

LA ROTTA DI ATTRAVERSAMENTO DEL CANALE D'OTRANTO NEI VERSI DEL LIBRO III DELL'ENEIDE

Luigi Coluccia*

*Università del Salento - Lecce, Italia; luigi.coluccia@unisalento.it.

Abstract

The article proposes a reading of selected passages from the *Aeneid* (III, 506-531) in which Virgil describes the crossing of the Otranto Channel, offering us the possibility of reconstructing the ways and times of ancient navigation. In addition to the nautical theme, the allegorical aspects of the work are developed, with particular attention to the figure of Aeneas/Octavian and his initial landing in Italy.

Nell'articolo viene proposta la lettura dei passi dell'*Eneide* (III, 506-531) nei quali Virgilio descrive la traversata del Canale d'Otranto, offrendoci la possibilità di ricostruire i modi e i tempi della navigazione antica. Accanto al tema nautico si sviluppa il portato allegorico dell'opera che esalta la figura di Enea/Ottaviano e del suo primo approdo in Italia.

Keywords

Ancient navigation, sea and land breezes, Otranto Channel, Ottaviano, Cult of Sol.

Navigazione antica, brezze di mare e di terra, Canale d'Otranto, Ottaviano, culto di Sol.

1. Introduzione

Da quando, ormai quasi trenta anni addietro, Roca entrava a far parte dei luoghi consueti della mia esistenza, non ho mai smesso di approfittare, quando ne ho avuto la possibilità, dello spettacolo delle sue albe. Nelle stesse circostanze, credo che in molti di coloro che prendevano parte alle attività di scavo sul promontorio sia prevalso lo stesso sentimento. Se, poi, l'ingannevole profilo dei monti Acrocerauni si palesava ben più prossimo di quanto non fosse nella realtà, per via di quel fenomeno di rifrazione conosciuto col nome di "miraggio superiore", l'invito a dissertare delle possibilità di traversata di quel tratto di mare era pressoché inevitabile¹.

Di quelle riflessioni, a Cosimo Pagliara va senz'altro riconosciuto un merito fondamentale, quello di aver saputo instillare, nel ragionamento di quanti avviavano il proprio percorso di studi sul Salento antico, quel sano spirito di osservazione teso a privilegiare punti di vista alternativi riguardo alle possibilità di decifrazione del vasto patrimonio di "segni" che l'attività dell'uomo aveva incessantemente disseminato sul territorio nel corso della sua storia. Facendo leva sull'attivazione di codici di accesso poco esplorati, proponeva una lettura dei luoghi secondo una prospettiva "altra", in cui la terra, ad esempio, poteva e doveva essere percepita dal mare, e da esso stesso alimentata e animata. Un mare catalizzatore, dunque, che arriva ad assumere, proprio nello spazio occupato dal Canale d'Otranto, caratteri peculiari e costanti al contempo, determinati dalla presenza di fattori naturali inevitabili, ma ugualmente capaci di sostenere il fervore degli uomini nelle loro impegnative traversate.

Da una delle tante esortazioni ad intraprendere indagini in questa direzione prende le mosse il presente contributo, dopo che alcune esche, evidentemente gettate ad arte, erano state date in pasto a chi difficilmente si sarebbe sottratto ad un simile ingaggio, avendo per diversi anni

¹ Una prima riflessione sul tema è stata proposta dallo scrivente al Convegno dal titolo "Roca nel Mediterraneo. L'età delle prime navigazioni commerciali", tenutosi al Castello di Acaya (Vernole, Lecce), nel luglio 2013. In occasione del predetto incontro si ebbe l'ultima apparizione pubblica di Cosimo Pagliara, purtroppo scomparso due anni dopo proprio in una fase in cui gli atti di quella giornata di studi stavano finalmente prendendo forma. Da lì la decisione di ampliare al resto della comunità scientifica l'invito a partecipare di quegli scritti, che ora si presentano nella veste di una miscellanea ben più ampia dedicata al ricordo del compianto studioso.

sperimentato personalmente la navigazione e la traversata di questo tratto di mare, salpando e approdando con imbarcazioni da pesca e da diporto, in particolare da Castro.

Al ricordo del vero fautore di tante feconde intuizioni dedico le riflessioni che seguiranno, nella consapevolezza di aver accumulato un debito inestinguibile nei confronti di un maestro che tanto ha dato alla ricerca e alla conoscenza della storia antica di questa terra.

Prima di entrare nel vivo della trattazione è bene richiamare il ruolo dirimente che alcuni stimoli argomentativi hanno avuto nell'ottica di un arricchimento del dato interpretativo, a cominciare dalla fonte utilizzata per lo studio, l'*Eneide*, per poi passare al suo autore, Virgilio e, infine, alla committenza cui l'opera era destinata, essenzialmente Ottaviano e la sua cerchia ristretta.

2. Tra mito e propaganda: l'ideale eroico da Enea a Ottaviano Augusto

Come sappiamo, il quadro geo-politico all'interno del quale il poema dell'*Eneide* si inserisce è caratterizzato da un clima di incertezza generale dovuto ai cambiamenti sociali in atto alla fine del I secolo a.C. Da un lato la caduta della Repubblica e l'inaspettato ritorno ad un periodo di prosperità e di pace successivo ai disordini e al dissesto sociale causati dalla guerra civile, dall'altro il proposito dell'imperatore Augusto di tentare di ristabilire un ordine morale improntato alla ripresa di temi e valori tradizionali che rendessero giustizia della gloria di Roma, a cominciare dalle sue nobili origini. È insito nel poema un tentativo di legittimazione della figura di Giulio Cesare e, conseguentemente, anche del suo figlio adottivo Augusto e, in definitiva, della *gens Iulia*, discendente dal capostipite Iulo/Ascanio². Grazie a Virgilio e all'*Eneide*, restava salva anche la dignità dei romani nei confronti dei greci ormai sottomessi, ma pur sempre artefici dell'assedio e del saccheggio di Troia, presa con l'inganno del cavallo di legno e non certo con un onorevole scontro in campo aperto.

Il processo di redenzione della stirpe troiana trova un ulteriore elemento di riscatto nella scelta

dell'atto epico narrato: il "navigare", che diventa simbolo stesso dell'ideale eroico mediante l'esaltazione del viaggio in alto mare e verso l'ignoto. In questa prospettiva, l'atto della traversata rappresenta il livello più alto della sfida tra l'uomo e le forze degli elementi, ed è anche metafora della sete di sapere che contraddistingue lo spirito umano, che con ardimento l'eroe affronta nell'esperienza diretta della "vera" navigazione.

A questo pensiero miravano anche i racconti di imprese ben più antiche, come quelle che con dovizia di particolari venivano descritte, per esempio, da Apollonio di Alessandria, detto "di Rodi", nel suo poema epico "Le Argonautiche" che, tra l'altro, come si avrà modo di osservare in seguito, mostra alcuni tratti in comune con le procedure di viaggio descritte nell'*Eneide*. Ai fini delle nostre riflessioni, in particolare, merita di essere segnalato un singolare passaggio che è relativo al luogo dal quale il gruppo di eroi conoscerà finalmente la "vera" partenza. Poco dopo aver doppiato il Capo Sepiade, risalendo verso il Golfo Termaico, Argo sarà costretta a fermarsi per il vento contrario nella baia di *Aphétai*, attendendo due giorni le condizioni favorevoli per riprendere la navigazione. Da qui, il viaggio verso Lemno si snoderà lungo la costa della Magnesia per almeno 50 Miglia Nautiche (MN) senza più offrire reali possibilità di rifugio, rendendo quella che potrebbe apparire come una ordinaria rotta di cabotaggio impegnativa al pari di una navigazione d'altura. L'eloquente citazione del momento della partenza recita: "ἐς τὸ πέλαιος ἀφίσειν", ossia "salpare verso l'alto mare"³. Ai piedi dei monti Ossa e Olimpo, all'altezza del fiume Peneo, sopraggiunta ormai la notte, la rotta verrà allungata per altre 30 MN in direzione est, verso la penisola di Pallene, sfruttando un vento propizio che soffia dalla valle di Tempe verso il mare⁴.

Ai possibili spunti offerti dalla lettura dei versi che raccontano la traversata del Golfo Termaico della nave Argo, così come si tenta nel frattempo di fare per l'opera di Virgilio e per la navigazione

² Eloquenti in tal senso sono le parole evocate dal defunto Anchise nei confronti di Enea e della sua discendenza Verg., *Aen.*, VI, 756-856. Riguardo alla strumentalizzazione politica nel gestire la genealogia degli avi da parte della famiglia *Iulia* cfr. Bretin-Chabrol 2009, 313.

³ Hdt., *Hist.*, VII, 193. Anche in Apollon. Rhod., *Arg.*, I, 560, si ribadisce che la spiaggia ha ancora quel nome e che significa "partenza" di Argo. Per un'analisi approfondita dei modi della navigazione nel viaggio iniziale degli Argonauti si rimanda a Coluccia c.d.s..

⁴ Apoll. Rhod., *Arg.*, I, 598-600. Vd. *infra* n. 33 per la descrizione della dinamica dei venti relativa agli stessi versi e n. 46 per gli aspetti prettamente meteorologici.

di Enea verso l'Italia, occorre premettere alcune considerazioni di non trascurabile rilevanza. Bisogna ammettere, cioè, l'esistenza di una strategia di Apollonio nell'affrontare la costruzione del poema, che approfitta di un ventaglio molto ampio di campi del sapere su cui speculare, adattando i contenuti a pretesto per un notevole sfoggio di erudizione etnografica e, in particolare nei primi due libri, di competenza geografica. A questa logica sembra rispondere anche la preparazione nel campo nautico, dominata dalla razionalità e dalla tecnica dell'uomo. Questo è un tratto tipico della produzione letteraria alessandrina che influenzerà vari autori successivi, in particolar modo Virgilio⁵. L'autore dell'*Eneide*, non a caso, può essere preso ad esempio per comprendere quanto le descrizioni dei modi dell'andar per mare potessero essere ricondotte ad una sostanziale attinenza con l'esperienza reale di navigazione⁶.

La descrizione della traversata del Canale d'Otranto, così come appare nei versi dedicati al primo approdo di Enea in Italia⁷, è la prova della grande padronanza posseduta dall'artefice del poema sia per quanto concerne la dimensione nautica del racconto, sia per quanto riguarda la conoscenza reale dei luoghi, evocati per delineare i confini dello spazio narrativo. Ciò era indubbiamente frutto di una conoscenza diretta che Virgilio aveva dello stretto di mare descritto -

ricordiamo in proposito anche il viaggio in Grecia che lo stesso autore aveva compiuto per acquisire informazioni di prima mano - ma era anche il risultato di una composizione mediata dai resoconti di viaggio legati alla figura di Ottaviano e alle vicende politiche e militari che lo avevano visto protagonista in quell'area negli anni immediatamente precedenti la stesura dell'opera. L'ascesa di Ottaviano al ruolo di *pater patriae* nel 2 a.C., a dieci anni esatti di distanza dalla nomina a capo religioso col titolo di *pontifex maximus*, ebbe inizio proprio sul litorale adriatico salentino quando, proveniente da Apollonia in Albania, vi approdò per poi proseguire alla volta di Roma con il proposito di rivendicare il diritto di successore di Giulio Cesare⁸, a poco più di un mese di distanza dall'assassinio di quest'ultimo, avvenuto alle idi di marzo del 44 a.C.

Nella strategia narrativa del poema, dunque, il tentativo tutt'altro che implicito messo in pratica da Virgilio è volto all'instaurazione di un dialogo ideale tra l'eroe troiano e il suo principale interlocutore, Ottaviano. Virgilio, giocando sulla psicologia dei personaggi, sa di poter contare sulla capacità di immedesimazione dell'imperatore nel rivestire idealmente i panni dell'eroe, anche e soprattutto attraverso la dimestichezza che questi ha rispetto ad un racconto di argomento nautico in grado di rievocare esperienze simili che egli aveva vissuto in prima persona. Ricordiamo che l'*Eneide* è scritta tra il 29 e il 19 a.C., all'indomani della decisiva presenza di Ottaviano nello Ionio, quando con la battaglia navale di Azio del 31 a.C. venivano poste le basi per un nuovo corso della storia a discapito delle mire egemoniche ostentate da Marco Antonio e dalla regina tolemaica d'Egitto Cleopatra. Si tratta, in sostanza, di una trasposizione letteraria di fatti reali connessi alle imprese navali di Ottaviano in questo settore del Mediterraneo, in cui particolare risalto occupa il tema della navigazione. È noto, ad esempio, che all'indomani della vittoria di Azio, Ottaviano si diresse a Samo per occupare gli acquartieramenti invernali che erano stati di Antonio, ma dovette presto rientrare a Brindisi per sedare gli animi delle

⁵ Per quanto riguarda le opere di carattere pratico, possiamo citare scritti geografici e meteorologici come il *De ora maritima*, una sorta di portolano, probabilmente lo stesso dell'opera citata da Solino con il nome di *De litoralibus*, e il *Liber de aestuariis* menzionato da Marcus Terentius Varro in *De lingua latina* (IX, 96), che si occupava anche delle maree. *Ephemeris navalis ad Pompeium*, sempre di Varro, è un calendario meteorologico per la navigazione scritto nel 77 a.C., quando Pompeo stava per partire per la Spagna. Al contrario, i *Libri navales* citati da Vegetius in *De Re Militari* (IV, 41), che testimonia la presenza di una specifica letteratura nautica nel I secolo a.C., vanno attribuiti a Publius Terentius Varro Atacinus (su questo aspetto si veda, in particolare, Medas 2004, 109-111 e 124-125; cfr. anche Uggeri 1998).

⁶ La nostra conoscenza della marineria degli antichi si basa su dati casuali e non sistematici. In effetti, non abbiamo un trattato specifico sulla tecnica e la pratica della navigazione prima del XVI secolo. Abbiamo invece suggestioni e immagini, molto spesso ripetitive e non esaustive, da fonti letterarie ed epigrafiche, associate soprattutto a narrativa epica, monumenti figurativi e resti archeologici, soprattutto relitti e aree portuali. Su questo argomento, vedi soprattutto Janni 1996, 27-48.

⁷ Verg., *Aen.*, III, 506-531.

⁸ Nic. Dam., fr. 130, XVII-XVIII Jacoby (*Vita di Cesare*); App., *Civ.*, III 2, 10. Si vd. la recente ipotesi di identificazione del complesso portuale scavato in località San Giovanni, sul litorale adriatico leccese a sud di San Cataldo, quale probabile luogo dell'approdo citato dalle fonti in Auriemma et Al. 2024a, 718 e Auriemma et Al. 2024b.

truppe che dopo il trionfo reclamavano il congedo e le dovute ricompense. Fu proprio durante questo viaggio di rientro in Italia che Ottaviano incappò in due consecutive tempeste, una tra il promontorio del Peloponneso e l'Etolia, l'altra presso i monti Cerauni, in prossimità del Canale d'Otranto. Una parte delle sue liburne affondarono, mentre quella dove lui stesso si trovava riportò diversi danni, compresa la rottura del timone⁹.

Alla luce di quanto esposto, e occupandoci adesso di analizzare il passo relativo al compimento della traversata da parte della flotta di Enea, non possiamo esimerci dal considerare tutti quei riferimenti a luoghi o a episodi riportati nel testo come validi nella prospettiva di un rimando diretto alla figura di Ottaviano e alla percezione che egli stesso aveva dell'*os vadi*¹⁰.

Ricordiamo, poi, che tra i membri della cerchia dell'imperatore, ugualmente sensibile all'argomento trattato, anche perché poteva riconoscersi tanto nella psicologia dei personaggi del poema, quanto negli spazi letterari o nelle azioni di volta in volta raccontate, era il valente ammiraglio Marco Vipsano Agrippa, amico fraterno di Ottaviano, da quest'ultimo insignito dopo la battaglia di Azio del *caeruleum vexillum*¹¹, una nuova decorazione militare costituita da uno stendardo color blu mare, che lo innalzava al ruolo di detentore dell'*imperium maris*. L'intento celebrativo dell'*Eneide*, pertanto, non poteva che abbracciare anche la figura di Agrippa, che aveva contribuito al raggiungimento della *pax augusta*, estendendo il dominio di Roma anche sul mare.

Ma non servono ulteriori speculazioni per dare sostegno al nostro ragionamento, basterà rileggere i versi 675-684 dell'VIII libro per avere la nitida conferma della volontà celebrativa dell'autore, che affida allo scudo lucente di Enea, opera di Vulcano ricevuta in dono dalla madre Venere, la narrazione futura delle gesta italiche e dei trionfi dei Romani, da Ascanio a Cesare Augusto. L'encomio iconografico esalta la battaglia di Azio e la gloria dei protagonisti che conducono la vittoria: alto sulla poppa, Ottaviano

dalle tempie fiammeggianti sovrastate dalla stella del padre, seguito da Agrippa alla guida della flotta con il capo cinto dalla corona navale rostrata.

