

RISCHI DELLA NAVIGAZIONE E SANTUARI NELLE FONTI NAUTICHE TRA ANTICHITÀ E MEDIOEVO

Immacolata AULISA*
(Università degli Studi di Bari Aldo Moro)

Keywords: sea, sanctuaries, portolans, circumnavigation, nautical sources.

Abstract: *Risks of navigation and sanctuaries in the nautical sources between Antiquity and the Middle Ages.* Man's attitudes and reactions in the face of the danger of the sea constitute one of the most significant moments in his relationship with the holy matter. The analysis intends to focus attention on places of worship and sacred spaces linked to the sea and maritime itineraries which have been recognized as having a surplus of sacredness, namely the 'sanctuaries'. The survey is based on different types of sources, especially those closely related to the nautical environment. In fact, it is possible to investigate how the maritime space and its landings have assumed a particular religious significance and how this is perceived and described in multiple sources of pagan and Christian environments with intertwining, persistence, and innovations.

Cuvinte-cheie: mare, sanctuare, portulane, circumnavigație, surse nautice.

Rezumat: Atitudinile și reacțiile omului în fața pericolului mării constituie unul dintre momentele cele mai semnificative în relația sa cu materia sacră. Analiza își propune să concentreze atenția asupra lăcașurilor de cult și spațiilor sacre legate de mare și itinerariile maritime care au fost recunoscute ca având un surplus de sacralitate, și anume „sanctuarele”. Analiza se bazează pe diferite tipuri de surse, în special pe cele strâns legate de mediul nautic. De fapt, este posibil să se investigheze modul în care spațiul maritim și debarcările sale au asumat o semnificație religioasă deosebită și modul în care aceasta este percepță și descrisă în multiple surse ale mediului păgân și creștin cu întrepătrunderi, persistență și inovații.

Gli atteggiamenti e le reazioni dell'uomo di fronte al pericolo del mare costituiscono uno dei momenti più significativi della sua relazione con il sacro: si può individuare lo spazio sacro nella nave –

* immacolata.aulisa@uniba.it

spesso chiamata con il nome di una divinità o di un santo – e nel mare stesso, luogo potenziale delle forze del male; si possono indicare le circostanze sacre nella tempesta, considerata frequentemente la conseguenza dell’azione delle divinità irate in ambito pagano o del demonio in ambito cristiano, che Dio lascia agire, ma che può fermare se uno dei suoi servitori lo richiede; si possono delineare le azioni sacre, quando gli uomini ricorrono agli dei o ai santi di fronte alla morte, morte tanto più temibile, perché senza tomba¹; si può individuare la promessa, in caso di sopravvivenza, di offrire un ex voto come ringraziamento per l’intervento soprannaturale. Il discorso si inserisce, dunque, in quello più generale della dialettica tra l’uomo e lo spazio e delle forme di sacralizzazione dello spazio: da un lato luoghi segnati da presenze sante e di conseguenza santificanti; dall’altra, riconoscimento di un’identità sacrale a luoghi percepiti come particolarmente idonei alla manifestazione del divino e al rapporto tra l’uomo e la divinità; dall’altra ancora luoghi resi sacri dalla loro funzionalità.

La mia analisi intende focalizzare l’attenzione sui luoghi di culto e sugli spazi sacri legati al mare e agli itinerari marittimi cui è stato riconosciuto un *surplus* di sacralità, ovvero i ‘santuari’². Si può, infatti, indagare come lo spazio marittimo e i suoi approdi abbiano assunto un particolare significato religioso e come questo sia percepito e descritto in molteplici fonti di ambiente pagano e cristiano, con intrecci, persistenze e innovazioni. La prospettiva è quella di considerare come alcuni santuari siano sorti o siano diventati poli di attrazione e di protezione per la gente di mare, utilizzando opere di diversa tipologia, soprattutto quelle strettamente legate all’ambiente nautico.

La produzione di opere di letteratura nautica, infatti, al di là delle finalità tecniche e pratiche, può rivelare come da sempre il mare sia stato percepito quale spazio dove il rischio è in agguato, sia per i marinai che per i pellegrini o per chiunque ne solchi le acque³ e come

¹ M. Mollat, *Les attitudes des gens de mer devant le danger et devant la mort*, *Ethnologie française*, 9, 1979, 198.

² Tale tematica è stata affrontata da molteplici prospettive in una serie di seminari e convegni organizzati dall’Associazione Internazionale per le Ricerche sui Santuari (AIRS), dalle cui risultanze prende avvio la mia indagine. Cfr., in particolare I. Aulisa (cur.), *I santuari e il mare. Atti del III Convegno Internazionale (Santuario Santa Maria di Monte Berico-Vicenza, 15-17 aprile 2013)*, Bari, 2014.

³ Per il Mediterraneo cfr. F. Braudel, *Il Mediterraneo. Lo spazio, la storia, gli uomini, le tradizioni*, Milano, 2000; S. Guaracino, *Mediterraneo. Immagini, storie e teorie da Omero a Braudel*, Milano, 2007; J. Jouanna, P. Toubert, M. Zink

i navigatori abbiano fatto ricorso in vario modo ai santuari quali luoghi di protezione.

Tali fonti lasciano emergere, inoltre, le diversità identitarie dei luoghi di culto in rapporto ai gruppi religiosi che li costruiscono e li gestiscono⁴ e come il carattere funzionale di uno spazio possa portare alla fondazione di un santuario⁵: i luoghi di culto legati al mare si configurano, a volte, come edifici cultuali costruiti dalla mano dell'uomo, altre volte, invece, come santuari naturali (grotte, promontori), dove l'uomo può avvertire la presenza e la potenza di un *numen*.

Alle forme di sacralizzazione dello spazio fa riscontro, dunque, l'incremento di luoghi sacri legati ad esigenze proprie delle comunità marittime, con la presenza di santuari variamente specializzati e fortemente legati alla storia del territorio nelle sue diverse dimensioni sociali, economiche, politiche.

Al pari degli *Itineraria* di viaggi per terra, le fonti nautiche sono particolarmente significative in quanto, oltre a documentare la reale situazione dei luoghi sacri, lasciano percepire il modo come quei luoghi venissero considerati e il significato che avessero acquisito nella coscienza religiosa degli uomini di epoche e ambienti diversi.

1. Rischi della navigazione e fonti nautiche

Nel corso dei secoli, per far fronte ai pericoli della traversata via mare, si è fatto ricorso alla composizione di opere che fossero di ausilio ai navigatori, testi tecnici di immediata utilità che riportavano in dettaglio notizie e dati relativi alla navigazione nei settori di mare cui si riferivano. Il principio alla base di queste opere è quello di guidare il navigante con informazioni chiare, puntuale e sperimentate: descrizione particolareggiata della costa; indicazioni sulle direzioni, sulle distanze, sulle caratteristiche dei diversi luoghi; suggerimenti per la condotta della navigazione, l'entrata in porto, l'ancoraggio; notizie

(cur.), *L'eau en Méditerranée de l'antiquité au Moyen Âge. Actes du XXII^e colloque de la Villa Kérylos (7-9 octobre 2011)*, Paris, 2012.

⁴ Su tali aspetti cfr. S. Boesch Gajano, *Geografia sacra e cartografia storica*, in A. Vauchez (cur.), *I santuari cristiani d'Italia. Bilancio del censimento e proposte interpretative*, Roma, 2007, 225-241.

⁵ Cfr. A. Vauchez, *Introduction*, in *Lieux sacrés, lieux de culte, sanctuaires. Approches terminologiques, métodologiques, historiques et monographiques*, Roma, 2000, 4.

sulle attrezzature portuali. Sono contemplate anche informazioni sui venti, sul regime delle correnti di marea, sui pericoli determinati dalla presenza di bassifondi, secche, scogli e altri ostacoli, sulla natura e la tipologia del fondo marino, sui luoghi di rifornimento di acqua dolce⁶.

Per l'antichità non si sono conservati veri e propri manuali di navigazione in senso tecnico; se ne può, però, ipotizzare l'esistenza, come lascia intendere un passo di Plutarco, che menziona i 'trattati di navigazione' (*grammata kubernetica*): «I trattati di navigazione non bastano a formare il capitano d'una nave, se non ha assistito più volte da poppa alla lotta contro i flutti, i venti e le burrasche notturne»⁷. Da fonti più propriamente nautiche sarebbero derivati i *Libri navales* di Varrone, citati da Vegezio⁸, nei quali era riportato un elenco relativo ai segni premonitori del tempo che si potevano ricavare dal comportamento degli animali; a tale elenco sarebbero stati improntati anche i versi delle *Georgiche* di Virgilio⁹. L'*Ephemeris navalis* di Varrone, forse la stessa opera citata da Vegezio, dedicata a Pompeo prima del suo viaggio in Spagna nel 77 a.C., fornisce indicazioni sulle condizioni meteo-marine e su quelle ambientali. A questa letteratura dovevano appartenere sia i manuali di navigazione sia le istruzioni nautiche,

⁶ Su tali opere la bibliografia è molto vasta. Mi limito a segnalare alcuni studi che restano un sicuro punto di riferimento: K. Kretschmer, *Die italienischen Portolanen des Mittelalters. Ein Beitrag zur Geschichte der Kartographie und Nautik*, Berlin, 1909; P. Gautier Dalché, *D'une technique à une culture: carte nautique et portolan au XII^e siècle*, in *L'uomo e il mare nella civiltà occidentale: da Ulisse a Cristoforo Colombo. Atti del Convegno* (Genova, 1-4 giugno 1992), Genova, 1992 (= Atti della Società Ligure di Storia Patria, n.s., 32, fasc. II), 284-312; Id., *Saperi geografici nel Mediterraneo cristiano*, in P. Toubert, A. Paravicini Baglioni (cur.), *Federico II e le scienze*, II, Palermo, 1994, 162-182; Id., *Carte marine et portulan au XII^e siècle. Le Liber de existencia riveriarum et forma maris nostri Mediterranei* (Pise, circa 1200), Rome, 1995; Id., *Du Yorkshire à l'Inde. Une géographie urbaine et maritime de la fin du XII^e siècle* (Roger de Howden?), Genève, 2005; E. Bellomo, *Sapere nautico e geografia sacra alle radici dei portolani medievali (secoli XII-XIII)*, in *Dio, il mare e gli uomini, Quaderni di storia religiosa*, 15, 2008, 215-241.

⁷ *Opere morali*, 790D; trad. di G. Pisani, *Plutarco, Moralia*, III, Pordenone, 1992, 203.

⁸ *Epitom. rei mil.* 4, 41.

⁹ *Georg.* 1, 351-423.

ovvero documenti in cui venivano trascritte le modalità tecniche e commerciali per guidare la navigazione¹⁰.

Si può presumere, pertanto, che la letteratura antica non abbia lasciato testimonianze dirette di veri manuali di arte nautica, di cui, tuttavia, si può ipotizzare l'esistenza attraverso opere letterarie, che tramandano contenuti tecnici, sebbene questi abbiano perso il loro carattere di informazioni destinate all'uso pratico¹¹.

Se si considera che nel mondo antico molti dei principali collegamenti erano quelli marittimi, si può comprendere come si siano conservate diverse opere relative a itinerari via mare, descrizioni delle terre costeggiate e delle distanze attraversate, indicazioni in giornate di navigazione. Numerosi testi relativi alle coste del Mediterraneo, del Mar Rosso, del Mar Nero, dell'Atlantico sono stati tramandati con il titolo di *Peripoli*, opere che presentano un itinerario marittimo costiero, ovvero la descrizione delle coste secondo uno stesso principio unidimensionale, quello, cioè, di passare da una località a quella successiva più vicina.

Il genere dei peripoli ha fatto registrare nel corso dei secoli una sorta di continuità attestata da schemi fissi, ricorrenze verbali, citazioni interne e numerosi *excursus*¹². Tali scritti, in non pochi casi, contengono oltre che informazioni per i navigatori anche notizie storiche, mitologiche, etnografiche che hanno conferito loro dignità letteraria. Con il tempo, infatti, questo tipo di opere geografiche e di manuali di navigazione si trasformarono in un genere letterario diverso, in cui penetrarono il gusto per l'esotico e l'attenzione crescente per le curiosità e le stranezze che presentava il mondo esterno. Si cominciarono a trascurare gli elementi pragmatici, come la direzione dei venti, i punti di attracco più agevoli o adatti come rifugio in caso di tempesta, i luoghi più funzionali per l'approvvigionamento di acqua, la menzione delle giornate di navigazione necessarie per spostarsi da un punto all'altro della costa. Di contro, attraverso l'uso di digressioni, si

¹⁰ P. Janni, *La mappa e il periplo. Cartografia antica e spazio odologico*, Roma, 1984; S. Medas, *De rebus nauticis. L'arte della navigazione nel mondo antico*, Roma, 2004, 111; Id., *Il più antico testo portolanico attualmente noto: lo Stadiasmus o Periplo del Mare Grande*, Mayurqa, 33, 2009, 82.

