

Robert Matijašić

I PORTI DELL'ISTRIA E DELLA LIBURNIA

INTRODUZIONE

Questa mia breve rassegna topografica sui porti dell'Istria e della Liburnia in epoca romana forse non porterà, come si vedrà, aggiunte drammatiche ai dati già noti. Il classico lavoro di Attilio Degrassi, pubblicato nel 1957 ⁽¹⁾, rappresenta ancora oggi il contributo fondamentale per il largo pubblico. L'archeologia subacquea croata ha contribuito negli ultimi decenni a registrare e salvare decine di siti subacquei con resti di imbarcazioni e del loro carico ⁽²⁾. A differenza di questi, i porti sono rimasti in secondo piano ⁽³⁾, ed è soltanto nell'ultimo decennio che sono stati in parte esplorati, in scavi subacquei di revisione, i porti romani di Brioni (Val Catena) ⁽⁴⁾ e di Salvore (Savudrija). Quest'ultimo è ancora in corso di scavo dato che la comunità locale sta dotando l'insenatura di Salvore di due moli per ospitare un moderno porticciolo, e questi due moli ricalcano il tracciato dei moli romani.

Preparando questa conferenza abbiamo capito, per quanto concerne la zona che stiamo per analizzare, che una cosa è parlare di porti intesi come strutture portuali e resti archeologici subacquei in tali località, mentre tutt'altro è parlare di porti come scali sulle rotte marittime. Ciò per la semplice ragione che non esistono studi unitari che prendano in considerazione entrambi gli aspetti del problema. Non ci illudiamo di poterlo fare in poche cartelle, ma comunque se questa è la giusta via, forse potrà essere l'inizio di una nuova ricerca. Per le specifiche metodologie di ricerca, i porti sono molto meno noti archeologicamente, mentre siamo molto bene informati sui traffici, dedotti dal materiale archeologico, dagli oggetti del traffico commerciale. Anche i relitti sono quasi meglio noti, nella topografia dei siti, delle strutture portuali.

⁽¹⁾ DEGRASSI 1957.

⁽²⁾ Per una rassegna della topografia subacqua fino al 1979, cfr. VRSALOVIĆ 1979; si tratta di una tesi di dottorato, rimasta non pubblicata anche per la sensibilità dei dati sui relitti antichi, e risulta una miniera di dati utili per le questioni che ci interessano.

⁽³⁾ VRSALOVIĆ 1980-81.

⁽⁴⁾ JURIŠIĆ, ORLIĆ 1989, pp. 98-99; JURIŠIĆ 1998.

Inanzitutto, la topografia. La zona che prendiamo in considerazione va dall'area zaratina, della colonia romana di *Iader*, comprende tutte le isole del Quarnero, e naturalmente l'Istria. La rotta tra *Iader* e Pola (il *traiectum* dell'*Itinerarium Antonini* (5)) è una delle tappe di navigazione lungo la costa adriatica orientale, e fa parte dell'itinerario Aquileia-Pola-*Iader*-*Salona*-*Epidaurum*-*Dyrrachium* ecc. Oltre alla navigazione periadriatica, anche i *traiecta* transadriatici dovevano avere un'importanza notevole nelle comunicazioni quotidiane. Oltre alla tappe Ancona-*Iader* (6), è interessante il tratto Pola-Ancon (7), mentre dobbiamo immaginare pure l'esistenza di una rotta di navigazione da Pola a Ravenna. La punta meridionale dell'Istria viene così ad assumere un'importanza straordinaria di punto nevralgico della navigazione nell'Alto Adriatico. Ma su questo torneremo.

