

Journal
of
Ancient Topography

XXII

2012

Edited by

GIOVANNI UGGERI

MARIO CONGEDO EDITORE

RIVISTA
di
TOPOGRAFIA ANTICA

XXII

2012

Direttore
GIOVANNI UGGERI

MARIO CONGEDO EDITORE

“...e fino a *Mazaka*... passando per *Soandos* e *Sadakora*...”
(STRABO, XIV, 2, 29)

La *koinè odós* straboniana e la possibile viabilità della Cappadocia centrale

JACOPO TURCHETTO*

Nel più ampio quadro dell'antica viabilità centro-anatolica, la Cappadocia (*Fig. 1*) si rivela come un comprensorio di fondamentale importanza strategico-militare, luogo di passaggio quasi obbligato non solo per le comunicazioni 'verticali', nord-sud, che dovevano collegare l'entroterra alla fascia costiera mediterranea, passando verosimilmente (e principalmente) attraverso il passo delle Porte Cilicie; ma anche per quelle 'orizzontali', che attraversavano l'intero altopiano da occidente ad oriente¹.

CON STRABONE ATTRAVERSO LA CAPPADOCIA...

Circa una di queste ultime direttrici ovest-est, una qualche indicazione ci viene fornita da Strabone², il quale, nel riportare le considerazioni del geografo efesino Artemidoro relative al suo tentativo di determinare l'estensione longitudinale dell'*oikouménè*, attesterebbe l'esistenza di una *koinè odós*, normalmente utilizzata da quanti avessero voluto, da Efeso, raggiungere l'Oriente. Tale direttrice stradale, infatti, avrebbe attraversato la Caria, la Frigia e la Licaonia, sarebbe giunta a “...*Garsaura*, una piccola città della Cappadocia, situata proprio sul confine...” e da lì, prima di toccare le rive dell'Eufrate, a *Mazaka*, passando per *Soandos* e *Sadakora*.

Ora, per il tratto che maggiormente ci interessa, le indicazioni utili ad una ricostruzione dell'antico tracciato, che sia quanto meno plausibile, si limitano a quattro toponimi, che in pratica, però, diventano solamente due (vale a dire *Garsaura*, identificabile con *Aksaray*³ e *Mazaka*, i cui resti archeologici sono stati rinvenuti a pochi chilometri a sud-ovest di Kayseri⁴), dal momento che per *Soandos* e *Sadakora* sono state avanzate delle ipotesi che, dal nostro punto di vista e come si dirà di seguito, non sarebbero del tutto accettabili e condivisibili.

* Dipartimento dei Beni Culturali, Università di Padova; e-mail: jacopo.turchetto@libero.it

¹ Per un inquadramento generale della questione restano ancora validi i lavori di RAMSAY 1890, RAMSAY 1903 e RAMSAY 1904. Cfr. comunque, tra le pubblicazioni più recenti, BALLANCE 1964; HARPER 1970; FRENCH 1981; EQUINI SCHNEIDER

et alii 1997 e CHRISTOL, DREW-BEAR 2009.

² Strabo, XIV, 2, 29. Un riferimento, seppur meno dettagliato, circa questa direttrice si trova anche in Plin., *Nat. hist.*, II, 112.

³ Cfr. da ultima CASSIA 2004, pp. 115-118.

⁴ Cfr. HILD, RESTLE 1981, pp. 193-196; CASSIA 2004, pp. 157-170 con ampia bibliografia.

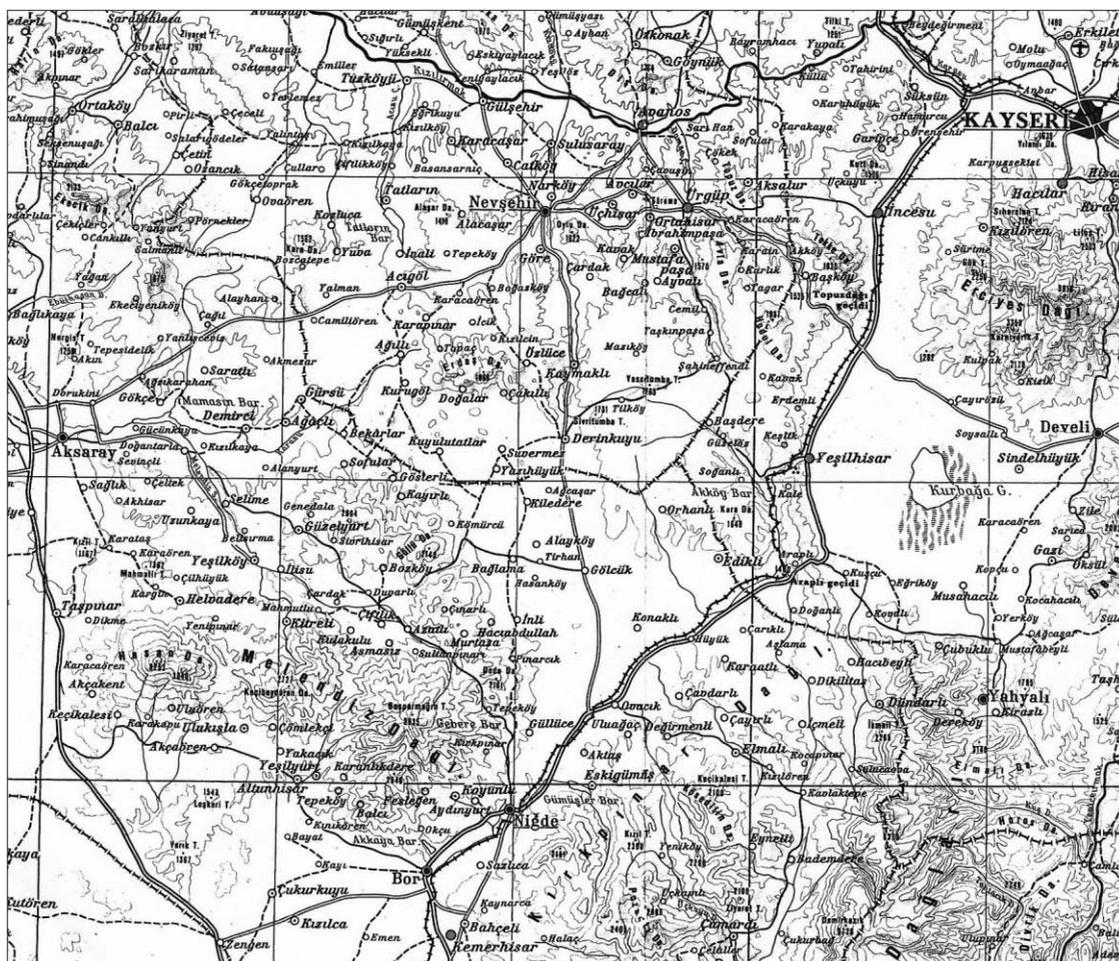


Fig. 1 - La Cappadocia centro-meridionale (HILD, RESTLE 1981 - particolare).