La rigorosa attenzione riservata da Virgilio all'arte marinaresca in tutte le sue sfaccettature potrebbe forse tradire l'esistenza di un debito nei confronti dello stesso Agrippa, col quale le occasioni di incontro e di confronto non dovevano certo essere mancate. Suggestiva in tal senso è l'ipotesi di un coinvolgimento diretto dell'ammiraglio nella composizione delle parti del poema più intimamente connesse con la pratica della navigazione, in un ruolo di "consulenza" che potrebbe spiegare l'insolita preparazione di Virgilio, in altri campi del sapere pratico non altrettanto dimostrata¹².

Per concludere, aggiungiamo un ultimo tassello al mosaico fino ad ora composto, introducendo un aspetto che emerge dalla lettura delle ambientazioni rievocate nell'*Eneide*, ma anche dal già menzionato Apollonio, ossia la storicizzazione del viaggio. Tutto l'impianto scenografico concepito da Virgilio è volutamente reso in un'ottica "arcaizzante" per la quale, ad esempio, a regolare la propulsione delle imbarcazioni nelle diverse situazioni sono i remi e la vela quadra, quest'ultima impiegata esclusivamente per andature portanti¹³. Oppure, gli equipaggi non dormono sulle navi perché prive di arredi adatti allo scopo, ma sugli arenili. Resterebbe tuttavia incoerente, nella prospettiva della riflessione appena operata, la tipologia di nave impiegata dalla flotta di Enea, la trireme¹⁴, un'unità da battaglia dalla sagoma affusolata, munita di rostro prodiero e banchi di voga, in tutto simile a quelle ancora in uso all'epoca di Virgilio. La *navis longa*, tuttavia, completava lo scenario epico ideato dall'autore, magnificandolo, ove non fossero

⁹ Suet., *Aug.*, 17, 3.

¹⁰ Definizione del Canale d'Otranto, letteralmente "bocca dello stretto", desunta dalla decifrazione di un testo latino inciso nel I sec. a.C. dal navigante *Felicio Hispanus* sulle pareti della Grotta di San Cristoforo, presso Torre dell'Orso (cfr. Pagliara 1983; 1984, 551-552).

¹¹ D.C., *Hist. Rom.*, LI, 21, 3 "σημείω κυανοειδέϊ ναυκρατικῶ".

¹² Cfr. Manfredi 1982, 18. Si rimanda alla stessa pagina, n. 48, per ribadire insieme all'autore quale sia il livello di approssimazione dimostrato da Virgilio nel trattare argomenti inerenti alla vita dei campi (*Georgiche*), nonostante avesse potuto contare sulla propria esperienza personale di uomo padano. Inadeguatezza assolutamente non riscontrata nell'*Eneide* per l'argomento nautico.

¹³ Cfr. Casson 1971, 281-296 per alcune considerazioni sulle navigazioni sperimentali ad andatura portante condotte a bordo della replica d'età classica *Kyrenia II*; cfr. Severin 1993, 32 per analoghe simulazioni compiute nel viaggio della "galea" protostorica Argo; in generale, cfr. Medas 2009 e 2022.

¹⁴ Verg., *Aen.*, V, 118-120 "*ingentemque Gyas ingenti mole Chimaeram, urbis opus, triplici pubes quam Dardana versu impellunt, terno consurgunt ordini remi*".

bastati allo scopo i costumi militari e le armi che adornavano gli eroi¹⁵. Un timido accostamento che possa confermare la teoria secondo cui Virgilio abbia voluto privilegiare una prospettiva arcaizzante del racconto anche nel caso della scelta di questo tipo di nave, può forse derivare dal confronto con i modelli di "galea" citati in Omero¹⁶, come quelli rappresentati nelle iconografie vascolari tra la tarda età del Bronzo e il periodo geometrico soprattutto nell'areale egeo, gli stessi presi ad esempio per la realizzazione di due distinte repliche sperimentali della nave Argo¹⁷. Ma ancor più, dando per buona la notizia riportata da Procopio di Cesarea nel suo libro sulla guerra gotica¹⁸, potrebbe aver giovato, nell'ottica di tale scelta, l'esistenza tra i monumenti mirabili della Roma antica, della stessa nave del mitico Enea, ancora conservata in un arsenale lungo la riva del Tevere agli inizi del VI secolo. Viene descritta come una galea spettacolare, la cui chiglia era costituita di un solo tronco, lunga 120 piedi e larga 25 e munita di una sola fila di remi.

Non vi è dubbio, tuttavia, che ai fini del poema la nave militare romana simboleggiasse l'avanzata vittoriosa della flotta di Roma sul mare, e dello stesso Ottaviano che al suo rientro in patria sarebbe stato consacrato col titolo di Augusto.

Prima di passare all'esame dei versi che descrivono il tratto di mare che va dalle coste epirote a quelle del Salento, occorre ricordare come l'*Eneide*, tra le fonti letterarie antiche, offra il campo semantico più rappresentativo degli ambiti tecnologici ed esperienziali da attuare per affrontare la "bocca dello stretto"¹⁹, fornendo la rara testimonianza di una modalità di navigazione che appare consolidata da una pratica plurisecolare²⁰. Sarà utile soffermarsi anche sulla

dimensione mitica che quel tragitto in mare aperto incarna rispetto all'ideale eroico prima richiamato, che è insito nell'atto stesso del traversare.

3. *Dai monti Cerauni all'«humilis Italia»: modi e i tempi del passaggio*

Ora, si potrebbe obiettare del fatto che la dimensione testé richiamata di "mare aperto" mal si concili con l'accezione, ad esempio, di "Ἰόνιος πόρος", che invece ci perviene dagli autori antichi, secondo una nozione che starebbe a suggerire una continuità percettiva del passaggio compreso tra le due sponde del mare. Ma ciò è frutto di una dinamica descrittiva per certi versi ovvia, in buona parte alimentata dalla natura dei luoghi, ma anche dalla prassi acquisita nella millenaria storia delle navigazioni dello *Ionios poros*, che ne restituiva una fisionomia unitaria e priva di reali interruzioni, anche come esito di concezioni maturate all'interno di determinati processi formativi della cultura greca, distinguibili sul piano cronologico, geografico e relazionale, come giustamente asserito da M. Lombardo nel suo contributo sul Canale d'Otranto tra IV e III secolo a.C.²¹ Nelle stesse pagine l'autore espone alcune considerazioni di F. Frisone²² in merito al riconoscimento di uno schema orizzontale (est-ovest) del concetto di Ἰόνιος πόρος, soprattutto ad indicare l'esistenza di una rotta che appare "esterna" allo Ἰόνιος κόλπος propriamente detto, nell'accezione cioè di "imboccatura dell'Adriatico" o ancora di spazio dalla proiezione profonda e longitudinale che dischiude la via verso il nord. In breve, saremo di fronte ad una cognizione del passaggio che sembra privilegiare una fascia più meridionale che sostanzialmente connette il Capo Iapigio (intendendo tutto il promontorio

¹⁵ Per l'argomento si rinvia a Manfredi 1982, 3-4.

¹⁶ Uno su tutti il "Catalogo delle navi" (Hom., *Iliad.*, II 494-759).

¹⁷ Cfr. Severin 1993 per la prima replica di Argo; per l'ultima, realizzata da A. Kourtis dell'Institut of Ancient Shipbuilding Research and Thecnology (NAFDOMOS) e inaugurata nel 2008, cfr. Kleisiaris *et Al.* 2014, 104-105.

¹⁸ Procop., *B. G.*, IV, XXII.

¹⁹ Vd. *supra* n. 10.

²⁰ Sulla possibile decifrazione di fattori strategici capaci di migliorare le condizioni di traversata del Canale d'Otranto, fin dall'età protostorica, cfr. Coluccia, Iacono 2015; Coluccia 2017, 129-131. In generale, Snodgrass 2000. Per quanto riguarda le rotte nell'Adriatico meridionale e nel Canale d'Otranto nel periodo storico cfr. Uggeri 1988, 59-61; Volpe, Auriemma 1988, 205-207; Marangio 1998; D'Ercole 2001;

Lombardo 2004; 2005, 194-203; Arnaud 2006, 43-49; Turchiano 2017, 95-102; si veda ancora Lombardo 1992 per una disamina delle fonti.

²¹ In Pindaro si ritrova la prima nozione di Ἰόνιος πόρος a proposito di una definizione dell'Epiro che viene descritto come una terra in cui "alte balze nutrice di buoi si estendono da Dodona fino al passaggio di Io"; cfr. Pind., *Nem.*, IV, 51-53; lo schema richiama la stessa concezione mitica del passaggio di Io contenuta nel Prometeo di Eschilo: Aesch. *Pr.* 837-840; cfr. Lombardo 2004, 50-51 e soprattutto Frisone 2008, 127.

²² Il riferimento è alla relazione tenuta all'Università di Scutari da F. Frisone all'Incontro Internazionale di studi su L'Albania e l'Adriatico nel mondo antico, dal 29 al 30 Settembre 2001, dal titolo "Fra Illiria e Messapia: rotte e traffici nello *Ionios poros*", tuttora inedita, ma ripresa e pubblicata dalla stessa autrice nel 2008 (cfr. Frisone 2008).

salentino da Otranto a Leuca, come suggerito da alcune fonti) e Corcira²³. È questo uno schema rappresentativo che sopravvive fino a tutto il V secolo, ma che trova anche nelle fonti successive un'analoga decodificazione. Se da un lato abbiamo, ad esempio, la più antica e calzante definizione di Ἰόνιος κόλπος che ci viene dai versi dello Pseudo-Scilace²⁴, che ne stabilisce dei limiti precisi negli Acrocerauni e nel Capo Iapigio e, più specificamente, Otranto²⁵, dall'altro troviamo analoga conferma nella schematizzazione offertaci da Strabone che è anche un contemporaneo di Virgilio: "Presso di loro si trova il santuario di Atena, che un tempo era noto per la sua ricchezza, e lo scoglioso promontorio che chiamano Capo Iapigio, il quale si protende per lungo tratto sul mare in direzione dell'oriente invernale, volgendosi poi all'incirca in direzione del Lacinio, che gli si fa incontro da Occidente e che chiude di fronte ad esso l'imboccatura del golfo di Taranto"²⁶. Ricordiamo ancora Plinio che nel I secolo indica Otranto "...ad discrimen Ionii et Hadriatici maris..." trovandosi nel punto più breve delle rotte verso la Grecia²⁷.

Senza divagare ulteriormente sulle fonti e sulle varie declinazioni di significato del concetto di "passaggio", o di "imboccatura" del Canale d'Otranto, ciò che ai nostri fini più conta è quello di stabilire l'esistenza di una fisionomia basilare e riconoscibile dell'attraversamento, che è determinata dagli Acrocerauni e dall'Ἄκρα Ἰαπυγία, intendendo per quest'ultima soprattutto il Capo d'Otranto, che incarna il terminale opposto della rotta più breve e sicura. L'estensione di significato al resto del litorale fino a Leuca racchiude quella che è la percezione del navigante che approccia il litorale provenendo da est, e che coincide con il tratto di costa distinguibile per primo, essendo il più alto e il più visibile (da Otranto a Leuca), anche per via dell'aspra scogliera che si tinge di bianco quando

illuminata nelle ore del mattino (ricordiamo la locuzione *Leucopetrae Tarentinorum* delle fonti)²⁸. La presenza di punti cospicui così definiti, tuttavia, non è sinonimo di navigazione facile, anzi tutt'altro. Immaginando di compiere una traversata diurna da est a ovest, per esempio, gli unici riferimenti realmente sfruttabili sono rappresentati dal profilo degli Acrocerauni e dalle basse sagome più meridionali delle isole Diapontie (Othoni, Erikoussa, Mathraki). Tutti elementi che, col passare delle ore, resteranno progressivamente alle spalle di chi naviga fino a dileguarsi, quasi sempre, entro le 10-15 MN di distanza dalla costa. Ciò accade per via del montare di una foschia tipica della zona, provocata dall'incontro tra l'aria calda e umida che dai monti scende al mare durante le ore notturne e l'acqua fredda degli alti fondali antistanti il Karaburun, e che resta confinata a ridosso dei monti nel corso della giornata. Di contro, la vista della costa salentina, dal profilo sostanzialmente piatto e rilevato dagli 80 ai 100 m s.l.m. sul versante che da Punta Palascia giunge fino a Leuca, non prendendo in considerazione i 200 m delle alture più interne della Serra dei Cianci non individuabili per via della curvatura terrestre, non si paleserà prima di aver raggiunto la metà del Canale d'Otranto (20-22MN)²⁹. In breve, capita molto spesso, sia che si proceda nell'uno o nell'altro senso della traversata, che le due opposte ripe non siano visibili alla partenza e che, quindi, quel principio basilare del cabotaggio, ossia della "navigazione a vista", venga meno nella maggior parte delle circostanze in cui si affronti il viaggio³⁰. Ancor peggio se si considera una traversata in notturna, con il Karaburun praticamente disabitato e buio e il litorale prospiciente nascosto dietro la linea dell'orizzonte. Non per nulla, un sentimento di latente incertezza traspare anche dai resoconti delle odierne traversate, fatta salva la consapevolezza che il nauta moderno ha di essere supportato dalla più avanzata tecnologia.

La desolante lunghezza del Canale d'Otranto, ancor più se consideriamo il lato dominato dagli

²³ Cfr. Frisone 2008, 121-125 in particolare e bibliografia. Per ulteriori approfondimenti e aggiornamenti sul tema vd. Frisone in questo volume.

²⁴ Ps.-Scyl., *Peripl.*, 14: "τῷ τοῦ Ἀδρίου ἢ τῷ τοῦ Ἰονίου κόλπου στόματι"; e 27: "Τὸ δὲ στόμα τοῦ Ἰονίου κόλπου ἐστὶν ἀπὸ Κεραυνίων ὄρων μέχρι ἄκρα Ἰαπυγίας".

²⁵ Lombardo 2004, 50-51; cfr. Theopomp., fr. 129 Jacoby, *apud* Strab., VII, 5, 8-9: "τοῦ στόματος τοῦ Ἰονίου κόλπου καὶ τοῦ Ἀδρίου". Cfr. Ps.-Scyl., *Peripl.*, 27 per la traversata dai Cerauni a Otranto.

²⁶ Strabo., *Geogr.*, V 3, 5.

²⁷ Plin., *Nat. Hist.*, III, 11, 100-101.

²⁸ Strabo., *Geogr.*, VI 1, 7; Ptol., *Geogr.*, III 1, 1; *Schol. ad Dion. Per.*, 91. Cfr., inoltre, Nenci 1973.

²⁹ Considerando un'altezza di 4 m per un osservatore posizionato sull'albero dell'imbarcazione, avremo una linea d'orizzonte a 7,14 km di distanza, con la possibilità di scorgere i primi rilievi dei 90 m s.l.m., che possiamo indicare come media per le altezze, a 22MN dalla costa.

³⁰ Osservazioni basate anche su esperienza personale.

Acrocerauni (i monti del fulmine)³¹, gli “*infames scopuli*” della citazione oraziana³², ha generato la definizione di uno spazio metafisico e di un *topos* poetico e letterario assai diffuso, in cui prevale la fama di pericolosità di questa costa foriera di frequenti tempeste e altrettanti naufragi.

Ma è proprio da qui, risalendo fino a trovare il punto più breve per traversare che ha inizio il viaggio di cui stiamo analizzando prassi e tempi di realizzazione.

Quando Virgilio espone le procedure da attuare per salpare dai vicini monti Acrocerauni alla volta dell'Italia, affida a Palinuro, pilota della spedizione, il compito di istruire la flotta sul momento opportuno per spingere le imbarcazioni in acqua e sciogliere le vele.

Per fare questo, Virgilio ricostruisce fedelmente buona parte delle caratteristiche fisiche del Canale d'Otranto e l'esito positivo della traversata è ottenuto solo mediante il rispetto di quelle precipue regole che Palinuro adotta. Predeterminato è il punto della partenza, così come l'ora prestabilita, a metà della notte. È il momento in cui si genera la “brezza di terra”, che assicurerà la giusta quantità di vento per coprire quasi metà del percorso. Continuando la narrazione, apprendiamo poi dell'inversione del ciclo termico che genera il nuovo vento invocato da Anchise e che aiuterà la flotta a guadagnare finalmente il basso lido dell'Italia nelle prime ore del pomeriggio, quando a gonfiare le vele fino all'*Athenaion* sarà la “brezza di mare”³³.