Per quanto riguarda il tratto Pola-*Iader*, da esso si diramano le rotte interne del Quarnero, che collegavano *Iader* e Pola con i numerosi municipi e altri abitati sulla costa e sulle isole (8). La navigazione tra *Iader* e Pola si svolgeva sulla rotta esterna, mentre si possono immaginare alcuni tratti interni: *Iader-Apsoros-Nesactium*, *Iader-Arba-Curicum-Fulfinium-Tarsatica*. Da questa rotta si ramificavano le rotte per *Senia*, *Lopsica*, *Ortopla* e Veglia sotto il Velebit. Gli insediamenti in questi punti non sono sorti casualmente, ma come sbocchi al mare di strade e sentieri terrestri dalla Lika attraverso i passi del Velebit. L'abitato più importante era certamente *Senia*, che con il suo *publicum portorium* aveva anche un peso economico nelle comunicazioni dell'interno della provincia con il mare Adriatico, e in questo modo con il mondo esterno.

Anche *Tarsatica* era in una posizione simile, in modo particolare nel medio e tardo Impero, quando faceva capo ad un settore dei *Claustra Alpium Iuliarum*, con un'importanza eminentemente militare per le difese degli accessi dalla Pannonia all'Italia. La rotta che fiancheggiava l'Istria liburnica da *Tarsatica*, passando per *Flanona* e *Alvona*, entrava nella zona dell'Istria italica passando l'Arsia, il porto Badò sotto Nesazio e doppiava capo Promontore (*Promunturium*) per giungere a Pola (oppure proseguire per Ravenna o qualche altra destinazione altoadriatica).

(5) *Itin. Anton.* 496, 7: *A Pola Iader in Dalmatia stadia CCCCL*; Plinio definisce questa tappa così: ... *colonia Iader, quae a Pola CLX abest* ..., probabilmente pure nel senso di navigazione, anche perché il passo si trova nel contesto delle isole adriatiche (PLIN., *N.H.* III, 140).

(6) *Itin. Anton.* 497,2: *Ab Ancona Iader in Dalmatia stadia DCCCCL*.

(7) PLIN., *N.H.* III, 129: *Ad Polam ab Ancona traiectus CXX passuum est*.

(8) Cfr. ZANINOVIĆ 1994, in modo particolare la cartina a p. 180.

La costa occidentale dell'Istria, da Pola a Parenzo e *Tergeste*, è incredibilmente frastagliata, con isole (Brioni), isolotti (davanti a Rovigno e a Parenzo) ed un'infinità di golfi, baie e porti riparati adatti ad ancoraggi di piccole e medie imbarcazioni. L'Istria occidentale non era soltanto la rotta di navigazione a lungo e medio raggio (dal Mediterraneo orientale e dall'Italia meridionale verso Aquileia), ma anche zona di piccolo cabotaggio di traffico locale, dai centri di produzione agricola verso i centri maggiori (le colonie come centri primari, ed Aquileia come centro di smistamento interregionale). Una situazione simile si può immaginare soltanto lontanamente per la Liburnia settentrionale, poiché nella regione non vi era una grande produzione agricola, eccetto forse la pastorizia ed i prodotti di origine animale (formaggi, lana, carne).

In questo modo diventa chiaro che le rotte altoadriatiche orientali si differenziano per la morfologia geografica e per gli aspetti economici. Ma si possono distinguere le rotte a medio e lungo raggio e quelle locali. In Istria questi due aspetti confluiscono in un'unica rotta, mentre nella Liburnia le rotte di navigazione locale sono molto estese per poter coprire tutte le articolazioni costiere ed insulari. Anche le forme d'insediamento differiscono nelle due regioni: con le colonie sulla costa occidentale dell'Istria (e a *ader*), con *municipi di peregrini* nella Liburnia settentrionale.

LE ROTTE NELLA PROTOSTORIA

Non possiamo, in questa sede, sorvolare sul problema delle rotte marittime nell'Alto Adriatico in epoca preromana, anche perché è chiaro che esse si rispecchiano nella situazione in epoca romana. Cioè, secondo noi, la navigazione in epoca classica, e le tappe con i punti di approdo e i ripari dalle intemperie altro non sono che il l'uso prolungato e persistente degli stessi posti, delle stesse caratteristiche marittime e di costa.

