di tela o di altro materiale, aperto nell'estremità posteriore, che viene filato con una cima da poppa (fig. 4). Restando immerso a mezz'acqua genera una resistenza che rallenta la corsa dell'imbarcazione, senza tuttavia frenarla al punto da farla fermare. La necessità di rallentare la corsa si impone quando lo stato del mare e del vento sono tali da spingere violentemente in avanti la barca e da farla *impozzare* (cioè da portarla ad affondare la prua nel cavo dell'onda che si trova davanti) col rischio concreto che finisca poi per traversarsi alle onde e infine per rovesciarsi. Il suo uso era già noto agli antichi, che a questo scopo utilizzavano un grosso canapo avvolto in spire, chiamato *spira* in latino e *speîra* in greco, termini da cui deriva, appunto, il nostro spiera / spera / spira. Potevano essere trainati anche dei semplici canapi di grossa sezione o delle cime con legati materiali di risulta (reti, sacchi, pietre), insomma qualunque cosa aiutasse a generare resistenza nell'acqua²².

7. (Paragrafi 18-19 e 38)

Nella drammaticità della situazione viene preso un altro provvedimento d'emergenza, come *extrema ratio* per tenere a galla la nave. Viene infatti eseguito per due volte il "getto a mare", che consiste nell'alleggerire la nave gettando in mare parte del carico, addirittura abbandonando l'attrezzatura. Si tratta di una pratica diffusa nella marineria di ogni tempo, che già in epoca ellenistica (ma probabilmente anche prima) e poi in età romana conosceva una sua regolamentazione legale, con lo scopo di ripartire i danni tra i responsabili del trasporto (proprietario o proprietari delle merci e armatore o armatori della nave), in base al valore delle mercanzie

perdute. Se ne conserva memoria nella *Lex Rhodia de iactu* (Legge Rodia sul getto a mare) contenuta nel *corpus* giuridico giustiniano conosciuto come *Digesto*²³.

8. (Paragrafo 20)

Il fatto che Luca ricordi che da molti giorni non si vedevano più né il sole né le stelle può sembrare banale, essendo ben noto che i riferimenti astronomici avevano un ruolo fondamentale nella navigazione antica, soprattutto quando si affrontavano traversate al di fuori del raggio di visibilità della terraferma (non è questa la sede per approfondire l'argomento, per altro ricco di bibliografia). Questo richiamo, tuttavia, non è affatto banale e documenta l'estrema difficoltà in cui vennero a trovarsi i marinai, oltre che l'insistenza di una copertura nuvolosa davvero eccezionale per durata e intensità, tale da far perdere ogni speranza di salvezza.

I riferimenti astronomici erano utilizzati dai naviganti antichi non per identificare la propria posizione in mare, cosa per altro impossibile in assenza di una cartografia nautica. Servivano, invece, ad ottenere una stima "dinamica" del percorso, controllando la direzione di rotta e probabilmente anche la latitudine, stima che consentiva, in base all'esperienza, di seguire il procedere della nave in rapporto ai tempi normali di percorrenza di un determinato tragitto. Nel seguire in questo modo la rotta, all'osservazione degli astri si aggiungeva l'attenzione nei confronti dell'ambiente circostante: la direzione la direzione del moto ondoso, la direzione e l'intensità del vento, il comportamento degli uccelli marini, in un sistema di percezione complesso, determinato dall'esperienza e dalla sensibilità acquisita delle genti di mare grazie al costante confronto con gli elementi naturali, quello che veniva chiamato il "senso marino"²⁴. Ecco, allora, che apparirà comprensibile lo scoramento in cui caddero l'equipaggio e i passeggeri di fronte all'impossibilità di vedere il cielo per più giorni consecutivi.

²¹ La distinzione tra i due strumenti, la spiera e l'ancora galleggiante, si ritrova nell'inglese *drogue* (spiera) e *sea anchor* (ancora galleggiante) (Shewmon 1995). Quando si parla di strumento di arresto per l'ancora galleggiante si intende, evidentemente, un arresto relativo, poiché il sistema ferma la barca rispetto alla superficie del mare, ma si muove insieme alla massa d'acqua, subendo cioè il moto di deriva.

²² Medas, Brizzi 2015.

²³ Aubert 2007; Badoud 2014.