³¹ Etimologia presente in Apoll. Rhod., *Arg.*, IV, 520. Si rimanda a Turchiano 2017, 93-94 per una sintesi delle fonti sugli “Acrocerauni (chiamati anche *Acroceraunia*, *Ceraunia*, *Ceraunii montes*, e talvolta anche *Monti di Cimera o di Chimera*)”.

³² Horat., *Carm.*, I, 3, 20.

³³ Sugli aspetti meteorologici e le brezze in generale, vedi Morton 2001, 46-66, 255-265 e 295; Medas 2004, 55-59; Beresford 2013, 85-86, con bibliografia. Come ricordato anche da A. Chiuri in *questo volume*, nel racconto di viaggio “Mani. Viaggi nel Peloponneso meridionale” (2004), attingendo al lessico marinaresco greco, P. Leigh Fermor ci fornisce la seguente definizione delle brezze: *Mpátis*, da *embainein*, “entrare”, la brezza che soffia dal mare alla terra nelle ore centrali della giornata; *Apógeios*, letteralmente “dalla riva” o, meglio, “dalla terra”, il fenomeno opposto, che avviene di notte e dura fino all'alba (276). Nell'idioma salentino *lentu de mare* (anche *Burrinu* - dal veneziano *Borin* quale diminutivo di Bora) e *lentu de terra*. Tra le fonti antiche, particolarmente degna di nota è la descrizione delle brezze generate alle foci dei fiumi per la navigazione costiera nel Mar Nero di Arriano, nel suo *Periplus Ponti Euxini* (III). Si vedano ancora le *Naturales quaestionis* di Seneca (V, 7-9). Nel già citato Apollonio Rodio, inoltre, apprendiamo di una

Alla luce delle recenti scoperte effettuate a Castro da F. D'Andria, utili non solo a dirimere l'annosa questione sulla localizzazione del tempio di Minerva, il valore esegetico di talune fonti scritte vede accrescere notevolmente il suo potenziale, ad iniziare dalla stessa *Eneide*, che diviene raro ma significativo esempio di convergenza tra dati archeologici e testimonianza letteraria³⁴.

Nel descrivere l'accostamento degli esuli troiani al basso lido d'Italia, la *Humilis Italia* per l'appunto - riportando una definizione voluta da Pagliara per intitolare una mostra sull'archeologia costiera svoltasi nel 1983 a Torre dell'Orso (Melendugno, Le)³⁵, è utile porre l'attenzione sui momenti immediatamente precedenti la partenza della flotta, ambientati in una delle piccole baie che si aprono sul versante occidentale della ripida e poco ospitale penisola del Karaburun. Dovendo procedere ad una ricostruzione del paesaggio archeologico costiero degli Acrocerauni, dunque, è per noi gioco facile poter usufruire degli ottimi risultati scaturiti dal “Progetto Liburna”, espliciti in quattro consecutive campagne di ricognizione subacquea, svolte tra il 2007 e il 2010 dall'equipe dell'Università di Foggia coordinata da G. Volpe³⁶. Abbiamo, in primo luogo, la baia dell'Orso (*Gjiri i Ariut*)³⁷, la più vicina all'Italia (poco più di 40 Miglia Nautiche) e anche la più intrigante rispetto alla specularità toponomastica che la abbina con

brezza di terra che giunge propizia durante la notte dalla valle di Tempe e che aiuterà la Argo a raggiungere la penisola di Pallene. È interessante segnalare la presenza di un santuario di Poseidone proprio nel punto che chiude la traversata, sul promontorio che precede l'antica città di Mende (Apoll. Rhod., *Arg.*, I, 598-600). Per gli aspetti fisici delle brezze vd. *infra* nn. 46, 74.

³⁴ Sul celebre luogo di culto presso il Capo Iapigio citato da Dionigi di Alicarnasso (Dion. Hal., *Ant. Rom.*, I 51, 3) e menzionato anche da Strabone (Strab., *Geogr.*, VI 3, 5) si rinvia a D'Andria 2009, in particolare, 42-45 per quanto concerne la testimonianza dell'*Eneide* e le fonti antiche relative all'*Athenaion*. Per quanto attiene alla documentazione di scavo e ai materiali dal santuario, in generale, cfr. D'andria 2013; 2019, 2020; Ismaelli 2020 e, da ultimo, D'Andria et Al. 2023.

³⁵ Titolo estrapolato dal libro III dell'*Eneide*, versi 522-523, dove compare la locuzione “*humilemque videmus Italiam*”; Secondo l'accezione etimologica di *humilis* nei significati adottati da Servio nel suo commentario all'*Eneide* traducibile come “bassa sull'orizzonte”; cfr. Serv., A., III, 522. Per la rassegna archeologica in questione cfr. Pagliara 1983.

³⁶ Cfr. Leone, Turchiano 2017.

³⁷ Indicata come “Valle dell'Orso” sulla cartografia nautica dell'Istituto Idrografico della Marina (Mare Ionio e Adriatico – Italia e Albania. “Da Punta Alice a Torre Canne e Canale d'Otranto”, 1:250.000).

la località di Torre dell'Orso che, secondo una considerazione suggerita sempre da Pagliara, incarnerebbe il terminale opposto di una delle tratte di attraversamento del Canale³⁸. La baia dell'Orso, inoltre, a differenza delle altre piccole cale che si aprono sul versante occidentale del Karaburun, doveva rappresentare ben più che un semplice riparo temporaneo ed essere, invece, un probabile scalo commerciale del vicino centro di *Orikos*, ubicato sul versante opposto della penisola, nella baia di Valona, a poco più di 4 km di distanza in linea retta³⁹. Il toponimo, tra l'altro, compare spesso nelle cartografie storiche, soprattutto dei secoli XVI-XVII, ad indicare la valenza strategica dell'approdo nei peleggi orientali del Canale d'Otranto⁴⁰. Altrettanto vicina alle coste salentine e analogamente rappresentata nella cartografia antica in associazione all'omonimo fiume è la più meridionale insenatura di Grammata (Gramma)⁴¹, interessante località che ha restituito più di un migliaio di iscrizioni incise sulle pareti di roccia che delimitano l'arenile, e che testimoniano un culto costiero dei Dioscuri a partire almeno dal III secolo a.C.⁴². Nel Medioevo, tra VII e XIII secolo, le iscrizioni invocano Gesù Cristo⁴³.

Rispetto al rimando di toponimi tra una costa e l'altra non è da tralasciare, infine, la baia di S. Andrea (*Gjiri i Shen Andreut*), ubicata a meno di 2 miglia di distanza a sud-est di quest'ultima, così come l'omonima località salentina, posta a 1 miglio a sud di Torre dell'Orso⁴⁴.

Per certi versi, entrambe le località, baia dell'Orsa e Grammata, potrebbero contendersi la

candidatura a luogo deputato della partenza per la flotta di Enea, ma alcune constatazioni emerse a seguito di un'approfondita analisi delle descrizioni relative alla rotta prescelta da Palinuro, farebbero propendere per la prima delle due.

Ma procediamo per gradi, occupandoci della lettura dei versi utili ad argomentare le nostre riflessioni. In Verg., *Aen.*, III, 506-520 troviamo la narrazione delle principali fasi della partenza:

"Procediamo per mare radendo i vicini Cerauni, di dove la via per l'Italia è brevissimo è il viaggio sui flutti. Il sole frattanto cade, e i monti s'oscurano d'ombra. Ci stendiamo vicino all'onda in grembo alla terra bramata, sorteggiati i remi; e sparsi sull'asciutta riva ristoriamo i corpi; il sonno fluisce nelle membra stanche. La Notte, sospinta dalle Ore non saliva ancora a metà del corso; Palinuro si leva alacre dal giaciglio, ed esplora ogni spirare di vento, e spia con l'udito la brezza; osserva tutte le stelle scorrenti nel tacito cielo, Arturo e le Iadi piovose ed entrambe le Orse, e scorge volgendosi intorno Orione armato d'oro. Dopo che vede tutto immutato nel cielo sereno, da poppa dà un chiaro segnale; muoviamo la flotta e tentiamo la via e apriamo le ali delle vele"⁴⁵.

In questi versi è subito evidente il ruolo fondamentale di Palinuro, il nocchiero dell'equipaggio. È colui che sceglie il tempo dell'azione, che comprende senza esitazione qual è il momento di intraprendere la navigazione. Si alza in fretta, primo fra tutti, quando ancora la notte non ha raggiunto la metà del suo percorso. Lo fa perché, proprio in quel momento, comincia a spirare un vento che è loro favorevole⁴⁶. Subito

³⁸ Cfr. Pagliara 1993, 506-507, fig. 2. Si veda anche Auriemma 2004, 422-423 per alcune considerazioni sulle connessioni tra l'area dell'approdo di Torre dell'Orso e il vicino insediamento di Roca. Cfr., inoltre, Coluccia, Iacono 2015 e Coluccia 2017 per la funzione specifica dell'approdo nelle rotte di attraversamento del Canale da ovest ad est.

³⁹ Sulla baia dell'Orso cfr. Turchiano 2017 che offre un esauriente contributo, con ricca bibliografia, redatto nell'ambito del "Progetto Liburna" tra il 2006 e il 2010.

⁴⁰ Cfr. Turchiano 2017a, in particolare, 161-165.

⁴¹ Per una sintesi aggiornata sulla località, si rimanda a Turchiano 2017b, 177-193; si veda, inoltre, Turchiano 2017a, 161-165 per una panoramica sulla cartografia in cui compare il toponimo "Grammata".

⁴² Per il culto dei Dioscuri a Grammata e sul ruolo di protettori dei marinai dalle tempeste e dai naufragi si rimanda a Hajdari *et Al.* 2007, 365-370; Cabanes, Drini 2016, 162-167. Si vd. inoltre, Turchiano 2017b, 184-189.

⁴³ Cfr. Hajdari *et Al.* 2007, 360-370. Da ultimo, cfr. la ottima sintesi con bibliografia in Turchiano 2017, 189-193.

⁴⁴ Vd. Pagliara 1983, 18.

⁴⁵ "Provehimur pelago vicina Ceraunia iuxta, / unde iter Italiam cursusque brevissimus undis. / Sol ruit interea et montes umbrantur opaci. / Sternimur optatae gremio telluris ad undam / sortiti remos passimque in litore sicco / corpora curamus: fessos sopor inrigat artus. / Necdum orbem medium Nox Horis acta subibat: / haud segnis strato surgit Palinurus et omnis / explorat ventos atque auribus aëra captat; / sidera cuncta notat tacito labentia caelo, / Arcturum pluviasque Hyadas geminosque Triones / armatumque auro circumspicit Oriona. / Postquam cuncta videt caelo constare sereno, / dat clarum e puppi signum; nos castra movemus / temptamusque viam et velorum pandimus alas." (traduzione di Luca Canali).

⁴⁶ È la "brezza di terra", un vento locale che si verifica in presenza di un campo di alta pressione con assenza di masse d'aria in transito nell'atmosfera. Il processo fisico che genera il fenomeno delle brezze è dovuto a mutamenti di pressione atmosferica che intervengono nell'arco della giornata per via di differenze di temperatura tra la terra e il mare. Durante la notte, l'acqua tende a raffreddarsi meno velocemente rispetto alla terra, ragion per cui il moto convettivo del vento inizia progressivamente a dirigere dalla costa verso il mare

dirige lo sguardo nella direzione da cui spira, in modo che entrambe le orecchie ne ricevano la stessa intensità e ne possa stabilire la precisa provenienza. Intanto, leva gli occhi al cielo fino a quando scorge Arturo⁴⁷, della costellazione di Boöte. Ora Palinuro volge lo sguardo nella direzione opposta, verso occidente, individuando nel tacito cielo le Iadi⁴⁸ nella costellazione del Toro, oltre che intravedere nell'arco descritto le Orse, la maggiore e la minore (fig. 1). L'esperto nocchiere, attraverso i primi due riferimenti osservati, già traguarda e stabilisce una direzione, da est a ovest, da Arturo alle Iadi. Voltandosi completamente, poi, scorge Orione "armato d'oro"⁴⁹. Con Arturo e il vento alle spalle e le Iadi di fronte, dunque, Palinuro indirizza la prua e scioglie le vele alla nave dell'avanguardia della flotta⁵⁰, intraprendendo la traversata secondo una rotta prestabilita.

Dalla lettura del passo esaminato, traspare un'accurata descrizione degli elementi meteorologici e dei riferimenti astronomici necessari per dirigere la navigazione su una rotta certa e tranquilla. È altrettanto evidente l'abilità marinaresca di Palinuro, che riesce a combinare sapientemente le logiche fisiche e geografiche che regolano quel tratto di mare e che gli consentono di intraprendere la traversata. A ben guardare,

aperto e ad impennarsi verso l'alto fino a ripiegare nella direzione di provenienza chiudendo il ciclo dopo essersi raffreddato. Oltre alla brezza di terra un ulteriore elemento fisico da tenere in considerazione e che potrebbe amplificarne l'effetto è il cosiddetto vento catabatico, corrispondente ad una corrente d'aria fredda che, per lo stesso principio prima descritto, si incanala lungo le pendici delle montagne verso il basso (vd. anche *infra* n. 74).

⁴⁷ Astro particolarmente luminoso al quale era attribuito un ruolo decisivo nel causare tempeste, il cui nome "Ἀρκτοῦρος" significa "il guardiano dell'Orsa"; cfr. Liddell, Scott 1940. Vd. anche "Artofilace".

⁴⁸ *Hyades*, letteralmente le "portatrici di pioggia", nella loro caratteristica forma di "V", identificano il muso della costellazione del Toro e hanno la fama di apportare, oltre alle piogge, anche le tempeste marine, anche per questo chiamate da Orazio "*tristes Hyades*" (Or., *Carm.*, 1, 3, 14); Compagno già in Hom., *Il.*, XVIII, 486 e in Hesiod., *Opp.*, 615; si veda, in generale, Hyginus, *De Astronomia*, II, Toro-21;

⁴⁹ Orione, facilmente riconoscibile per via della sua "cintura" costituita da tre stelle in sequenza è, insieme ad Arturo, alle Pleiadi, alle Iadi e alle Orse, una delle costellazioni più frequentemente citate nelle fonti a cominciare da Omero (Hom., *Il.*, 18, 462; Hom., *Od.*, V, XI) ed Esiodo (Hesiod., *Opp.*, 597-619). La figura umana che realizza l'asterismo di Orione è stata spesso messa in relazione con quello del Toro, contro il quale sembra combattere; cfr. Hyginus, *De Astronomia*, III.

⁵⁰ In Verg., *Aen.*, I, 381 apprendiamo che la flotta è costituita da venti navi.

però, quella che potrebbe sembrare un'operazione abitudinaria, sicuramente sveltita e facilitata dall'esperienza del nocchiere, mal si concilia con la configurazione del firmamento descritto da Virgilio che, al contrario, è tipicamente invernale e propria della stagione interdotta alla navigazione.

Così recitano, ad esempio, i suggerimenti contenuti nei versi dedicati alle attività marinaresche dell'opera esiodea, incentrati sull'opportunità di prediligere brevi sprazzi temporali della bella stagione quale unico investimento per una navigazione fruttuosa e sicura:

"Se ti prende il desiderio della perigliosa navigazione, bada! quando le Pleiadi fuggono nel tenebroso mare l'impeto del possente Orione, infuriano i soffi di tutti i venti. Non tenere allora le tue navi nel fosco Oceano, ma ricordati di lavorare la terra e fa' quel che ti ho detto"⁵¹. Poco oltre invece vengono stabiliti i limiti temporali entro i quali è preferibile navigare: "Cinquanta giorni dopo il solstizio quando giunge alla fine l'ora della faticosa estate, allora è tempo per i mortali di navigare: la nave non s'infrangerà né il mare inghiottirà gli uomini [...] Allora i venti spirano propizi e il mare è sereno; sicuro allora, fidando nei venti, spingi nel mare la nave veloce e poni in essa tutto quanto il carico; ma affrettati quanto più puoi a tornare a casa, non aspettare il tempo del vin nuovo, la pioggia autunnale, l'inverno che sopraggiunge e il terribile imperversare di Noto, che sconvolge i flutti accompagnando la pioggia di Zeus, abbondante in autunno, e rende periglioso il mare"⁵². [...] Anche la primavera è propizia agli uomini per la navigazione. Appena le foglie in cima al fico appaiono all'uomo grandi come l'impronta che lascia la cornacchia camminando, allora è praticabile il mare. Tale è la navigazione di primavera; ma io te la sconsiglio: non piace al

⁵¹ Hesiod., *Opp.*, 618-623 (traduzione di Lodovico Magugliani). Sulla stagione della vela nell'antichità si veda, in generale, Beresford 2013, con bibliografia.