La zona che ci interessa è quella degli *Histri* e dei Liburni. La linea di demarcazione tra questi due popoli preromani è l'*Arsia*, il fiume destinato da Augusto ad essere il confine fra l'Italia (la *Decima regio*) e la provincia dell'Illirico, ovvero la Dalmazia. Tra la fine del III ed il I sec. a.C. i Romani hanno combattuto più d'una volta contro i due popoli, ma non è ciò che qui ci interessa. Per quanto riguarda i Liburni non v'è dubbio che gli insediamenti preromani sono diventati *civitates* in epoca augustea o tiberiana, con le comunità che hanno man mano acquisito i vari gradi di cittadinanza. I porti, le baie di *Arba*, di *Apsoros* e *Crexi*, di *Curicta* e *Fulfinum*, di *Alvona* e *Flanona*, probabilmente altro non sono che le basi della flotta liburnica al tempo delle conquiste romane in Adriatico.

La situazione di contrapposizione tra i Romani e i Liburni, i primi decisi a mantenere libere le vie di navigazione, i secondi desiderosi di mantenere attivo il loro controllo sul mare, ha portato a molti episodi bellici, specialmente tra il II e il I secolo a.C. ⁽⁹⁾ Anche solo con uno sguardo alla cartina si può dedurre la vulnerabilità del traffico greco e romano tra la Dalmazia centrale e l'Istria, da parte di piccoli gruppi di imbarcazioni liburniche con basi sulle isole. Non sorprende, allora, l'energia e la persistenza con cui i Romani si sono accaniti contro i Liburni in più riprese.

Ma è la questione degli *Histri* che maggiormente ci interessa. Le fonti, Tito Livio e i suoi epitomatori (Eutropio e Orosio), ripetutamente ci informano sul carattere bellicoso e piratesco degli *Histri*. Sulla guerra del 221 a.C., mossa dai Romani contro questi per sopprimere la pirateria, non ci sono molti dati. Il fatto interessante è che l'attacco romano si è svolto probabilmente dal mare, con l'unico intento di mettere fuori uso le basi dei pirati. E le loro basi principali dovevano trovarsi nelle insenature più profonde e protette.

La seconda guerra, quella famosa e meglio documentata del 178-177 a.C. è iniziata per le stesse ragioni, e Livio ci fornisce dati sulla collaborazione dell'esercito di terra con la squadra navale che lo seguiva. La guerra si divide in due campagne svoltesi nei due anni della guerra. Nella prima fase i Romani hanno attaccato la costa tra Aquileia e il punto dove più tardi sarebbe sorta *Tergeste*, per alleggerire la minaccia diretta degli *Histri* alla colonia di Aquileia, fondata pochi anni prima. La seconda fase si è svolta principalmente a Nesazio, dove si era rifugiato Epulone. Notiamo che il castelliere di Nesazio si trova a circa 1,5 km dal porto di Badò (Budava) certamente base marittima degli *Histri* di Nesazio.

Dopo la descrizione, ricca di particolari, degli avvenimenti a Nesazio, Livio dice brevemente che oltre a Nesazio, i Romani avevano distrutto altri due castelli (*oppida*), *Mutila* e *Faveria* [*Duo deinde oppida, Mutila et Faveria, vi capta et deleta* ⁽¹⁰⁾]. Non è qui il caso di entrare nei dettagli, ma ci pare utile sottolineare, data la situazione morfologica della costa istriana meridionale, che è possibile immaginare una ubicazione di *Mutila* a Medolino, dove il porto presenta pure le caratteristiche di una base navale, protetta da un castelliere (Punta Castello) su una lingua di terra in posizione molto favorevole alla difesa della zona.

Non sarebbe forse possibile immaginare nel porto di Pola l'altro *oppidum*, l'ancora enigmatica *Faveria*? Questo è stato variamente ubicato a Pomer, a Momorano, ma anche nella zona di Čepić (*Felicia*) sotto il Monte Maggiore sul confine tra *Histri* e Liburni. Ci pare invece probabile che, riflet-

⁽⁹⁾ ZANINOVIC 1988.