²⁴ Su questi argomenti, in generale Medas 2004 e Arnaud 2005, pp. 45-59. Specificamente per la navigazione con i riferimenti astronomici, Medas 1998 e Brizzi, Medas 1999.

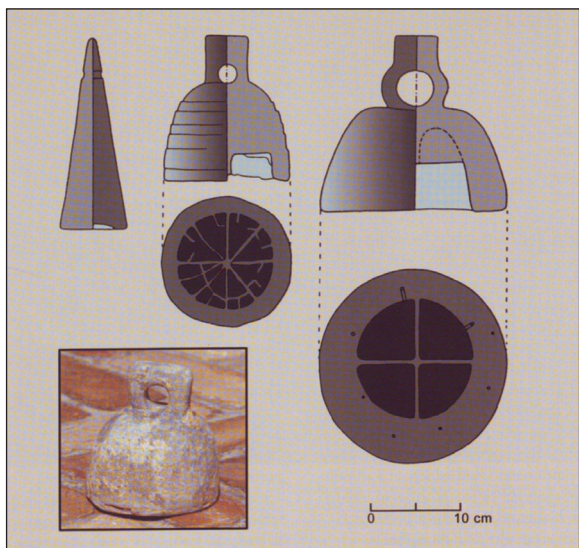


Figura 5. Sonde di scandagli in piombo, età romana (da Medas 2004).

9. (Paragrafo 28)

Dopo quattordici giorni alla deriva nell'Adriatico²⁵, in piena notte i marinai cominciarono a intuire che si stavano avvicinando a qualche terra. Il “senso marino” giocò un ruolo fondamentale. Evidentemente udirono un cambiamento nel rumore del mare, precisamente nel rumore dei frangenti, che, avvicinandosi a terra, quando il fondale si abbassa e le onde cominciano a frangersi una dopo l'altra, assume un suono diverso rispetto all'alto mare. Si aggiunga che in molti casi, come attestano la tradizione marinaresca e l'etnografia, i marinai più esperti riuscivano a riconoscere l'odore della terra anche se si trovava sottovento. Ma l'avvicinarsi a terra nelle condizioni in cui versava la nave di Paolo, ancor prima che di salvezza era garanzia di naufragio. Non a caso, del resto, quando infuria una tempesta e si incontra difficoltà nel manovrare, la salvezza sta nel restare al largo e non nel cercare di prendere terra, soprattutto di notte. Per queste ragioni i marinai cominciarono a scandagliare, cioè a misurare il fondale.

Lo scandaglio manuale a sagola fu in ogni tempo uno strumento fondamentale per la navigazione, rimasto praticamente identico, per tipologia e modalità di utilizzo, dall'antichità ai

nostri giorni²⁶. Uno o più scandagli erano sempre presenti a bordo delle imbarcazioni, tanto sulle piccole barche da pesca come sulle onerarie di grande tonnellaggio, ed è anche probabile che fossero conservati dei corredi di scandagli di diverso peso e dimensioni, quelli per le acque basse, di uso più frequente e di peso minore, e quelli per l'impiego in acque profonde²⁷.

Ampiamente documentato in associazione con i relitti, con le zone portuali e di approdo, lo scandaglio rappresenta, in realtà, l'unico strumento nautico di cui abbiamo una conoscenza approfondita per l'antichità, sia dal punto di vista storico che archeologico. Il nome greco, *katapeireterie* o *katapeiratér*, da cui il latino *catapirates*, esprime precisamente la sua funzione, derivando dal verbo *katapeiráo*, che significa “provare”, “saggiare”. Era indispensabile per rilevare la batimetria, dunque l'altezza del fondale marino, quando ci si avvicinava alla costa, soprattutto di notte o quando, durante il giorno, si avevano condizioni di maltempo e scarsa visibilità, quando si navigava in zone che presentavano la pericolosa insidia dei bassifondi, delle secche e degli scogli affioranti. Si rendeva necessario scandagliare ripetutamente: se la profondità diminuiva, significava che la nave si stava dirigendo verso una costa o verso un bassofondo, esattamente come rilevarono i marinai della nostra nave, che al primo scandaglio trovarono 20 braccia di fondo e poco dopo 15.