⁵² Il periodo consigliato da Esiodo per intraprendere una navigazione sicura va dal 10 di agosto all'11 di novembre. In questo periodo dell'anno nell'Egeo spirano i venti etesi, costanti e a bassa intensità, anche se non di rado possono dar vita a burrasche molto forti (forza 8-9). Si tratta di venti provenienti da nord, nord-est nell'Egeo settentrionale e nord, nord-ovest in quello meridionale, raggruppati sotto la comunemente denominazione di *meltemi*, ad indicare quel vento sinottico che, indubbiamente, può aver facilitato la navigazione antica per andature portanti di lunga percorrenza, soprattutto da nord a sud.

mio animo: è da cogliersi al volo e difficilmente sfuggirai al male”⁵³.

Anche rispetto alla tradizione arcaica, i riferimenti d'età successiva sull'argomento, soprattutto d'epoca romana, non si discostano da queste norme basilari. Per Plinio: “Dunque, la primavera spalanca i mari ai naviganti: al suo principio i favoni inteneriscono il cielo invernale, mentre il sole occupa il XXV grado dell'Acquario; siamo al sesto giorno prima delle idi di febbraio”⁵⁴. Da Luciano, invece, apprendiamo che i Fenici soltanto erano in grado di prolungare la stagione della navigazione fino all'autunno inoltrato⁵⁵.

Nel IV secolo d.C., la testimonianza offerta da Vegezio ci dimostra quanto a quell'epoca si fosse esteso il periodo utile alla navigazione, anche se veniva diviso in più fasi. Si poteva affrontare il mare con relativa sicurezza nella sola fase centrale, tra il 27 maggio e il 14 settembre, mentre maggiore incertezza caratterizzava gli intervalli compresi tra il 10 marzo e il 26 di maggio e tra il 15 di settembre e il 10 di novembre. Il mare era considerato *clausum* e la navigazione interrotta, invece, dall'11 di novembre al 9 di marzo. Quest'ultima fase, tra l'altro già dominata da Arturo, astro portatore di violente tempeste, vede la comparsa graduale di altre costellazioni nefaste come quella dei Capretti piovosi intorno alle none di ottobre (7 di ottobre) e del Toro a partire dal quinto giorno prima delle idi dello stesso mese (11 di ottobre)⁵⁶. Ciò nonostante, sono diverse le fonti che riferiscono di navigazioni effettuate anche in inverno, soprattutto a partire dall'epoca imperiale romana⁵⁷.

Come per la flotta di Enea impegnata nella traversata, inoltre, buona parte dei peleggi antichi dovevano essere notturni. Ma ciò non doveva preoccupare molto i marinai dal momento che, durante la notte, i venti tendono a placarsi e a restituire condizioni di moto ondoso molto più stabili e il cielo stellato fornisce i riferimenti

necessari ad orientare le rotte. Da questo punto di vista, il precoce contatto tra naviganti di provenienza egea e le coste del Salento a partire dalla prima metà del II millennio a.C., avvalorano l'ipotesi sulla storicità di tale pratica fin dai primordi della navigazione, essendo la distanza da coprire superiore alle 11 ore, sempre che il vento e le condizioni del mare siano favorevoli⁵⁸.

Una eco indiretta di tali dinamiche si ha nelle descrizioni dei viaggi d'altura riportati in Omero che collegavano, ad esempio, Creta all'Egitto in 5 giorni consecutivi di navigazione⁵⁹.

Anche la descrizione del viaggio di ritorno di Odisseo dall'isola di Ogigia contiene esperienze di navigazione notturna su lunghe distanze, con significativi riferimenti alle costellazioni utilizzate come guida: “[...] mai sonno sugli occhi cadeva fissi alle Pleiadi, fissi a Boòte che tardi tramonta e all'Orsa, che chiamano pure col nome di Carro, e sempre si gira e Orione guarda paurosa, e sola non ha parte nei lavacri d'Oceano; quella infatti gli aveva ordinato Calipso, la dea luminosa, di tenere a sinistra nel traversare il mare”⁶⁰. Chiudiamo questa rassegna sui tempi della navigazione soffermandoci sull'ultimo passo dell'Odissea appena proposto che, oltre a descrivere una navigazione notturna, contiene anche degli

⁵⁸ L'autonomia giornaliera di un veliero dell'età del bronzo è stimata in 100 MN; sull'argomento cfr. Broodbank 2000, 345, tabella 12; Knappet *et Al.* 2008, 1011-1014; Tartaron 2013, 192.

⁵⁹ Hom., *Od.*, 14, 253-257. Rispetto alla navigazione astronomica che si svolgeva a queste latitudini, vale la pena di ricordare la leggenda di Canopo, mitico pilota di Menelao nel viaggio di rientro da Troia che, in seguito ad una morte accidentale avvenuta a causa del morso di un serpente velenoso sul delta del Nilo, venne trasformato in una brillante stella della costellazione di Argo. Canopo è la stella che i piloti scelgono per dirigere le prue da Rodi all'Egitto; Verg., *Georg.*, IV, 287; Tac., *Ann.*, II, 60; Vitruv., IX, 5, 4; Igin., *Astr.*, II, 32; Plut., *De Iside et Osiride*, 22.

⁶⁰ Hom., *Od.* V, 271-277. A tal proposito è utile ricordare quanto riferito da Plinio: “l'osservazione delle stelle durante la navigazione fu introdotta dai Fenici” (Plin. *Nat. Hist.* VII, 209). O, prima ancora, da Cicerone: “a questa (l'Orsa Minore), come a guida notturna, si affidano sul mare i Fenici; ma quell'altra, punteggiata di stelle, splende di più e vasta la puoi vedere subito (l'Orsa Maggiore), appena scende la notte. Questa invece è piccola ma è preziosa, lei, per i marinai: con rapido percorso si volge infatti in un cerchio più stretto.” (Cic., *Arat.*, fr. VII). Tra gli autori d'età augustea ci informano dell'uso delle stelle durante la navigazione notturna Strabone (Strabo., *Geogr.*, XVI, 2, 23-24) e Manilio, parlando dell'Orsa Minore: “è guida più sicura per i Cartaginesi quando cercano la terra che dal mare non appare” (Manil., *Astron.*, I, 294-302). Sull'argomento si veda la sintesi contenuta in Medas 2004, 158-168.

⁵³ Hesiod., *Opp.*, 663-684.

⁵⁴ Plin., *Nat. Hist.*, 2, 47. Cfr. anche Verg., *Aen.*, III, 8-9 per apprendere della decisione di Anchise di “aprire le vele ai fati” e dare avvio al viaggio degli esuli agli inizi della primavera.

⁵⁵ Luc., *Tox.*, 4.

⁵⁶ Cfr. Vegetius, *De Re Militari*, IV, 39. Cfr. Medas 2004, 37.

⁵⁷ Cfr. Rougé 1952, 318; 1966, 359; Casson 1971, 270-271. Si veda, inoltre, l'esauriente disamina delle fonti in Bonacci 2015, 184-188, in particolare.

espliciti riferimenti ad un cielo invernale, data la compresenza delle costellazioni Pleiadi, Boòte, Orsa e Orione nel settore orientale dell'orizzonte, laddove dirige la zattera di Ulisse⁶¹.

Al termine della breve disamina sulle fonti inerenti alla stagionalità della navigazione, oltre che della modalità, diurna o notturna, passiamo ad una vagliatura più approfondita del cielo invernale scrutato da Palinuro, questa volta ricorrendo ad un planetario virtuale che sia in grado di guidarci nella decifrazione dei limiti temporali e spaziali imposti da Virgilio per ambientare la traversata⁶². Precisamente, ipotizzando di selezionare una notte che anche lo stesso Virgilio aveva potuto osservare, che indichiamo convenzionalmente nel 24 a.C., e all'ora presunta dell'inizio dello spirare del vento, ci troviamo di fronte ad una configurazione del cielo che appare tale solo in inverno, e nel mese di dicembre in particolare (fig. 1)⁶³. Grazie alla simulazione del cielo elaborata dal planetario, in effetti, si è in grado di stabilire quali siano più o meno le notti in cui la flotta si appresta a salpare verso l'Italia. È un cielo che Virgilio ha scelto con estrema consapevolezza, tanto più che basta ripercorrere a ritroso un pezzo del viaggio per trovare la conferma di quanto asserito fino ad ora⁶⁴.

⁶¹ Analogo parere è già espresso in Georgiou 1990, 527.

⁶² Il software utilizzato per la simulazione è la versione open source di "Stellarium 0.20.03".

⁶³ La data scelta è indicativa ed è posta alla metà del decennio nel quale viene composto il poema (29-19 a.C.). Ai fini della simulazione non ha alcuna incidenza l'anno specifico selezionato, risultando all'interno di un'epoca più ampia che non subisce significative variazioni in merito alla posizione relativa degli astri nel corso di alcuni decenni o addirittura secoli. I cambiamenti percepibili si registrano unicamente nell'arco di alcuni millenni. Per quanto riguarda l'ora, trovandoci nei giorni più corti dell'anno che sono caratterizzati da 9 ore di luce e 15 di buio ca., si può ragionevolmente ipotizzare la mezzanotte quale momento in cui comincia a spirare il vento; cfr. Verg., *Aen.* III, 512-513.

⁶⁴ Non è dello stesso avviso V. Manfredi, che ambienta il momento della partenza alla mezzanotte di un giorno del mese giugno, forse anche in virtù di un ragionamento deduttivo tendente a privilegiare la bella stagione, ma che ovviamente non potrà mai mostrare un cielo corrispondente a quello propriamente invernale descritto da Virgilio. Contravvenendo, dunque, al tema centrale del suo articolo, ossia la spasmodica rigidità di Virgilio nel trattare l'argomento nautico, che attesterebbe addirittura un coinvolgimento diretto dell'ammiraglio Agrippa quale "consulente navale" per l'*Eneide*, trascura inavvertitamente un passaggio fondamentale che, invece, avrebbe arricchito ulteriormente la sua suggestiva teoria; cfr. Manfredi 1982, 5, n. 8.

Ancora prima di approdare a Butrinto e di ricevere istruzioni sulla traversata, infatti, la flotta si ormeggia ad Azio e vi resta per il periodo necessario a compiere i dovuti sacrifici e per celebrare i giochi iliaci, rallegrandosi dei pericoli scampati nell'attraversare il mare dominato dalle rocche argoliche dei nemici⁶⁵. L'eloquente indizio fornitoci non lascia dubbi sul periodo di svolgimento dei fatti, essendo anche questa volta innegabile il riferimento all'istituzione dei giochi aziaci da parte di Ottaviano dopo la battaglia di Azio del 2 settembre del 31 a.C., giochi che venivano celebrati ogni quattro anni nella data dell'anniversario della vittoria. Siamo dunque in un periodo che va dai primi di settembre in avanti e, almeno stando a quanto viene introdotto nei versi immediatamente successivi, fino all'inizio dell'inverno:

"Intanto il sole compie il giro di un lungo anno, e il gelido inverno inasprisce di aquiloni le onde. Infisso ai battenti uno scudo di cavo bronzo, che il grande Abante portava e segno il fatto con un verso: «Enea queste armi strappate ai vincitori Danai». Allora ordino di lasciare il porto e di sedere ai banchi. A gara i compagni incidono il mare e spazzano le acque. Subito vediamo sparire le aeree rocche dei Feaci; costeggiamo le spiagge dell'Epiro ed entriamo nel porto caonio e ci avviciniamo all'alta città di Butroto"⁶⁶.

Siamo dunque al solstizio d'inverno (21 dicembre), quando soffia un vento procelloso da nord, l'*Aquilonius*, che impedisce di riprendere la navigazione a vela (fig. 2). Nonostante ciò, il naviglio viene presto trasferito a forza di remi verso Butrinto, contro vento e al riparo dell'isola dei Feaci in quello che è l'attuale Canale di Corfù, fino al porto caonio. Prima di lasciare la riva di Azio, però, si concretizza un altro degli schemi a doppio registro concepiti da Virgilio per esaltare la figura dell'eroe troiano e, contestualmente, quella del suo reale protagonista, Ottaviano.

⁶⁵ Verg., *Aen.*, III, 275-283.

⁶⁶ "interea magnum Sol circumvolvitur annum / et glacialis hiemps aquilonibus asperat undas: / aere cavo clipeum, magni gestamen Abantis, / postibus adversis figo et rem carmine signo: / Aeneas haec de danais victoribus arma. / Linquere tum portus iubeo et considerare transtris. / Certatim socii feriunt mare et aequora verrunt. / Protinus aërias Phaeacum abscondimus arces / litoraue Epiri legimus portuque subimus / Chaonio et celsam Buthroti accedimus urbem.". Verg., *Aen.*, III, 284-293.

Il voto di Enea che appende in dono lo scudo di Abante ai battenti (del tempio di Apollo?)⁶⁷ è un richiamo ancora una volta encomiastico della vittoria navale di Ottaviano ad Azio. Come sappiamo, il trionfo era stato subito celebrato con l'erezione di un *tropaeum* 3 km a nord della neofondata città di *Nikopolis*, sulla collina di *Michalitz*, all'interno di un bosco consacrato ad Apollo⁶⁸. Del grandioso monumento sopravvive il poderoso terrazzo del basamento nel quale sono evidenti le impronte cave di una teoria di 36 *rostra* in bronzo strappati alle navi della flotta di Cleopatra e Antonio, che erano lì esibiti a monito dei popoli appena sottomessi⁶⁹. Con altrettanto intento propagandistico, quelle stesse spoglie sono traslate da Virgilio nel potente scudo bronzeo di Abante, scudo del quale Enea era entrato in possesso durante la guerra di Troia e che era in grado di sedare le ribellioni e far cessare le ostilità tra combattenti alla sua sola vista, tanto era temuto il suo ultimo detentore re dei Danai⁷⁰.

Dopo questa digressione, che tornerà utile nella formulazione di alcune riflessioni conclusive, torniamo alla permanenza della flotta di Enea a Butrinto. Qui, dopo aver ricevuto gli auspici sul prosieguo del viaggio verso l'Italia per il tramite di Eleno, le condizioni di vento tornano favorevoli:

"Trascorso un giorno e ancora un giorno e le brezze chiamano le vele, e ogni telo si gonfia di umido Austro"⁷¹.

A tre giorni dalla partenza da Azio (siamo al 24 dicembre), il convoglio può finalmente approfittare del soffio meridionale e dirigere senza più soste fino al luogo deputato per la partenza (baia dell'Orso), dove giunge al calare del sole in attesa del momento propizio per attraversare (fig. 2).

A metà della notte, tra il 24 e il 25 di dicembre, la flotta salpa seguendo la direzione tracciata dagli

astri invernali. Sono le notti più lunghe dell'anno, la luce è nella sua fase più debole ed è quasi sopraffatta dalle tenebre, ma il 25 l'inversione apparente del moto solare è nuovamente visibile, il sole torna vitale, rinasce e diviene "invincibile". È l'alba del giorno che sarà dedicato al *Sol Invictus* a partire dal III secolo, e alla nascita di Cristo dal IV⁷².

Ma procediamo per gradi, rimandando alle pagine finali gli approfondimenti del caso, e riprendiamo la navigazione.

Il primo rilevamento lungo la rotta è dato dalle Iadi, che nel mentre la navigazione si spingerà sempre più a largo, descriveranno una traiettoria obliqua e calante dal sud-ovest all'ovest, passando dai 254° azimutali e 31° di altezza del primo stadio registrato alla mezzanotte, fino ai 282° delle h02:50 dello stadio finale, quando si inabissano dietro l'orizzonte marino.

Analogamente Orione passerà dai 225° azimutali e 33° di altezza del primo rilevamento alle h00:00 ai 259° delle h02:50 del secondo stadio, con 5° di altitudine (tab. 1).

L'elemento che salta subito all'occhio è la posizione delle Iadi alla mezzanotte, di 254°, che risulta perfettamente corrispondente alla rotta che dalla baia dell'Orso punta al Capo d'Otranto, seguendo la via più breve per attraversare in 40 MN⁷³.

Ancora una volta, da questa semplice osservazione, emerge il piglio di Virgilio nel voler approssimare la ricostruzione dell'ambiente narrato nella forma più rigorosa possibile, non trascurando di assegnare alla rotta delle coordinate celesti rispondenti alla realtà.

La direzione impartita alla traversata sarà confermata anche nell'avvicinamento da una costellazione ormai tramontata, quella delle Iadi, ad una che è ancora in evoluzione, la cintura di Orione, posizionata a 259° di azimut e 5° di altezza nel momento in cui, alle h02:50, il primo gruppo di stelle non sarà più visibile (fig. 1). Subentrato dunque Orione a guida della flotta, constatiamo quanto il nuovo allineamento sia sovrapponibile al primo, essendo orientato poco più a nord dell'approdo di Otranto lungo la stessa

⁶⁷ Ricordiamo che per consacrare la vittoria dopo la battaglia Ottaviano restaurò l'antico santuario di Apollo di *Actius*.