¹¹ P. Janni, *Nautica*, in C. Santini, I. Mastrorosa, A. Zumbo, *Letteratura scientifica e tecnica di Grecia e Roma*, Roma, 2002, 400.

¹² F. Cordano, *Antichi viaggi per mare. Peripoli greci e fenici*, Pordenone, 1992, VII-XX.

diede maggiore spazio alla descrizione delle terre poste lungo la costa e ai costumi delle popolazioni che si potevano incontrare, più affini ad una letteratura di carattere storico-etnografico che ad un manuale di navigazione di carattere pratico.

Se non si può, dunque, individuare l'epoca in cui si iniziarono a registrare le istruzioni per la navigazione, è ormai acquisito che l'esperienza nautica fu alla base anche dello sviluppo degli studi geografici¹³, come provano i numerosi riferimenti presenti in Strabone. Il geografo¹⁴, infatti, attesta che nel mondo antico due erano le principali tipologie di opere di carattere nautico-geografico: quelle intitolate *limenes* ('sui porti')¹⁵ e quelle denominate, appunto, *periplo* ('peripli'). Dalla testimonianza di Strabone si evince che la composizione di tali opere (*limenes* e *periplo*) in genere non prevedeva il ricorso a cognizioni scientifiche e di tipo astronomico, ma si fondava, piuttosto, su conoscenze derivanti dalla pratica della navigazione¹⁶. Anche da un altro passo dello stesso autore¹⁷ si può desumere che l'esperienza pratica dei navigatori costituisse la fonte principale delle informazioni confluite nelle istruzioni nautiche e nei portolani, così come nelle opere di tipo propriamente geografico, che, per diversi aspetti, dovevano dipendere dalle prime¹⁸.

Non è conosciuta neppure la prima forma dei portolani specificamente destinati a fornire istruzioni nautiche ai navigatori, molto diffusi soprattutto in epoca medievale. La struttura dei testi nautici noti come 'portolani' è stata accostata e spesso ritenuta la medesima degli

¹³ Cfr. M. Sechi, *La costruzione della scienza geografica nei pensatori dell'antichità classica*, Roma, 1990.

¹⁴ *Geogr.* 1, 1, 21.

¹⁵ Queste opere riportano l'elenco ordinato dei porti collocati lungo determinate coste, secondo un ordine geografico progressivo, seguendo un punto di partenza e uno di arrivo. Particolare rilievo assume il *Peri limenon* di Timostene di Rodi, ammiraglio della flotta di Tolomeo II Filadelfo, personaggio che univa le competenze del capitano di mare con quelle del sapiente geografo: cfr. Marciano di Eraclea, *Epitome del Periplo del Mare Interno* di Menipio di Pergamo 3 (ed. K. Müller, *Geographi Graeci Minores*, I, Paris, 1855, 566 = GGM). Presumibilmente le fonti di Timostene dovettero essere costituite da portolani e da libri di istruzioni nautiche diffusi nel III secolo a.C.

¹⁶ Medas, *Il più antico testo portolanico*, cit., 349-350.

¹⁷ *Geogr.* 2, 5, 24.

¹⁸ L. A. García Moreno, F. J. Gómez Espelosín, *Relatos de viajes en la literatura griega antigua*, Madrid, 1996; F. J. Gómez Espelosín, *El descubrimiento del mundo. Geografía y viajeros en la antigua Grecia*, Madrid, 2000, 223-224.

antichi *periplo*, proprio per le informazioni tecnico-nautiche che caratterizzano questi scritti¹⁹.

L'analisi dei portolani medievali lascia emergere come essi fossero destinati a svilupparsi e a divenire guide di navigazione, atte a veicolare uno specifico sapere tecnico, per la maggior parte prive di interesse e attenzione per notizie che non fossero legate direttamente al viaggio per mare. Ai fini del nostro discorso, tuttavia, alcuni portolani possono offrire elementi utili per indagare la dimensione religiosa della navigazione mediterranea, grazie alla presenza di riferimenti ad una geografia che può definirsi 'sacra': alcuni di essi, infatti, oltre all'indicazione delle distanze, delle correnti, delle direzioni, riportano anche il riferimento a chiese e monasteri, seppur menzionati quali punti di riferimento per segnalare scogli e secche o perché ubicati nelle vicinanze di isole e porti.

Per far fronte alle incognite della navigazione, ai pericoli del mare e all'arrivo improvviso di tempesta, a questi scritti si affiancò nell'antichità una fiorente letteratura sui segni della mutazione del tempo e sulle predizioni possibili, che venne ampliata nei secoli successivi²⁰, fino a trovare la forma più completa proprio all'interno di testi specifici, quali i portolani e le guide per i navigatori.

I rischi cui si doveva far fronte durante la navigazione, infatti, erano legati non solo alle condizioni delle imbarcazioni e delle navi, ma anche agli elementi naturali. Per proteggersi dal rischio del cattivo tempo e, di conseguenza, dal naufragio, non potendosi effettuare interventi diretti sui fenomeni atmosferici avversi, si ricorse soprattutto ad azioni preventive, le uniche realmente in grado di rivelarsi efficaci

¹⁹ Su tali aspetti cfr. Kretschmer, *Die italienischen Portolane des Mittelalters*, cit., 170 ss.; R. Uhden, *Die antiken Grundlagen der mittelalterlichen Seekarten*, in *Imago mundi. International Journal for the History of Cartography*, I, 1935, 1-19; D. Gernez, *Esquisse de l'histoire de l'évolution des livres d'instructions nautiques*, in *Communications de l'Académie de Marine de Belgique*, V, Anvers, 1950; D.W. Waters, *The Rutters of the Sea. The Sailing Directions of Pierre Garcie. A Study of the first English and French Sailing Directions*, New Haven-London, 1967, 7 ss.; P. Janni, *La mappa e il periplo. Cartografia e spazio odologico*, Roma, 1984, 37 ss.; Gautier Dalché, *Carte marine*, cit., 42; F. J. González Ponce, *La posición del periplo del Ps.-Escílax en el conjunto del género periplográfico*, *REA*, 103, 2001, 369-380.

²⁰ Cfr. il *Della milizia marittima* di Cristoforo Canale, della seconda metà del Cinquecento.

contro la furia della burrasca²¹. Tra le principali strategie empiriche è stata prevista quella di orientarsi e prevedere il tempo attraverso l'individuazione di segni riconoscibili. Le conoscenze empiriche del tempo da parte dei navigatori del Mediterraneo, basate sui segni e sui presagi, non hanno conosciuto grosse svolte, come quelle verificatesi nell'arte della navigazione, ma hanno avuto maggiore continuità nel corso dei secoli, a partire dall'antica Grecia.

Già Aristotele²² attribuì grande importanza all'individuazione dei segni premonitori delle mutazioni del tempo; anche Teofrasto²³, suo discepolo, ribadì l'importanza dello studio approfondito della previsione meteorologica. Arato nei *Phaenomena* fornì una lettura sistematica dei segni che annunciavano il maltempo in mare. Seneca²⁴, rifacendosi ad Aristotele e Teofrasto, sottolineò in tale ambito, l'importanza della ricerca scientifica che permetteva di scoprire l'ordine naturale del mondo e di superare la paura di fronte ai fenomeni meteorologici.

Per i navigatori dovette essere utile anche l'*Epitoma rei militaris* di Vegezio²⁵, che compendiò le conoscenze greche (Aristotele e Teofrasto) e quelle latine (*Georgiche* di Virgilio e i libri sull'arte della navigazione di Varrone); il suo scritto trovò fortuna presso i navigatori anche nei secoli successivi.

2. Santuari e navigazione

Si può riscontrare come fin dall'antichità le opere a carattere nautico, tra le indicazioni utili alla rotta, includessero anche il riferi-

²¹ C. Maccagni, *Dal Mediterraneo all'Atlantico: scienze nautiche e strumenti*, in *L'uomo e il mare nella civiltà occidentale*, cit., 379-419.

²² Cfr., in particolare, *Meteor*.

²³ Cfr. *De Physicorum opinionibus* e il trattato *Sui segni* che va sotto il nome di Teofrasto.

²⁴ *Nat. quaest.*

²⁵ L'opera, in quattro libri e con un'appendice sulla guerra navale, in cui si tratta dei venti e dell'individuazione dei segni, riprende notizie da varie fonti, ma non lascia trasparire un'esperienza diretta della materia; cfr., ad es., *Epit. rei milit.* 4, 38: *Qui cum exercitu armatis classibus vehitur, turbinum signa debet ante prae-noscere. Procellis namque et fluctibus liburnae gravius quam vi hostium saepe perierunt, in qua parte naturalis philosophiae tota est adhibenda sollertia, quia ventorum tempestatumque caelesti ratione natura colligitur. Et pro acerbitate pelagi, sicut providos cautela tutatur, ita neglegentes extinguit incuria.*

mento a luoghi sacri. Il ruolo dei santuari penetrò, dunque, nella sfera nautica: è stato ipotizzato, infatti, che i sacerdoti custodissero e tramandassero informazioni geografiche e istruzioni nautiche, di cui erano venuti a conoscenza attraverso il contatto con i navigatori e con i mercanti²⁶. Per il mondo antico è stato sottolineato, altresì, il «ruolo dei grandi santuari coinvolti nei processi di colonizzazione e di sviluppo delle attività mercantili sul mare»²⁷.

Da questo punto di vista, particolare rilevanza assume il santuario dedicato a Melqart, divinità della città portuale fenicia di Tiro, protettrice dei navigatori. Il dio fenicio fu venerato nella città di Tiro, ma in seguito anche in Siria e nelle colonie fenicie d'Occidente, in particolar modo a Cartagine. Al dio Melqart, infatti, i Fenici avevano la consuetudine di edificare un santuario in tutti gli approdi che raggiungevano per i loro commerci, sia quando creavano empori, sia quando fondavano colonie. Gli empori avevano la funzione pratica di costituire scali agevoli e si caratterizzavano per la loro struttura che comprendeva il tempio dedicato al dio, all'interno del quale si accumulavano le ricchezze, si concentravano gli incontri tra gruppi etnici diversi, si stipulavano i trattati commerciali e si giurava di rispettare quanto pattuito.

Il culto di Melqart veniva portato in ogni colonna di nuova fondazione, proprio attraverso l'edificazione di santuari che ne assicuravano la protezione; tali santuari avevano anche lo scopo pratico di segnare e proteggere le zone di influenza commerciale fenicia. I Fenici, di solito, sceglievano promontori, isole, foci di fiumi, luoghi situati sulle coste perché offrivano facili approdi, ma soprattutto perché permettevano scambi e commerci senza dover comportare l'inoltrarsi nel retroterra indigeno. Il riconoscimento della costa, infatti, risultava

²⁶ F. Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino, 1953, 101; M. Romero Recio, *Cultos marítimos y religiosidad de navegantes en el mundo griego antiguo*, Oxford, 2000, 113-125; S. Medas, *La navigazione fenicio-punica nell'Atlantico: considerazioni sui viaggi di esplorazione e sul Periplo di Annone*, Byrsa, 1, 2003, 37-40; Id., *La navigazione antica lungo le coste atlantiche dell'Africa e verso le Isole Canarie. Analisi della componente nautica a confronto con le esperienze medievali*, in R. Ganzález Antón, F. López Pardo, V. Peña Romo (cur.), *Fenicios, Púnicos y el Atlántico. IV Colloquio del CEFyP (Santa Cruz de Tenerife, 8-10 de noviembre 2004)*, Madrid, 2008, 168-170.

²⁷ S. Medas, *Lo Stadiasco o Periplo del Mare Grande e la navigazione antica. Commento nautico al più antico testo portolanico noto*, Gerión Anejos, 12, 2008, 45.

fondamentale per assicurare la continuità e la sicurezza nelle rotte di navigazione, ma anche per sviluppare una futura politica degli insediamenti²⁸.

Anche in seguito i santuari posti sulle isole o sulla costa servirono come punto di riferimento per il traffico marittimo. Il primo obbligo di un navigante era, infatti, quello di trovare i giusti riferimenti che gli avrebbero permesso di riprendere la rotta; segnalare le zone di pericolo e di rifugio in caso di tempesta; stabilire approssimativamente un calcolo delle distanze e del numero dei giorni di navigazione; raccogliere notizie e informazioni sulle rotte relative alle prossime destinazioni e sui mercati in cui fare scorta del necessario²⁹. Porre questi luoghi sotto la protezione delle divinità ne assicurava una certa neutralità come punti di scalo e facilitava i contatti con le popolazioni più vicine. Tali santuari, pertanto, ebbero spesso un carattere internazionale, in quanto radunavano gente da ogni dove che vi giungeva per i motivi più diversi. D'altra parte, le religioni politeistiche dei popoli del Mediterraneo consentivano di adorare la divinità cui il tempio era dedicato, qualunque fosse la sua origine³⁰.