L'impiego di questo strumento, da cui poteva dipendere l'incolumità della nave e la salvezza dell'equipaggio, fu universalmente diffuso nel corso dei secoli e regolamentato scrupolosamente. I portolani medievali, per esempio, raccomandavano di navigare “a tocco di scandaglio” nelle acque caratterizzate dalla presenza di bassi fondali.

Lo scandaglio era composto da una sonda di piombo ed aveva forma troncoconica o a campana (fig. 5). Veniva normalmente utilizzato in fondali compresi entro i 20-30 m, per prevenire gli incagli e gli arenamenti, per prepararsi all'ancoraggio (riconoscendo il tipo di fondo) e per orientarsi col fondo marino. Il peso era solitamente compreso tra i 2 e i 4 chilogrammi, in modo che lo strumento potesse essere agevolmente manovrato a mano, senza l'impiego di un verricello; sonde più pesanti, fino a 10 o 13 chilogrammi, potevano servire per scandagliare in acque profonde²⁸. Ra-

²⁵ Nella concezione geografica greca l'Adriatico aveva un'estensione superiore a quella che oggi ha per noi, comprendendo anche lo Ionio e il Mar di Sicilia.

²⁶ Medas 2004, pp. 93-97; Oleson 2008. La prima descrizione dell'uso dello scandaglio risale al V sec. a.C. e si deve ad Erodoto (II, 5, 2).

²⁷ Galili-Sharvit-Rosen 2000, pp. 143-147.

²⁸ Si vedano quelle rinvenute a Cros-de-Cagne, presso Nizza, del peso di circa 13 chilogrammi (Gianfrotta-Pomey 1981: 288-289), e presso la costa del Monte Carmelo, Israele, di 11 chilogrammi (Galili-Sharvit-Rosen 2000: 147).

ramente, come strumento di riserva o di emergenza, e anche per ragioni economiche, la sonda poteva essere realizzata in pietra, dunque in forma più rudimentale e con materiale povero, ma sempre con le stesse caratteristiche delle sonde di piombo²⁹. La sonda di pietra presentava però lo svantaggio di avere un peso specifico più basso rispetto a quello del piombo; dunque, perché avesse un peso adeguato, era necessario aumentarne le dimensioni, fattore che rallentava la corsa dello strumento verso il fondo marino e che poteva rendere impreciso il rilevamento.

Sulla sommità della sonda si trovava l'anello che serviva per legarvi la sagola di recupero, mentre alla base c'era un incavo, all'interno del quale era inserito il sego (grasso animale) che serviva per prelevare un piccolo campione del fondo marino. Oltre alla batimetria, infatti, lo scandaglio permetteva di rilevare anche la natura e la tipologia del fondo, grazie al piccolo campione raccolto dal sego inserito nella cavità alla base. Tra i principali indicatori vi erano la tipologia, il colore e la granulometria della sabbia, la presenza di altri elementi come piccoli ciottoli di ghiaia, quella di particolari conchigliette, di alghe o di "sporco", la consistenza, il colore, l'odore e perfino il sapore del fango trasportato in mare dai fiumi. Unitamente al riferimento batimetrico, il riconoscimento delle caratteristiche del fondo

marino permetteva quindi, ai naviganti e ai pescatori esperti, di posizionarsi in uno spazio di mare conosciuto e abitualmente frequentato, orientandosi per mezzo di una personale "mappa mentale" del fondo stesso³⁰.

10. (Paragrafi 29 e 40)

Il fatto che le ancore siano sempre state "emblemi di speranza", per usare l'espressione di Joseph Conrad³¹, ma anche di fede e di saldezza di spirito, è ben rappresentato da Luca quando descrive l'approssimarsi alla terraferma durante la notte (si veda il punto n. 9), quella che poi scopriranno essere l'isola di Malta. Intuendone la presenza dal rumore dei frangenti e dalle misure fatte con lo scandaglio, i marinai decisero di calare da poppa ben quattro ancore, per arrestare la deriva della nave e aspettare che si facesse giorno, in modo da rendersi conto di dove si trovassero e prepararsi così a prendere terra. Si tratta di una pratica comune nel mondo della mariniera di ogni tempo ed è il motivo per cui a bordo erano sempre presenti diverse ancore: da queste poteva infatti dipendere la salvezza della nave e delle persone. La vitale importanza che le ancore rivestivano nelle situazioni di emergenza è ben testimoniata dal fatto che, nonostante il loro peso, le quattro presenti sulla nave



Figura 6A. Panoramica della baia di San Paolo a Malta, vista da sud-sudest (fotografia dell'autore).