...PASSANDO NEI PRESSI DELLA VALLE ‘CIPOLLOSA’...

E’ tra il 1977 e il 1981, infatti, che viene in un certo senso ‘codificata’, da parte di Friedrich Hild e di Marcel Restle⁵, la proposta di William Hamilton⁶, ripresa e confermata poi qualche tempo dopo da Hans Rott⁷ e Henri Grégoire⁸, di identificare *Soandos* con Soğanlı (= lett. ‘cipollosa’, in turco). Vale a dire con un villaggio che si trova all’estremità nord-occidentale di una vallata, chiusa a nord-ovest e facilmente accessibile solamente da sud-est, parallela alla più ampia valle del Mavruca Deresi, che mette in comunicazione la pianura alluvionale di Incesu-Yeşilhisar con la conca di Derinkuyu (Figg. 2 e 4).

Le ragioni di una simile localizzazione andrebbero trovate – secondo quegli studiosi – nelle parole dello storico arabo at-Tabarī, il quale, nel descrivere le campagne militari condotte dal califfo al-Ma’mūn contro i domini bizantini centro-anatolici, registrerebbe anche l’assedio e la conquista, nell’830 d.C., della fortezza di *Hisn Sundus*⁹. Ora, dato che nel contesto di quella spedizione furono conquistate anche le for-

⁵ HILD 1977, p. 70; HILD, RESTLE 1981, pp. 282-285.

⁶ HAMILTON 1842, II, p. 292.

⁷ ROTT 1908, pp. 121-154.

⁸ GRÉGOIRE 1909, pp. 95-111.

⁹ at-Tabarī, III, pp. 1102-1103 (trad. VASILIEV 1935, I, pp. 287-288).

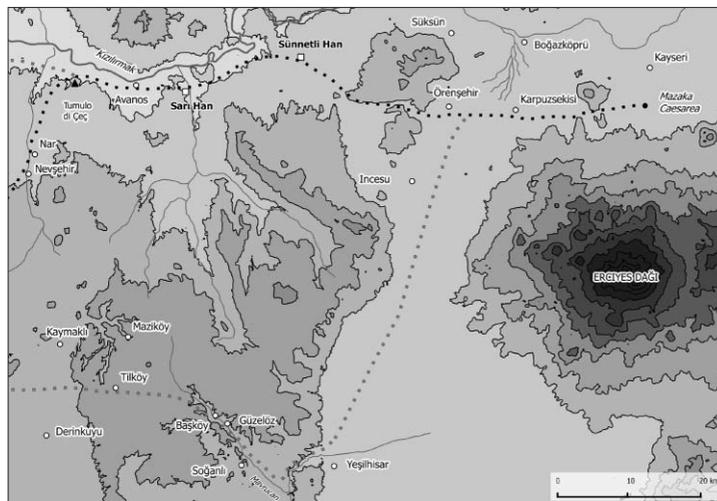
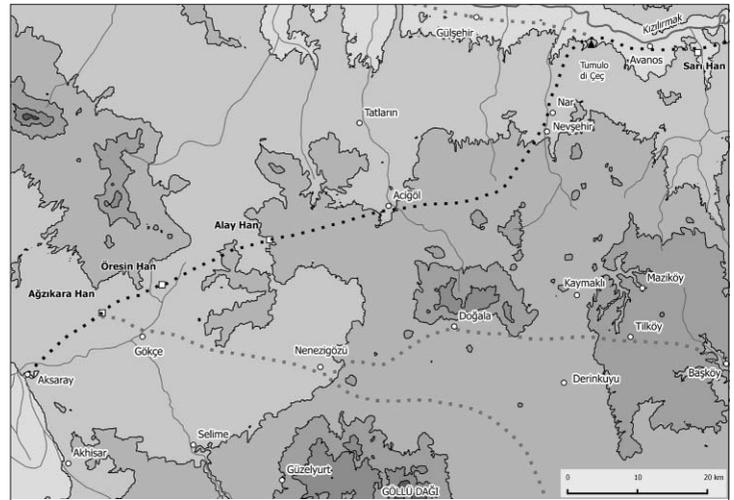
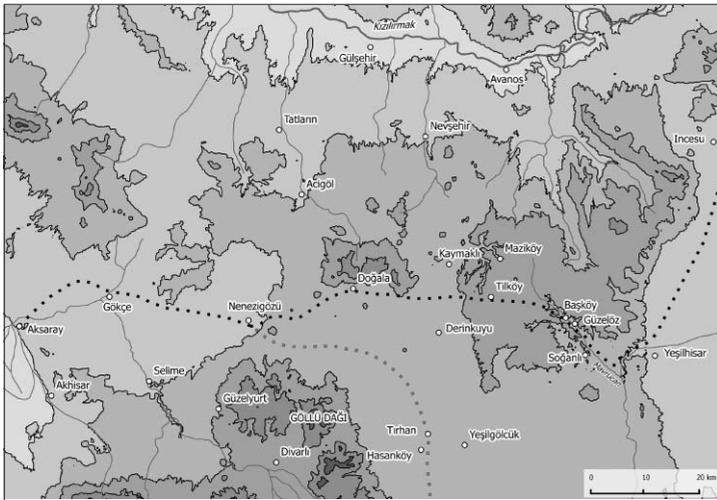


Fig. 2 - Il possibile tracciato della direttrice per la valle ‘cipollosa’.

Fig. 3 - Il possibile tracciato della *Uzun Yolu* e della direttrice straboniana.

Fig. 4 - I possibili tracciati delle due direttrici che raggiungevano *Mazaka*.

tezze di *Māğida*¹⁰, *Qurra*¹¹ e *Sinan*¹², che dovevano trovarsi tutte nelle immediate vicinanze del gruppo montuoso dell’*Hasan Dağı*, “...empfiehlt sich die Gleichsetzung von *Sundus* mit *Soandos*... das wiederum auf Grund des Namensanklanges mit *Soğanlı* identifiziert wird”¹³.

A ulteriore conferma di una localizzazione simile, che – va ribadito – si fonda principalmente, se non esclusivamente, sulla presunta assonanza dei tre toponimi (*Soandos*, *Sundus* e *Soğanlı*), è stata anche ricordata la testimonianza del Grégoire, il quale, nel suo *Rapport sur un voyage d’exploration dans le Pont et en Cappadoce*, registra la presenza, “...sur la crête qui sépare les deux vallées [di *Soğanlı* e del *Mavruçan Deresi* – n.d.r.]... d’un fortin qui en défendait l’accès”¹⁴.

