

Gli spostamenti per via di terra erano generalmente limitati, per la configurazione geografica del mondo ellenico. In effetti, il suolo della Grecia è continuamente spezzato da catene di montagne; al di fuori di essa, le colonie greche, soprattutto in Occidente, occupavano generalmente ristrette fasce costiere, spesso neppure contigue, sicché più agevole risultava il tragitto via mare. Un sostanziale cambiamento si verificò in epoca ellenistica, quando la formazione di grandi stati, spesso con limitati sbocchi marittimi, come la Siria, portò ad un notevole sviluppo delle comunicazioni terrestri; ma anche allora in Grecia, per i suddetti motivi geografici, i trasporti marittimi rimasero preponderanti. Ad accrescere le difficoltà dei viaggi per via di terra contribuiva, inoltre, l'insicurezza delle strade: infatti, i briganti che, nei tempi antichi, le infestavano non erano del tutto scomparsi... Le vie di comunicazione terrestri erano, del resto, abbastanza scarse e poco curate dai Greci, sia per i suddetti motivi geografici, sia per cause economiche e politiche. La costruzione e la manutenzione di un'efficiente rete stradale, sul modello di quella esistente nell'impero persiano, avrebbero richiesto un efficace intervento statale; ma l'eccessiva frammentazione politica della Grecia dava origine a numerosi piccoli stati, i quali spesso non necessitavano di un'estesa rete stradale e non disponevano neppure dei mezzi economici per provvedervi. D'altra parte l'interesse per il commercio fra stati limitrofi era relativamente scarso, poiché i rapporti fra essi erano spesso assai precari, per motivi politici, rivalità economiche od attriti di confine; le difficoltà degli scambi fra Megara ed Atene, la quale pure commerciava con le località più lontane del Mediterraneo, sono indicative di tale situazione.

Le continue guerre fra stati confinanti costituivano anch'esse un fattore contrario alla costruzione di estese reti stradali, poiché le vie, per quanto costruite a fini commerciali, potevano agevolare, in tempo di guerra, la penetrazione degli eserciti nemici.

Per tali motivi, l'interesse degli stati per le comunicazioni terrestri era scarso e si limitava, in genere, alla manutenzione delle strade urbane e di quelle che collegavano la città con i demi della campagna, con le zone agricole adiacenti, che fornivano merci di prima necessità, e con centri di particolare importanza economica. L'intervento statale per la rete viaria era invece notevole nel caso di strade d'interesse religioso, che servivano a facilitare i pellegrinaggi e le riunioni di grandi masse in occasione delle feste... Le strade dei Greci erano generalmente inghiaiate e, per facilitare il movimento delle ruote dei carri, erano spesso dotate di scannellature, che potevano anche essere doppie per vie di notevole transito; esse erano dotate a volte di miliari. Nonostante l'esistenza di carri, i bagagli erano spesso portati dai servi. Le strade attraversavano raramente zone montagnose, date le difficoltà tecniche dovute ai mezzi dell'epoca; esse venivano costruite, per lo più, sfruttando i solchi vallivi o correvano lungo le coste, unendo le città con percorsi più lunghi di quelli diretti, ma più agevoli da tracciare e da percorrere. Tutte queste difficoltà spiegano dunque come mai, ancora all'epoca di Senofonte, un viaggio da Atene ad Olimpia veniva considerato assai gravoso.