²⁹ Medas 1999.

³⁰ <<Il vero pilota>>, scrive Victor Hugo nel suo *I lavoratori del mare* (*Les Travailleurs de la mer*, Paris 1866), <<è il marinaio che naviga più sul fondo che alla superficie. L'onda è un problema esteriore, continuamente complicato dalla configurazione sottomarina dei luoghi in cui la nave percorre la sua rotta. A vedere Gilliat vogare sopra i bassifondi e attraverso gli scogli subacquei dell'arcipelago normanno, si sarebbe detto che nella testa egli avesse una carta del fondo del mare. Sapeva tutto e tutto affrontava>> (traduzione di G. Zanga, edizione Mondadori, Milano 1995, ristampa, Milano 2002, pp. 78-79).

³¹ Si veda la nota n. 4. Nel linguaggio comune, del resto, al di fuori del contesto propriamente nautico, si definisce "ancora di salvezza" ciò che permette di rimediare *in extremis* ad un disastro.

di Paolo non furono comprese nei “getti a mare”, neppure quando l’equipaggio si liberò delle attrezzature di bordo. A livello archeologico, i rinvenimenti di ceppi in piombo di ancore romane, in prossimità della costa e in assenza di un contestuale relitto, possono indicare certamente la presenza di ancoraggi, ma possono anche ricondurre a naufragi come quello descritto in *Atti 27*, dunque ad ancore perse, abbandonate nel tentativo di prendere terra.

La funzione di salvataggio che le ancore potevano giocare in una situazione estrema è ben rappresentata nell’antichità anche dal valore emblematico, quindi simbolico, di quella che veniva chiamata l’ancora “sacra”³², la più grande

tra quelle presenti a bordo, quella che veniva calata quando non c’era altra speranza di potersi salvare, come ultima risorsa³³: <<...calarono l’ultima ancora, quella che i marinai chiamano sacra ...>> (Luciano, *Fugitivi*, 13)³⁴.

A proposito di ancore, citiamo due suggestivi rinvenimenti subacquei avvenuti a Malta e riferibili all’età romana. Il primo riguarda un gigantesco ceppo in piombo (cavo all’interno, perché fuso su un’anima di legno), lungo ben 4,28 m e del peso di oltre una tonnellata, classificato come il più grande che sia mai stato trovato. Fu recuperato nel 1963 presso la Baia di San Paolo, sulla costa nordorientale dell’isola (fig. 6a-b), dove, secondo la tradizione, sarebbe



Figura 6B. Particolare della baia di San Paolo, vista ovest-sudovest (fotografie dell’autore).

³² Si veda Plutarco, citato al punto n. 6.

³³ Casson 1995, p. 252.

³⁴ Si vedano, inoltre, Plutarco, *Vita di Coriolano*, 32, 1 (229); Id., *Moralia*, 815 D; Luciano, *Iuppiter tragoedus*, 51.

avvenuto il naufragio della nave su cui viaggiava Paolo³⁵. Il secondo è un ceppo di piombo lungo 2,25 m, che reca impressi sui bracci i nomi *SERAPIS* e *ISIS*, rinvenuto nel 2005 presso la piccola baia di Salina, immediatamente adiacente a quella di San Paolo verso sudest (un basso promontorio largo tra 400 e 800 m separa le due baie)³⁶. I culti di Serapide e di Iside, divinità egizio-greca la prima, di antica origine egiziana la seconda, conobbero grande diffusione nel mondo greco-romano. Entrambe venerate dalle genti di mare, Iside in particolare era strettamente legata al mondo della navigazione, tanto che in epoca imperiale il 5 di marzo si teneva la festa del *Navigium Isidis*³⁷, che decretava l'apertura della stagione in cui le navi riprendevano il mare. Non stupisce, dunque, il fatto di trovarle menzionate sul ceppo di un'ancora. Si sarebbe tentati, allora, di mettere in relazione la provenienza alessandrina della nave su cui fece naufragio Paolo con il luogo di rinvenimento di questo ceppo, con le sue dimensioni, che rimandano a un'ancora certamente in uso su una grande nave (come doveva essere anche quella su cui viaggiava Paolo, dal momento che oltre al carico di grano imbarcava ben 276 persone), oltre che, naturalmente, con l'origine egiziana delle due divinità menzionate. Una suggestione interessante e di grande valore simbolico, ma senza dubbio insufficiente a dimostrare che si tratti di un'ancora appartenuta a quella nave³⁸.