⁶⁸ Strab., *Geogr.*, VII, 7, 6.

⁶⁹ Per una storia delle ricerche sul monumento commemorativo di Azio, con bibliografia precedente, cfr. Zachos 2001; 2003; si veda, inoltre, Malacrino, 2007; Polito 2011.

⁷⁰ Hyginus, *Fab.*, 170. La presenza di Abante a Troia è frutto di una versione anacronistica creata da Virgilio, ma il re di Argo, figlio di Linceo e Ipermestra, non compare in nessun modo nei poemi omerici.

⁷¹ Verg., *Aen.*, III, 356-357.

⁷² Vd. *infra*, par. 4.

⁷³ La distanza minore, in realtà, di 39 MN, si ha tra Punta Facì, 1,5 MN a nord di Capo d'Otranto, e Capo Linguetta, all'estremità settentrionale del Karaburun. Per chi proviene dal Golfo di Valona è sicuramente la rotta più corta da seguire anche se un miglio in più o in meno non fa certo la differenza.

rotta fino ad allora mantenuta. Come schematizzato nella tabella successiva (tab. 1), il riferimento astronomico diventa ancora più efficace se la rotta tiene progressivamente conto

della media tra le distanze azimutali delle due costellazioni, che restituisce una posizione perfettamente compatibile con la rotta ottimale da seguire (255°).

Tab. 1: Rilevamento degli astri lungo il tratto iniziale della navigazione e media dei valori che definiscono la rotta (r)

Rilevamento	I° stadio (alla partenza)			II° stadio (tramonto Iadi)			media degli stadi I-II		
Astro	azimut	altezza	ora	azimut	altezza	ora	I°	II°	med. I/II
Iadi/Hyadum IV	254°	31°	00:00	282°	0°	02:50	254°	282°	268°
Orione/Alnilam	225°	33°	00:00	259°	5°	02:50	225°	259°	242°
media val. Iad/Or.	239,5			270,5°					(r) 255°

La flotta deve aver percorso quasi 10 MN, ipotizzando che avesse potuto navigare alla velocità di 4 nodi sfruttando per intero la spinta offerta dalla brezza di terra⁷⁴. Per coprire la distanza delle 30 MN che la separano ancora dal punto più stretto dell'Italia, procederà sulla stessa rotta per almeno altre 6 ore, benché per le successive 20 MN la propulsione sarà garantita solo dalla forza dei remi. Prima di riottenere il favore dei venti, infatti, trascorreranno ancora diverse ore. Della nuova andatura possiamo proporre una velocità abbastanza attendibile, sapendo di poter contare sulle navigazioni sperimentali della trireme d'età classica *Olympias*, una replica costruita tra il 1985 e il 1987 al Pireo⁷⁵, che ha fatto rilevare una crociera di 6 nodi, con punte massime di 9⁷⁶. Ciò significa che la distanza che si appresta a compiere la flotta può teoricamente essere percorsa in 3 ore e mezza. Considerando la durata dello sforzo richiesto, tuttavia, è forse più realistico assegnare

un nodo in meno alla velocità, ottenendo un tempo di percorrenza di 4 ore.

In Verg., *Aen.*, III, 521-531 leggiamo:

“E già rosseggiava l'Aurora, fuggate le stelle, quando vediamo lontano oscuri colli e bassa l'Italia. «Italia!», grida per primo Acate, «Italia!», salutano i compagni con lieto clamore. Allora il padre Anchise pose una corona su un grande cratere, e lo colmò di vino puro, e invocò gli dei eretto sulla regia poppa: «O dei, signori del mare e della terra e delle tempeste, date un'agevole via con il vento, e spirate favorevoli!». Crescono le brezze sperate, e già il porto si apre ormai vicino, e sulla rocca appare il tempio di Minerva”⁷⁷.

Facendo affidamento sui dati forniti dal planetario virtuale, possiamo stimare alle h07:10 l'alba del nuovo giorno. Sono passate le 4 ore di remeggiata (h06:50) e ormai si è in vista della terra. Mancano le ultime 10 MN. Il forte segnale di Acate rivolto ai compagni alla prima vista dell'Italia sembra quasi un grido liberatorio, che riflette lo stato d'animo dei marinai. Come già anticipato nelle pagine dedicate alla rappresentazione mitica del mare e della “vera” navigazione, l'atteggiamento degli equipaggi di fronte alla terra sperata, completato dalla ritualità della *salutatio*, è un ulteriore indizio della valenza simbolica di quel passaggio, tutt'altro che inquadrabile nella dimensione del semplice cabotaggio⁷⁸. Il riconoscimento da parte

⁷⁴ Questo vento, infatti, che raggiunge la massima intensità verso le h05:00 del mattino e si annulla intorno alle h07:00, soffia a 4-5 nodi e può spingersi al largo per 4-6 MN, ma in presenza di vento catabatico (aria fredda che scende dalle montagne per lo stesso principio fisico della brezza), come nel nostro caso, può spingersi fino a 10 MN. La brezza di mare, invece, che è più forte di quella di terra, comincia a soffiare tra le h09:00 e le h10:00 del mattino e si intensifica fino a raggiungere gli 8-10 nodi tra le h14:00 e le h15:00, per placarsi poi intorno alle h20:00. La sua azione arriva ad interessare una distanza di 15 MN dalla riva, riuscendo a percorrere anche 25-30 km verso l'entroterra (vd. anche *supra* n. 46). Sulla base del tempo trascorso e della velocità si ottiene la seguente distanza (h2:50x4n=10MN). La velocità può essere assegnata in base alle valutazioni proposte soprattutto in Casson 1951, 142; Casson 1971, 281-296, in cui si ritiene che un'andatura portante a vela poteva raggiungere i 4,5-6 nodi in condizioni di buon vento e 2-2,5 nodi con vento sfavorevole; si veda, inoltre, Arnaud 2005, 97-107 sulla problematica in generale.

⁷⁵ Sul progetto della replica *Olympias* cfr. Welsh 1988; Morrison *et Al.* 2000.

⁷⁶ Bonino 2005, 62.

⁷⁷ “*Iamque rubescebat stellis Aurora fugatis, / cum procul obscuros collis humilemque videmus / Italiam. Italiam primus conclamat Achates, / Italiam laeto socii clamore salutant. / Tum pater Anchises magnum cratera corona / induit implevitque mero divosque vocavit / stans prima in puppi: / “Di maris et terrae tempestatumque potentes, / ferte viam vento facilem et spirate secundi!” / Crebrescunt optatae aurae portusque patescit / iam proprior templumque apparet in arce Minervae*”.

⁷⁸ Sul concetto di estensione della traversata e sulla visibilità della costa salentina dal mare vd. *supra* n. 29. Come suggerito nel commento di Paratore all'*Eneide*, è interessante

dell'equipaggio della "bassa sull'orizzonte"⁷⁹ Italia riaccende le speranze, ma il vento è assente a causa dell'equilibrio di temperatura e di forze tra terra e mare. Ma non appena la vicina terra comincerà ad essere scaldata dal sole attirando su di sé l'aria più fredda del mare, il moto convettivo riprenderà a muovere e a dirigere, in maniera inversa rispetto alla notte, dal mare verso la terra. L'invocazione di Anchise agli dei finalmente ottiene l'aiuto sperato e la brezza di mare giunge propizia in soccorso dei troiani fiaccati dal lungo percorso a remi. Siamo tra le 9 e le 10 del mattino, quando la rotta "di sicurezza" mantenuta per 30 MN in direzione del Capo d'Otranto può essere abbandonata in favore della nuova meta, poggiando verso sud-ovest alla volta di Castro, che dista ancora 18 MN (8 miglia in più rispetto al Capo d'Otranto). Così, la tarda mattinata regala altre 3 ore di veleggiata ad Enea e ai suoi equipaggi e le navi possono infine approdare al tempio di Minerva. L'intensità della brezza di mare e la corrente a favore, infatti, consentono di mantenere una velocità di 5-6 nodi e di completare il viaggio in 13 ore circa⁸⁰. Per le navi sbarcate al Capo Iapigio, al contrario, le ore saranno state 11 e mezza.

La dinamica così descritta trova una singolare corrispondenza nel passo di Dionigi di Alicarnasso relativo al racconto dei modi dell'approdo: "Enea e i suoi compagni non sbarcarono in Italia tutti nello stesso punto, ma la maggior parte delle navi approdò al Capo di Iapigia, che allora era chiamato Capo Salentino, le altre al cosiddetto *Athenaion*, dove si trovò a promontorio presso il quale vi è un ormeggio estivo, che da questi [scil. *Enea*] prende il nome di Porto di Afrodite"⁸¹.

l'accostamento tra la festosa anafora del termine *Italia* nel dare solennità all'evento, con quella che fu per i compagni di Senofonte l'esclamazione *thalatta, thalatta* alla vista del mare (Xen., *Anab.*, IV 7, 24).

⁷⁹ Vd. *supra* n. 35.

⁸⁰ La corrente marina di superficie che nell'Adriatico muove in senso antiorario scendendo lungo le coste salentine da nord-ovest a sud-est e poi a sud dopo aver superato il Capo d'Otranto, a questo punto non è più un ostacolo e può anzi essere sfruttata per meglio orientare l'accostamento all'*Athenaion*. Tra l'altro, la stessa brezza non è più perpendicolare alla costa come al mattino, ma comincia a muovere parallelamente a questa in senso antiorario, deviando anch'essa a sud (effetto Coriolis).

⁸¹ Dion. Hal., *Ant. Rom.*, I 51, 3.

4. Considerazioni conclusive

Nel trarre le fila del discorso finora affrontato, non possiamo esimerci dal distinguere tra i due piani nei quali si è cercato di schematizzare il segmento di opera analizzato: da una parte la presenza di un calco ideale tra le figure di Enea e Ottaviano e dall'altra una disciplinata presentazione delle procedure da adottare per attraversare il Canale d'Otranto. Esiste, tuttavia, un terzo piano sapientemente ponderato da Virgilio e trasversale ai primi due che è rappresentato dal simbolismo.

Iniziamo col chiederci qual è il motivo che spinge Virgilio ad ambientare l'episodio della traversata in pieno inverno. Un viaggio che, per giunta, inizia sotto i peggiori auspici se ad indicare la rotta sono due asterismi tra i più nefasti, Arturo e le Iadi piovose, entrambi portatori di tempeste. Cercando di decifrare significati sottesi alla narrazione, non possiamo che riagganciarci a quanto già anticipato più sopra in merito al concitato periodo vissuto da Ottaviano nei mesi immediatamente successivi alla decisiva battaglia navale di Azio, quando dagli accampamenti invernali di Samo si vide costretto a rientrare in Italia per placare dei disordini in atto tra le sue truppe, mettendo a repentaglio la propria vita in un paio di occasioni funeste, una delle quali mentre col resto della flotta tentava di attraversare il Canale d'Otranto⁸². E sappiamo per certo che il viaggio da Samo a Brindisi si dovette svolgere nel mese di febbraio del 30 a.C.⁸³. Così come non possiamo tacere, evidentemente, sull'eloquente scelta da parte di Virgilio del giorno che attende il primo approdo di Enea in Italia, il 25 di dicembre, il giorno che sarà consacrato al *Sol Invictus* (e non solo) alcuni secoli più tardi. Virgilio coglie simbolicamente la "luce nuova" quale attributo che il fondatore di Roma, Enea, porta con sé, e che irradia della sua forza generatrice il suolo italico a lungo agognato. È, però, anche la Luce che simboleggia l'ascesa del restauratore della romanità, del futuro imperatore Ottaviano Augusto⁸⁴.

⁸² Suet., *Aug.*, 17, 3.

⁸³ D.C., *Hist. Rom.*, LI, 5, 1.

⁸⁴ In Suet., *Aug.*, 7 troviamo: "Alcuni volevano, quasi fosse anche lui il fondatore della città, che fosse chiamato Romolo; alla fine venne scelto il nome di Augusto, per novità e importanza. Il termine deriva da *auctus* come pure da *avium gestus* o *gustus* applicandosi ai luoghi sacri della tradizione religiosa nei quali si compivano sacrifici dopo aver preso gli

Credo sia conveniente, prima di congedare l'argomento, aprire una breve parentesi sulla natura del culto di *Sol*, sia nel contesto dell'opera tributata al *princeps* che nel quadro degli sviluppi cronologici e culturali della sua diffusione.

Nei versi conclusivi dell'*Eneide* (libro XII, 794), poco prima del duello tra Enea e Turno, Giunone, riferendo dell'imminente scontro a Giove, così appella l'eroe troiano: "*Indigetem Aenean*", "dovuto al cielo"; continuando: "dio tutelare della patria, e sollevato alle stelle dei fati" (795), "un dio" (797). In tutto il poema è la prima volta in cui Enea viene consacrato solennemente. L'epiteto utilizzato è un esplicito riferimento al culto di *Aeneas Indiges*, connesso al luogo del primo sbarco dell'eroe nel Lazio, alla foce del fiume Numico presso *Lavinium*, dove scavi archeologici hanno confermato l'esistenza di un santuario del *Sol Indiges* attivo già nel VI secolo a.C.⁸⁵.

Il *Sol Indiges* mostrerebbe un carattere distintamente romano⁸⁶, prova di un "Sol autoctono"⁸⁷. Anche se non è chiara l'etimologia di "*indiges*" non sussisterebbero evidenze di una differenziazione tra questo *Sol* e la successiva forma imperiale (di provenienza orientale), introdotta a partire dalla metà del II e gli inizi del III secolo con l'imperatore Eliogabalo⁸⁸ e ufficializzata da Aureliano nel 274 d.C. con l'introduzione di un culto di stato dedicato al *Sol Invictus*⁸⁹. A prescindere dagli esiti di una competizione via via più accesa tra paganesimo e cristianesimo per l'attribuzione del *dies natalis*

auspici, come riferiscono i versi di Ennio: «Dopo che l'illustre Roma venne fondata sotto augusti auspici».

⁸⁵ Si veda il commento al Libro dodicesimo di Ettore Paratore (versi 794-797). Sulla divinazione di Enea "Indigete" vd. Ov., *Met.*, XIV, 605-608. Tra le fonti antiche che menzionano il luogo cfr: Plin., *Nat. Hist.*, 3, 56; Dion. Hal., *Ant. Rom.*, 1, 55, 2. Per il santuario del *Sol Indiges* si rimanda a Castagnoli 1967 e, in generale, 1972, 58-59. Per le nuove campagne di scavo e per un aggiornamento bibliografico cfr. Jaia 2009; Jaia, Molinari 2011; Jaia 2012.

⁸⁶ Il culto del *Sol Indiges* sarebbe stato introdotto a Roma, secondo Varrone (Varro., L.L., 5, 74), da Tito Tazio. Dal *De verborum significatione* di Festo, invece, apprendiamo che il culto fu amministrato dalla *gens Aurelia*. Il luogo di culto del dio era consacrato sul Quirinale, presso il *pulvinar Solis* (cfr. Hijmans 2010, 7 e bibliografia).

⁸⁷ Halsberghe 1972, 28.

⁸⁸ Cfr. Halsberghe 1972, 45-107 che dedica tutto il capitolo IV alla nascita e alla diffusione del culto del *Sol Invictus Elagabal*.