Sulla base di queste considerazioni, quindi, è stata avanzata l’ipotesi¹⁵ che la direttrice di cui parla Strabone, una volta allontanatasi da *Garsaura*, avrebbe potuto facil-

¹⁰ Questa fortezza è stata identificata con Niğde (cfr. HILD, RESTLE 1981, pp. 243-244).

¹¹ La fortezza, che dovrebbe coincidere con la fortezza che le fonti bizantine ricordano con il toponimo di *Koron*, dovrebbe essere localizzabile a Çömlekçi, otto chilometri a nord-ovest di Al-tunhisar (cfr. HILD, RESTLE 1981, pp. 216-217; EQUINI SCHNEIDER *et alii* 1997, p. 108).

¹² Questa fortezza non è ancora stata identificata con certezza; Vasilev, tuttavia, propenderebbe, sulla base di una serie di confronti incrociati tra fonti arabe e fonti bizantine, per una localizzazione tra Aksaray e l’*Hasan Dağı* (VASILIEV 1935, I, p. 103).

¹³ HILD, RESTLE 1981, p. 282.

¹⁴ GRÉGOIRE 1909, p. 111.

¹⁵ HILD 1977, pp. 68-71.

mente raggiungere la conca di Derinkuyu, attraversando la piana di Nenezigözü e di Doğala, per poi, appunto, incanalarsi all'interno della valle del Mavrucan Deresi, compresa tra le pendici meridionali dell'Hodul Dağı e quelle settentrionali del Kara Dağı, e raggiungere *Mazaka* passando per Incesu, che potrebbe essere in quest'ottica identificata proprio con *Sadakora*¹⁶.

Ora, va riconosciuto che si tratta di un itinerario sicuramente sfruttato e utilizzato in epoca antica. La sua prima parte, infatti, potrebbe coincidere con il tratto iniziale della direttrice – registrata sia dall'*Itinerarium Antonini*¹⁷ che dall'*Itinerarium Burdigalense*¹⁸ – che doveva collegare *Colonia Archelais/Aksaray* con *Tyana/Kemerhisar*, passando per *Momoasson/Mamasun-Gökçe* e *Nandianulus/mansio Anathiango*, oggi Nenezigözü (nella quale sarebbe da identificare la diocesi di Nazianzo)¹⁹. Proprio da questa località, forse, la direttrice si sarebbe poi biforcata e, mentre un ramo (ragionevolmente quello principale, che ci viene ricordato dai due itinerari antichi), avrebbe piegato, come si appena accennato, verso sud/sud-est in direzione del Tauro, l'altro si sarebbe mantenuto, invece, all'interno della piana di Derinkuyu, passando verosimilmente nelle vicinanze di Doğala, dove sono stati rinvenuti i resti di un caravanserraglio selgiuchide²⁰. Un altro caravanserraglio, nei pressi del villaggio di Tilköy²¹, a nord-est di Derinkuyu potrebbe suggerire l'ulteriore tappa del tracciato stradale, che, da qui, avrebbe quindi imboccato la valle del Mavrucan Deresi, dove una certa frequentazione appare attestata, per l'epoca bizantina, dalle numerose chiese rupestri scavate all'interno delle pareti tufacee, nei pressi di Başköy e Güzelöz²². Non solo: la valle, infatti, potrebbe essere stata utilizzata anche in epoche più antiche, come sembrerebbe attestare la grande quantità di tombe rupestri, individuate "...sul costone roccioso lungo la strada moderna a sud dell'attuale villaggio di Güzelöz..." e databili, pur con le incertezze legate alla definizione cronologica di queste strutture architettoniche microasiatiche, all'età romana imperiale²³. Una volta percorsa la vallata, la strada avrebbe raggiunto la piana alluvionale di Yeşilhisar, dove un marcatore territoriale di un certo rilievo, a controllo sia dell'accesso meridionale della valle del Mavrucan Deresi, sia della piana stessa, potrebbe essere rappresentato dai resti della fortezza bizantina di Zengibar Kalesi²⁴. Da qui, poi, il tratto finale della direttrice straboniana, sempre secondo quegli stessi studiosi, sarebbe risultato coincidente con la parte finale del tracciato stradale, riportato anche sulla *Tabula Peutingeriana*²⁵, che da *Tyana/Kemerhisar* conduceva a *Mazaka*.

Tuttavia, dal nostro punto di vista, una attenta considerazione e, soprattutto, una verifica sul terreno dei caratteri morfologici della valle del Mavrucan Deresi indurrebbero quanto meno ad un ragionevole dubbio circa l'effettiva possibilità che una strada, quale quella ricordata da Strabone, che sembrerebbe configurarsi come *la* strada principale, 'comune', quella più utilizzata e sfruttata per gli spostamenti – anche e

¹⁶ Per la sua identificazione con Incesu cfr. HILD, RESTLE 1981, p. 192. Gli studiosi riportano le considerazioni del Ramsay, secondo il quale si potrebbe pensare ad una qualche coincidenza tra *Sadakora* e la *Dakora* menzionata da Filostorgio (*Hist. Eccl.*, X, 6), presso la quale il vescovo ariano Eunomio possedeva un fondo e che, secondo Sozomeno (*Hist. Eccl.*, VII, 17, 1), era un villaggio della Cappadocia che si trovava nelle vicinanze di *Caesarea* (RAMSAY 1890, pp. 306-307).

¹⁷ *ItAnt*, 144, 4 - 145, 2, p. 20 (Cuntz): *Colonia Arcilaia...* / *Nandianulus m. p. XXV* / *Sasima m. p. XXIII* / *Andabalis m. p. XVI* / *Tiana m. p. XVI*.

¹⁸ *ItBurdig*, 576, 8 - 577, 7, pp. 92-93 (Cuntz):

civitas Colonia... / *mutatio Momoasson mil. XII* / *mansio Anathiango mil. XIII* / *mansio Chusa mil. XII* / *mansio Sasima mil. XII* / *mansio Andavilis mil. XVI...* / *civitas Thyana mil. XVIII*.

¹⁹ Per i più recenti tentativi di localizzazione delle tappe registrate dai due itinerari cfr. EQUINI SCHNEIDER *et alii* 1997, pp. 108-111.

²⁰ HILD 1977, p. 68.

²¹ Cfr. ERDMANN 1961, pp. 44-45; ÖZERGİN 1965, p. 148; HILD 1977, p. 69.

²² Cfr. HILD, RESTLE 1981, pp. 282-285.

²³ EQUINI SCHNEIDER *et alii* 1997, p. 174.

²⁴ HILD, RESTLE 1981, p. 219.