La configurazione delle coste, assai frastagliate e ricche d'approdi, nonché la vicinanza delle isole del Mar Egeo, che costituivano quasi un ponte fra la Grecia e l'Asia Minore, rendevano invece più agevoli gli spostamenti per via di mare. La navigazione si svolgeva in prevalenza lungo le coste, ed era limitata alla buona stagione; la durata del viaggio dipendeva in larga misura dalle condizioni atmosferiche. I viaggi di breve durata venivano compiuti su navi apposite: ad esempio, Eschine (*Ctesiph.* 158) parla di un servizio passeggeri tra Salamina ed il Pireo... Al trasporto di passeggeri fra Atene ed Egina allude anche Platone, in termini tali da far pensare anche qui ad un servizio regolare, con tariffe ben fissate... I viaggi più lunghi venivano invece compiuti su navi mercantili; evidentemente, poiché il numero dei passeggeri che compivano tali viaggi non era tale da giustificare la costruzione di battelli appositi, essi dovevano adattarsi a viaggiare su battelli mercantili, nonostante le scomodità e gli inevitabili ritardi legati alle rotte commerciali. La piccolezza delle navi comportava insieme vantaggi e pericoli: se, infatti, erano sufficienti per l'approdo delle insenature, possibilmente con un lembo sabbioso per tirare in secco le imbarcazioni, senza bisogno di speciali attrezzature portuali, la leggerezza delle imbarcazioni rendeva pericoloso ogni moto del mare, al punto che correnti relativamente modeste, come quelle dello Stretto di Messina, si trasformavano, nell'immaginazione dei naviganti, in terribili mostri. I tentativi di abbreviare la durata della navigazione mediante il taglio di istmi, se pure testimoniano l'interesse di alcuni Stati, non furono generalmente coronati da successo... Il maggiore ostacolo alla navigazione era costituito comunque dalla pirateria, assai diffusa fin dai tempi più antichi. L'intervento di stati marittimi, come Corinto, e, dopo la costituzione della Lega di Delo, l'affermarsi della talassocrazia ateniese, fecero notevolmente diminuire, nel corso del V secolo, tale fenomeno; ma la pirateria riprendeva poi forza durante l'egemonia spartana e continuava, sia pure fra alti e bassi, ad infestare le acque del mondo ellenico. Per ovviare a tali pericoli, molti stati conclusero convenzioni con i pirati, al fine di assicurare l'immunità ai propri cittadini; in altri casi, i viaggiatori fatti prigionieri dai pirati potevano essere riscattati da parenti od amici; ma è evidente che questa possibilità si offriva solo ai ricchi.

Infine, il viaggiatore che si imbarcava su una nave mercantile poteva correre il rischio di essere ucciso dal padrone della nave, avido delle sue ricchezze, o di essere venduto come schiavo.

Come si vede, le difficoltà materiali che si frapponavano ai viaggi erano notevoli; ad esse bisogna poi aggiungere quelle legate alle condizioni sociali e politiche dell'antichità greca. Gli spostamenti verso paesi non greci potevano subire, in certi periodi, notevoli ostacoli... L'ostilità fra la Persia ed i Greci rendeva, d'altronde, questi ultimi male accetti nei paesi appartenenti all'impero Achemenide ed aumentava i pericoli del viaggio... Anche i viaggi nel Mediterraneo Occidentale furono notevolmente ostacolati, in alcuni periodi, dall'ostilità di altre popolazioni, allarmate dall'espansione dei Greci... D'altra parte, l'atteggiamento degli stessi stati greci nei confronti dei visitatori stranieri poteva comportare difficoltà. Infatti, mentre ad esempio Atene si dimostrava assai ospitale verso gli stranieri, ed esaltava anzi questa sua caratteristica anche a fini politici, un'ampia tradizione letteraria circonda la tendenza di alcuni stati greci a porre limitazioni all'accesso di stranieri...