⁸⁹ Per la *dedicatio* e l'*aedificatio* del tempio di Sol a Roma, cfr. Jer., *ab Abr.*, 2291 (275 d.C.); Cassiod., *Chron.*, 990; S., *H.A.*, III Aurel. 1, 3; 25, 4-6; 35, 3; 39, 2. Cfr. anche Calzini Gysens, Coarelli 1999, 331-333.

del 25 di dicembre a Sol o a Cristo, soprattutto durante gli imperi di Costantino e Giuliano nel corso del IV secolo, fu senza dubbio la venerazione per Apollo/Sol caldeggiata da Augusto, nel tentativo di dare nuovo lustro agli antichi culti del popolo romano, che ispirò questa nuova personificazione della divinità solare, ponendo di fatto le basi per l'estensione del culto del sole ai secoli successivi⁹⁰. Il *Sol Invictus*, dunque, finisce per collocarsi in continuità e non in rottura con il culto precedente⁹¹. Di fronte alla linearità del processo di adozione del culto, in effetti, sorge un problema difficilmente superabile, costituito dalla completa mancanza di prove certe antecedenti al IV secolo che riportino al 25 dicembre la data di celebrazione della

⁹⁰ Sulla volontà del *princeps* di stabilire un rapporto simbolico-religioso tra Apollo e Helios è significativa la scelta di trarre dall'Egitto sconfitto l'eredità di un culto della teologia solare (dio-sole d'Oriente) e di dare nascita, contestualmente, al sincretismo Augusto-Apollo quale "dio-sole dell'Occidente". Il trasferimento a Roma nel 10 a.C. di un obelisco in granito rosso proveniente dalla città di Heliopoli (*CIL* 6, 701), collocato come gnomone della grande meridiana del Campo Marzio e dedicato al Sole ne è la conferma definitiva. Un altro obelisco fu trasportato sempre per volontà di Augusto nel Circo Massimo e come il primo fu consacrato al *Sol Indiges*; cfr. Halsberghe 1972, 29-30. Il nesso tra Ottaviano Augusto e Apollo è altrettanto acclarato e ormai universalmente riconosciuto già nella vittoria della battaglia navale di Azio, che viene riletta e commentata dagli autori antichi proprio nell'ottica di questo sodalizio, come ad esempio ricordato nell'elegia di Propertio: "*Vincit Roma fide Phoebi*"; cfr. Prop., 4, 6, 57. Si veda anche il monumento celebrativo della battaglia di Azio parzialmente indagato sul Palatino e che era costituito da un basamento rettangolare adornato di rilievi di prue di navi e ancore, sormontato da una statua panneggiata più grande del vero di Apollo. Per la ricostruzione è interessante il confronto iconografico con il Denarius di C. Antistius Vetus del 16 a.C. che ritrarrebbe su rovescio proprio il trofeo del Palatino; cfr., in particolare, Tomei 2017 e bibliografia; sullo scavo Carettoni 1966-67.

Quella che potrebbe apparire come una singolare trovata di Augusto nel partecipare ad un banchetto con 12 invitati travestiti da divinità impersonando direttamente Apollo (Suet., *Aug.*, 70), è in realtà un ulteriore ed esplicito richiamo alla figura del prozio Cesare, dal quale eredita anche la tutela di Febo a cui era legato, ma è anche di tutta la *gens Iulia*, che vantava un legame privilegiato con la divinità nella forma arcaica di *Veiovis*, considerato il patrono della stessa famiglia; si veda, in particolare, l'iscrizione arcaica rinvenuta a Bovillae riportata in *CIL* 1, 807 = XIV 2387; *ILS* 2988: "*Vediovei patrei / genteiles Iuliei*". Si veda ancora il riferimento ad un Apollo appellato come Timbreo nel fissare i destini di Enea con quelli delle fortune di Roma, secondo una connessione stabilita da Virgilio al culto del regime di Augusto per Apollo; cfr. Verg., *Aen.*, III, 85.

⁹¹ Ipotesi confermata anche in Hijmans 2010, 14-15.

festività del Sole⁹². Esistono altri momenti dell'anno dedicati al culto, ma non coincidono con gli eventi cosmici dell'astro nel solstizio d'inverno. Nei fasti imperiali non compare alcuna menzione, se non quella relativa ai giorni di festa celebrati tra l'8 e il 9 di agosto e l'11 di dicembre con gli *Agonalia*⁹³. Dal 17 al 23 dello stesso mese, invece, si svolgevano i Saturnali⁹⁴, la festa più popolare tra i romani, regolamentata al partire dal 217 a.C., quando era ancora limitata all'unico giorno del 17, poi arrivata a comprendere le sette giornate definitivamente sancite da Domiziano nella seconda metà del I secolo a.C.⁹⁵.

Ora, non è certo questa la sede per dirimere la spinosa e secolare questione del *dies natalis* di *Sol*, ma è comunque innegabile, nonostante la difficoltà di stabilire collegamenti diretti tra avvicinamento dei culti e rispettive ricorrenze, l'esistenza di un sostrato molto fertile e fortemente recettivo nei confronti di una divinità del Sole, in particolar modo nei secoli della Roma imperiale, a cominciare proprio dall'età augustea. Non deve sorprendere, di conseguenza, la progressiva predilezione di quei giorni che coincidono con la celebrazione del solstizio d'inverno e, ovviamente, con la "rinascita" del sole nella notte tra il 24 e il 25 dicembre, a testimoniare un atteggiamento diffuso del sentimento religioso, ma anche laico, nei riguardi di un'entità astronomica fondamentale, che ha influenzato radicalmente la teologia dell'Impero Romano, esso stesso considerato Luce ordinatrice e salvatrice del mondo.

Cambiando nuovamente registro, passiamo alla dimensione nautica del racconto che il libro III dell'*Eneide* ci consegna in relazione alla navigazione nel Canale d'Otranto.

Come ampiamente illustrato nelle precedenti pagine, siamo ragionevolmente autorizzati ad ammettere la presenza di un nucleo ben strutturato di argomentazioni di carattere astronomico, meteorologico e tecnologico, e anche di tipo religioso-culturale, dettate

dall'esperienza e dalla ritualità di una navigazione specifica, ben conosciuta sia dai referenti di un mondo marinairesco coinvolto in prima persona nelle traversate, sia nelle conoscenze indirette, ma anche autoptiche, possedute dallo stesso autore.

Prima di inquadrare le reali potenzialità offerte dalla lettura interpretativa degli elementi analizzati, bisogna esplicitare la rinuncia ad assecondare, almeno in parte, le velleità letterarie di Virgilio che hanno inteso privilegiare una dimensione invernale della traversata, allo scopo evidente di enfatizzare il mito dell'eroe, e di riflesso di Augusto, il solo capace di portare a termine imprese eccezionali, altrimenti precluse alla gran parte dei comuni mortali⁹⁶. Il motivo è molto semplice. Il fenomeno delle brezze che alimenta le possibilità di riuscita della traversata è caratteristico della bella stagione ed ha rappresentato per tutta l'antichità il meccanismo alla base degli spostamenti "orizzontali" del Canale d'Otranto, così come del Mediterraneo, in generale. A tal riguardo, forse vale la pena richiamare quella percezione "orizzontale" del concetto di *Ionios poros* indicata nelle pagine introduttive. Le navigazioni "verticali", al contrario, sfruttano le direzioni dei principali venti sinottici, il Maestrale, prevalente d'estate, il Libeccio e lo Scirocco, tipici dell'autunno-inverno⁹⁷.

Evitando, quindi, qualsiasi tentativo di interpolazione del fatto letterario alla dimensione fisica della traversata, cominciamo col riferire che vi è un indiscusso vantaggio nel tagliare il Canale d'Otranto nel punto più stretto, com'è ovvio, ma non è solo una questione di risparmio di tempo. Si tratta, semmai, dell'opportunità di gestire in anticipo la malaugurata eventualità che un vento sinottico, in questo caso il Maestrale (*Iapige*)⁹⁸, possa sorgere e sostituirsi alla brezza di mare, mettendo a repentaglio il naviglio in transito verso la costa idruntina. Significa, sostanzialmente, scongiurare la probabilità di essere colti impreparati di fronte ad una

⁹² Le uniche due fonti sono relative al Cronografo del 354 e al 362 d.C., rispettivamente il "Calendario di Filocale" e l'"Inno a Elio Re" di Giuliano; cfr. Hijmans 2010, 11-12.

⁹³ Hijmans 2010, 2-4 e riferimenti bibliografici.

⁹⁴ Mart., *Epigr.*, V, 84; XIV, 79, 142 (5 giorni); XIV, 72 (7 giorni).

⁹⁵ Nello stesso secolo la diffusione del culto mitraico a Roma collocherà subito dopo i Saturnali, il 25 dicembre, la celebrazione della nascita del dio, anch'esso associato ad Apollo e ad Helios.

⁹⁶ Anche Odisseo compie il suo lungo viaggio di ritorno a Itaca di notte e d'inverno, per giunta a bordo di una zattera; Hom., *Od.*, V, 271-277.

⁹⁷ Si veda in generale Arnaud 2006, 43; cfr. anche Turchiano 2017, 96-98.

⁹⁸ Temuto vento di nord-ovest menzionato anche nella stessa *Eneide*, che spinge verso la foce del Nilo la flotta di Cleopatra sopravvissuta alla battaglia navale di Azio: Verg., *Aen.*, VIII, 710-711.

condizione di repentino rinforzo del vento che, al contrario, determinerebbe il progressivo scarroccio a sud dell'imbarcazione, col rischio concreto di non prendere più terra superato il Capo di Leuca, finendo in balia dei flutti in pieno Ionio⁹⁹. Questo, ovviamente, vale per chi dirige da est a ovest. Nel senso opposto, le difficoltà sono minori, ma converrà comunque risalire almeno fino al Capo d'Otranto per attraversare. In tale prospettiva, l'ancor più settentrionale sito di Roca occupa una posizione senza dubbio privilegiata, tanto da risultare un caposaldo irrinunciabile in particolar modo per le veleggiate notturne verso l'Epiro e la Grecia, potendo contare su un ampio territorio retrostante propizio per la creazione di regimi di brezza e garantendo, al contempo, la sicura gestione dei moti di corrente, che a quella latitudine riescono addirittura ad essere sfruttati a vantaggio del senso di navigazione¹⁰⁰. Si potrebbe addirittura proporre l'identificazione di un settore di "sicurezza" delle traversate, delimitato teoricamente dagli scali marittimi di Roca e Otranto sul versante ovest e dal Capo Linguetta e dalla baia dell'Orso su quello orientale, all'interno di una fascia ampia poco meno di 10 miglia e lunga 40, proprio nel tratto in cui le due opposte sponde si fronteggiano sporgendosi sul mare¹⁰¹. Provenendo da Oriente,

⁹⁹ Basti considerare che l'incanalamento del vento sinottico nello stretto causa un incremento della velocità di oltre il 40% (come desumibile dalle stazioni di monitoraggio meteo dei siti costieri). A ciò si deve aggiungere l'effetto di deriva della corrente marina di superficie, che nel caso di venti dal I quadrante muove lungo la costa italiana nella stessa direzione.

¹⁰⁰ Cfr., in particolare, Coluccia 2017, 128-131; Coluccia Iacono 2015, 8-9 e fig. 3. Un vantaggio ulteriore di quest'area rispetto alla costa compresa tra Otranto e Leuca è rappresentato dalla direzione che le brezze notturne assumono in relazione alla geomorfologia del rispettivo comparto territoriale. A Roca e in parte anche ad Otranto, nello specifico, ubicati al limite di un'ampia porzione di territorio pianeggiante, la brezza di terra si spinge a largo in maniera perpendicolare alla costa, senza condizionamenti, nella stessa direzione utile per attraversare. Dagli approdi di Castro o di Leuca, invece, la direzione è dettata dall'orientamento dei rilievi (*Serre salentine*) che dall'entroterra arrivano sul mare mantenendo per diversi chilometri un allineamento da nord-ovest a sud-est, secondo una traiettoria per nulla confacente al presupposto di tagliare in breve tempo lo stretto.

¹⁰¹ La strettoia determinata dall'avanzamento delle terre influisce in modo significativo anche sulla frammentazione del vento proveniente dai quadranti settentrionali, in particolare del Maestrale. Per via dell'effetto di Coriolis (cfr. *supra* n. 80), nello specifico, la rotazione antioraria del vento che scende da nord-ovest a sud-est lungo la costa salentina

dunque, è raccomandabile condurre all'interno di questo corridoio almeno i 2/3 della traversata, poi si potrà scartare la rotta poggiando a sud-ovest in favore della meta stabilita. Se l'intento, invece, è quello di proseguire a nord di Otranto, bisognerà puntare o su quest'ultimo approdo o su Roca e poi lì restare in attesa di un vento propizio come il Noto che consenta di risalire "controcorrente" il litorale in direzione di Brindisi e ancora oltre¹⁰². A tal proposito merita di essere evidenziato un aspetto che, a discapito delle apparenze, contraddistingue in positivo la costa immediatamente a nord e a sud del Capo d'Otranto in relazione alle possibilità di approdo che, seppur minime, garantiscono comunque un adeguato ricovero, a differenza delle altre regioni dell'Italia continentale, in particolare della costa adriatica appenninica¹⁰³. Le rotte d'età imperiale, comunque, focalizzate sul grande e nevralgico porto di Brindisi, restituiscono una fisionomia della navigazione nel Canale d'Otranto ormai svincolata da una gestione logistica estremamente prudentiale e limitata, quasi si trattasse di una forma arretrata e arcaica di affrontare lo stretto, di fatto non più necessaria. Il progredire della tecnologia nautica sicuramente incoraggerà nuove rotte, ma per brevità del percorso e soprattutto per questioni di sicurezza l'*os vadi* resterà a lungo il luogo favorito per attraversare.

La presenza di un culto di Atena sul promontorio di Castro e, per estensione, presso il Capo Iapigio è un chiaro segno del valore strategico assegnato al Canale d'Otranto nelle rotte di collegamento tra l'est e l'ovest del Mediterraneo¹⁰⁴. Il ponte di mare

all'altezza di Roca subisce una deviazione ad est stimolando l'avvio di un moto ciclonico le cui forze si attestano subito a nord della strozzatura per riprendere dopo un salto di qualche miglio a sud della stessa, rinvigorite dall'effetto di accelerazione che i flussi d'aria subiscono a causa di un'altra legge fisica nota come effetto Venturi (cfr. *supra* n. 99). L'esito di tale dinamica si traduce nella definizione di uno spazio orizzontale (est-ovest) coincidente con la fascia di "sicurezza" appena descritta (fig. 2).

¹⁰² Suggestiva la testimonianza epigrafica da Grotta San Cristoforo che riferisce della *Hamon*, una liburna che sostò due giorni nella baia di Torre dell'Orso, "*hic mansit dies duo*", forse in attesa di un vento propizio per proseguire la navigazione; cfr. Pagliara 1993, 516.

¹⁰³ Si pensi all'*importuosa italiae litora* delle fonti; sull'argomento cfr. Braccesi 1997; Alfieri 1981; alcune riflessioni per il periodo pre-protostorico sono in Snodgrass 2000; cfr. D'Ercole 2002 per l'età arcaica.

¹⁰⁴ Sul rapporto tra l'Atena di Castro e il mare cfr. D'Andria 2009, 51-53 e relativa bibliografia.

compreso tra gli Acrocerauni e il Capo d'Otranto è un passaggio imprescindibile e, pertanto, consolidato da un'esperienza nautica plurisecolare in grado di esaltare le capacità razionali del genio umano di fronte alle forze naturali. Ma è solo grazie all'insegnamento di Atena che l'uomo può domare la natura a proprio favore, in un campo che altrimenti sarebbe prerogativa esclusiva del signore dei mari Poseidone, certamente in grado, quest'ultimo, di soccorrere i naviganti agendo sulle condizioni avverse del suo elemento, placandone l'ira, ma nulla potendo sul carattere tecnico di un'arte che, per il tramite di Atena, abilita il navigante a compiere le sue autonome esperienze di navigazione¹⁰⁵. La dea della *metis* sovrintende alle fasi della traversata fornendo lo strumentario tecnologico per affrontare le leggi del mare e della traversata del Canale d'Otranto, come dimostrano le specifiche competenze astronomiche e meteorologiche di Palinuro. Le abilità nautiche del pilota di Enea, come quelle di Naute, che appare nell'*Eneide* come il solo che la tritonia Pallade istruì e rese insigne per molta scienza¹⁰⁶, o quelle ricordate da Apollonio Rodio per il timoniere della nave Argo, Tifi, scelto direttamente dalla dea¹⁰⁷, o ancora di Telemaco nell'Odissea quando decide di salpare alla ricerca del padre Ulisse, assistito in tutti i preparativi e alla partenza sempre da Atena¹⁰⁸, sono un riferimento lampante alle peculiarità che contraddistinguono l'arte della navigazione come dono esclusivo di questa divinità. L'invocazione che Anchise rivolge ai "signori del mare, della terra e delle tempeste", all'opposto, mentre la flotta è in attesa delle "sperate brezze"¹⁰⁹, evidenzia la necessità di intercedere presso le forze dominanti dell'elemento marino, Poseidone *in primis*, al fine di ristabilire l'ordine gerarchico delle potenze in gioco, legittimando la supremazia del signore del mare sulla competenza tecnica di

Atena e sui suoi insegnamenti¹¹⁰. Lo spazio che separa le navi dall'imminente approdo viene così campito di gesti rituali che saranno definitivamente espletati con i sacrifici dovuti al tempio di Minerva. La testimonianza archeologica di tali azioni emerge in maniera sempre più consistente dai ritrovamenti che si effettuano all'*Athenaion* di Castro, attestando una frequentazione del santuario dall'età arcaica fino a tutto il III secolo a.C.¹¹¹

Il santuario di Atena sul promontorio sorrentino di Punta Campanella, all'imboccatura del Golfo di Napoli, fondato dal mitico Odisseo¹¹² ed ininterrottamente frequentato dal VI alla prima metà del II secolo a.C., ci viene incontro per istituire un utile parallelo, in particolare per quanto riguarda la pratica della libagione in mare¹¹³, ma anche per confermare la presenza di un culto, per certi versi, liminare, che contraddistingue altri importanti santuari marittimi sorvegliati da Atena, soprattutto nel mondo egeo. Alla divinità poliade di Lindo a Rodi o alla Atena di Capo Sunio, per citare solo due degli esempi più emblematici, spetta la protezione dei timonieri e della navigazione, ma il culto deve essere ineluttabilmente congiunto a quello di Poseidone¹¹⁴. Anche il congedo da Sparta dei futuri coloni di Taranto viene accompagnato da

¹⁰⁵ Sul ruolo apparentemente insolito di un'Atena "del mare" e sulla duplice valenza dei suoi interventi nel campo della navigazione, il pilotaggio e le costruzioni di navi, nonché sul rapporto con Poseidone, si rimanda all'esauriente e sapientemente argomentato studio in Detienne 1970, 153-154.