⁽¹⁰⁾ LIV. 41, 11, 7.

tendo sui tre toponimi (*Nesactium*, *Mutila*, *Faveria*) si tratti di tre *oppida* nella stessa zona, nel sud dell'Istria. I porti di Medolino e di Pola sono militarmente (nel contesto dell'arte militare navale nell'antichità) molto importanti, anche perché si trovano sui due lati del Capo Promontore, il capo che divideva la zona marittima quarnerina da quella occidentale istriana.

Certo, l'argomentazione di questa ipotesi ricadrà, come spesso accade nello studio delle fonti antiche, sull'analisi filologica e storica, ma ci è parso importante menzionare questa possibilità anche nel contesto del discorso sulla navigazione e sui porti della zona. La proposta qui abbozzata risolverebbe il problema dell'assenza di Pola (*Polai*) nel discorso di Livio, e si inquadra bene nelle mire dei Romani, quelle stesse della cosiddetta "prima guerra istriaca" del 221. a.C: sopprimere la pirateria degli *Histri*. Come farlo altrimenti se non distruggendo le loro basi, i porti e gli adiacenti castelli. Sulla costa occidentale dell'Istria non vi sono molte altre possibili basi navali pre-romane in golfi molto ben protetti: il canale di Leme, i golfi di Cervera e della foce del Quieto. Ma quelli attorno al punto più meridionale dell'Istria sono certamente i punti militarmente più importanti per il raggio di mare che potevano coprire.

I PORTI DELLA LIBURNIA, LE TAPPE DI NAVIGAZIONE

La nave che partiva da *Salona* lungo la costa verso nord, e passava le foci del fiume Krka, l'antico *Titius*, si infilava tra la costa e una delle due barriere insulari. Più vicino alla costa aveva a disposizione il porto di *Colentum*, sull'isola omonima (oggi Murter), e tutta una serie di approdi nel canale tra la terraferma e le isole di Pašman e Ugljan, fino a *Jader* ⁽¹⁾. La rotta esterna passa tra le suddette isole e la barriera esterna formata dalle Coronate (Kornati) e Isola Lunga (Dugi Otok), dove pure ci sono tracce di strutture portuali, anche se forse non tanto numerose come lungo la rotta interna. Era comunque questa che toccava la colonia, tappa fondamentale nella navigazione, anche se per niente obbligatoria, dato il grande numero di baie dove si poteva passare la notte, e anche alcuni giorni, aspettando il vento.

Sull'isola di Murter, l'insediamento di *Colentum* su un castelliere situato su promontorio, aveva la zona portuale rappresentata da una *banchina* semplice, costruita da grandi blocchi di pietra, apparentemente senza i soliti frangonde laterali, semplicemente seguendo la linea della costa. Un gruppo di isolotti di fronte al punto di approdo offre una certa protezione alle imbarca-

⁽¹⁾ VRSALOVIC 1980-81, pp. 110-111.

zioni, ma la posizione è aperta verso i venti da nord e nord-est (12). È certamente strano che non fossero utilizzate le due insenature laterali al monte Gradina, sede dell'abitato.

Va detto che Vrsalović riporta (13) brevi descrizioni e cartine in forma di schizzo, di altre sei località tra Murter e Zadar, con resti di strutture portuali [Kumenat presso Biograd, Polačine e Sv.Mihovil su Pašman, Janice presso Pakoštane, Bošana presso Biograd (Zaravecchia), Barbir presso Sukošan]. In tutti i casi si tratta di porticcioli con dighe di protezione in varie forme, ma sempre di piccole dimensioni, e mai situati in grandi e comodi baie, bensì lungo tratti di costa senza protezione naturale. Evidentemente non si tratta di porti grandi e importanti, ma porticcioli ad uso di ville rustiche e della popolazione locale. In un altro lavoro (14), più dettagliato, il numero di porticcioli possibili nel canale di Pašman sale a 14, mentre sono altri cinque i possibili impianti sulle Coronate (Kornati) e su Isola Lunga (Dugi Otok), lungo la rotta esterna da Salona verso l'Adriatico settentrionale. Per esempio, sull'isola di Lavdara si trovano i resti di un porticciolo nelle vicinanze di una cava di pietra, una delle attività comuni del litorale dalmato (15). Nell'area zaratina il Vrsalović menziona anche altri porti, non esplorati, ma sicuri poiché presentano costruzioni di banchine e/o moli in blocchi di grandi dimensioni: Kožino presso Petrčane sulla terraferma, Muline sull'isola di Ugljan (sito di una importante villa produttiva con torchi per olive) (16).