Gli spostamenti degli appartenenti alle classi più elevate erano agevolati dal fatto che essi fruivano con maggiore facilità dei benefici dell'ospitalità. La tradizione dell'ospitalità privata era, infatti, assai viva nella Grecia arcaica... Nelle classi più elevate, l'ospitalità rimase un'usanza osservata anche in epoca storica; il viaggio veniva dunque ad esserne facilitato e lo stesso scambio di ospitalità poteva costituire, a volte, un incentivo per spostarsi. Spesso, infatti, proprio l'invito di un ospite lontano o di un personaggio influente, desideroso di conoscere stranieri illustri, costituiva l'incentivo del viaggio. All'ospitalità privata si aggiungeva un'altra istituzione che svolgeva un'utile azione di assistenza per i viaggiatori: la *prossenia*. Essa consisteva in un accordo fra uno Stato ed un cittadino di una città straniera, per cui quest'ultimo si impegnava, in cambio di onori e di privilegi, a tutelare gli interessi di quello Stato e ad assisterne i cittadini. Questa istituzione, presente in tutta la Grecia nel corso del V e del IV secolo, fu largamente diffusa in Atene... I vantaggi dell'ospitalità privata e della *prossenia* erano... generalmente limitati agli appartenenti alle classi più elevate. Ciò appare del resto confermato dalla diffusione tarda degli alberghi, che si diffusero solo in epoca classica, quando lo sviluppo dei commerci rese necessario l'alloggiamento di un notevole numero di persone la cui condizione sociale rendeva difficile il ricorso all'ospitalità di privati. Gli alberghi non dovevano, comunque, essere molto frequenti al di fuori dei centri di interesse commerciale... Il carattere sacro dell'ospitalità comportava naturalmente un notevole disprezzo per la professione dell'albergatore, ed in effetti questa mentalità è ampiamente testimoniata dalle fonti... L'ostilità verso gli alberghi derivava da motivi sociali, che spingevano i viaggiatori appartenenti alle classi più elevate ad evitare simili luoghi, frequentati anche da persone di estrazione assai umile, come mercanti, marinai e carrettieri, e da motivi etici, in quanto gli alberghi erano ritenuti assai spesso luoghi di dubbia moralità... Infine, un ulteriore elemento a discredito degli alberghi era costituito dal fatto che essi erano molto spesso scomodi ed igienicamente scadenti... Da quanto si è visto, appare chiaro che i viaggi offrivano assai minori difficoltà ai nobili ed ai ricchi, che potevano godere dei vantaggi dell'ospitalità privata. D'altra parte, i viaggi comportavano spese assai rilevanti... Le condizioni economiche esercitavano quindi una notevole influenza sulla possibilità di compiere viaggi; del resto, gran parte della popolazione era ridotta ad un'economia di sussistenza, che non permetteva simili spese, oppure viveva dei proventi dell'agricoltura, restando costantemente legata alla propria terra. La maggior parte dei viaggi venivano quindi compiuti dai mercanti ed avevano finalità pratiche; ad essi si aggiungeva poi un notevole numero di persone che vivevano dei proventi della propria attività intellettuale: filosofi, retori, poeti ed artisti si spostavano per tutto il mondo ellenico alla ricerca di luoghi dove la loro opera fosse meglio apprezzata e retribuita, come pure facevano gli artigiani specializzati. Naturalmente, però, esisteva anche una categoria, composta di nobili e di ricchi, che disponeva delle risorse economiche e del tempo libero necessari per compiere viaggi; in effetti, le fonti dimostrano che, in tale ristretta categoria di persone, i viaggi erano assai diffusi e costituivano, anzi, un segno di distinzione ed una necessità assai sentita... Inoltre, era naturalmente possibile combinare il desiderio di vedere con interessi commerciali. Ad esempio, nel *Trapezítico* di Isocrate, l'accusatore, un giovane nativo del regno del Bosforo, narra il proprio viaggio ad Atene: poiché egli desiderava visitare la città ed il resto della Grecia, il padre gli affidò due navi cariche di grano e del denaro e lo fece partire *αμα κατα εμποριαν και κατα θεωριαν*. Il desiderio di viaggiare sembra poi essere stato sentito anche dagli appartenenti alle classi più umili. Ad esempio, Aristofane, negli *Acarnesi* (w. 65 ss.), rappresenta il ritorno di un'ambascieria inviata presso il re di Persia, i cui componenti, approfittando del fatto che le spese di viaggio erano a carico dello stato, hanno prolungato la loro visita senza alcun utile per Atene, al fine di divertirsi nei paesi dell'Impero achemenide. Aristofane, naturalmente, esagera in funzione polemica la durata del viaggio ed il lusso nel quale gli ambasciatori vivevano in Persia; tuttavia, la sua testimonianza fa comprendere che gli incarichi ufficiali costituivano, per i cittadini privi di mezzi, anche una preziosa occasione per poter visitare paesi stranieri.