¹⁰⁶ Verg., *Aen.*, V, 704-705.

¹⁰⁷ Apoll., *Arg.*, I, 105-110.

¹⁰⁸ Hom., *Od.*, II, 414-421.

¹⁰⁹ Verg., *Aen.*, III, 528.

¹¹⁰ Sui culti marittimi del Canale d'Otranto cfr. Lamboley 2000, 135-136; Fenet 2005. Cfr. Van Compernelle 1978, 1-6, per le fonti antiche riguardanti l'area. Sui santuari costieri del Salento, vd. Pagliara 1991; Auriemma 2004. Su Grotta Poesia a Roca e su Grotta San Cristoforo a Torre dell'orso, vd. Pagliara 1987; Auriemma 2001, 422-423. Su Grotta Porcinara a Leuca, vd. Pagliara 1971-1973 e i capitoli di C. Pagliara e F. D'Andria in AA.VV. 1978. È opportuno evidenziare la presenza di *escharai* in almeno due delle località costiere sopra citate, su terrazzamenti prospicienti l'ingresso alle grotte sacre di San Cristoforo e Porcinara. In quest'ultima grotta, inoltre, sono state individuate due iscrizioni contenenti il termine *euploia* (navigazione tranquilla), in riferimento ad Afrodite (*SEG* 28,777-778); vedi anche Pagliara 1978, 177-221; Fenet 2016, 89-91. Da ultimo cfr. anche Arcadi 2024.

¹¹¹ Cfr. D'Andria 2013, 411-413, fig. 4 per la presenza di resti di un edificio di culto del VI secolo a.C. decorato con terrecotte architettoniche di tipo tarentino e 417-423 per l'attestazione di ceramiche iapigie di tipo miniaturistico della fine dell'VIII-inizi del VII secolo a.C., associate ad importazioni corinzie. Da ultimo, D'Andria 2020, 93-94, fig. 14.

¹¹² Strab., *Geogr.*, I, 22; V, 247; cfr. Russo 1990; 1992.

¹¹³ Stazio, *Silv.*, III, 2, 23-24.

¹¹⁴ Detienne 1970, 169-170.

un *agalma* di Atena dedicato al *temenos* di *Poseidon Tainarios*, a protezione del viaggio¹¹⁵. L'approdo al *templum Minervae* sancisce il superamento di un arduo passaggio, fattibile solo se compiuto con adeguata accortezza, disciplina e prudenza. Per chi si accinge alla riva, il tempio si erge in forma di *tròpaion* quasi a testimoniare i successi ottenuti nell'attraversamento dello *Ionios poros*, segnando e separando le distese marine dalle azioni degli uomini in ragione della loro abilità nel percorrere il mare. In questo, l'accostamento simbolico all'Atena Iapigia menzionata nell'*Alessandra* di Licofrone e definita *Skyletria*, "delle spoglie di guerra"¹¹⁶, potrebbe intendersi come indicativo del ruolo di liminalità del culto, di soglia, di luogo dell'incontro/scontro. Anche rispetto alla linea dell'orizzonte in cui si palesa, provenendo dall'area di Corfù, l'intera estensione dell'*Ἀκρὰ Ἰαπωνία*, dal Capo d'Otranto a quello di Leuca, il santuario di Atena si colloca in maniera equidistante tra i due estremi, a dominio completo della costa¹¹⁷. L'alto promontorio di Pizzo Mucurune sul cui vertice insiste il tempio, inoltre, costituisce il terminale a mare di una struttura geologica fondamentale del paesaggio salentino, una Serra, che raggiunge l'approdo di Castro provenendo dal cuore del territorio messapico, attraversandolo da nord-ovest a sud-est. Altre dorsali a questa parallele raggiungono Punta Palascia a nord e Punta Meliso a sud, ma solo nel caso di Castro passando per i grandi centri dell'entroterra di Soleto, Muro e Vaste. È questa una direttrice di popolamento attiva già dalla media età del Bronzo, quando gli abitati nascevano in alto sulle Serre, ma che sarà alla base della strutturazione dei futuri centri messapici a partire dal VII secolo a.C., quando saranno progressivamente annesse le aree vallive intervallate ai rilievi¹¹⁸. Il santuario sul promontorio di Castro, in altri termini, arriva ad assumere un ruolo simbolico fortemente

identitario, che sancisce agli occhi del navigante forestiero la presenza attiva e radicata di un popolo che promuove la propria autolegittimazione nella gestione e nel controllo di quel dato territorio.

Nella prospettiva delineata, acquisisce ulteriore valore l'elemento "Troiano" che contraddistingue i contorni del culto, dal mitico passaggio dell'Atride Menelao, ricordato nel passo di Licofrone prima citato, che oltre alle scarpe della moglie Elena e al cratere di bronzo di Tamasso dedica lo scudo rivestito di pelle quale segno di deferenza alla bellicosa gente di Iapigia (ricordiamo in proposito anche lo scudo di Abante offerto da Enea ad Azio con analogo esito simbolico, sostanzialmente anti-greco)¹¹⁹, alle peculiari fattezze mostrate dall'Atena di Castro¹²⁰. Come si evince dal bronzetto della dea recuperato nel 2008¹²¹, che indossa un copricapo di tipo frigio comune all'iconografia dell'Atena Iliaca occidentale¹²², attestata in Campania e nello stesso santuario di Punta Campanella, le prerogative dell'aristocrazia locale sembrano volte a privilegiare una matrice mitica connessa a Troia, assecondando il clima propagandistico delle entità italiche di fronte all'elemento greco, così come farà Roma costruendo la nobile genealogia che ne lega le origini ad Enea¹²³. Altrettanto simbolico appare il tema del primo approdo di Enea in Italia, avvenuto in un luogo che da quel momento in poi prenderà il nome di *limèn Aphrodites*, in onore della madre dell'eroe¹²⁴.

La rotta verso il golfo erculeo e il Capo Lacinio, passando poi per le rocche di Caulonia e Squillace "che infrange le navi"¹²⁵, sorvegliata anch'essa dalla dea appellata *Skyletria*, non presenterà più ostacoli significativi, almeno fino al successivo stretto, insidiato dai mostri marini Scilla e Cariddi.

¹¹⁵ Paus., *Gr.*, descr. III, 12, 5. Cfr. Nafissi 1995 per lo studio delle connessioni tra i culti di Poseidone ed Atena a Sparta.

¹¹⁶ Lycophr., *Alex.*, 852-855; Tzetz., *Schol. in Lyc. Alex.*, 852-853.

¹¹⁷ Da Otranto 11 MN, da Leuca 13 MN ca.

¹¹⁸ Cfr. Coluccia 2016, 56-57, fig. 6. Sull'abitato dell'età del Bronzo di Castro, cfr. Coluccia 2019.

¹¹⁹ Vd. *supra*, 66.

¹²⁰ Cfr. D'Andria 2009, 53.

¹²¹ Cfr. D'Andria 2009, 35-41, figg. 22-25.

¹²² Sull'argomento cfr. De Caro 1992, 174 e ss.

¹²³ Sulla tipologia del culto in ambiente italico e dopo il processo di romanizzazione cfr. D'Alessio 2005, 541-542.

¹²⁴ Dion. Hal., *Ant. Rom.*, I, 51, 3. In proposito è da ricordare la statuetta in terracotta di Afrodite recuperata nel 1972 dalle acque del laghetto sotterraneo detto "la Conca", situato nel tratto più esterno della Grotta Zinzulusa, che dista poco meno di un miglio a nord dalla rada di Castro; cfr. D'Andria 2009, 54-56, figg. 33-34.

¹²⁵ Verg., *Aen.*, III, 553.

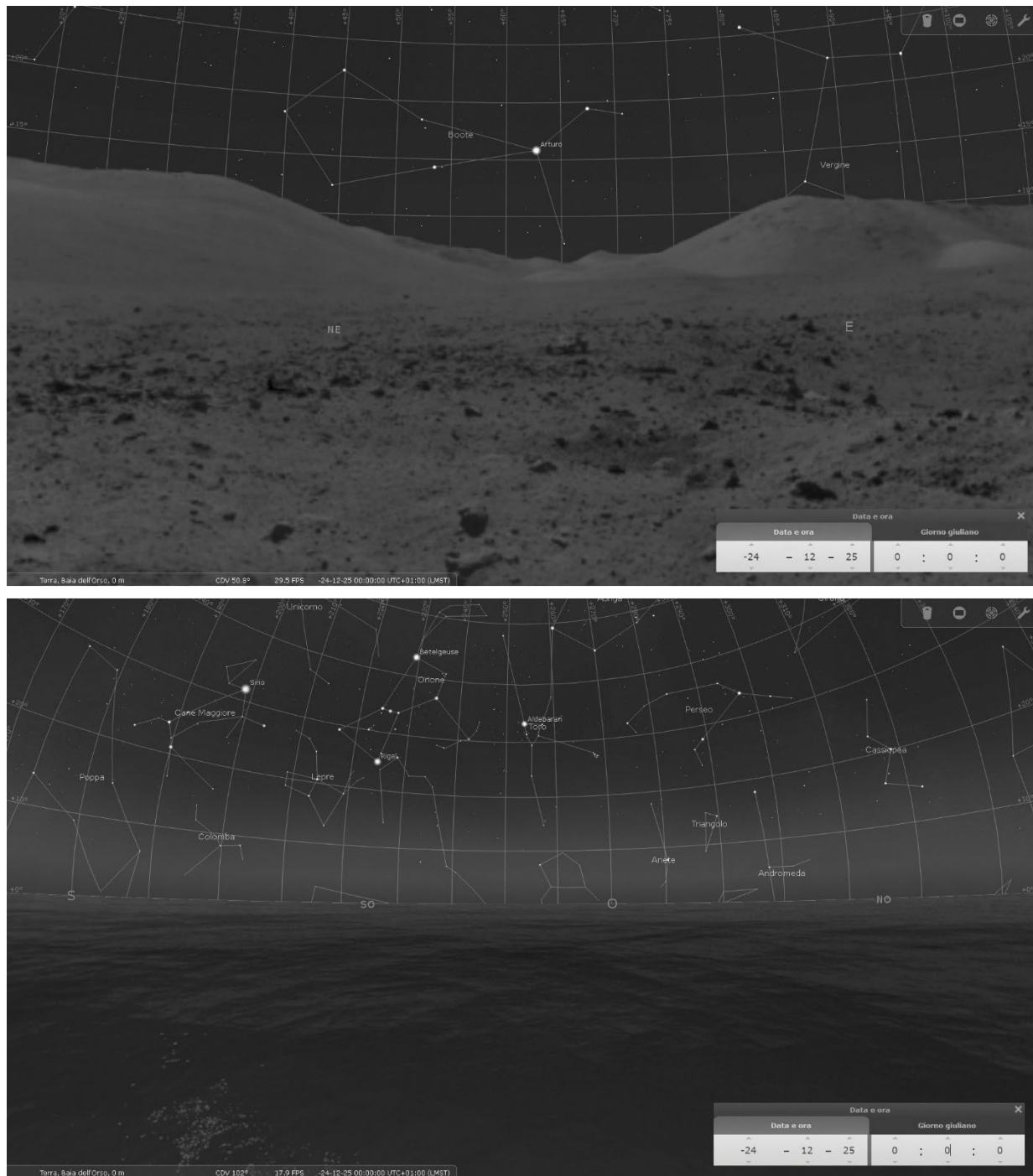


Fig. 1: La posizione degli astri osservati da Palinuro per orientare la rotta verso l'Italia (elab. da *Stellarium* 0.20.03).

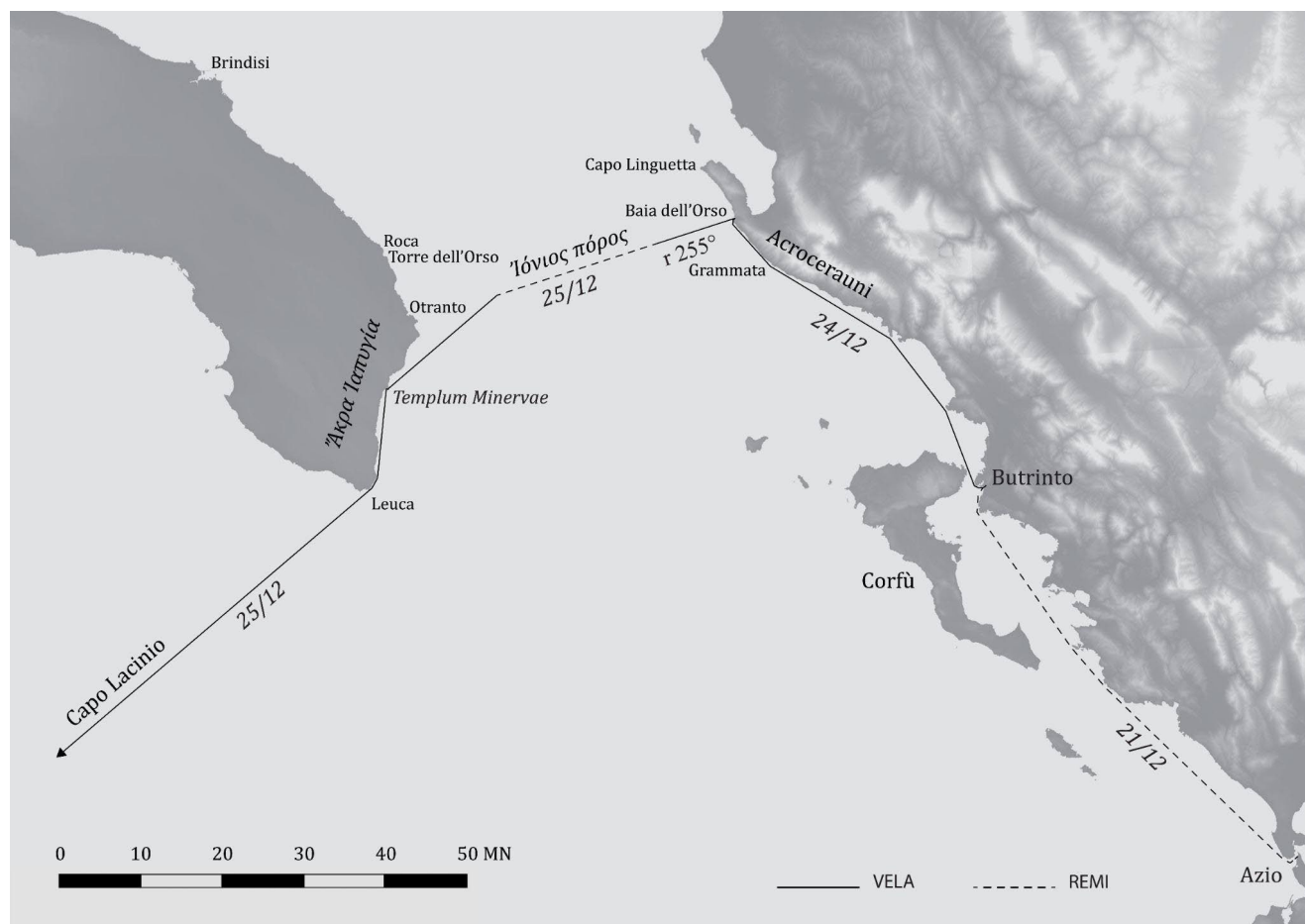


Fig. 2: Il viaggio della flotta di Enea da Azio al *Templum Minervae* passando per il Canale d'Otranto.

BIBLIOGRAFIA

AA.VV. 1978, Leuca, *Galatina*.

Alfieri N. 1981, *Insedimenti romani tra il Po e il Tronto in età romana*, in *Picus* 1, 7-39.