Nel mondo antico, dunque, questi santuari non urbani acquisirono un'importanza fondamentale per il controllo dell'ambiente naturale e delle vie di comunicazione marittime. Naturalmente non si può fare un discorso generale, in quanto ogni santuario si caratterizzò per una propria fisionomia, che dipendeva da circostanze particolari, dal punto più o meno strategico della sua posizione, dalla fama derivata dal potere delle sue divinità.

Alcuni di essi, inoltre, si trasformarono in ‘santuari di frontiera’, a rappresentare il dominio territoriale di alcune città. Si sa, ad esempio, che Argo, Megara e Corinto si contesero il controllo del santuario di Hera a *Perachora*, il villaggio all'interno del promontorio che divideva la baia di Corinto da quella di Livadostro.

²⁸ J. Ruiz de Arbulo, *El papel de los santuarios en la colonización fenicia y griega en la Península Ibérica*, in *Santuarios fenicio – púnicos en Iberia y su influencia en los cultos indígenas. XIV Jornadas de Arqueología fenicio-púnica (Eivissa, 1999)*, Eivissa, 2000, 18.

²⁹ J. Ruiz de Arbulo, *Rutas marítimas y colonizaciones en la Península Ibérica. Una aproximación náutica a algunos problemas*, Cuadernos TEEHAR 18, Madrid-Roma, 1991, 79-115.

³⁰ M. Belén, *Itinerarios arqueológicos por la geografía sagrada del extremo Occidente*, in *Santuarios fenicio – púnicos*, cit., 57.

Un altro interessante aspetto di questi santuari ubicati sui punti costieri che rivestivano una notevole importanza per la navigazione consiste nella maggiore frequenza con cui sono divenuti ‘centri anfizionici’ rispetto a quanto generalmente avveniva per gli altri santuari: si pensi al santuario di Apollo a Delo, di Hera Lacinia a Capo Colonna, di Poseidone sulla costa occidentale del Peloponneso, di Poseidone nell’isola Calauria. L’ubicazione dei santuari anfizionici riflette la scelta – da parte di popolazioni limitrofe unite dal culto della stessa divinità – di siti facilmente accessibili da varie direzioni marine: in tali organizzazioni, apparentemente non gerarchiche, che reclutavano i propri membri da una vasta area, l’uguaglianza di accesso al centro amministrativo e religioso diveniva prerogativa significativa in termini sia simbolici che pratici.

È ormai acquisito, d’altra parte, che molti di questi luoghi di culto legati alla navigazione hanno attraversato fasi diverse nel corso dei secoli, durante le quali sono stati più volte ridevoluti alle divinità venerate dai popoli che li occupavano: è stata segnalata, ad esempio, la sostituzione dell’Astarte fenicia con l’Afrodite greca, la Venere latina e, in alcuni casi, poi con la Vergine Maria dei cristiani. Emblematico in tal senso è il santuario di Erice in Sicilia, dedicato inizialmente al culto di Astarte. Il tempio, ubicato in una posizione di altura, da cui si dominavano i porti e le isole poste nelle vicinanze, era strettamente legato al mondo della navigazione, in quanto tutte le navi che dall’Oriente o da Cartagine desideravano dirigersi verso i centri fenici o punici dell’isola cadevano sotto il suo controllo strategico. Ellen Churchill Semple³¹ ritiene che il tempio possa considerarsi il più famoso di tutti quelli situati in altura e legati al mondo della navigazione nell’intero Mediterraneo. Una continuità con questo tempio è stata individuata nella cattedrale di Erice dedicata alla Vergine Maria, invocata come patrona dei marinai siciliani che lì continuano ad andare in pellegrinaggio o a portare offerte per implorare una navigazione sicura.

Nel Mediterraneo occidentale, numerosi santuari sorti sui siti di antichi templi pagani sono stati ridevoluti alla Vergine Maria, invocata dai marinai quale *Stella maris*: la Vergine ha sostituito, appunto, divinità femminili, quali Artemide e Afrodite/Venere³².

³¹ E. C. Semple, *The Geography of the Mediterranean Region: Its Relation to Ancient History*, New York, 1931, 632.

³² Cfr. alcuni esempi in E. C. Semple, *The templed promontories of the ancient Mediterranean*, *The Geographical Review*, 17, 1927, 353-386; G. A. Faccio-

Nel corso dei secoli l'antica funzione delle divinità pagane di proteggere i promontori e i punti della costa più pericolosi o più funzionali alla navigazione è stata assunta dai santi cristiani. Nel Mar Egeo, ad esempio, quasi tutti i siti degli antichi templi sono stati occupati da chiese in onore di santi cristiani; è possibile, in qualche caso, ammirare, all'interno delle cappelle, pietre scolpite provenienti dal tempio di Afrodite o Poseidone. In particolare, nell'Egeo numerose chiese sono state dedicate a san Nicola, il santo patrono dei marinai. Ancora oggi, sull'albero maestro di numerosi pescherecci viene fissata la sua icona, al di sotto della quale pende spesso una lampada accesa. I marinai si rivolgono a lui in preghiera durante ogni tempesta e gettano in mare offerte di sale e pane quando circumnavigano i suoi promontori. Si potrebbero fare molteplici altri esempi in tal senso.

3. Santuari e commercio marittimo

Alcuni santuari posti sulle isole o sui promontori o sulla costa, oltre ad essere punto di riferimento per la navigazione, per la loro posizione divennero anche importanti punti di accesso per il commercio internazionale.

Tali santuari si configuravano, pertanto, come «elemento central, primordial y necesario», che permetteva di organizzare il funzionamento dei porti e del commercio, in quanto delimitavano un terreno ospitale, uno spazio indipendente, la cui neutralità era garantita dalla consacrazione alle divinità³³. Al loro interno si potevano praticare i giuramenti, amministrare la giustizia, assicurare, grazie alla concentrazione di risorse legate al sacro, il flusso continuo di rifornimenti e consentire, appunto, gli scambi commerciali³⁴. Le istitu-

li, *Il titolo di Stella maris e i santuari*, in Aulisa (cur.), *I santuari e il mare*, cit., 207-214.

³³ Ruiz de Arbulo, *Emporion. Ciudad y territorio (s.VI-I a.C.). Algunas reflexiones preliminares*, *Revista d'Arqueología de Ponent*, 2, 1992, 59-73; Id., *Rutas marítimas y tradiciones náuticas. Cuestiones en torno a las primeras navegaciones tirias al Mediterráneo Occidental*, in B. Costa, J. H. Fernandez (cur.), *Rutas, navíos y puertos fenicio-punicos. XI Jornadas de Arqueología Fenicio-Púnica (Eivissa 1966)*, Eivissa, 1998, 25-48.

³⁴ Ruiz de Arbulo, *El papel de los santuarios*, cit., 20.

zioni religiose che li gestivano, pertanto, assunsero un ruolo rilevante anche in ambito economico³⁵.

I sacerdoti potevano assicurare il rispetto dei giuramenti fatti presso gli altari sacri, intervenire, giudicare in caso di conflitto e garantire l'affidabilità del sistema di pesi e misure. Allo stesso tempo, i depositi sacri, lentamente accumulati con le offerte donate dai navigatori, costituivano la migliore prova di solvibilità economica, che assicurava un flusso continuo di forniture.

Si diffuse, infatti, la consuetudine di assicurarsi la protezione delle divinità durante il viaggio di andata e di ritorno attraverso l'offerta di doni: ogni commerciante marittimo sapeva che i guadagni derivati da una vendita o un acquisto fortunato potevano andare perduti se il viaggio di ritorno si fosse trasformato in un naufragio o se si fosse capitati nelle mani dei pirati. Come tutte le relazioni con le divinità anche questa richiesta di protezione esigeva il pagamento di un tributo quale forma di richiesta e/o di ringraziamento. Una storia di tal genere è riportata, ad esempio, da Erodoto³⁶: a Samo Coleo offre la decima parte dei suoi guadagni alla dea Hera, patrona della città. Il racconto conferma come presso l'*Heraion* di Samo, santuario nazionale della città, si raccogliessero offerte che provenivano dai profitti dei commerci marittimi.

Allo stesso tempo, la richiesta di opere e manufatti da offrire alle divinità portò ad una concentrazione di attività artigianali nelle immediate vicinanze dei santuari marittimi. Questa attività artigianale specializzata nella realizzazione di doni o di beni di valore da offrire alla divinità titolare del santuario aveva bisogno di materie, come oro, argento, bronzo, avorio; pertanto, il flusso mercantile di tali prodotti si incrementò in funzione dell'importanza del santuario e della sua frequentazione.

³⁵ La bibliografia sulla funzione dei santuari nell'ambito commerciale in riferimento ai Fenici è molto vasta; mi limito a segnalare: C. Grottanelli, *Santuari e divinità delle colonie d'Occidente. La religione fenicia. Matrici orientali e sviluppi occidentali*, Roma, 1981, 117; M. C. Marín, *Reflexiones en torno al papel económico-político del templo fenicio*, in J. Mangas, J. Alvar (cur.), *Homenaje a José M^a Blázquez*, II, Madrid, 1993, 356; J. Ruiz de Arbulo, *Santuarios y comercio marítimo en la Península Ibérica durante la época arcaica*, CPAC, 18, 1997, 522; M. Belén, *Itinerarios arqueológicos por la geografía sagrada*, cit., 57.

³⁶ *Hist.* IV, 152.

Alcuni santuari, dunque, si trasformarono anche in centri importanti di accumulo di tesori. Il controllo da parte dei sacerdoti di questi fondi sacri finì col diventare un'attività delicata e complessa: anche se le offerte erano destinate alle divinità, i sacrifici e i riti necessari per la loro consacrazione prevedevano, infatti, il pagamento di una tariffa ai sacerdoti del santuario³⁷. Leggi sacre, documentate anche epigraficamente, regolavano con precisione questi aspetti dell'attività cultuale nei santuari, i tipi di rituali da seguire e soprattutto le percentuali che i sacerdoti potevano trattenere per ogni sacrificio effettuato³⁸. In riferimento all'*Heraion* di Samo, ad esempio, Luca Soverini³⁹ ha analizzato un decreto ellenistico (c. 246-221 a.C.) relativo all'affitto di locali commerciali all'interno di un santuario: si fa riferimento ad un regolamento sacro, ai responsabili dell'amministrazione del santuario, al tesoriere dei beni sacri, agli alloggi dei mercanti e alle norme di controllo per esercitare la propria attività.

La ricchezza di questi santuari è attestata da numerose fonti che documentano anche operazioni di devastazione e saccheggio, sempre, però, seguite da terribili maledizioni da parte delle divinità e da conseguenti disgrazie.

4. Santuari e rotte di navigazione: un ausilio per l'orientamento

Per far fronte ai rischi della navigazione, non potendosi mettere in atto sempre misure preventive adeguate, si ricorse a segni e simboli riconoscibili nel mare aperto. Nelle fonti nautiche ricorrono frequentemente menzioni di santuari e luoghi di culto, considerati ausilio per l'orientamento. Tra le necessità incombenti per una navigazione sicura essi contribuivano a conoscere la propria posizione in

³⁷ Su tali aspetti cfr. C. Morgan, *The origins of pan-Hellenism*, in N. Marinatos, R. Hagg (cur.), *Greek Sanctuaries. New approaches*, London-New York, 1993, 18-44.

³⁸ Cfr. F. Sokolowski, *Lois sacrées des cités grecques*, Paris, 1969; B. Le Guen-Pollet, *Espace sacrificiel et corps des bêtes immolées. Remarques sur le vocabulaire désignant la part du prêtre dans la Grèce Antique de l'époque classique à l'époque impériale*, in R. Étienne, M. Th. Le Dinahet (cur.), *L'espace sacrificiel dans les civilisations méditerranéennes de l'antiquité. Actes du colloque tenu à la Maison de l'Orient (Lyon, 4-7 juin 1988)*, Paris, 1991, 13-23.

³⁹ L. Soverini, *Il "Commercio nel tempio" osservazioni sul regolamento dei κάπηλοι a Samo, Opus*, 9-10, 1990-1991, 59-121.

uno spazio apparentemente anonimo, senza punti di riferimento stabili, dove non si potevano lasciare segni, ma, che, nello stesso tempo, presentava costanti che sottendevano leggi stabili e definite.

Nelle fonti geografiche o a carattere nautico dell'antichità, infatti, accanto alle numerose indicazioni di carattere tecnico che aiutavano il navigante durante la traversata, si registra una dimensione religiosa legata al mare, la percezione del mare quale spazio 'sacro', percorribile attraverso indicazioni che fanno riferimento a templi, edifici sacri e santuari funzionali ad identificare una località, un promontorio o un litorale⁴⁰. Alla loro valenza religiosa era strettamente connessa quella di punti chiaramente riconoscibili da una distanza anche elevata. In tal senso significativo, come ha messo in rilievo Stefano Medas⁴¹, è proprio il ruolo dei templi che sorgevano in posizioni dominanti sui promontori o sulle isole o in contiguità con i porti.