²⁵ *TabPeut*, IX, 2-3 (MILLER 1916, pp. 728-729).

forse soprattutto di natura militare – all'interno dell'altopiano anatolico, potesse effettivamente correre proprio attraverso quel particolare comprensorio, segnatamente montuoso, a tratti anche molto ripido e scosceso.

...OPPURE LUNGO LA *UZUN YOLU*

Tale considerazione potrebbe assumere una valenza forse ulteriore se si tiene in conto il fatto che, all'interno del più ampio comprensorio della Cappadocia centrale, non solo un'alternativa stradale che permettesse di raggiungere *Mazaka*, partendo da *Garsaura*, esisteva, ma anche e soprattutto che questa stessa direttrice si distingue, lungo tutto il suo tracciato, per una indubbia facilità di percorrenza, come pure – per così dire – per una certa storicità, legata ad una tradizione d'uso e ad una frequentazione sistematica, che si sono perpetuate in modo costante fino ai giorni nostri, a partire forse già da epoca achemenide²⁶.

Si tratterebbe, in particolare, della direttrice (*Figg. 3 e 4*) che si mantiene a nord delle propaggini settentrionali delle emergenze montuose che caratterizzano questa zona (l'Hasan Dağı e i Melendiz Dağları a sud di Aksaray; l'Erdas Dağı a sud di Acigöl e il vasto complesso tipicamente cappadocico dei pinnacoli e delle guglie tufacee che circondano Göreme e Ürgüp), e che percorre la fertile fascia pianeggiante che si trova a sud della grande ansa del Kızılırmak (l'antico *Halys*).

E' questa la *Uzun Yolu*, la "Lunga Strada", che rappresentava la via carovaniere principale che in epoca selgiuchide metteva in comunicazione Aksaray con Kayseri, nonché una delle tre strade che costituivano gli assi principali della viabilità anatolica medievale²⁷. Un'importanza, questa, che appare ben confermata dalla serie di caravanserragli che costellano questa direttrice: l'Ağzıkara Han²⁸, 13 km a nord-est di Aksaray, cui seguono, a circa 6 km di distanza, l'Öresin Han²⁹ e, a circa 16 km, l'Alay Han³⁰; il caravanserraglio urbano di Nevşehir³¹ e il Sarı Han³², 5 km ad oriente di Avanos. Oltre a questi, per completezza, andrebbero anche aggiunti un ulteriore caravanserraglio, non meglio precisabile, né identificabile con sicurezza, ad occidente di Acigöl³³; e il caravanserraglio di Sünnetli Han, che lo storico arabo Ibn Bībī ricorda ad occidente di Kayseri³⁴ e che, semplicemente su base toponomastica, si potrebbe forse collocare circa 13 km ad est del caravanserraglio di Avanos, in corrispondenza del monticolo di Sünnetli Tepe³⁵ (anche se lungo le sue pendici è stato possibile individuare solo ceramica dell'età del Ferro, ellenistica e romana)³⁶.

Si tratta, come si capisce bene, di una strada strategica, funzionale alle esigenze di carattere militare e Commerciale dell'impero selgiuchide, e che sembrerebbe aver ricalcato un percorso più antico, come potrebbero suggerire altri 'marcatori' territoriali che si trovano lungo questo stesso asse viario e che ci permettono di definirne ancora meglio il tracciato.

²⁶ Su questi stessi aspetti e sulla possibilità che questo comprensorio fosse stato ampiamente frequentato anche in epoca persiana e che proprio qui potesse passare la *Via Regia* di Dario, cfr. FRENCH 1998.

²⁷ Cfr. MANDEL 1988, pp. X-XI.

²⁸ Cfr. ERDMANN 1961, pp. 97-102; ÖZERGİN 1965, p. 152; HILD 1977, p. 71; MANDEL 1988, pp. 36-39; DENİZ 2007a, pp. 321-345.

²⁹ Cfr. ERDMANN 1961, pp. 167-168; ÖZERGİN 1965, p. 158; HILD 1977, p. 71; MANDEL 1988, pp. 46-47.

³⁰ Cfr. ERDMANN 1961, pp. 81-83; ÖZERGİN

1965, p. 145; HILD 1977, p. 71; MANDEL 1988, pp. 16-17; DENİZ 2007b, pp. 51-75.

³¹ Cfr. MANDEL 1988, p. 116.

³² Cfr. ERDMANN 1961, pp. 130-135; ÖZERGİN 1965, p. 161; HILD 1977, p. 80; MANDEL 1988, pp. 52-55; KARAÇAĞ, pp. 211-234.

³³ ÖZERGİN 1965, p. 163.

³⁴ Cfr. DUDA 1959 per la traduzione dall'arabo dell'opera di Ibn Bībī e nello specifico pp. 92, 329 per la questione relativa al Sünnetli Han.

³⁵ HILD 1977, p. 80, con bibliografia.

³⁶ FRENCH 1998, p. 18.

Elementi architettonici databili ad epoca bizantina, infatti, sono stati ampiamente riutilizzati e inglobati nei caravanserragli cui si è appena fatto cenno, come, per esempio, nel caso dell' Öresin Han, dove ne sono stati individuati e riconosciuti diversi, tutti riferibili ad una struttura ecclesiale databile al V-VII secolo d.C.³⁷

E, in questo senso, la stessa fortezza che ancora oggi sovrasta dall'alto la città di Nevşehir, sicuramente di epoca selgiuchide, ma le cui primissime fasi sarebbero da ricondurre proprio ad età bizantina³⁸, sembrerebbe fornire un'ulteriore conferma all'ipotesi che non solo più o meno in corrispondenza dell'abitato moderno, esistesse, già a quel tempo, un qualche tipo di insediamento, ma anche che tutto quel territorio a sud del Kızılırmak fosse effettivamente frequentato. Una frequentazione, del resto, che sembrerebbe essere abbastanza certa, considerata la vicinanza topografica al comprensorio di Üçhisar, Ürgüp, Göreme e Avcılar, dove si trovano alcune delle più significative testimonianze di architettura rupestre bizantina della Cappadocia³⁹.