Arcadi E. 2024, *L'atto scrittoriale come azione rituale nei santuari costieri del Basso Adriatico*, in *L'Idomeneo* 37, 9-16.

Auriemma R. 2001, *Gli approdi minori del Salento Adriatico: il contributo della ricerca archeologica subacquea*, in C. Zaccaria (ed.) *Strutture portuali e rotte marittime nell'Adriatico di età romana*, Atti della XXIX settimana di studi aquileiesi, Aquileia, 20-23 maggio 1998, (*Antichità Altoadriatiche* 46, CEFR 280), Trieste, Roma, 415-429.

Auriemma R. 2004, *Salentum a salo. I, Porti e approdi, rotte e scambi lungo la costa adriatica del Salento. II, Forma Maris Antiqui*, Galatina.

Auriemma R. 2017, *Nel mare dell'intimità. L'archeologia subacquea racconta l'Adriatico*, Catalogo della Mostra, Trieste.

Auriemma R., Antonazzo A., Colucci A., Coluccia L., Rugge M. 2024a, *Portus Lupiae: archeologia dei paesaggi di mare a Lecce*, in M. Urteaga, A. Pizzo (edd.), *International congress, ENTRE MARES. Emplazamiento, infraestructuras y organización de los puertos romanos*, Irun, 3-5 November 2021, (*Hispania Antigua, Serie Arqueológica* 15), Rome, Bristol, 707-721.

Auriemma R., Antonazzo A., Colucci A., Coluccia L., Mele M., Rugge M. 2024b, *Archeologia dei paesaggi d'acqua: l'area umida delle Cesine, Lecce*, in *ASub* XXX n.s., 76 (2024).

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

Arnaud P. 2006, *La navigation en Adriatique d'après les données chiffrées des géographes anciens*, in S. Čače, A. Kurilić, F. Tassaux (edd.), *Les routes de l'Adriatique antique: géographie et économie*, Actes de la table ronde, Zadar, 8-22 septembre 2001, 39-53.

Beresford J. 2013, *The Ancient Sailing Season*, Mnemosyne, Suppl. 351, Leiden, Boston.

Bonacci L. 2015, *Il grano gallico: magazzini di stoccaggio e tempi di trasporto a Roma*, in *Pallas* 99, 175-191.

Bonino M. 2005, *Argomenti di architettura navale antica*, San Giuliano Terme (Pisa).

Braccesi L. 1977, *Grecità adriatica: un capitolo della colonizzazione greca in Occidente*, Bologna.

Bretin-Chabrol M. 2009, *Les généalogies d'Énée chez Homère et Virgile: aspects de la mémoire sélective des Romains*, in *Latomus* 68, 2.

Broodbank C. 2000, *An island archaeology of the early Cyclades*, Cambridge.

Cabanes P., Drini F. 2016, *Corpus des inscriptions grecques d'Illyrie méridionale et d'Épire*, 3, *Inscriptions d'Albanie (en dehors des sites d'Épidamne-Dyrrhachion, Apollonia et Bouthrôtos)*, in *Études épigraphiques* 2.3, Athènes.

Calzini Gysens J., Coarelli F. 1999, s.v. *Sol, templum*, in E.M. Steinby (ed.), *Lexicon Topographicum Urbis Romae*, IV, Roma, 331-333.

Carettoni G. 1966/67, *I problemi della zona augustea del Palatino alla luce dei recenti scavi*, in *RendPontAcc.*, serie III, XXXIX, 287-319.

- Casson L. 1951, *Speed under Sail of Ancient Ships*, in *TransactAmPhilAss* 82, 136-148.
- Casson L. 1971, *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Princeton.
- Castagnoli F. 1967, *I luoghi connessi con l'arrivo di Enea nel Lazio (Troia, Sol Indiges, Numicus)*, in *ArchCl* 19, 1-13.
- Castagnoli F. 1972, *Lavinium I. Topografia generale fonti e storia delle ricerche*, Roma.
- Coluccia L. c.d.s., «ES TÒ PÉLAGOS APHESEIN». *Setting sail towards the high seas with the favour of the gods: coastal sanctuaries and maritime itineraries to Lemnos among ancient literary sources and archaeological evidence*, in *Sanctuaries and Cults in the Aegean from Early Historic Times to Late Antiquity*, Proceedings of the International Conference, Lemnos 11-14 september 2019.
- Coluccia L. 2016, *Castro: un insediamento fortificato dell'Età del Bronzo sulla rocca di Minerva*, in R. Di Cesare, F. Longo, S. Privitera. (edd.), *ΔPOMOI. Studi sul mondo antico offerti a Emanuele Greco dagli allievi della Scuola Archeologica Italiana di Atene*, Atene, Paestum, 49-59.
- Coluccia L. 2019, *Castro protostorica. L'insediamento fortificato dell'età del Bronzo in località Palombara (scavi 2014-2015)*, Tekmeria 18, Paestum.
- Coluccia L., Iacono F. 2015, *Uno sguardo dall'esterno. Attività marinare, società e interazione nelle periferie nord-occidentali e nord-orientali del mondo egeo durante la tarda età del Bronzo*, in A.M. Jasink, L. Bombardieri (edd.), *Akrothina. Contributi di giovani ricercatori italiani agli studi egei e ciprioti*, *Periploi* 7, 45-57.
- D'Alessio M.T. 2005, *Nuovi materiali votivi dal Tempio Dorico di Pompei*, in A. Comella, S. Mele (edd.), *Depositi votivi e culti dell'Italia antica dall'età arcaica a quella tardo-repubblicana*, Atti del Convegno di Studi, Perugia, 1-4 Giugno 2000, Bari, 535-543.
- D'Andria F. 2009, *Castrum Minervae*, Galatina.
- D'Andria F. 2013, 'Castrum Minervae nobilissimum' in età arcaica, in F. Raviola, E. Pastorio, A. Debiasi, M. Bassani (edd.), *L'indagine e la rima. Scritti per Lorenzo Braccisi*, in *Hesperia* 30, Studi sulla grecità d'Occidente, Roma, 407-425.
- D'Andria F. 2019, *Scavi e scoperte a Castro (2014-2015)*, in *Produzioni e committenze in Magna Grecia*, Atti del LV CMGr, Taranto- 24-27 settembre 2015, 55-65.
- D'Andria F. 2020, *L'Athenaion di Castro in Messapia*, in *MDAI (R)* 126, 79-140.
- D'Andria F., Degl'Innocenti E., Caggia M.P., Ismaelli T., Mancini L. 2023 (edd.), *Athenaion. Tarantini, Messapi e altri nel santuario di Atena a Castro*, Catalogo della mostra MAR TA - Museo Archeologico Nazionale di Taranto, MAR di Castro - Museo Archeologico "A. Lazzari" di Castro, Bari.
- D'Ercole M.C. 2001, *Itinerari e scambi nell'Adriatico preromano*, in S. Čače, A. Kurilić, F. Tassaux (edd.), *Les routes de l'Adriatique antique: géographie et économie*, Actes de la table ronde, Zadar, 8-22 september 2001, 91-106.
- D'Ercole M.C. 2002, *Importuosa Italiae litora. Paysage et échanges dans l'Adriatique méridionale archaïque*, Centre Jean Bérard, Études VI, Naples.
- De Caro S. 1992, *Appunti sull'Atena della Punta della Campanella*, in *AnnAstorAnt* XIV, 173-178.
- Detienne M. 1970, *Le navire d'Athéna*, in *RHistRel* 178, 2, 133-177.

- Fenet A. 2005, *Sanctuaries marins du Canal d'Otrante*, in E. Deniaux (ed.), *Le Canal d'Otrante et la Méditerranée antique et médiévale*, Actes du colloque de Nanterre, Paris, 20-21 novembre 2000, Bari, 39-49.
- Fenet A. 2016, *Les dieux olympiens et la mer*, Nouvelle édition, Rome.
- Frisone F. 2008, *Ionios Poros: storie, rotte e percorsi nella genesi di uno spazio geografico*, in *Hesperia* 22, Studi sulla grecità d'Occidente, Roma, 119-143.
- Georgiou H.S. 1990, *Bronze Age sailing and Homeric evidence*, in *Archaeology and Heinrich Schliemann. A Century after his Death*, Athens, 523-530.
- Hajdari A., Reboton J., Shpuza S., Cabanes P. 2007, *Les inscriptions de Grammata (Albania)*, in *RÉG* 120, 353-394.
- Halsberghe G.H. 1972, *The Cult of Sol Invictus*.
- Hijmans E. 2010, *Temples and priests of Sol in the city of Rome*, in *Mouseion. Journal of the Classical Association of Canada* 10 (3), 381-427.
- Ismaelli T. 2020, *I fregi a girali abitati dell'Athenaion di Castro. Iconografia e linguaggio formale di una creazione tarentina*, in *MDAI (R)* 126, 141-203.
- Jaia A.M., Molinari M.C. 2011, *Il Santuario di Sol Indiges e il sistema di controllo della costa laziale nel III sec. a.C.*, in G. Ghini, Z. Mari (edd.), *Lazio e Sabina* 8, Atti del convegno, Ottavo Incontro di Studi sul Lazio e la Sabina, Roma 30-31 marzo, 1 aprile 2011, Roma, 373-384.
- Jaia A.M. 2012, *Il santuario di Sol Indiges*, in M. Torelli (ed.), *Sacra Nominis Latini. I santuari del Lazio dalle origini alla fine dell'età repubblicana*, Atti del convegno, Roma 19-21 febbraio 2009, 599-615.
- Janni P. 1996, *Il mare degli Antichi*, Bari.
- Kleisiaris N., Bakas S., Skarmintzos S. 2014, *The Developmental Steps of Experimental Archaeology in Greece Through Historical Replicative Experiments and Reconstructions*, in J. Reeves Flores, R.P. Paardekooper (edd.), *Experiments Past. Histories of Experimental Archaeology*, Leiden, 97-115.
- Knappett C., Evans T., Rivers R. 2008, *Modelling maritime interaction in the Aegean Bronze Age*, in *Antiquity* 82, 1009-1024.
- Lambole J.L. 2000, *Les cultes de l'Adriatique méridionale à l'époque républicaine*, in C. Delplace, F. Tassaux (edd.), *Les cultes polythéistes dans l'Adriatique romaine*, Bordeaux, 133-140.
- Leone, Turchiano 2017 = Leone D., Turchiano M. 2017, *Liburna 1. Archeologia subacquea in Albania. Porti, approdi e rotte marittime*, *Insulae Diomedae* 29.
- Liddell H., Scott R. 1940, s.v. Ἀρκτοῦρος, in *A Greek-English Lexicon*.
- Lombardo M. 1992, *I Messapi e la Messapia nelle fonti letterarie greche e latine*, Galatina.
- Lombardo M. 2004, *Il Canale d'Otranto tra il IV e il III secolo*, in L. Braccisi (ed.), *La pirateria nell'Adriatico antico*, Incontro di Studio, Venezia, 7-8 marzo 2002, in *Hesperia* 19, Roma, 49-57.
- Malacrino C.G. 2007, *Il Monumento di Ottaviano a Nicopoli e l'opera reticolata in Grecia*, in K. Zachos (ed.), *Nicopolis B*, Proceedings of the Second International Nicopolis Symposium, Preveza, 11-15 september 2002, Preveza, 371-391.
- Manfredi V. 1982, *Il «consulente navale» di Virgilio per l'Eneide*, in *Aevum* 56, 1, 3-18.

- Marangio C. 1998, *Κέρκυρα nelle linee di rotta di età greca e romana tra la Grecia e l'Italia*, in G. Laudizi, C. Marangio (edd.), *Porti, approdi e linee di rotta nel Mediterraneo antico*, Atti del Seminario di Studi, Lecce, 29-30 novembre 1996, Lecce, 79-104.
- 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* 30, 577-609.
- Medas S. 2009, *Andature e manovre con la vela quadra*, in *Arqueologia Nàutica Mediterrània* (Monografies del CASC 8), Girona, 419 - 426.
- Medas S. 2022, *Nautica Antica. Itinerari nel mondo della navigazione, tra storia, archeologia ed etnografia*, Roma, Bristol.
- Morrison J. S., Coates J.F., Rankov N.B. 2000, *The Athenian Trireme: The History and Reconstruction of an Ancient Greek Warship*, Cambridge.
- Morton J. 2001, *The role of the Physical Environment in Ancient Greek Seafaring*, Mnemosyne, Suppl. 213, Leiden, Boston, Köln.
- Nafissi M. 1995, *La documentazione letteraria ed epigrafica*, in E. Lippolis, S. Garraffo, M. Nafissi (edd.), *Taranto. I. I culti greci in Occidente*, Taranto, 155-332.
- Nenci G. 1973, *Leucopetrai Tarentinorum (Cic., Att., 16, 6, 1) e l'itinerario di un progettato viaggio ciceroniano in Grecia*, in *AnnPisa* 3, 387-396.
- Pagliara C. 1971-1973, *La Grotta Porcinara al Capo di S. Maria di Leuca. I. Le iscrizioni*, in *AnnLecce* 6, 5-67.
- Pagliara C. 1978, *Le iscrizioni*, in AA.VV. (edd.), *Leuca*, Galatina, 177-221.
- Pagliara C. 1983, *Humilis Italia: archeologia sulla costa salentina: mostra documentaria*, Torre dell'Orso, luglio-agosto 1983, Galatina.
- Pagliara C. 1984, *Torre dell'Orso (Lecce)*, in *MEFRA* 96, 1, 551-552.
- Pagliara C. 1987, *La Grotta Poesia di Roca (Melendugno-Lecce). Note preliminari*, in *AnnPisa*, s. III, 17, 267-328.
- Pagliara C. 1991, *Santuari costieri*, in *I Messapi*, Atti del XXX CMGr, Taranto-Lecce, 4-9 ottobre 1990, 503-526.
- Polito E. 2011, *La pietrificazione delle armi conquistate*, in C. Masseria, D. Loscalzo (edd.), *Miti di guerra riti di pace. La guerra e la pace: un confronto multidisciplinare*, Bari, 259-266.
- Rougé J. 1952, *La navigation hivernale sous l'Empire romain*, in *RÉA* 54, 316-325.
- Rougé J. 1966, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain*, Paris.
- Russo M. 1990, *Punta della Campanella. Epigrafe rupestre osca e reperti vari dall'Athenaion*, in *MonAnt* III, 5, 181-284.
- Russo M. 1992, *Materiali arcaici e tardo-arcaici dalla stipe dell'Athenaion di Punta Campanella*, in *AnnAstorAnt* XIV, 201-219.

- Snodgrass A. 2000, *Prehistoric Italy, a view from the Sea*, in D. Ridgway, F. R. Serra Ridgway, M. Pearce, E. Herring, R. Whitehouse, J. Wilkins (edd.), *Ancient Italy in its Mediterranean setting. Studies in honour of Ellen Macnamara*, Specialist Studies on the Mediterranean 4, 21, 4, 171-77.
- Tartaron T.F. 2013, *Maritime Networks in the Mycenaean World*, Cambridge.
- Tomei M.A. 2017, *Il monumento celebrativo della battaglia di Azio sul Palatino*, in *MEFRA* 129, 413-424.
- Turchiano M. 2017a, *Gli approdi del versante occidentale. La baia dell'Orso*, in *Leone, Turchiano 2017*, 161-175.
- Turchiano M. 2017b, *Gli approdi del versante occidentale. La baia di Grammata*, in *Leone, Turchiano 2017*, 177-193.
- 1998, Uggeri G., *Portolani romani e carte nautiche: problemi e incognite*, in G. Laudizi, C. Marangio (edd.), *Porti, approdi e linee di rotta nel Mediterraneo antico*, Atti del Seminario di Studi, Lecce, 29-30 novembre 1996, Lecce, 31-78.
- Uggeri G. 1988, *Il porto di Brindisi in età repubblicana*, in C. Marangio (ed.), *La Puglia in età repubblicana*, Atti del I Convegno di studi sulla Puglia romana, Mesagne, 20-22 marzo 1986, Galatina, 47-64.
- Volpe G., Auriemma R. 1998, *Rotte, itinerari e commerci*, in R. Cassano, R. Lorusso Romito, M. Milella (edd.), *Andar per mare. Puglia e Mediterraneo tra mito e storia*, Bari, 199-260.
- Welsh F. 1988, *Building the Trireme*, London.
- Zachos K. 2001, *Το μνημείο του Οκταβιανού Αυγούστου στη Νικόπολη. Το τρόπαιο της ναυμαχίας του Ακτίου*, Athens.
- Zachos K. 2003, *The tropaeum of sea-battle of Actium at Nikopolis: interim report*, in *JRA* 16, 64-92.