Lo pseudo Scilace di Carianda, vissuto tra il VI e il V secolo a.C.⁴², ad esempio, menziona un santuario non lontano dal fiume Rizunte⁴³; all'estremità della Laconia il porto di Achille e il porto Psamato a dividere i quali si protendeva sul mare il promontorio del Tenaro con il santuario di Poseidone⁴⁴; a Creta il tempio di Artemide⁴⁵; sull'istmo di Corinto il santuario di Poseidone⁴⁶. Per indicare Eleusi ricorda il santuario di Demetra e una fortezza⁴⁷. Quindi menziona il Capo Sunio con la fortezza e il tempio di Poseidone⁴⁸; l'isola Eubea con il santuario di Zeus, fino a Geresto, con il santuario di Poseidone⁴⁹; in Beozia il santuario di Apollo Delio, quindi l'Aulide con il santuario

⁴⁰ Semple, *The templed promontories of the ancient Mediterranean*, cit., 353-386; Romero Recio, *Cultos marítimos y religiosidad*, cit., 113-125; J. Morton, *The Role of the Physical Environment in Ancient Greek Seafaring*, Leiden-Boston-Köln, 2001, 177-206.

⁴¹ Medas, *Il più antico testo portolanico*, cit., 348; cfr. anche Romero Recio, *Cultos marítimos y religiosidad*, cit., 113-137; Ruiz de Arbulo, *El papel de los santuarios*, cit., 9-56.

⁴² Cfr. A. Peretti, *I peripri arcaici e Scilace di Carianda*, in F. Pronterà (cur.), *Geografia e geografi nel mondo antico. Guida storica e critica*, Roma-Bari, 1983, 88-114 (ivi bibliografia).

⁴³ Per. 24, in GGM, I, 31.

⁴⁴ Per. 46, in GGM, I, 41.

⁴⁵ Per. 47, in GGM, I, 43.

⁴⁶ Per. 55, in GGM, I, 45.

⁴⁷ Per. 57, in GGM, I, 46.

⁴⁸ Per. 57, in GGM, I, 46.

⁴⁹ Per. 58, in GGM, I, 47.

di Artemide⁵⁰; nella Troade il santuario di Apollo, dove fu sacerdote Crise⁵¹; in Lidia la città di Sardi con il santuario di Artemide⁵²; il santuario di Apollo Clario, uno degli oracoli più celebri dell'antichità⁵³; in Libia il santuario di Atena Tritonide⁵⁴, quindi il santuario consacrato a Poseidone, sul cui altare si potevano ammirare statue attribuite a Dedalo⁵⁵.

Il Periplo di Annone (V sec. a.C.), dopo le colonne di Ercole, indica un santuario di Poseidone⁵⁶.

Agatarchide di Cnido (II sec. a.C.), nell'opera *Sul Mar Eritreo*, fa riferimento ad alcuni templi situati lungo la costa del Mar Rosso e ai sacrifici che vi si svolgevano⁵⁷.

Lo *Stadiasm o Periplo del Mare Grande*⁵⁸, databile al I secolo d.C.⁵⁹, che comunemente è considerato il «primo e, attualmente, unico portolano (o libro di istruzioni nautiche) giuntoci dall'antichità»⁶⁰, dedica, ad esempio, particolare attenzione ai santuari di Ammone, Afrodite, Artemide, Atena, Apollo, alle are dei Fileni, agli altari di Ercole⁶¹.

⁵⁰ *Per.* 59, in *GGM*, I, 47.

⁵¹ *Per.* 95, in *GGM*, I, 69.

⁵² *Per.* 98, in *GGM*, I, 70.

⁵³ *Per.* 98, in *GGM*, I, 72.

⁵⁴ *Per.* 110, in *GGM*, I, 88.

⁵⁵ *Per.* 112, in *GGM*, I, 93.

⁵⁶ *Per.* 4, in *GGM*, I, 3.

⁵⁷ *De mar. Eryth.* 89, in *GGM*, I, 179.

⁵⁸ *GGM*, I, 427-514. Si tratta di un testo in lingua greca, conservatosi frammentario in un solo codice manoscritto, il *Matriensis Graecus* 121 della Biblioteca Nazionale di Madrid (poi risiglato come codice 4701).

⁵⁹ La datazione dell'opera è stata molto dibattuta e le ipotesi si muovono nell'arco di cinque secoli, dall'inizio dell'età imperiale all'epoca tardoantica: cfr. G. Ugeri, *Stadiasmus Maris Magni: un contributo per la datazione*, in *L'Africa Romana. Atti dell'XI Convegno di Studio* (Cartagine, 15-18 dicembre 1994), Ozieri, 1996, 277-285 (ivi bibliografia); Id., *Portolani romani e carte nautiche. Problemi e incognite*, in G. Laudizi, C. Marangio (cur.), *Porti, approdi e linee di rotta nel Mediterraneo antico. Atti del seminario di studi* (Lecce, 29-30 novembre 1996), Galatina, 1998, 43-46; Medas, *Il più antico testo portolanico*, cit., 339.

⁶⁰ Medas, *De rebus nauticis*, cit., 118.

⁶¹ Cfr., ad es., *Stad. M. M.* 38 (tempio di Ammone); *Stad. M. M.* 49 (tempio di Afrodite); *Stad. M. M.* 82, 83 (fonti di Ammone); *Stad. M. M.* 84 (are dei Fileni); *Stad. M. M.* 103 (altari di Ercole); *Stad. M. M.* 212, 213 (tempio di Artemide); *Stad. M. M.* 297 (tempio di Afrodite); *Stad. M. M.* 307 (tempio di Afrodite); *Stad. M. M.* 318 (tempio di Atena); *Stad. M. M.* 336 (tempio di Apollo); *Stad. M. M.* 338 (tempio di Apollo), in *GGM*, I, 441, 445, 455, 456, 465, 488, 502, 503, 505, 510, 511.

Arriano di Nicomedia (II sec. d.C.) nel *Periplo del Ponto Eusino* menziona il santuario di Atena, che, a suo parere, ha dato il nome al Ponto Eusino e una fortezza abbandonata. Nel descrivere le regioni del Bosforo, Arriano fa riferimento al santuario di Zeus Urio⁶², che dista da Bisanzio 120 stadi. Il santuario è considerato un punto di riferimento: dal santuario, infatti, continua la descrizione della costa per chi naviga a destra verso il fiume Reba che è lontano dal santuario di Zeus 90 stadi⁶³. Sono citati, quindi, il promontorio Capo Nero e il santuario di Afrodite⁶⁴. Da Eraclea si giunge al *Poseidon* e, quindi, ai Tindaridi e al Ninfeo⁶⁵. Si tratta di una sequenza di toponimi creati dai Greci, esemplati sui nomi di alcune divinità: Poseidone, i Dioscuri, le Ninfe. È stato sottolineato⁶⁶ come la toponimia religiosa legata alla presenza di tombe di eroi o all'esistenza di santuari dedicati a determinate divinità sia una delle caratteristiche dei *periploī* arcaici che applicavano a terre sconosciute una terminologia familiare e per certi versi rassicurante per le sue connotazioni leggendarie o divine. L'autore fa, quindi, riferimento all'isola di Achille, che, come spiega, fu voluta da Teti e abitata, appunto, dal figlio: in essa vi è il tempio di Achille con una statua di antica fattura. Lo scrittore specifica che l'isola è abitata solo da capre offerte ad Achille da tutti coloro che sono approdati lì con le proprie navi; il tempio contiene al suo interno molti altri doni votivi lasciati dai navigatori, coppe, anelli e pietre preziose⁶⁷. Si possono ammirare, inoltre, iscrizioni, alcune in latino, altre in greco, composte in vari metri, per elevare canti di lode nei confronti dello stesso Achille e iscrizioni in onore di Patroclo: infatti, tutti coloro che desiderano manifestare la propria gratitudine ad Achille venerano anche Patroclo⁶⁸. Particolarmente significative sono queste digressioni che Arriano inserisce nel suo *Periplo*, a conferma di come il riferimento ai santuari per indicare la rotta fosse divenuto una consuetudine di tali opere. Colpisce ancor più la menzione da parte dell'autore della presenza di ex voto e di iscrizioni che rendono evidente la devozione

⁶² L'epiteto *Ourios*, 'propizio ai navigatori', è riferito a Zeus anche in altre località del Mediterraneo.

⁶³ *Per.* 17, in *GGM*, I, 380-381.

⁶⁴ *Per.* 17, in *GGM*, I, 381.

⁶⁵ *Per.* 19, in *GGM*, I, 384.

⁶⁶ García Moreno, Gómez Espelosín, *Relatos de viajes*, cit., 342, n. 12.

⁶⁷ *Per.* 32, in *GGM*, I, 397-398.

⁶⁸ *Per.* 32, in *GGM*, I, 398.

dei navigatori e la consuetudine di svolgere sacrifici durante la traversata, lì dove si raggiunge un approdo sicuro.

Dionigi il Periegeta (II sec. d.C.) nella sua *Descrizione della terra abitata* ricorda «il celebre santuario di Canopo», dove, secondo la tradizione greca, si custodiva la tomba del mitico pilota della nave di Menelao, che morì quando, di ritorno da Troia, raggiunse l'Egitto e fu sepolto nel luogo del delta del Nilo dove poi sorse l'omonima città⁶⁹. Fa, quindi, riferimento in Egitto al «santuario del dio libico»⁷⁰, da identificarsi con Ammone, il cui oracolo godette di grande reputazione nell'antichità, tanto che fu visitato anche da Alessandro Magno. Menziona poi il santuario di Apollo a Delfi, rammentando la vicenda secondo cui Apollo avrebbe ucciso il serpente Pitone quando si impossessò del santuario. L'autore segnala, quindi, i due celebri santuari di Apollo a Mileto e a Claro⁷¹; le isole di Eolo (le isole Eolie), definito re amico degli stranieri, che ebbe la regalità sui venti in favore degli uomini⁷²; la terra di Iapigia con l'isola di Diomede che vi giunse dopo aver suscitato l'ira di Afrodite⁷³; gli altari della dea Artemide, presso cui si avvertiva l'odore di carni arrostite per il sacrificio⁷⁴; il monte Crago, dove si propiziava la traversata sacrificando animali ad Afrodite⁷⁵. Oltre Laodicea ricorda «le fatiche di Poseidone e i boschi sacri a Dafne»⁷⁶, per alludere ad un villaggio a sud di Antiochia, celebre per la processione che organizzò Antioco IV dopo la sua triste esperienza in Egitto da dove dovette ritirarsi per ordine dei Romani quando ormai teneva il paese ai suoi piedi. Nel luogo si potevano ammirare un tempio, una statua colossale del dio Apollo e un boschetto di allori, sacro ad Apollo (Dafnio).

Marciano di Eraclea (IV-V sec. d.C.), nell'*Epitome del Periplo del Mar Interno* di Menippo di Pergamo, menziona sulla sponda del Bosforo il luogo chiamato ‘Santuario’ poiché ospitava il tempio di Zeus Urio, che costituiva il punto di imbarco per coloro che salpavano in

⁶⁹ *Or. descr.*, v. 13, in *GGM*, II, 105.

⁷⁰ *Or. descr.*, v. 212, in *GGM*, II, 114.

⁷¹ *Or. descr.*, vv. 440-446, in *GGM*, II, 130.

⁷² *Or. descr.*, vv. 461-464, in *GGM*, II, 131.

⁷³ *Or. descr.*, vv. 482-484, in *GGM*, II, 132.

⁷⁴ *Or. descr.*, vv. 610-611, in *GGM*, II, 142.

⁷⁵ *Or. descr.*, vv. 849-853, in *GGM*, II, 156.

⁷⁶ *Or. descr.*, vv. 915-917, in *GGM*, II, 161.

direzione del Ponto⁷⁷. Il santuario di Zeus Urio è preso come punto di riferimento per calcolare i 90 stadi che lo separavano dal fiume Reba⁷⁸ e i 1530 stadi che lo separavano dalla città di Eraclea, che si riducevano a 1200 navigando in linea retta dal santuario alla città⁷⁹. Lo stesso Marciano di Eraclea, nel suo *Periplo del Mare Esterno*, descrive il percorso della Penisola Iberica, facendo riferimento al tempio di Hera⁸⁰, identificato con quello che si incontrava al Capo Trafalgar della costa sud-occidentale della Penisola Iberica. Lo stesso autore ricorda nella Spagna Terraconense un altro santuario di Afrodite a Gerona⁸¹.

5. I promontori: valenza religiosa e punto di riferimento nautico

Ci si è a lungo interrogati sulla presenza di templi su promontori posti lungo le rotte marittime del Mediterraneo. Per l'antica Grecia Ellen Churchill Semple⁸² ha censito centosettantacinque 'promontori-santuari' e una dozzina circa di promontori consacrati alle divinità, noti agli antichi come luoghi sacri, ma privi di qualsiasi altare o tempio superstiti. I dati raccolti, se pur necessitano di aggiornamenti, tuttavia consentono di formulare alcune ipotesi relative alla distribuzione dei santuari sui promontori: la presenza di un santuario o di un altare posto sulla vetta permetteva ai navigatori di individuare la rotta e, nello stesso tempo, di trovare riparo da venti e correnti di una certa entità. I promontori con un tempio costituivano, infatti, un punto di riferimento rassicurante per i navigatori e si configuravano come mute preghiere in pietra per la protezione divina dai pericoli degli abissi.