Non sembra, dunque, necessario ipotizzare, come invece è stato fatto, che la direttrice antica proveniente da Aksaray dovesse piegare bruscamente verso nord, all'altezza di Acigöl, raggiungere Tatların e compiere un ampio tragitto fino Gülşehir, dove avrebbe raggiunto la sponda meridionale del Kızılırmak, seguendo il quale, poi sarebbe arrivata fino ad Avanos⁴⁰. Più ragionevolmente, al contrario, si potrebbe pensare, sulla base di queste considerazioni, ad un percorso più rapido che, proprio passando per Acigöl e Nevşehir, raggiungesse Avanos (la *Venasa* greco-romana e bizantina)⁴¹, dove oltretutto avrebbe incrociato la strada che, correndo parallela al corso meridionale dell'*Halys*, proveniva da *Ancyra/Ankara*⁴². Da Nevşehir, in particolare, diversamente forse da quanto accade oggi con la statale moderna che attraversa una zona tufacea geomorfologicamente articolata e forse, per questo, non facile da percorrere, la direttrice antica poteva correre più ad occidente, attraversando la piana di Nar. Qui, infatti, stando alle parole del geologo scozzese William J. Hamilton⁴³, si troverebbero degli insediamenti sotterranei e da qui, non va trascurato, sarebbe stato possibile raggiungere agevolmente *Venasa* passando nelle vicinanze di quel marcatore territoriale forte, quale il tumulo di Çeç, un imponente monumento funerario⁴⁴, databile, forse, sulla scorta di una serie di confronti con strutture analoghe rinvenute in Commagene, al I sec. a.C.⁴⁵ Quel che sembra comunque interessante, per quanto ci riguarda, è che è stato ipotizzato che presso questo tumulo non solo si venerasse il defunto (ragionevolmente un monarca cappadoce), ma anche Zeus, cui, proprio a *Venasa*, secondo quanto viene ricordato, anche in questo caso, da Strabone⁴⁶, era dedicato un santuario, la cui importanza, in Cappadocia, era seconda solamente a quella del tempio di Comana⁴⁷.

In questo comprensorio, la strada doveva verosimilmente mantenersi nelle vicinanze del fiume e, come si è già avuto modo di accennare, passare nei pressi del Sari

³⁷ Cfr. HILD 1977, p. 71.

³⁸ THIERRY N. e M. 1963, pp. 10-12 e fig. 3.

³⁹ Su questo caratteristico comprensorio esiste una bibliografia vastissima; basti qui ricordare il lavoro di THIERRY 2002.

⁴⁰ HILD 1977, pp. 79-81. A sostegno di una simile ricostruzione del tracciato stradale, imposta essenzialmente dal fatto che, secondo lo studioso, Nevşehir durante l'epoca bizantina non fosse che un "...unbedeutendes Dorf..." (villaggio insignificante), viene anche riportata la presenza, a nord di Acigöl, di un ponte a tre arcate (di cui oggi non resta però più traccia).

⁴¹ Per l'identificazione dei toponimi antichi con

l'attuale cittadina di Avanos, cfr. THIERRY 1981.

⁴² *ItAnt*, 205, 7 - 206, 7, p. 29 (Cuntz): *Item ab Ancyra / per Nisam Cae / saream / m. p. CXC-VIII: / Gorbeus m. p. XXIII / Orsologiacio m. p. XVIII / Aspona m. p. XX / Parnasso m. p. XXII / Nisa m. p. XXIII / Asiana m. p. XXXII / Saccasena m. p. XXVIII / Caesarea m. p. XXX.*

⁴³ HAMILTON 1842, II, p. 250.

⁴⁴ Di forma conica, ha una circonferenza alla base di circa 300 metri e un'altezza di circa 30 metri.

⁴⁵ Cfr. COINDOZ 1985 e COINDOZ-KLEIMAN, COINDOZ 1987.

⁴⁶ Strabo, XII, 2, 5.

⁴⁷ Cfr. THIERRY 1981.

Han e di Sünnetli Tepe. Da qui, stando a quanto è stato ipotizzato da Friedrich Hild⁴⁸, avrebbe raggiunto l'attuale località di Süksün (Figg. 1 e 4), 16 km circa più ad est, nei pressi della confluenza tra il Kara Su, che convoglia le acque dei versanti settentrionali dell'Erciyes Dağı, e il Kızılırmak. E questo semplicemente, ancora una volta, sulla base di una certa assonanza tra il toponimo moderno e quello della stazione di tappa che l'*Itinerarium Antonini* ricorda a trenta *milia passuum* da *Caesarea*/Kayseri, vale a dire *Saccasena*⁴⁹. Ed è curioso notare, a questo proposito, che è proprio quello stesso studioso a rilevare che la distanza percorsa dall'eventuale direttrice antica tra il villaggio di Süksün e Kayseri (corrispondente a circa una ventina di chilometri) sarebbe di gran lunga inferiore alle miglia riportate dall'itinerario (corrispondenti a circa 45 chilometri).

Una qualche soluzione alla questione potrebbe derivare da alcune considerazioni ulteriori.

Innanzitutto, andrebbe meglio precisato, a nostro parere, non solo che nei pressi di Süksün non è stato (quanto meno fino ad ora) rinvenuto alcun elemento di carattere archeologico che possa far pensare ad una sua qualche frequentazione in epoca antica; ma anche che una localizzazione di questo tipo implicherebbe, verosimilmente, una certa coincidenza tra il tracciato stradale antico e quello moderno e quindi un percorso che giungesse a *Caesarea* da ovest/nord-ovest, passando per l'attuale località di Boğazköprü. Cosa che non sembrerebbe del tutto fattibile, dato che proprio quel settore ad occidente di Kayseri sembra essere stato, quanto meno parzialmente, inagibile e poco praticabile, perché sommerso dalle acque di quel lago che compare in termini abbastanza chiari e distinti anche in alcune rappresentazioni cartografiche del comprensorio⁵⁰, databili alla metà circa del XIX secolo (Figg. 5 e 6). Ma non sarebbe comunque troppo azzardato pensare che una situazione simile, legata segnatamente alla presenza di una zona di bassura, nella quale convergono la rete drenante dell'Erciyes Dağı, quella del Suvermez Dağı e quella della piana di Kayseri, dovesse essersi verificata già in antico, se già Vitruvio ci ricorda la presenza di un *lacus amplus...in itinere quod est inter Mazaka et Tyana*⁵¹.

Si potrebbe dunque pensare, tra Avanos e Kayseri, ad una direttrice diversa rispetto a quella tradizionalmente ipotizzata, e che, una volta superato il Sünnetli Tepe, pie-

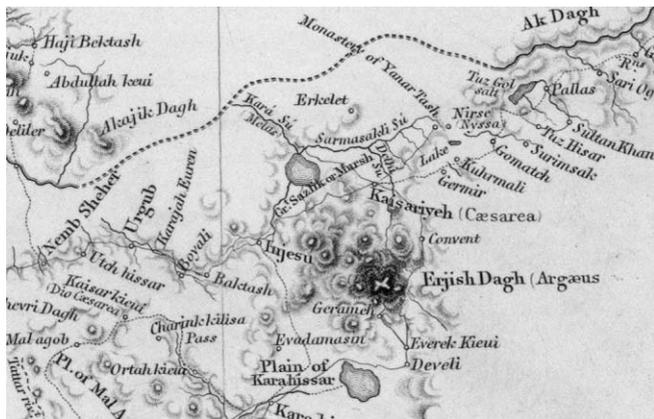


Fig. 5 - Il comprensorio di Kayseri nella carta di John Arrowsmith (1844).