Il porto di *Iader*, come anche delle altre grandi città antiche e moderne, non è noto nei suoi dettagli. Possiamo soltanto immaginare che la zona centrale fosse come oggi quella chiusa dalla penisola sulla quale sorgeva la città antica, e la terraferma. Ma quanto era estesa e come era organizzata rimane ignoto anche perché il porto è in uso anche oggi.

Interessante è il caso di *Aenona*, municipio non lontano da *Iader*, sito entro una laguna, certamente usata come porto in epoca preromana. Ma in età romana veniva usata l'insenatura di *Kremenjača presso Zaton*, poco distante da *Nin*, ma sul mare, non nel canale interno (17). Il porto romano, protetto da almeno una diga frangionde, si è trasferito sulla rotta principale, mentre quello preromano era più protetto e distante dal mare aperto. Nel porto di Zaton si scava dal 1979 (18), e sono state trovate grandi quantità di materiale minu-

(12) VRSALOVIĆ 1980-81, p. 111 e fig. 2.

(13) VRSALOVIĆ 1980-81, figg. 6-12.

(14) VRSALOVIĆ 1979.

(15) VRSALOVIĆ 1979, p. 181.

(16) VRSALOVIĆ 1979, pp. 180-181.

(17) VRSALOVIĆ 1979, pp. 179-180.

(18) ORLIĆ, JURIŠIĆ 1986, pp. 49-51; BRUSIĆ 1989, pp. 121-122; GLUŠČEVIĆ 1987, pp. 43-

to, principalmente ceramica, dei primi secoli d.C. Le cose più interessanti riguardano i rinvenimenti di imbarcazioni che ci mostrano, tra le altre cose, anche la tecnologia liburnica della costruzione degli scavi mediante cucitura.

I porti della Liburnia settentrionale non sono noti negli elementi strutturali. Certo, come già detto, tutti gli abitati preromani, con continuità in epoca romana e medievale, sulle isole e sulla terraferma, avevano dei porti con almeno le più rudimentali opere portuali: moli, dighe frangionde, banchine operative ecc. Ma per quanto è disponibile nella bibliografia, cioè dai dati pubblicati, sono solo due le località per le quali si può dire che abbiano avuto un porticciolo in età romana. Curiosamente, tutte e due sono porti di abitati rurali, senza tracce di importanti insediamenti pre-urbani liburnici oppure urbani di municipi romani.

In primo luogo, sull'isola di Olib presso Silba, a metà strada tra Iader e Lošinj, vi sono tracce di un porto formato da una lingua costruita con un semplice terrapieno di materiale minuto ⁽¹⁹⁾. Il secondo è il caso di Novalja sull'isola di Pago ⁽²⁰⁾. La città ha due porti, uno esterno, sulla rotta Iader-Arba-Curicta-Tarsatica, ed uno interno nella baia detta Caska, rivolta verso il canale del Velebit. Non possiamo qui entrare nella questione dell'ubicazione della Cissa menzionata da Plinio ⁽²¹⁾ né sulla validità di un'equazione Cissa > Caska, ma è in questa insenatura che sono stati trovati resti di impianti portuali, addirittura tracce di piloni lignei conficcati nella sabbia del fondo marino ⁽²²⁾.

Il Vrsalović, la nostra fonte più ampia sulla topografia degli impianti portuali sull'Adriatico orientale, riporta notizie più scarse su altri siti nell'area quarnerina: Jurjevo (Sv. Juraj) presso Senj, il porto di Omišalj e una piccola insenatura presso Baška sull'isola di Veglia (Krk), il porto della cittadina di Oszero (Osor) sull'isola di Cherso ⁽²³⁾.