L'opera dello pseudo Scilace di Carianda, ad esempio, segnala in Sicilia il promontorio del Peloro⁸³, a partire dal quale sono menzionate poi le città greche. Nel descrivere la Macedonia l'autore ricorda Pallene, la più occidentale delle tre penisolette della Penisola Calcidica che si protendono nell'Egeo nord-occidentale, specificando che con il

⁷⁷ *Ep. Perip. Men.* 7, in GGM, I, 568-569.

⁷⁸ *Ep. Perip. Men.* 8, in GGM, I, 569.

⁷⁹ *Ep. Perip. Men.* 8, in GGM, I, 569.

⁸⁰ *Perip. Mar. ex.* II, 3. 9. 10, in GGM, I, 543. 545. 546.

⁸¹ *Perip. Mar. ex.* II, 16. 18, in GGM, I, 549. 550.

⁸² Semple, *The templed promontories of the ancient Mediterranean*, cit., 355.

⁸³ *Per.* 13, in GGM, I, 21.

suo promontorio sacro si estendeva fino al mare⁸⁴. Lo scrittore ricorda, quindi, in Caria il promontorio sacro del Triopio, dove si incontrava un santuario di Apollo⁸⁵; in Licia un promontorio, sulla cima del quale vi era il santuario di Efesto⁸⁶; in Siria un monte sacro a Zeus⁸⁷; dopo le colonne di Ercole, per chi navigava lasciando la Libia, a sinistra il golfo che si estendeva fino al promontorio di Hermes⁸⁸; la città di Perge con il tempio di Artemide⁸⁹; quindi il promontorio sacro, ovvero il Capo San Vincenzo nell'Algarve portoghese⁹⁰.

Arriano di Nicomedia nel suo *Periplo del Ponto Eusino* menziona il promontorio di Eracle, dove segnala l'esistenza di un rifugio dal vento tracio e dal Borea⁹¹.

Pausania⁹² nella *Periegesi della Grecia* dà notizia di un culto antico nel promontorio Tenaro, punto strategico della navigazione, situato all'estremo sud della Laconia. Tale promontorio si addentrava nel mare e alla sua estremità aveva un tempio costituito da una grotta, con una statua di Poseidone di fronte all'entrata, presso la quale si depositavano offerte. Sulle pareti della grotta erano state incise preghiere ricche di riconoscenza, scolpite da marinai che si erano salvati dal naufragio in prossimità di quel promontorio. La grotta-santuario era legata ad una fonte che, come scrive l'autore, alla sua epoca, era priva di qualsiasi particolarità che la rendesse prodigiosa, mentre un tempo offriva la visione dei porti e delle navi a chi guardasse nell'acqua. Secondo lo scrittore, questi riti oracolari ebbero fine quando una donna, per avervi lavato una veste sudicia, fece sì che quell'acqua non offrisse più tali spettacoli.

Rufo Festo Avieno nella sua *Ora maritima*⁹³ menziona lo sperone di un promontorio che anticamente veniva chiamato Estrimnde, la cui imponente mole rocciosa era volta in direzione del tiepido No-

⁸⁴ *Per.* 66, in *GGM*, I, 52.

⁸⁵ *Per.* 99, in *GGM*, I, 73.

⁸⁶ *Per.* 100, in *GGM*, I, 74.

⁸⁷ *Per.* 104, in *GGM*, I, 79.

⁸⁸ *Per.* 112, in *GGM*, I, 92.

⁸⁹ *Per.* 100, in *GGM*, I, 75.

⁹⁰ *Per.* 112, in *GGM*, I, 92.

⁹¹ *Per. Pont. Eux.* 28, in *GGM*, I, 393.

⁹² *Graec. descr.* III, 25, 4-8.

⁹³ Sull'opera cfr. L. Antonelli, *Il periplo nascosto. Lettura stratigrafica e commento storico-archeologico dell'Ora Maritima di Avieno*, Padova, 1998, 84.

to⁹⁴; quindi cita il promontorio Arvio⁹⁵, il Cepresico⁹⁶, il promontorio sacro dedicato a Saturno⁹⁷, la montagna consacrata a Zefiro⁹⁸, il monte Cassio, il promontorio del tempio e la rocca di Geronte, che conservava l'antico nome portato dalla Grecia⁹⁹; il monte Argentario¹⁰⁰. Dopo aver citato l'isola Erizia, a occidente, menziona un'isola consacrata a Venere, sulla quale vi era un tempio dedicato alla dea, con una caverna e un oracolo¹⁰¹. L'autore riporta le notizie dell'ateniese Euctemone, il quale riferiva che a metà tra la terra libica e la sponda d'Europa si potevano avvistare due isole, indicate con il nome di Colonne d'Ercole, le quali erano sempre inospitali per i navigatori. In esse erano stati eretti templi e altari dedicati ad Ercole: i forestieri arrivavano in barca, facevano sacrifici al dio e si allontanavano in fretta perché era ritenuto sacrilego fermarsi sulle isole. Attorno alle isole e per un lungo tratto, il mare era poco profondo, per cui le navi cariche non potevano avvicinarsi a causa del fondo basso e della melma della spiaggia; se per caso qualcuno fosse stato preso dal desiderio di avvicinarsi al santuario, avrebbe dovuto portare la nave presso la vicina isola di Luna, togliere il carico dalla nave e così, con lo scafo leggero, superare il mare¹⁰². L'autore cita, quindi, il tempio di Venere e il capo di Venere¹⁰³; il Monte Sacro (variamente identificato con la Sierra de Balaguer o il Montsià a sud dell'Ebro)¹⁰⁴.

L'importanza dei promontori come punto di riferimento durante la navigazione emerge anche dall'*Epitome del Periplo* di Menippo di Pergamo composta da Marciano di Eraclea, che segnala, ad esempio, la discrepanza che può esserci nel numero degli stadi tra insenature e promontori perché alcuni li vedono da più vicino, altri, invece, da più lontano rispetto al continente¹⁰⁵. Lo stesso autore nel suo *Periplo del Mare Esterno* menziona il Promontorio Sacro, ovvero il Capo San

⁹⁴ *Or. mar.*, vv. 90-93.

⁹⁵ *Or. mar.*, vv. 160-162. 171-172.

⁹⁶ *Or. mar.*, vv. 182-183.

⁹⁷ *Or. mar.*, vv. 215-216.

⁹⁸ *Or. mar.*, vv. 225-226.

⁹⁹ *Or. mar.*, v. 261-264; cfr. anche v. 304.

¹⁰⁰ *Or. mar.*, v. 291.

¹⁰¹ *Or. mar.*, vv. 315-317.

¹⁰² *Or. mar.*, vv. 350-369.

¹⁰³ *Or. mar.*, v. 443.

¹⁰⁴ *Or. mar.*, v. 504.

¹⁰⁵ *Ep. Peri. Men.* 5, in *GGM*, I, 567.

Vincenzo¹⁰⁶, specificando che esso si estendeva per un lungo tratto nell'oceano ed era di gran lunga uno dei più importanti¹⁰⁷. Tale promontorio è ricordato in diverse opere geografiche e in diversi peripli ed è chiamato sacro perché, come spiega Strabone¹⁰⁸, comprendeva un importante santuario che, in seguito, al tempo dei Visigoti e degli Arabi musulmani, accolse un altrettanto importante monastero dedicato a San Vincenzo.

I promontori divennero anche monumenti commemorativi, dove ben presto furono poste le tombe di comandanti ed eroi. La tendenza a considerare i promontori al pari di troni rocciosi, da cui gli dei vegliavano sulle avventure marittime degli uomini, la loro visibilità e accessibilità plausibilmente spiegano anche l'antica usanza di commemorare le vittorie navali erigendo trofei sui promontori circostanti, di solito all'interno di un recinto templare¹⁰⁹. L'ubicazione di santuari, tombe e altri trofei commemorativi sui promontori può considerarsi anche un riflesso diretto della maggiore concentrazione del traffico marittimo in tali punti: i monumenti furono intenzionalmente eretti in quella posizione perché fossero ammirati dal maggior numero possibile di navigatori.

È stato sottolineato, altresì, come in non pochi casi su uno stesso promontorio fossero venerate più divinità: commercianti marittimi, coloni o invasori d'oltremare portavano le loro nuove divinità, affiancandole o sostituendole alle divinità già cultualizzate sullo stesso promontorio sacro, dal momento che tutte assolvevano alla medesima funzione di protezione. È difficile, d'altra parte risalire alle origini di molti dei santuari posti sui promontori: di questo erano consapevoli gli antichi, che, secondo tradizioni lontane nel tempo, li collocavano agli albori della storia e li attribuivano a progenitori leggendari di vari popoli.

6. I santuari cristiani

Anche i cristiani hanno fatto ricorso a santuari e promontori sacri quali punti di riferimento per indicare la rotta, assumendo tale consuetudine dagli antichi, seppur rivisitandola e adattandola alle

¹⁰⁶ *Per. Mar. Ex.* I, 6, in *GGM*, I, 521.

¹⁰⁷ *Per. Mar. Ex.* II, 13, in *GGM*, I, 547; cfr. anche II, 14, in *GGM*, I, 548.

¹⁰⁸ *Geogr.* III, 1, 4.

¹⁰⁹ Semple, *The templed promontories of the ancient Mediterranean*, cit., 363.

proprie credenze religiose. Diverse fonti a carattere nautico della tarda antichità confermano, infatti, come la possibilità di orientamento senza fari si poteva ottenere avendo come referenti significativi sporgenze e capi, individuati non in base alla loro altezza, ma alla nitidezza della loro presenza in un paesaggio visto dal largo; in diversi casi promontori, divenuti rifugio di anacoreti e di santi e luoghi di devozione con chiese e cappelle, svolsero funzioni nautiche e spirituali, spesso fuse e confuse dallo stesso marinaio: al ritorno da un viaggio per mare più o meno periglioso, la visibilità di una cappella o di un santuario confermava ai navigatori di aver raggiunto l'approdo tanto desiderato sotto la protezione di Dio o dei santi.

Soprattutto in corrispondenza di alcuni punti critici della navigazione, i luoghi di culto che si stagliavano ed erano visibili all'orizzonte assumevano, come nell'antichità classica, una rilevanza particolare nella loro qualità di punti di riferimento per la traversata e, nello stesso tempo, quali destinatari delle preghiere di supplica dei navigatori. In occasione del passaggio dal capo Malea, ossia la penisola più meridionale del Peloponneso che segnava il confine tra lo Ionio e l'Egeo¹¹⁰, ad esempio, si era soliti rivolgere un'invocazione a san Michele, non perché l'Angelo avesse un significato particolare o specifico per la gente di mare, ma perché sulla cima del capo si innalzava un insediamento monastico a lui intitolato¹¹¹.

Particolarmente significativo a riguardo è un manoscritto toscano, databile alla metà circa del XV secolo¹¹², che tramanda un testo identificato come *Sancte parole*, o *Portolano sacro*. Lo scritto ri-

¹¹⁰ Nel mondo antico il capo Malea era noto come uno dei punti di passaggio più pericolosi, come è attestato già nell'*Odissea* (3, 287-290; 4, 516-516; 9, 80-81) o secoli più tardi da Strabone (*Geogr.* 8, 6, 20).

¹¹¹ M. Bacci, *Portolano sacro. Santuario e immagini sacre lungo le rotte di navigazione del Mediterraneo tra tardo medioevo e prima età moderna*, in E. Thunø, G. Wolf (cur.), *The Miraculous Image in the Late Middle Ages and Renaissance, Papers from a conference held at the Accademia di Danimarca in collaboration with the Biblioteca Hertziana (Max-Planck-Institut für Kunstgeschichte)* (Rome, 31 May-2 June 2003), Roma, 2004, 224.

¹¹² Alcuni dei *peregrinagia maritima* menzionati nel testo, infatti, sembrano essersi diffusi solo in questo periodo e, dunque, nella forma attuale, l'opera sembra avere una datazione vicina a quella della stesura del manoscritto: «Gli estremi cronologici sono costituiti dal 1389 (anno della conquista veneziana di Sazan, menzionata nel testo come 'Suazia') e dal 1475 (anno della conquista turca di Caffa)» (Bacci, *Portolano sacro*, cit., 227-228).

porta una preghiera, che «si dice in galea o nave o altra fusta quando fussino stati alcuno giorno senza vedere terra»¹¹³.

Il testo è organizzato in forma litanica e menziona una lunga serie di protettori, ognuno introdotto dalla invocazione «Die' n'ai»¹¹⁴, ovvero «Dio ci aiuti!». Il primo patronato è quello di Cristo, richiamato per tre volte attraverso il riferimento al più importante santuario cristiano, il Santo Sepolcro; seguono quello della Madonna e quello di tutti i santi e tutte le sante ricordati insieme alla Croce¹¹⁵; è presentato, inoltre, un elenco di personaggi eminenti, tutti maschili, nominati singolarmente e in una sorta di ordine gerarchico (Michele arcangelo, gli apostoli, gli evangelisti, i martiri, i Padri della Chiesa e altre figure di rilievo della santità cristiana). Le invocazioni si concludono con il richiamo a sant'Ermo o Elmo, vescovo di Formia, venerato come protettore speciale dei marinai¹¹⁶.