Fig. 6 - Il comprensorio di Kayseri nella carta di Joseph Grassl (1860).

⁴⁸ HILD 1977, pp. 80-81.

⁴⁹ *ItAnt*, 206, 6-7, p. 29 (Cuntz): *Saccasena...* / *Caesarea m. p. XXX*.

⁵⁰ Cfr., tra le altre, *The Map of Asia Minor* di John

Arrowsmith del 1844 e la *Spezialkarte der Asiatische Turkey* di Joseph Grassl, pubblicata nel 1860.

⁵¹ Vitruv., *De arch.*, VIII, 3, 9.

gasse leggermente verso sud-est, in direzione degli attuali villaggi di Garpiçe e di Örenşehir, per poi attraversare diagonalmente la piana a nord di Incesu fino a toccare Karpuzsekisi, mantenendosi sempre a meridione dello specchio d'acqua di cui si è appena detto. Una direttrice, questa, rintracciabile forse nella carta di John Arrow-smith e identificabile con una qualche certezza nel percorso seguito, da William Hamilton, per raggiungere Kayseri⁵² e, da Charles Texier, tra Kayseri e Incesu⁵³, troverebbe pure delle possibili conferme anche a livello archeologico.

Ad Örenşehir, infatti, all'incirca dove, significativamente, la direttrice proveniente da Avanos avrebbe intercettato la strada che collegava *Caesarea* a *Tyana*, si trova una necropoli, all'interno della quale spicca, per una certa monumentalità architettonica, una tomba rettangolare, di 12 m per 7 m, conservatasi anche per parte dell'alzato, riferibile ad epoca romana e sfruttata anche durante le successive fasi bizantine⁵⁴. Secondo lo stesso Hild, essa "...gehörte zur Nekropole einer alten Stadt, die unweit östlich beim heutigen Viranşehir [oggi, invece, Örenşehir – n.d.r.] lag und auch in byzantinischer Zeit besiedelt war". Sempre in questa zona, inoltre, è significativo che il Rott ebbe modo di osservare anche le fondazioni di una chiesa⁵⁵.

Ad oriente di Örenşehir, poi, nei pressi di Karpuzsekisi, ai piedi delle pendici occidentali dell'Erciyes Dağı, altre evidenze legate ad una necropoli di epoca bizantina sono state rilevate, da Frederick Starr, nel corso di quella stessa campagna di ricognizione che avrebbe permesso, tra l'altro, di individuare, ad est di Incesu, tracce dell'antica direttrice che da *Caesarea* volgeva verso sud in direzione di *Tyana*⁵⁶. Ora, tali tracce permetterebbero non solamente di accertare il passaggio di quest'ultima strada (*Caesarea-Tyana*) molto più ad est della statale moderna, ma anche di ipotizzare che quella stessa direttrice dovesse raggiungere *Caesarea* da sud, coerentemente, oltretutto, con il fatto che i resti archeologici della città greco-romana si trovano, come si è detto, a sud-ovest di Kayseri, quasi a ridosso dell'Erciyes stesso. Sembraerebbe, quindi, forse più sensato, dal nostro punto di vista, pensare, anche per la direttrice che proveniva da *Venasa*, ad un percorso simile, sicuramente più rapido e sicuro, che evitasse quella lunga e non giustificabile deviazione che avrebbe invece comportato un passaggio attraverso la zona lacustre di Boğazköprü.

PER CERCARE DI RISOLVERE IL CASO

Sulla base di queste considerazioni, dunque, sembra più ragionevole pensare che la *koinè odós* di Strabone possa aver seguito quel 'tradizionale' percorso più settentrionale, che passava per Nevşehir, Avanos e Örenşehir. Tanto più che, pur con tutta la cautela del caso, proprio seguendo quell'itinerario la distanza tra *Garsaura* e *Mazaka* sarebbe compatibile con i 680 stadi ricordati dalla fonte.

Restano ancora da risolvere, comunque, alcune questioni: dove potrebbero essere localizzati, a questo punto, i due toponimi straboniani di *Soandos* e *Sadakora* e la *mansio* di *Saccasena* riportata dall'*Itinerarium Antonini*?

⁵² "After passing through a gateway in the wall [della cittadina di Incesu – n.d.r.] we continued N.E., crossing the valley obliquely from left to right towards the N.W. point of Mount Argæus" (HAMILTON 1842, II, p. 256).

⁵³ "La route de Césarée à Ingè sou suit les pentes du mont Argée, et à douze kilomètres de cette ville rencontre le grand marais de Salzik engendré par les deux rivières; de nombreux troupeaux y

paissent pendant l'été, mais il est impraticable quand la fonte des neiges grossit les rivières; c'est dans ce marais que le Mélas rejoint le Sarimsak... Le pentes occidentales du mont Argée sont moins abruptes que celles du nord..." (TEXIER 1862, p. 548).

⁵⁴ HILD 1977, p. 118; THIERRY 2002, pp. 37-38.

⁵⁵ ROTT 1908, p. 203.

⁵⁶ STARR 1962, pp. 65-66.

Per quanto riguarda ques'ultima, tenendo in considerazione il tratto finale del tracciato proposto e conteggiando circa 45 chilometri a partire da *Caesarea*, si arriverebbe, significativamente, nelle immediate vicinanze del monticolo di Sünnetli Tepe, nei pressi del quale, come si è accennato, sarebbe forse da collocare il caravanserraglio menzionato da Ibn Bībī e dove è sicura invece una qualche frequentazione durante l'epoca ellenistico-romana.

In relazione agli altri due toponimi, invece, come si è già avuto modo di sottolineare, elementi topografici utili ad una loro plausibile identificazione non sono direttamente ricavabili da Strabone. Tuttavia, potrebbe forse non essere così azzardato ritenere che il geografo abbia voluto fare riferimento a due località 'chiave', che dovevano rivestire una qualche funzione di carattere viario e topografico all'interno di quel comprensorio, e che magari si fossero trovate in corrispondenza di incroci o snodi viari con altre direttrici centro-anatoliche.

Con queste premesse, quindi, si potrebbe tentare di localizzare *Soandos* nei pressi dell'attuale città di Nevşehir⁵⁷ e *Sadakora* nelle vicinanze di Örenşehir. Sono questi, infatti, due passaggi nodali della direttrice il cui tracciato si è appena cercato di ricostruire, significativamente collocati all'incrocio con le due arterie stradali che verosimilmente dovevano attraversare il comprensorio cappadoce centrale da nord a sud, mettendo in comunicazione il bacino del Kızılırmak con il Tauro.