DALLA FOCE DELL'ARSA A BADÒ E MEDOLINO

Venendo ora all'ambito istriano, entriamo nella zona studiata a fondo da Attilio Degrassi negli anni Trenta, le cui conclusioni sono state pubblicate in uno studio topografico ⁽²⁴⁾. Perciò non reputiamo necessario entrare nei det-

⁽¹⁹⁾ VRSALOVIĆ 1980-81, p. 112; VRSALOVIĆ 1979, p. 181.

⁽²⁰⁾ VRSALOVIĆ 1979, pp. 177-178.

⁽²¹⁾ Cissa oppure Gissa, seguita da Portunata, interpretata anche come un unico toponimo Cissa Portunata, PLIN., N.H., III, 140.

⁽²²⁾ BRUSIĆ, GLUŠČEVIĆ 1993, pp. 70-71.

⁽²³⁾ VRSALOVIĆ 1979, pp. 168-171.

⁽²⁴⁾ DEGRASSI 1957.

tagli di tutti i siti (e sono una ventina) dall'Arsa a Salvore. Per la metodologia di ricerca del suo tempo, i risultati di Degrassi vanno in qualche caso presi "cum grano salis", poiché non in tutti i casi è sicura la sua attribuzione di alcuni impianti portuali all'epoca romana. Tutti i porti sono stati usati in continuazione dall'età romana ai giorni nostri. Comunque, ci soffermeremo in modo più approfondito su quelli dove esistono nuovi risultati di ricerche recenti.

Nel canale dell'Arsa il Degrassi ha visto resti di strutture murarie in località **Molin Blas**, sul lato meridionale, mentre il toponimo **Trget** sulla riva opposta (già in Liburnia) si associa a **traiectum**, capolinea di un traghetto che collegava le due sponde, magari sulla linea stradale da Pola e Nesazio ad **Alvona** e **Flanona** (e oltre, lungo il percorso verso **Tarsatica**). Nelle insenature di Porto Carnizza e Vallelunga non vi sono apparentemente resti antichi. Anche Badò (**Budava**), **il porto di Nesazio**, non presenta per ora nessuna novità topografica. Il Vrsalović menziona la presenza di frammenti di anfore del periodo tra il II sec.a.C. al IV sec. d.C., nonché di possibili tracce di impianti portuali ⁽²⁵⁾.

A Medolino si è iniziato a scavare la villa marittima sulla **penisola di Vižula** (Isola, I. del vescovo) ⁽²⁶⁾, dove nella baia esiste una struttura murata, probabilmente parte della banchina del porto, o addirittura un tratto di strada sommersa ⁽²⁷⁾. La villa non presenta caratteri di lusso, anche se gli scavi sono solo all'inizio ⁽²⁸⁾. Come su tutta la costa orientale dell'Adriatico, il livello del mare è salito di 2 m circa in 2000 anni, così che le strutture architettoniche attribuibili alle ville in riva al mare sono oggi in parte sotto il livello della marea, e lo scavo in terraferma si collega regolarmente allo scavo sottomarino.

Lungo il Capo Promontore, così importante nella navigazione nell'Alto Adriatico, non vi sono porti con strutture antropiche, anche se le numerose baie venivano certamente usate come riparo per le imbarcazioni di passaggio. Principalmente per il problema insito nella navigazione a vela nell'antichità, quello della direzione dei venti. Si perdeva spesso tempo aspettando il vento favorevole, in modo particolare in punti cruciali come la punta meridionale dell'Istria.

PROMONTORE E POLA, CON BRIONI

I porti di Banjole e di Veruda erano altri luoghi sicuri per l'ancoraggio in caso di necessità. Sull'**isola di Frascher** sono stati notati resti di strutture

⁽²⁵⁾ VRSALOVIĆ 1979, p. 143.

⁽²⁶⁾ GNIRS 1908, p. 157.