L'opera comprende anche quella che ai fini del nostro discorso costituisce una descrizione di particolare rilievo, in quanto presenta, sempre cadenzata dalla richiesta di aiuto divino, l'invocazione ai titolari delle chiese più note ai navigatori: si invocano, cioè, allo stesso modo dei santi, anche i più famosi *peregrinagia maritima*. L'elenco comprende 130 santuari e include sia mete di pellegrinaggio famose, sia cappelle litoranee di piccole dimensioni e di minore importanza per il pellegrinaggio via terra.

Come ha sottolineato Michele Bacci¹¹⁷, a caratterizzare questa supplica e a distinguerla in maniera significativa da quelle che si recitavano sulla terraferma è il fatto che, dopo la raccomandazione ai personaggi sacri, l'invocazione viene rivolta ai luoghi e agli edifici ad essi intitolati, posti lungo le rotte di navigazione. Le invocazioni dei navi-

¹¹³ Bacci, *Portolano sacro*, cit., 242. Per un'analisi del testo cfr. anche I. Aulisa, *I santuari visti dal mare: l'Adriatico nel Portolano sacro*, in Aulisa (cur.), *I santuari e il mare*, cit., 111-148.

¹¹⁴ Si tratta dell'abbreviazione dell'antico toscano 'Dio e' n'aiti', ovvero 'Dio ci aiuti'.

¹¹⁵ «Die n'ai' e 'l Santo Sepolcro, Die n'ai' e 'l Santo Sepolcro, Die n'ai' e 'l Santo Sepolcro, Die n'ai' e madonna santa Maria e tutti li santi e sante e lla santa e verace croce del Monte Calvaro che ne salvi e guardi in mare e in terra...» (Bacci, *Portolano sacro*, cit., 242).

¹¹⁶ Su sant'Ermo (Teramo, Termo o Elmo o Erasmo), cfr. V. Polonio, *Devozioni marinare dall'osservatorio ligure (secoli XII-XVII)*, in *Dio, il mare e gli uomini*, cit., 252.

¹¹⁷ Bacci, *Portolano sacro*, cit., 227.

ganti lasciano trapelare, infatti, l'auspicio che uno di quei luoghi si renda visibile all'orizzonte, perché il comandante della nave possa riconoscere, sulla base della fisionomia e degli elementi del paesaggio, un tratto di costa che permetta di trovare l'orientamento e di riprendere la navigazione.

Un'altra riflessione si impone, quella cioè di constatare come, per i navigatori, i luoghi di culto posti lungo il tragitto coincidessero con i santi cui erano intitolati: l'edificio materiale, cioè, si confondeva con il santo cui era dedicato.

In questi casi, è stato sottolineato come sia stata la loro posizione a renderli 'santuari' per la gente di mare: sono luoghi che si vedono dal mare e da cui si dominano visivamente grandi estensioni di mare, situati come sono in punti importanti della rotta, in funzione della quale esistono.

La menzione di santuari e luoghi di culto è inclusa anche nelle 'guide di navigazione' di cui disponevano le imbarcazioni che attraversavano il Mediterraneo.

Tra le guide medievali di navigazione erano diffuse alcune che riflettevano un maggiore lavoro di erudizione e si collocavano nell'ambito di una letteratura colta piuttosto che tecnica, in quanto riportavano notazioni di carattere storico e mitologico¹¹⁸. Tali opere contemplavano anche notizie relative alla geografia ispirata alle Sacre Scritture, in quanto, in qualche caso, si soffermavano ad indicare la posizione esatta delle località citate *in sacris libris*. Elena Bellomo¹¹⁹ ha segnalato come alla base degli scritti di questo tenore del XII e XIII secolo si possano individuare nozioni di sapere nautico già diffuse, ma anche indicazioni relative alla geografia sacra, da intendersi in qualche caso come il risultato di un compromesso tra la cultura tecnica e la cultura clericale, tra le innovazioni apportate alle conoscenze geografiche dalla redazione di guide di navigazione e una descrizione del Mediterraneo – e della Terrasanta in particolare – ancora legata alle *auctoritates* scritturali, ovvero alle informazioni provenienti dalla Scrittura, e alle descrizioni dei luoghi santi della cristianità.

Un esempio può considerarsi il *Liber de existencia riveriarum et forma maris nostri Mediterranei* (= *Liber de existencia riveria-*

¹¹⁸ Medas, *Lo Stadiasmo o Periplo del Mare Grande*, cit., 38.

¹¹⁹ Bellomo, *Sapere nautico e geografia sacra*, cit., 222-223.

rum), composto a Pisa tra il 1160 e il 1200¹²⁰. L'autore fa riferimento esplicito alle fonti utilizzate: *quod a nautis et gradientibus illorum, etiam in quantum vidi et peregrinavi, scire et invenire potui*¹²¹. Sono, appunto, le fonti proprie dei portolani antichi, ovvero l'esperienza pratica dei navigatori, conosciuta attraverso i loro racconti (*a nautis*), i libri di istruzioni nautiche (*gradientes*) e l'esperienza diretta di chi scrive (*in quantum vidi et peregrinavi*). Il *Liber de existencia riveriarum* descrive il Mediterraneo e i luoghi santi secondo uno spazio reale, rappresentato sulla base di informazioni relative alle distanze tra le diverse località marittime, le direzioni di navigazione, le caratteristiche della costa e dei fondali, ma configurato anche secondo coordinate appartenenti alla storia e alla sacralità dei luoghi. L'opera, dunque, redatta allo scopo di fornire una carta del Mediterraneo che contenesse tutte le informazioni utili ai marinai e si caratterizzasse per un'attualità superiore alle opere geografiche precedenti, diveniva, di fatto, uno scritto più complesso, che contemplava sapere pratico e tecnico, sapere nautico, tradizione colta delle *imagines mundi*¹²², descrizione dei luoghi santi¹²³.

Lo sviluppo delle guide medievali ed il loro rapporto con il carattere religioso dello spazio solcato dai navigatori può essere indagato anche da altra prospettiva: accanto a scritti come il *Liber de existencia riveriarum*, composto da un laico che aveva familiarità con la cartografia e la navigazione, vi sono altri appartenenti all'*ordo ecclesiastico*, come il *De viis maris*, attribuito a Ruggero di Howden¹²⁴.

Quest'opera, ad esempio, che si configura come una descrizione di un periplo atlantico e mediterraneo e dei pericoli connessi alla navigazione, densa di note di geografia politica, rivela da parte dell'autore

¹²⁰ Sull'opera cfr. Gautier Dalché, *Carte marine*, cit.; Id., *Du Yorkshire à l'Inde*, cit., 118.

¹²¹ *Liber* 192-194; sul passo cfr. Medas, *Lo Stadiasco o Periplo del Mare Grande*, cit., 76.

¹²² Su tali opere cfr. P. Gautier Dalché, *Mappae mundi antérieurs au XIII^e siècle dans les manuscrits latins de la Bibliothèque nationale de France*, *Scriptorium*, 52, 1998, 102-163.

¹²³ Su tali opere cfr. S. De Sandoli (ed.), *Itinera Hierosolymitana Crucesignatorum* (saec. XII-XIII), IV, *Tempore Regni Latini extremo* (1245-1291), Gerusalemme, 1984; J. Wilkinson, J. Hill, W.F. Ryan (cur.), *Jerusalem pilgrimage. 1099-1185*, London, 1988, 346 ss.; N. Bouloux, *Culture et savoirs géographiques en Italie au XIV^e siècle*, Turnhout, 2002, 70 ss.; Bellomo, *Sapere nautico e geografia sacra*, cit., 224.

¹²⁴ Cfr. l'ed. di Gautier Dalché, *Du Yorkshire à l'Inde*, cit., 141-164.

tore un'attenzione anche all'itinerario di coloro che intendevano raggiungere la Terrasanta via mare. Lo scritto, pur non presentando alcun richiamo alla Sacra Scrittura o ai luoghi santi, nel descrivere la *Terra promissionis*, è, però, ricco di riferimenti ad una geografia «religiosa o di matrice ecclesiastica»¹²⁵. Più volte, infatti, l'autore cita monasteri e chiese non soltanto quando la loro posizione può essere utile per l'orientamento dei navigatori¹²⁶, ma anche quando sono ubicati nelle vicinanze delle località menzionate o della costa¹²⁷. In qualche caso vengono ricordati anche gli ordini ecclesiastici attivi presso tali istituzioni o la presenza di presidi degli ordini monastico-militari; sono indicate le sedi vescovili o arcivescovili lungo la rotta di navigazione e sono fornite notizie in riferimento all'organizzazione ecclesiastica locale. L'autore, inoltre, richiama l'attenzione su alcune reliquie particolarmente venerate nei luoghi posti lungo la rotta di navigazione¹²⁸: rievoca la verga che aveva flagellato Cristo (conservata a Marsiglia), la tomba di un pellegrino nell'isola Sapienza (Modone), presso la quale, secondo la tradizione, la palma e il bastone, simboli del suo pellegrinaggio, erano divenuti alberi¹²⁹. L'opera contiene pure riferimenti al luogo di provenienza o di martirio di alcuni santi, come Nicola e Bartolomeo, o di personaggi biblici, quali Giuda Iscariota e i re magi¹³⁰, e include il racconto di due miracoli¹³¹.

Gli esempi proposti possono essere utili per evidenziare come la dimensione religiosa all'interno di testi di navigazione possa assumere forme differenti ed estrinsecarsi, in un caso, nel *Liber de existencia riveriarum*, nella descrizione dei luoghi santi, in un altro, nel *De viis maris*, in un insieme di dati relativi all'organizzazione ecclesiastica dei luoghi che si incontravano lungo il periplo atlantico e mediterraneo¹³².

¹²⁵ Bellomo, *Sapere nautico e geografia sacra*, cit., 226.

¹²⁶ Ed. Gautier Dalché, *Du Yorkshire à l'Inde*, cit., 178, 185, 186, 190, 208.

¹²⁷ Ed. Gautier Dalché, *Du Yorkshire à l'Inde*, cit., 177, 185, 202, 206.

¹²⁸ Sono ricordate le reliquie di san Vincenzo (Santarém e Cabo de São Vicente), san Vittore e altri venti martiri, san Lazzaro, san Lorenzo, santa Margherita (Marsiglia), sant'Onorato (Lerins), sant'Agata (Catania), san Nicola (Bari), san Tommaso (India); ed. Gautier Dalché, *Du Yorkshire à l'Inde*, cit., 190, 191, 200, 203, 213-214, 217, 227.

¹²⁹ Ed. Gautier Dalché, *Du Yorkshire à l'Inde*, cit., 200, 224.

¹³⁰ Ed. Gautier Dalché, *Du Yorkshire à l'Inde*, cit., 212, 220, 223, 226.

¹³¹ Ed. Gautier Dalché, *Du Yorkshire à l'Inde*, cit., 192-193, 194.

¹³² Bellomo, *Sapere nautico e geografia sacra*, cit., 229.

7. Santuari e preghiere dei navigatori

Nel corso dei secoli, nella scelta delle soluzioni preventive hanno assunto particolare rilevanza anche riti propiziatori, pratiche magico-religiose, ricorso a forze sovrannaturali, preghiere alle divinità. Alain Corbin¹³³ ha messo in evidenza come spesso per il navigante la tempesta non «poteva essere fortuita», ma veniva ritenuta «opera di potenze malvagie» che rimandavano ad «un potere demoniaco del mare». Il grande numero di preghiere, recitate durante le traversate, di cui si ha notizia in fonti scritte e orali di tipo diverso, è prova dell'apprensione dovuta alle incertezze di chi affrontava i viaggi via mare¹³⁴. Fin dall'antichità, anche il patrimonio epigrafico attesta preghiere e invocazioni alle divinità pagane e ai santi cristiani perché assicurassero il buon esito di un viaggio, per terra o per mare¹³⁵.

La correlazione tra i punti in cui i marinai ricorrevano alla preghiera religiosa e i punti da essi ritenuti pericolosi o altrimenti importanti durante la navigazione emerge, ad esempio, in un epigramma dell'*Antologia Palatina*¹³⁶, che riferisce di un viaggio compiuto dall'estremità orientale del golfo di Corinto in direzione dell'Occidente. I versi indicano con precisione i punti nei quali l'autore dell'epigramma segnala le difficoltà della rotta e fa appello a diverse divinità: il marinaio si rivolge al dio del porto affinché lo protegga, mantenendo calma l'acqua della zona costiera fino alla fine del promontorio, in cui la spongenza costiera incontra il porto. In questo punto, dove il riparo fornito dal promontorio viene meno e si incontrano venti e onde più forti, la nave raggiunge il mare aperto e, dunque, il marinaio invoca la protezione del dio, cui è dedicato il santuario sul promontorio, perché lo conduca sano e salvo al santuario che incontrerà successivamente sulla rotta costiera, il 'santuario pitico'. Emerge chiaramente come l'espressione della devozione fosse più forte e manifesta nei luoghi più

¹³³ A. Corbin, *L'invenzione del mare*, Venezia, 1990.