La conclusione del viaggio

Il racconto del viaggio si conclude con *Atti* 28, 1-16, in cui Luca descrive la permanenza a Malta, poi la ripresa del viaggio e infine l'arrivo a Roma. Miracolosamente, come aveva preannunciato Paolo, il naufragio si era consumato senza una sola vittima, probabilmente tra la fine di ottobre e i primi di novembre. I Maltesi dimostrarono grande umanità nei confronti dei naufraghi, che rimasero sull'isola per tre mesi. Si imbarcarono quindi su una nave che aveva svernato a Malta, anche questa volta una nave alessandrina, che aveva come insegna i Dioscuri. In base alla scansione temporale riferita da Luca, tuttavia, si era ancora in inverno, all'incirca nella prima metà di febbraio, dunque ancora nel periodo di

mare clausum. Se la testimonianza lucana è corretta, possiamo solo ipotizzare che i capitani delle grandi onerarie ferme a Malta per la sosta invernale cercassero di anticipare il più possibile la partenza, non appena si preannunciassero qualche giorno di tempo buono. Le coste siciliane, del resto, distano da Malta meno di 60 miglia nautiche e la prevalenza dei venti che in inverno e primavera spirano dal quarto quadrante, principalmente da ovest e da nordovest, avrebbe permesso di raggiungere il promontorio Pachino, l'estrema punta meridionale della Sicilia, navigando al traverso o addirittura al lasco.

Le aspettative del comandante non furono deluse, dal momento che la nave raggiunse Siracusa nel giro di uno o al massimo due giorni. Tre giorni dopo ripartì costeggiando la Sicilia orientale e arrivò a Reggio Calabria. Da lì riprese il mare sfruttando un vento favorevole che spirava da sud e in soli due giorni, navigando in altura in via diretta, raggiunse infine Pozzuoli³⁹. Quest'ultimo tratto corrisponde a circa 170 miglia nautiche, il che significa che la velocità media della nave fu di poco superiore a 3,5 nodi; velocità che risulta assolutamente verosimile per un'oneraria, in linea con le medie che possiamo dedurre dalle testimonianze delle fonti⁴⁰, e che, pertanto, avvalorerebbe la precisione del racconto lucano.

Da Pozzuoli il viaggio verso Roma proseguì via terra, percorrendo a piedi tra i 20 e i 30 chilometri al giorno. Tuttavia, il tratto della Via Appia tra Terracina e Foro Appio attraversava un territorio paludoso, che rendeva la strada spesso impraticabile. Per tale motivo, vie era la possibilità di percorrere questo tratto in barca, navigando per diciannove miglia lungo il canale chiamato *Decennovium*, che correva parallelo all'Appia, tragitto che ci viene descritto da Orazio (*Satire*, I, 5, 1-23) e da Strabone (V, 3, 6 = C 233), i quali ricordano anche che si viaggiava su una barca trainata da un mulo. E' dunque possibile che anche il gruppo di Paolo abbia usufruito del trasporto sul canale, considerando che questo terminava a Foro Appio, la località presso cui, ricorda Luca, giunsero da Roma i cristiani che andarono incontro all'apostolo.

³⁵ Azzopardi, Gambin, Zerafa 2008-2009, p. 29.

³⁶ *Ibidem*, p. 25.

³⁷ La festa del *Navigium Isidis* è descritta da Apuleio (*Le Metamorfosi*, XI, 5-17).

³⁸ Gatt 2014, pp. 31-32.

³⁹ Insieme a quello di Ostia, quello di Pozzuoli fu a lungo un porto di riferimento per Roma (Camodeca 1994), almeno fino alla realizzazione del porto di Claudio, il *Portus Romae* (Silenzi 1998).

⁴⁰ Medas 2004, pp. 40-48.