Da *Soandos*/Nevşehir, infatti, sicuramente a partire da epoca bizantina⁵⁸, una strada (Fig. 7) doveva staccarsi, volgendo verso sud, fino a ricongiungersi, all'altezza di *Sasima*/Tirhan, con la via, cui si è già avuto modo di fare un rapido cenno, che da *Colonia Archelais*/Aksaray portava a *Tyana*/Kemerhisar. Tale direttrice avrebbe attraversato un comprensorio estremamente interessante, che conserva, nel sottosuolo,

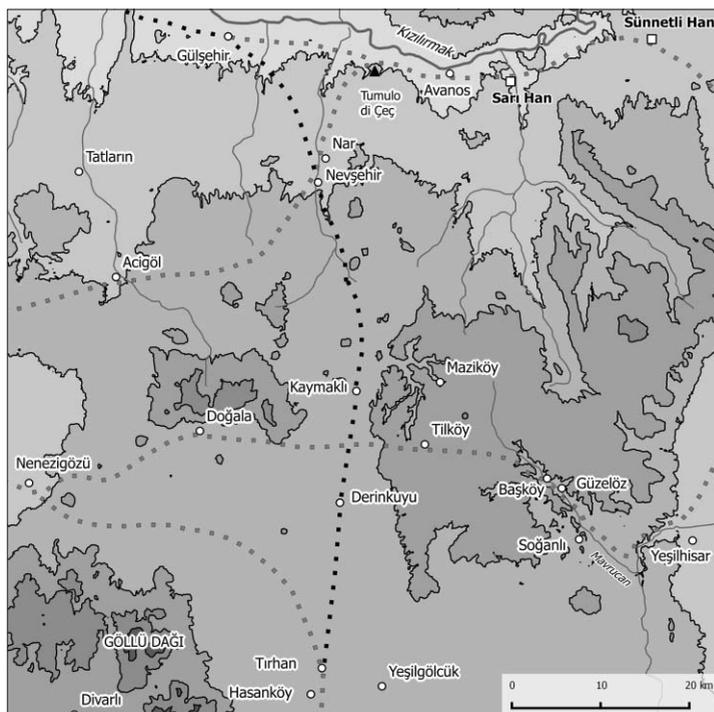


Fig. 7 - Da *al-Matāmīr* alle sponde del Kızılırmak.

⁵⁷ Una localizzazione simile era già stata avanzata, pur con qualche riserva, da VASILIEV 1935, I, p. 102.

⁵⁸ Ma forse anche in epoche precedenti, come

semberebbe confermare la necropoli rupestre di epoca romana di Mazıköy, circa cinque chilometri ad est di Kaymaklı (cfr. EQUINI SCHNEIDER *et alii* 1997, pp.172-174).

due delle città sotterranee più articolate e complesse della Cappadocia, quelle di Kaymaklı e di Derinkuyu, la cui esistenza e frequentazione sono attestate quanto meno dall'VIII secolo d.C., quando cominciano ad essere oggetto di incursioni da parte degli eserciti arabi⁵⁹. Non solo. Resti di una chiesa bizantina, trasformata successivamente in moschea, sono stati rinvenuti, insieme ad alcune sepolture, sulla collina che sovrasta Kaymaklı⁶⁰, mentre una chiesa ipogea (i cui "...affreschi, oggetti di arredamento e tombe... farebbero supporre almeno già nella prima metà del VII secolo la presenza di comunità cristiane...") sarebbe stata individuata a Derinkuyu⁶¹.

E, significativamente, proprio quella sarebbe stata la direttrice percorsa, nell'838 d.C., dall'esercito del califfo abbaside Mu'tasim, nel corso della marcia che porterà alla conquista di *Anqira/Ancyra/Ankara* e alla completa distruzione di *Ammūriya/Amorium/Hisarköy*, che rappresentano segnatamente uno degli eventi più grandiosi della lunga storia degli scontri militari tra Arabi e Bizantini⁶².

Sappiamo infatti che l'esercito arabo era arrivato presso il comprensorio che viene generalmente definito, nelle fonti arabe, *al-Matāmīr* e che, per trenta giorni, l'imperatore bizantino Teofilo era rimasto accampato lungo la riva destra dell'*Halys*, quattro parasanghe più a nord rispetto agli avamposti arabi, in attesa del passaggio dell'esercito nemico. Da *al-Matāmīr*, poi, gli Arabi avrebbero raggiunto il fiume e continuato senza difficoltà la loro marcia in direzione di Ankara, dato che, nel frattempo, l'esercito di Bisanzio di stanza presso l'*Halys* si era smembrato dopo che Teofilo aveva ritenuto più strategico intervenire di persona contro l'avanzata di una seconda armata araba che minacciava di invadere l'impero da oriente, lasciando, non troppo saggiamente, nelle mani del cugino il comando e la gestione del fronte meridionale⁶³.

Ora, se, come sembra essere confermato dalle fonti letterarie e dalle cronache arabe, *al-Matāmīr* (la cui traduzione sarebbe, significativamente, 'granai sotterranei') doveva corrispondere alla piana costellata di insediamenti ipogei compresa tra *Māğida* (Niğde) e il corso dell'*Halys*⁶⁴, allora l'unica possibile alternativa stradale, rapida e agevole, soprattutto per un esercito, che da quel territorio potesse condurre al Kızılırmak, sarebbe stata quella che da Derinkuyu e Kaymaklı risaliva verso nord in direzione di Nevşehir, per poi piegare leggermente verso nord-ovest e arrivare sulle sponde dell'*Halys* nei pressi di *Zoropassos/Gülşehir*.

Se, poi, si tiene in considerazione il fatto che, pochi anni prima della spedizione di Mu'tasim, altre incursioni arabe erano state condotte in Cappadocia, con l'obiettivo di sottrarre al controllo bizantino tutta una serie di roccheforti (*Hisn Sundus*, *Māğida*, *Qurra* e *Sinan*), che, possiamo supporre, dovevano rivestire un qualche ruolo strategico, e ragionevolmente di controllo, all'interno del territorio cappadoce, allora, forse, una localizzazione della fortezza di *Hisn Sundus* nei pressi di Nevşehir sarebbe, sulla base di quanto detto fino ad ora, forse più corretta e, insieme, giustificata. In questo modo, infatti, in mano araba si sarebbero trovati non solo uno snodo importante del comprensorio cappadoce meridionale, *Māğida/Niğde*, ma significativa-

⁵⁹ Cfr. HILD, RESTLE 1981, p. 230. Sulla possibilità che quelle due città sotterranee e, più in generale, tutti i siti rupestri della Cappadocia centrale possano essere stati frequentati anche in epoche ben più remote (segnatamente a partire da V-IV sec. a.C.), cfr. CASSIA 2004, pp. 256-261.