¹³⁴ J. Delumeau, *La peur en Occident. XIV-XVIII siècles*, Paris, 1978.

¹³⁵ In ambito cristiano possono essere un esempio alcuni graffiti della *Memoria apostolorum* a Roma: un tal Verecundus, ad esempio, chiede a tutti i santi la protezione per una navigazione sicura: *p[er]etite spiritu sancta ut Verecundus cum suis bene naviget* (ICUR 9524); cfr. C. Carletti, 'Scrivere i santi': epigrafia del pellegrinaggio a Roma nei secoli VII-IX, in *Roma fra Oriente e Occidente. Atti della XLIX Settimana di Studio del Centro Italiano di Studi sull'Alto Medioevo* (Spoleto, 19-24 aprile 2001), Spoleto, 2002, 333.

¹³⁶ Anth. Pal. X, 17.

significativi e pericolosi della rotta, quali il porto di partenza, il promontorio dove la nave incontrava le condizioni meno sicure e stabiliva la rotta per il punto successivo della costa, il santuario costiero successivo, dal quale la nave avrebbe affrontato il mare aperto.

Tra le pratiche devozionali dei navigatori cristiani vi era quella di visitare o di salutare al proprio passaggio i luoghi di culto ubicati lungo la costa per non urtare la benevolenza del santo e suscitarne in qualche modo l'indifferenza o una sorta di ‘punizione’, accostabile ai miracoli di punizione diffusi in epoca medievale¹³⁷. Ad esempio, si tramandava che nessun navigatore, al suo passaggio da capo San Vito, dimenticasse di visitare o di salutare la Madonna Nunziata di Trapani, perché, come tutti dicevano, sarebbe incorso in una terribile tempesta¹³⁸. In ogni caso, l’osservazione attenta della costa permetteva di riconoscere la forma di chiese, monasteri e luoghi sacri più o meno noti: era consuetudine ‘rivolgere il saluto’, con devozione, anche a quei luoghi di culto di cui non si conosceva il nome, perché i santi cui gli edifici erano dedicati potevano assicurare benevolenza durante la navigazione.

Per far fronte ai tanti pericoli in agguato si era soliti prendere precauzioni che consistevano nel recitare e far recitare ai navigatori le preghiere all’inizio e alla fine della giornata; si pregava, inoltre, per i capitani, per i piloti, per i mozzi, per coloro che dovevano combattere; non essendo possibile consacrare l’ostia a bordo, si ricorreva alla cosiddetta ‘messa secca’, ovvero ad un ufficio liturgico senza la parte eucaristica. Le manifestazioni si intensificavano, a livello individuale e comunitario, in occasione di tempeste e naufragi, quando aumentavano gli sforzi e le pratiche per implorare l’aiuto divino¹³⁹: da un lato,

¹³⁷ Cfr. G. Klaniczay, *The Accusations and the Popular Universe of Magic*, in B. Ankarloo, G. Henningsen (cur.), *Early Modern European Witchcraft. Centres and Peripheries*, Oxford, 1990, 219-255; Id., *Miracoli di punizione e maleficita*, in S. Boesch Gajano, M. Modica (cur.), *Miracoli. Dai segni alla storia*, Roma, 2000, 109-135; cfr. anche P. A. Sigal, *L’homme et le miracle dans la France Médiévale (XI^e-XII^e siècle)*, Paris, 1985, 276-282; E. Bozóky, *Les miracles de châtiment au haut moyen âge et à l’époque féudal*, in P. Cazier, F. M. Delmaire (cur.), *Violence et religion*, Lille, 1999, 151-168.

¹³⁸ Ludolph von Südheim, *De itinere Terrae Sanctae (1335-1341)*: ed. F. Deycks, *Ludolphi, rectoris ecclesiae parochialis in Suchem, de itinere Terrae Sanctae liber. Nach alteren Handschrift berichtigt herausgegeben*, Stuttgart, 1851, 19.

¹³⁹ Cfr., ad es., E. Ferrarini, *Pesche miracolose, tempeste sedate ed altri miracoli sul mare nella prima agiografia latina (IV-VI secolo)*, in *Dio, il mare e gli*

infatti, i singoli passeggeri si raccomandavano ai propri patroni celesti o a coloro che ritenevano in grado di aiutarli in tale circostanza, dall'altra ricorrevano a pratiche devozionali comunitarie.

In caso di scampato naufragio presso un'insenatura o una rada deserta, inoltre, in non pochi casi l'equipaggio promuoveva in quello stesso luogo la nascita di un nuovo culto o di un santuario. Spesso, infatti, per soddisfare un voto collettivo, il comandante e i naviganti facevano edificare un piccolo edificio sacro a ricordo del beneficio ricevuto¹⁴⁰.

Significativi risultano alcuni scritti più tardi, come quello di Giovanni Adorno, che descrive il viaggio che egli fa insieme al padre Anselmo tra il 1470 e il 1471 da Bruges alla Terrasanta e ritorno¹⁴¹ e ricorda una terribile esperienza vissuta al largo di Pantelleria, quando, per i venti contrari e il cielo scuro, furono costretti ad una navigazione senza rotta, lontani dalla terra ferma, durata ben sei giorni¹⁴². In quella angosciante circostanza, ogni sera i marinai della nave levavano un canto di invocazione a tutti i santi e le sante, *quasi omniaque peregrinagia maritima*, come se si trattasse di un pellegrinaggio marittimo¹⁴³. Lo scrittore fornisce anche altri particolari, aggiungendo che i marinai genovesi chiamavano quel canto «le sancte parole», precisando che esso durava più di un'ora e che i navigatori lo intonavano

uomini, cit., 27-51; A. Galdi, E. Susi, *Santi, navi e Saraceni. Immagini e pratiche del mare tra agiografia e storia dalle coste campane a quelle dell'Alto Tirreno (secoli VI-XI)*, *ibidem*, 53-101.

¹⁴⁰ Cfr., ad es., quanto riferisce Nompar de Caumont nel 1418: aveva sentito dire che nei pressi di Modone, in Morea, a seguito di uno scampato naufragio, era sorta la chiesa di ‘Sainte Marie de Pitié’ [Nompar de Caumont, *Voyatge d'oultremer*, in P. S. Noble (ed.), *Le Voyatge d'oultremer en Jherusalem de Nompar, seigneur de Caumont*, Oxford, 1975, 55].

¹⁴¹ J. Heers, G. de Groer (ed.), *Itinéraire d'Anselme Adorno en Terre Sainte (1470-1471)*, Paris, 1978, 152.

¹⁴² Per un commento cfr. L. Piacente, *Realtà, fede e cultura nell'Itinerarium di Anselmo e Giovanni Adorno (1470-1471)*, in *Studia Antiqua et Archaeologica*, VIII, *Terzo Convegno romeno-italiano su Romanità Orientale e Italia Meridionale dall'Antiquità al Medioevo: paralleli storici e culturali*, Iași, 2002, 273-282.

¹⁴³ Così scrive l'autore: *Mansimusque in mari nullam terram aspicientes nec proprie scientes ubi essemus diebus sex, omni sero cantantes invocantesque omnes sanctos et sanctas Dei quasi omniaque peregrinagia maritima, quem cantum naute januenses le sancte parole appellant. Illam orationem, scilicet le sancte parole, marinarii januenses soliti sunt cantare quando terram non conspicunt durante ipsa magis una hora* (*Itinéraire d'Anselme Adorno*, cit., 152).

quando non vedevano terra. Dallo scritto trapela come al coro partecipassero tutti gli imbarcati.

8. Gli ex voto dei navigatori e la devozione delle genti di mare

I navigatori erano consapevoli che il mare poteva scatenare la sua furia in ogni momento, anche inaspettatamente. I naufragi potevano avvenire per l'incagliamento su fondali bassi, per l'urto contro gli scogli, per l'attraversamento di stretti difficili, per le violente perturbazioni atmosferiche e per le burrasche¹⁴⁴. Le tempeste pericolose inducevano a fare voti; il conseguente pellegrinaggio di ringraziamento e di adempimento di una promessa fatta nel momento del pericolo si accompagnava spesso alla consegna di un ex voto, che consisteva in molti casi in oggetti che avevano una relazione con la grazia richiesta¹⁴⁵.

Questa, come è noto, è pratica frequentemente attestata in età classica. Si pensi ad alcuni carmi di Orazio, il quale si riferisce al mare Adriatico, ritenendolo *raucus*¹⁴⁶, *inquietus*¹⁴⁷, simbolo dei pericoli insiti in ogni mare, il luogo in cui la *hybris* dell'uomo sfida la natura e la divinità. Egli apre uno dei suoi carmi con la preghiera che assicuri protezione alla nave che porta in Grecia Virgilio¹⁴⁸: quel mare, infatti, è in balia della furia di Noto, che ne è arbitro assoluto¹⁴⁹. Il poeta attesta la pratica dell'ex voto al dio del mare per lo scampato naufra-

¹⁴⁴ M. Tangheroni, *Commercio e navigazione nel medioevo*, Roma-Bari, 1996, 221.

¹⁴⁵ Cfr. alcuni esempi in L. Canetti, *Gli ex voto marinari dell'Italia centro-settentrionale: Romagna e Marche, Liguria e Provenza nei secoli XIV-XVI*, in Aulisa (cur.), *I santuari e il mare*, cit., 215-233; A. M. Tripputi, *Gli ex voto marinari dell'Italia meridionale e insulare*, ibidem, 235-253.

¹⁴⁶ Carm. 2, 14, 14.

¹⁴⁷ Carm. 3, 3, 5.

¹⁴⁸ Carm. 1, 3, 1-8: *Sic te diva potens Cypri,/ sic fratres Helenae, lucida sidera,/ ventorumque regat pater/ obstrictis aliis praeter Iapyga,/navis, quae tibi creditum/ debes Vergilium, finibus Atticis/ reddas incolumem precor/et serves animae dimidium meae.*

¹⁴⁹ Carm. 1, 3, 9-24: *Illi robur et aes triplex/circa pectus erat, qui fragilem truci/commisit pelago ratem/primus, nec timuit praecipitem Africum/ decertantem Aquilonibus/nec tristis Hyadas, nec rabiem Noti,/quo non arbiter Hadriae/ maior, tollere seu ponere volt freta.*

gio¹⁵⁰; e, quando elenca le cause più frequenti di morte prematura, menziona la guerra, le malattie autunnali e, appunto, le onde minacciose dell'Adriatico¹⁵¹.

Tra antichità e medioevo si sono conservati tantissimi ex voto donati da navigatori e pescatori per impetrare il favore delle divinità o lasciare un segno di ringraziamento per uno scampato naufragio o invocare protezione per commerci redditizi via mare. Sono proprio tali oggetti votivi che permettono di raccogliere preziose informazioni relative all'ambito ideologico della marinaria. Gli scavi archeologici hanno portato alla luce testimonianze negli ambienti più diversi, dall'età del bronzo ai giorni nostri, in tutto il bacino del Mediterraneo che, come tante altre manifestazioni dell'immaginario dei navigatori, divennero parte anche dell'apparato ideologico cristiano.

La barca è uno dei soggetti maggiormente rappresentati negli ex voto di carattere nautico: si sono conservate riproduzioni in differenti materiali, come oro e ceramica; lampade in forma di barche; imbarcazioni disegnate in rilievi votivi, in epigrafi e in pitture. Molti altri ex voto consistevano in trofei sottratti alle navi nemiche o in parti di un'imbarcazione naufragata che avevano procurato la salvezza dell'equipaggio.

Mirella Romero Recio¹⁵² ha segnalato, per il mondo antico, un parallelismo tra la funzione che aveva negli ex voto la raffigurazione delle parti del corpo che si offrivano a scopo curativo nei santuari di guarigione, come quelli di Asclepio, e quelli offerti dai navigatori, che, allo stesso modo, attraverso qualche organo dell'anatomia umana o animale, alludevano ad elementi imprescindibili di un'imbarcazione.

La letteratura è ricca di racconti attorno al dono di navi. Si pensi, ad esempio, a quanto tramanda Apollodoro¹⁵³ sul viaggio degli Argonauti: Giasone, dopo essere tornato con il vello d'oro, navigò fino all'Istmo dove consacrò la sua nave a Poseidone. Dione Crisostomo¹⁵⁴ tramanda che la nave Argo fu dedicata dall'eroe degli Argonauti nel santuario di Poseidone Istmico con una iscrizione: *Io sono la nave*

¹⁵⁰ Carm. 1, 5, 13-16: ...Me tabula sacer/votiva paries indicat uvida/suspendisse potenti/vestimenta maris deo.