⁽²⁷⁾ BENUSSI 1928, p. 250.

⁽²⁸⁾ JURIŠIĆ 1996, pp. 32-35; JURIŠIĆ 1998, pp. 81-90.

lignee di un vecchio molo, apparentemente antico ⁽²⁹⁾ mentre il porto di Pola è certamente il punto più protetto dell'alto Adriatico, e non a caso è sorta qui la colonia romana, la città che ha continuato ad esistere fino ad oggi. Un vantaggio enorme è anche la presenza della fonte di acqua potabile presso il porto, caratteristica che non si trova in altri punti. Ribadiamo quello che abbiamo detto poco fa: non è possibile che gli *Histri* non avessero utilizzato il porto ben protetto per scopi militari marittimi, e da qui la nostra supposizione, tutta ancora da argomentare e dimostrare.

L'entrata nel porto di Pola è protetta dalle isole Brioni, famosa per le ville di epoca romana. La più importante, quella in Val Catena aveva un porto interamente costruito e utilizzato dal I al VI secolo. Qui si sono svolti scavi subacquei con l'intento di documentare in modo preciso le strutture architettoniche, le dighe, i moli, le banchine, il *vivarium*. Ma si è anche scavato il fondale marino in più punti ⁽³⁰⁾, e le conclusioni sono le seguenti:

- a- la parte più attiva nei secoli suddetti era la banchina settentrionale, mentre quella meridionale, con la villa residenziale, appare più "calma";
- b- il materiale archeologico, più abbondante per i secoli II-IV che per quelli precedenti, allunga il periodo di maggior frequentazione del porto, cosa abbastanza sorprendente, perché di solito si ritiene che la villa e tutto il complesso architettonico attorno alla baia sia fiorito nel I secolo d.C.

LA COSTA OCCIDENTALE DELL'ISTRIA: IL ROVIGNESE

Tra Brioni e il canale di Leme sono moltissimi i resti di ville marittime, o meglio, di ville in riva al mare, anche di carattere poco residenziale e molto produttivo. Sono situate spesso in posizioni favorevoli anche all'organizzazione di piccoli porticcioli. Queste piccole strutture servivano anche come sbocco al mare delle ville dell'interno, poiché era il mare la via di comunicazione più veloce, economica e anche sicura. Barbariga, Porto Colonne, Porto Vestre, Polari, S. Pelagio, Val Saline, questi sono i punti di insediamento con porticcioli annessi. Solo per Vestre (Vištar) esistono notizie di tracce di strutture del porto in grandi blocchi di pietra ⁽³¹⁾. Per la densità di popolamento della costa, non sorprende il grande numero di potenziali porti per il traffico locale, ma non vi sono notizie sicure sulle strutture portuali monumentali.

⁽²⁹⁾ VRSALOVIĆ 1980-81, p. 114; certo sulla datazione ci possono essere dubbi, anche fondati, prima di uno studio più approfondito.

⁽³⁰⁾ JURIŠIĆ, ORLIĆ 1987, pp. 40-42; JURIŠIĆ 1991, pp. 26-28; JURIŠIĆ 1993, pp. 27-29.

⁽³¹⁾ VRSALOVIĆ 1979, p. 140.

incompleti perché incompleta e per definizione la documentazione dei siti subacquei. Manca tutta una serie di riferimenti a porti e porticcioli nella zona quarnerina, ed anche nell'area istriana, in modo particolare nelle zone di depositi alluvionali, ma anche nelle vicinanze di porti odierni, dove lo "sviluppo" ha contribuito a distruggere o rendere inaccessibili i resti antichi.