Bibliografia

Arnaud P., 2005, *Les routes de la navigation antique. Itinéraires en Méditerranée*, Paris.

Arnaud P., 2011, Sailing 90 degrees from the wind: norm or exception?, in *Maritime Technology in the Ancient Economy: Ship-design and Navigation (Journal of Roman Archaeology, Supplementary Series, 84)*, a cura di W.V. Harris e K. Iara, Portsmouth, Rhode Island, pp. 147-160.

Aubert J.-J., 2007, Dealing with the Abyss: the Nature and Purpose of the Rhodian Sea-law on Jettison (*Lex Rhodia De Iactu*, D 14.2) and the Making of Justinian's *Digest*, in *Beyond Dogmatics: Law and Society in the Roman World*, 8, pp. 157-172.

Azzopardi E., Gambin T., Zerafa R., 2008-2009, Ancient anchors from Malta and Gozo, in *Malta Archaeological Review*, 9, pp. 22-31.

Badoud N., 2014, Une inscription du port de Rhodes mentionnant la *lex Rhodia de iactu*, in *XIV Congressus Internationalis Epigraphiae Graecae et Latinae, Berolini 27.-31. Augusti MMXII, Akten*, a cura di W. Eck e P. Funke, Berlin, pp. 450-452.

Brewster F., 1923, The *ypozomata* of ancient ships, in *Harvard Studies in Classical Philology*, 34, pp. 63-77.

Brizzi R., Medas S., 1999, Orientamento istintivo e orientamento solare nella navigazione antica, in *Archeologia delle Acque*, 2, pp. 8-23.

Camodeca G., 1994, *Puteoli* porto annonario e il commercio del grano in età imperiale, in *Le Ravitaillement en blé de Rome et des centres urbains des débuts de la République jusqu'au Haut-Empire. Actes du colloque international de Naples, 14-16 Février 1991 (Publications de l'École Française de Rome, 196)*, Rome, pp. 103-128.

Casson L., 1995, *Ships and Seamanship in the Ancient World*, nuova edizione, Baltimore, Maryland (prima edizione, Princeton, New Jersey 1971).

Crescenzo B., 1607, *Nautica mediterranea*, Roma.

Delebecque É., 1983, L'embarquement de Paul, captif, à Césarée, pour Rome (*Actes des Apôtres*, 27, 1-2), in *Laval théologique et philosophique*, 39, 3, pp. 295-302.

Fabris R., 2009, *Paolo. L'apostolo delle genti*, 6ª edizione, Milano (1ª edizione, Milano 1997).

Finegan J., 1981, *The Archaeology of the New Testament: The Mediterranean World of the Early Christian Apostles*, Boulder, Colorado.

Galili E., Sharvit J., Rosen B., 2000, Symbolic engravings on Byzantine sounding leads from the Carmel coast of Israel, in *International Journal of Nautical Archaeology*, 29, pp. 143-150.

Gatt E.G., 2014, The mystery of St Paul's shipwreck, in *Think Magazine* (University of Malta), 11, pp. 28-32 (<https://www.um.edu.mt/library/oar/bitstream/handle/123456789/11732/>).

Gianfrotta P.A., Pomey P., 1981, *Archeologia subacquea. Storia, tecniche, scoperte e relitti*, Milano.

Guerrero Ayuso V.M., 2007, Condiciones biogeográficas y estrategias de la colonización humana insular, in *Prehistoria de las Islas Baleares. Registro arqueológico y evolución social antes de la Edad del Hierro (BAR International Series, 1690)*, a cura di V. M. Guerrero Ayuso, Oxford, pp. 13-60.

Janni P., 1996, *Il mare degli Antichi*, Bari.

Janni P. (a cura di), 2003, *Sinesio, La mia fortunosa navigazione da Alessandria a Cirene (Epistola 4/5 Garzya)*, Firenze.

Mastrososa I., 2002, Paesaggio e clima della costa *Libyca* in Lucano: l'origine delle Sirti in *Pharsalia IX*, 303-318, in *L'Africa Romana. Atti del XIV Convegno di Studio, Sassari 7-10 dicembre 2000*, Roma, pp. 379-401.

Medas S., 1998, <<*Siderum observationem in navigando Phoenices (invenerunt)*>> (Plinio, *N.H.*, VII, 209). Apunti di "navigazione astronomica" fenicio-punica, in *Rivista di Studi Fenici*, 26, 2, pp. 147-173.