¹⁵¹ Carm. 2, 14, 13-16: Frustra cruento Marte carebimus/fractisque rauci fluctibus Hadriae,/frustra per autumnos nocentem/corporibus metuemus Austrum.

¹⁵² Romero Recio, *Cultos marítimos y religiosidad*, cit., 1.

¹⁵³ Bibl. 1, 9, 27.

¹⁵⁴ Orat. 37, 15.

Argo, Giasone mi ha consacrata a un dio, vincitore nei giochi Istmici e incoronata con pini di Nemea. Marziale¹⁵⁵, da parte sua, segnala che a Roma si ammirava come una reliquia una parte di quella nave.

Tanto in Grecia quanto a Roma era consuetudine conservare quelle navi che avevano prestato un servizio speciale alla comunità o che erano appartenute a qualche personaggio illustre. Plutarco¹⁵⁶, ad esempio, racconta che la barca con cui Teseo viaggiò verso Creta si conservò ad Atene fino all'epoca di Demetrio Falereo, anche se si rese necessario realizzare costanti lavori di restauro. Altri autori raccontano che la nave di Enea si conservava a Roma, in un arsenale costruito sulla riva del Tevere¹⁵⁷.

Le notizie dell'offerta di imbarcazioni a Poseidone non si limitano alla tradizione mitologica. In commemorazione della vittoria ottenuta a Salamina (480 a.C.), ad esempio, i Greci dedicarono agli dei tre triremi fenicie¹⁵⁸, quindi si divisero il bottino e inviarono a Delfi una statua alta dodici cubiti con in mano un aplustre di una nave.

I racconti relativi all'offerta alle divinità di vere e proprie imbarcazioni si riferiscono ad un arco cronologico molto esteso e pongono in rilievo aspetti peculiari del dono. Pur considerando i diversi periodi cronologici e il differente contesto storico e culturale, si può individuare un denominatore comune: la barca che si dedica ha compiuto un'importante missione di cui beneficia tutta la comunità e, pertanto, simboleggia il potere politico e/o economico di coloro che la offrono. Questo tipo di navi offerte alle divinità si distinguono tra gli ex voto, in quanto non possono considerarsi un'offerta dei navigatori, né degli armatori, piuttosto un mezzo per la celebrazione di vittorie e per il consolidamento del potere della classe dirigente che ricorreva a tali forme di commemorazione pubblica¹⁵⁹.

Sono attestate, tuttavia, offerte di navi agli dei da parte dei singoli navigatori, come provano due epigrammi dell'*Antologia Palatina*: un personaggio chiamato Crantas consacra la nave con cui ha viaggiato a Poseidone, il «re dei mari e signore della terra». In entrambi i testi è

¹⁵⁵ Ep. 7, 19.

¹⁵⁶ Thes. 23, 1.

¹⁵⁷ Cfr., ad es., Procop. *Bell. Goth.* 4, 22; cfr. P. A. Gianfrotta, *Navi mitologiche a Roma*, in IV Rassegna di Archeologia Subacquea, Giardini Naxos 1989, Messina, 1991, 85-92.

¹⁵⁸ Hdt., *Hist.* 8, 121; cfr. anche Paus., *Graec. descr.* I, 35, 3.

¹⁵⁹ Romero Recio, *Cultos marítimos y religiosidad*, cit., 5.

sviluppata l'opposizione tra la sicurezza sulla terra e l'incertezza e il pericolo della vita di mare: nell'epigramma 69 il motivo è riferito al sonno (Cranto dorme ora «largo disteso», v. 4)¹⁶⁰, mentre nell'epigramma 70 al passo, sicuro finalmente perché sotto non vi è più l'infida acqua marina¹⁶¹.

Molto spesso i pescatori portavano offerte provenienti dal mare, come a chiedere alla divinità titolare del santuario di autorizzarli a prendere in cambio alcuni beni – come gli animali marini – che erano sotto il suo controllo. Era concezione comune, infatti, che se i marinai non avessero presentato offerte congrue, la divinità non avrebbe permesso che le sue creature fossero catturate e avrebbe anzi castigato il pescatore poco diligente nella scelta delle offerte. Naturalmente la maggior parte delle offerte fatte dai navigatori, sia pagani che cristiani, erano costituite da oggetti strettamente legati alla navigazione, come l'ancora e il timone, oggetti che simboleggiavano, più di tutti, i pericoli cui andava incontro il navigante.

Altre offerte di navigatori e pescatori alle divinità consistevano in utensili per la pesca, che venivano custoditi nei depositi votivi dei santuari: si tratta di utensili che molto spesso avevano scarso valore materiale, ma che rappresentavano il senso di un'intera vita per i pescatori, che con quelli avevano condotto la propria esistenza (reti, remi, tridenti, pietre per accendere il fuoco, ecc.). Attraverso tali ex voto, essi offrivano alle divinità tutelari gli strumenti con i quali avevano potuto vivere, come se quelli non appartenessero loro; li avevano usati durante gli anni di lavoro, ma, terminata la vita lavorativa, dovevano tornare ai veri proprietari, le divinità che avevano propiziato la pesca e con essa un mezzo di sopravvivenza. Emblematico in tal senso è l'episodio dell'offerta del remo di Odisseo a Poseidone, che segna la fine della sua vita in mare¹⁶². I pescatori non vendevano, ma offrivano ciò che di maggiore valore possedevano, ovvero gli strumenti del

¹⁶⁰ *Anth. Pal.* VI, 69: «Dopo tanti viaggi, Cranta dedicò a Poseidone la nave, fissandola saldamente al suolo del tempio. Essa non si dà più pensiero del vento qui sulla terra, dove Cranta, largo disteso, si gode un placido sonno» (tr. di M. Mazzi, *Antologia Palatina*, Torino, 2005, 419).

¹⁶¹ *Anth. Pal.* VI, 70: «A te, re del mare e della terra (Poseidone), io Crante dedico la nave non più bagnata dai flutti, la nave, ala sospinta da venti erranti, su cui, spesso, misero, pensai di scendere all'Ade. Ora ho rinunziato a tutto, timore, speranza, mare, procelle, e ho piantato il piede fiducioso sulla terra» (tr. di Mazzi, *Antologia Palatina*, cit. 419).

¹⁶² *Od.* 11, 121-134; 23, 267-284.

proprio lavoro, come ringraziamento alle divinità per i favori accordati: ciò costituiva un modo per non sfidare la sorte e dimostrare alle divinità la propria gratitudine.

* * *

Le fonti analizzate confermano l'importanza dei luoghi sacri legati al mare e alla navigazione. Si può distinguere, infatti, una 'geografia sacra' costituita da santuari legati da itinerari che si realizzano via terra e una 'geografia sacra' che comprende santuari posti lungo le coste, anch'essi legati da itinerari fisici che si realizzano via mare.

Già nelle fonti geografiche e a carattere nautico dell'antichità, per identificare una località, un promontorio o un litorale, accanto alla menzione di edifici, costruzioni, torri e fortezze, ricorre la segnalazione di templi e santuari. La loro presenza, infatti, poteva essere indicata sia come ausilio alla navigazione, sia come infrastrutture logistiche e commerciali, sia come luoghi di devozione delle genti di mare. Essi si caratterizzavano come centri di riferimento cultuale, commerciale e politico, ma anche, appunto, specificamente nautico.

L'analisi condotta porta a sottolineare come spesso fosse la posizione geografica dei santuari e le caratteristiche morfologiche del territorio in cui sorgevano a renderli tali: è, dunque, l'ubicazione a far sì che ci si rivolga ad essi, perché si mostrino e, in caso di tempesta o vento forte, compiano il miracolo di indicare alle navi la rotta perduta. Nelle opere geografiche e nautiche sono menzionati edifici di caratteristiche, dimensioni e forme diverse, ma soprattutto di differente notorietà e importanza. Cambia, cioè, la prospettiva e il punto di osservazione dei santuari a seconda che il devoto sia sulla terra ferma o sul mare: il navigante ha bisogno di punti di riferimento ben visibili ed individuabili per orientarsi durante il suo tragitto e, dunque, sulla base di tale necessità, conferisce ad alcuni luoghi e ad alcuni edifici di culto un *surplus* di sacralità che questi non hanno se vengono osservati dalla terra ferma.

Poiché la vita marinara era legata a specifiche necessità, di natura diversa rispetto a quelle della terra ferma, si sviluppò una serie di credenze e pratiche religiose strettamente legate al mare¹⁶³ e sopratt-

¹⁶³ J. Richard, *Les gens de mer vus par les Croisés et par les pèlerins occidentaux au Moyen-Âge*, in R. Ragosta (cur.), *Le genti del mare Mediterraneo*, Na-

tutto – quel che più interessa ai fini del nostro discorso –, come nell'antichità classica, anche nella tarda antichità e nel medioevo – diversi santuari sorseggiavano sulle coste e sui promontori che i navigatori avevano quale punto di riferimento per controllare e seguire la propria rotta.

Ciò è confermato dalla moltelicità di scritti che tramandano le preghiere recitate dai navigatori e le loro invocazioni ai santi titolari di santuari: quando, infatti, si navigava in mare aperto, senza coordinate di riferimento, ai naufraghi venivano in mente non solo i santuari più famosi, ma anche piccole chiese; in tale circostanza i santuari più celebri non erano ritenuti di maggiore aiuto rispetto a chiesette poco note alla gente della terra ferma. Quel che è richiesto è di individuare un punto di riferimento qualunque che permetta di ritrovare la rotta e, con quella, la salvezza.

E proprio questa diversa prospettiva fa sì che per la gente di mare chiesette, insediamenti rupestri o anche sperdute cappelle si caricassero, come scrive Bacci¹⁶⁴, «di plusvalore cultuale che finisce con l'ingenerare la loro progressiva trasformazione in santuari». Dalle fonti esaminate emerge, inoltre, quella che può definirsi «la specializzazione marinara»¹⁶⁵ di molti luoghi di culto, che coincidono, appunto, con le principali tappe della navigazione del Mediterraneo. I santuari del mare, raggiungibili anche via terra, costituiscono, pertanto, veri e propri punti sacri tra terra e acqua.

Più in generale dalle opere prese in considerazione si evince come «l'immenso spazio del mare possa essere considerato un santuario, cioè un luogo in cui si rende manifesta la potenza del divino, nelle sue varie espressioni, favorevoli o contrarie, ai desideri dell'uomo, alle sue aspettative»¹⁶⁶. Il mare stesso, dunque, può essere inteso

poli, 1981, 341-355 (ried. in J. Richard, *Croisés, missionnaires et voyageurs. Les perspectives orientales du monde latin médiéval*, London, 1983, XIX); Tangheroni, *Commercio e navigazione*, cit., 239-243; F. Cardini, *In Terrasanta. Pellegrini italiani tra medioevo e prima età moderna*, Bologna, 2002, 415-417.

¹⁶⁴ Bacci, *Portolano sacro*, cit., 230.

¹⁶⁵ R. Budriesi, *I santuari del mare. Una frontiera del sacro per reliquie e uomini sull'acqua*, in *L'acqua nei secoli altomedievali. Atti della LV Settimana di Studio del Centro Italiano di Studi sull'Alto Medioevo (Spoleto, 12-17 aprile 2007)*, Spoleto, 2008, 1080.

¹⁶⁶ G. Andenna, *Il mare come santuario*, in Aulisa (cur.), *I santuari e il mare*, cit., 167; A. Vauchez, *Les sanctuaires et la mer : quelques réflexions autour d'une problématique*, *ibidem*, 297-301.

come un ‘santuario’, luogo del divino, luogo in cui il divino si manifesta: tale concezione è provata dalle tante preghiere che i navigatori di ogni tempo e di ogni credo religioso hanno rivolto agli dei o all’unico Dio durante la traversata¹⁶⁷. Di fronte ai rischi della navigazione, le invocazioni erano rivolte con frequenza e devozione, in tutte le lingue, e, in ambito cristiano, non solo a Dio e ai santi, ma in modo particolare alla Vergine invocata come *Stella maris*, stella polare dei navigatori. Proprio alcune preghiere rivolte alla Vergine mostrano la stretta correlazione tra i pericoli della navigazione sul mare e le difficoltà della vita umana; le tempeste del mare richiamano quelle dell’esistenza degli uomini e la Vergine in entrambi i casi rappresenta la bussola che indica la rotta verso il Cristo e la salvezza eterna.

Si può, inoltre, precisare che in ambito cristiano il legame tra i santuari e il mare non dipende dalla concezione di una sacralità dell’acqua – l’acqua non costituisce un elemento legato alla divinità – piuttosto dal bisogno dei navigatori di ricorrere al soprannaturale e al divino per trovare protezione contro la sua violenza e le sue tempeste.

¹⁶⁷ Per alcuni esempi in ambito cristiano cfr. A. Manodori (cur.), *La Preghiera del marinaio: la fede e il mare nei segni della chiesa e nelle tradizioni marinare*, Roma, 1992; Polonio, *Devozioni marinare*, cit., 243-315.