⁶⁰ HILD, RESTLE 1977, p. 203.

⁶¹ CASSIA 2004, p. 133. Il sito di Derinkuyu è stato oltretutto identificato con la *Μαλακοπέα* bizantina, nota dalle fonti (cfr. HILD, RESTLE 1981, p. 227).

⁶² Cfr. su questo aspetto VASILIEV 1935, I, pp. 144-179.

⁶³ Per un'analisi più dettagliata della questione cfr. BURY 1909; VASILIEV 1935, I, pp. 149-156 e, per la traduzione delle relative fonti arabe, VASILIEV 1935, I, pp. 295-300.

⁶⁴ Per una disamina dettagliata delle fonti relative a questo particolare comprensorio ipogeo e alla sua identificazione, cfr. HILD, RESTLE 1981, p. 230.

mente anche la viabilità che da lì doveva diramarsi, e soprattutto, proprio la direttrice nord-sud per *Hisn Sundus*/Nevşehir che si sarebbe rivelata fondamentale per la successiva avanzata del califfo nel cuore dell'impero bizantino.

E, a questo punto, confermata ulteriormente, a nostro avviso, la funzione di cerniera stradale rappresentata da Nevşehir e dal suo territorio, non sarebbe forse del tutto sbagliato tentare di riconoscere, come si è già detto, in *Hisn Sundus* la *Soandos* di Strabone.

Per quanto riguarda, invece, *Sadakora*, una sua localizzazione nei pressi di Örenşehir potrebbe in un certo senso stare a marcare la zona, se non proprio il punto, in cui il possibile tracciato della *koinè odós* avrebbe intercettato la strada *Tyana-Caesarea*. Una localizzazione, questa, che non sarebbe neppure in disaccordo con l'ipotesi, forse non del tutto azzardata, che tale toponimo possa forse coincidere, come si è detto, con *Dakora*, κόμη... τῆς πρὸς τῷ Ἀργαίῳ Καισαρείας⁶⁵.

BIBLIOGRAFIA

- BALLANCE M. H. 1964, *Derbe and Faustinopolis*, in "Anatolian Studies", XIV, pp. 139-145.
- BURY J. B. 1909, *Mutasim's March Through Cappadocia in A.D. 838*, in JHS, XXIX, pp. 120-129.
- CASSIA M. 2004, *Cappadocia romana. Strutture urbane e strutture agrarie alla periferia dell'Impero*, Catania.
- CHRISTOL M., DREW-BEAR T. 2009, *L'aménagement de la Via Tauri sous les Severes*, in "Anatolia Antiqua", XVII, pp. 239-254.
- COINDOZ M. 1985, *Recherches archeologiques dans la region d'Avanos (Cappadoce) : le tumultus du Çeç*, in "Anatolica", XII, pp. 1-28.
- COINDOZ-KLEIMAN C., COINDOZ M. 1987, *Avanos. Un village cappadocien menacé*, in "Dossiers Histoire et Archeologie", CXXI, pp. 80-93.
- DENİZ B. 2007a, *Ağzikara Han*, in H. Acun (ed.), *Anadolu Selçuklu Dönemi Kervansarayları*, Ankara, pp. 321-345.
- DENİZ B. 2007b, *Alay Han*, in H. Acun (ed.), *Anadolu Selçuklu Dönemi Kervansarayları*, Ankara, pp. 51-75.
- DUDA H. W. 1959, *Die Selttschukengeschichte des Ibn Bībī*, Kopenhagen.
- EQUINI SCHNEIDER E. et alii 1997, *Varia Cappadocica*, in "Archeologia Classica", XLIX, pp. 101-209.
- ERDMANN K. 1961, *Das Anatolische Karavansaray des 13. Jahrhunderts*, I-II, Berlin.
- FRENCH D. 1981, *Roman Roads and Milestones of Asia Minor. Fasc. 1: The Pilgrim's Road*, Oxford.
- FRENCH D. 1998, *Pre- and Early-Roman Roads of Asia Minor. The Persian Royal Road*, in "Iran. Journal of the British Institute of Persian Studies", XXXVI, pp. 15-43.
- GRÉGOIRE H. 1909, *Rapport sur un voyage d'exploration dans le Pont et en Cappadoce*, in BCH, XXXIII, pp. 3-169.
- HAMILTON W. J. 1842, *Researches in Asia Minor, Pontus, and Armenia with some account of their antiquities and geology*, I-II, London.
- HARPER R. P. 1970, *Podandus and the Via Tauri*, in "Anatolian Studies", XX, pp. 149-153.
- HILD F. 1977, *Das Byzantinische Strassensystem in Kappadokien*, Wien.
- HILD F., RESTLE M. 1981, *Tabula Imperii Byzantini 2. Kappadokien*, Wien.

⁶⁴ Sozom., *Hist. Eccl.*, VII, 17, 1.

- KARAÇAG A. 2007, *Avanos Sarı Han*, in H. Acun (ed.), *Anadolu Selçuklu Dönemi Kervansarayları*, Ankara, pp. 211-234.
- MANDEL G. 1988, *I caravanserragli turchi*, Bergamo.
- MILLER K. 1916, *Itineraria Romana*, Stuttgart.
- ÖZERGİN M. K. 1965, *Anadolu'da Selçuklu kervansarayları*, in "Tarih Dergisi", XV, pp. 141-170.
- RAMSAY W. M. 1890, *The Historical Geography of Asia Minor*, London.
- RAMSAY W. M. 1903, *Cilicia, Tarsus, and the Great Taurus Pass*, in "The Geographical Journal", XXII, n. 4, pp. 357-410.
- RAMSAY W. M. 1904, *Lycaonia*, in "Jahreshefte des Österreichischen Archäologischen Institutes in Wien", VII, pp. 57-132.
- ROTT H. 1908, *Kleinasiatische Denkmäler aus Pisidien, Pamphylien, Kappadokien und Lykien*, Leipzig.
- STARR S. F. 1962, *The Ancient Roads of Asia Minor: 1961 Expedition*, New Haven, Connecticut.
- TEXIER C. 1862, *Asie Mineure, description géographique, historique et archéologique*, Paris.
- THIERRY N. 1981, *Avanos-Vénasa – Cappadoce*, in AHRWEILER H. (éd.), *Geographica Byzantina*, pp. 119-129.
- THIERRY N. 2002, *La Cappadoce de l'Antiquité au Moyen Âge*, Turnhout.
- THIERRY N. e M. 1963, *Nouvelles églises rupestres de Cappadoce. Région du Hasan Dağı*, Paris.
- VASILIEV A. A. 1935, *Byzance et les Arabes, I. La dynastie d'Amorium (820-867)*, eds. Grégoire H., Canard M., Bruxelles.