Medas S., 1999, Un peso da scandaglio in pietra nel Museo del Mare di Trapani, in *Archeologia delle Acque*, 2, pp. 24-27.

Medas S., 2004, *De rebus nauticis. L'arte della navigazione nel mondo antico*, Roma.

Medas S., 2005, La navigazione di Posidonio dall'Iberia all'Italia e le rotte d'altura nel Mediterraneo occidentale in età romana, in *Mayurqa (Revista del Departament de Ciències Històriques i Teoria de les Arts, Universitat de les Illes Balears)*, 30, pp. 579-609.

Medas S., 2008, Lo Stadiasmo o Periplo del Mare Grande e la navigazione antica. Commento nautico al più antico testo portolanico attualmente noto (Gerión, Anejo XII), Madrid (2010).

Medas S., 2009, Andature e manovre con la vela quadra, in *Arqueologia Nàutica Mediterrània (Monografies del CASC, 8)*, a cura di X. Nieto e M.A. Cau, Girona, pp. 419-426.

Medas S., Brizzi R., 2015, La spera, tra antichità e tradizione nautica. Strumento per la salvezza di una barca che naviga o si avvicina a terra con mare tempestoso, in *Archeologia Maritima Mediterranea (An International Journal on Underwater Archaeology)*, 12, pp. 141-169.

Melnicic Puică I., 2005, Saint Paul's captivity voyage to Rome and shipwreck (Acts 27-28). New evidences of the relation between the Sacred Text and reality, in *European Journal of Science and Theology*, March, 1, 2, pp. 45-61.

Murray W.M., 1987, Do modern winds equal ancient winds?, in *Mediterranean Historical Review*, 2, pp. 139-167.

Murray W.M., 1995, Ancient sailing winds in the eastern Mediterranean: the case for Cyprus, in *Cyprus and the Sea. Proceedings of the International Symposium, Nicosia 25-26 September 1993*, a cura di V. Karageorghis e D. Michalides, Nicosia, pp. 33-44.

Oleson J.P., 2008, Testing the Waters: the Role of Sounding Weights in Ancient Mediterranean Navigation, in *The Maritime World of Ancient Rome (Memoirs of the American Academy in Rome. Supplementary Volumes, 6)*, a cura di R.L. Hohlfelder, Ann Arbor, Michigan, pp. 117-174.

Pomey P., Tchernia A., 1997, Le voyage de Saint Paul, in *La navigation dans l'Antiquité*, sous la direction de P. Pomey, Aix-en-Provence, pp. 10-17.

Portolano del Mediterraneo. Generalità – Parte II. Climatologia, Istituto Idrografico della Marina, Genova 1979.

Reddè M., 1986, Mare nostrum. *Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'Empire Romain*, Rome.

Rendall F. (a cura di), 1897, *The Acts of the Apostles, in greek and english*, London.

Rougé J., 1960, Actes 27, 1-10, in *Vigiliae Christianae*, 14, 4, pp. 193-203.

Rougé J., 1978, Romans grecs et navigation: le voyage de Leucippé et Clitophon de Beyrouth en Egypte, in *Archaeonautica*, 2, pp. 265-280.

Rougé J., 1984, Le confort des passagers à bord des navires antiques, in *Archaeonautica*, 4, pp. 223-242.

Schauroth E.G., 1911, The ypozomata of greek ships, in *Harvard Studies in Classical Philology*, 22, pp. 173-179.

Shewmon D.C., 1995, *The Sea-Anchor and Drogue Handbook*, Safety Harbor, Florida.

Silenzi M., 1998, *Il Porto di Roma*, Roma.

Smith J., 1856, *The voyage and shipwreck of St. Paul: with dissertations on the life and writings of St. Luke, and the ships and navigation of the ancients, second edition*, London.

Tammuz O., 2005, *Mare clausum? Sailing Seasons in the Mediterranean in Early Antiquity*, in *Mediterranean Historical Review*, 20, 2, pp. 145-162.

Watts A., 1975, *Wind Pilot. Eastern mediterranean coasts. Supplement 4*, Lymington, Hampshire.

Weather in the Mediterranean, voll. I-II, Meteorological Office, London 1962-1964.