Perciò le fonti ci informano sulle tappe di navigazione, le scienze nautiche sulle modalità di navigazione, l'archeologia sulla tipologia delle costruzioni, che variano da grandi impianti cittadini e di insediamenti importanti, fino a costruzioni in legno, conservati in tracce fragilissime e forse spesso inosservate. L'edilizia antica non aveva problemi con la costruzione di moli e dighe in qualsiasi posizione. Talvolta il sito è dettato dalle caratteristiche marittime del posto (protezione dai venti, correnti marittime), certe volte anche da altre necessità. Quando un porto o riparo viene costruito in posizione naturalmente esposta al vento e alle onde, probabilmente non era molto efficace. Senza grandi, lunghi e tecnologicamente complicati scavi subacquei è difficile giudicare l'impatto del materiale minuto che si trova negli strati del fondale marino in tali porti e porticcioli.

Quello che possiamo dire, in conclusione, è che noi oggi possiamo intravedere e capire soltanto un piccolo segmento della ricca attività costiera che da tempi immemorabili continua anche oggi sull'Adriatico.

BIBLIOGRAPHIE

- BENUSSI 1928 = B. BENUSSI, *Dalle annotazioni di Alberto Puschi per la Carta Archeologica dell'Istria*, «ATr», 42 (s. III, 14), pp. 243-282.
- BOLTIN TOME 1991 = E. BOLTIN TOME, *Arheološke najdbe na kopnem in morskem dnu v Viližanu in Simonovem zalivu*, «Annales», 1, pp. 51-58.
- BOLTIN TOME, KOVAČIĆ 1989 = E. BOLTIN TOME, V. KOVAČIĆ, *Simonov zaliv, rekognosciranje prestanišča (Roman Harbour Survey)*, «ArhPreg», 29, (1988), pp. 233-234.
- BRUSIĆ 1989 = Z. BRUSIĆ, *Zaton kod Zadra, antička luka Aenone (The Roman Harbour of Aenona)*, «ArhPreg», 28, (1987), pp. 121-122.
- BRUSIĆ 1996 = Z. BRUSIĆ, *Podmorska arheološka istraživanja u Savudriji (Underwater archaeological research in Savudrija)*, «Obavijesti HAD-a», 2, 28, pp. 25-27.
- BRUSIĆ, GLUŠČEVIĆ 1993 = Z. BRUSIĆ, S. GLUŠČEVIĆ, *Podvodna arheološka istraživanja Arheološkog muzeja u Zadru tijekom godine 1993 (Underwater archaeological survey by the Archaeological Museum in Zadar during 1993)*, «Obavijesti HAD-a», 3, 25, pp. 70-71.
- DEGRASSI 1957 = A. DEGRASSI, *I porti romani dell'Istria*, «AMSI», n.s. 5, pp. 24-81 (articolo in precedenza pubblicato in "Anthemion", *Scritti di Archeologia e Antichità classiche in onore di Carlo Anti*, Firenze 1955, pp. 119-169).
- GLUŠČEVIĆ 1987 = S. GLUŠČEVIĆ, *Vadenje antičkog broda iz Zatona (Bergung des antiken Schiffes aus Zaton)*, «Obavijesti HAD-a», 3, pp. 43-44.
- GNIRS 1908 = A. GNIRS, *Römische Luxusvilla bei Medolino*, «Jahrbuch für Altertumskunde», 2, p. 157.
- JURIŠIĆ 1991 = M. JURIŠIĆ, *Istraživanja podmorskih arheoloških lokaliteta u Hrvatskoj tijekom 1990. godine (The exploration of underwater sites in Croatia during 1990)*, «Obavijesti HAD-a», 1, pp. 26-30.
- JURIŠIĆ 1993 = M. JURIŠIĆ, *Hidroarheološka istraživanja u Hrvatskoj 1992 godine (Underwater archaeological Resarch in Croatia in 1992)*, «Obavijesti HAD-a», 1, 25, pp. 27-29.
- JURIŠIĆ 1996 = M. JURIŠIĆ, *Hidroarheološka djelatnost Državne uprave za zaštitu kulturne i prirodne baštine u godini 1995 (Underwater archaeological activities of the Government Administration for the protection of cultural and natural heritage in 1995)*, «Obavijesti HAD-a», 1, 28, pp. 32-35.
- JURIŠIĆ 1998 = M. JURIŠIĆ, *Hidroarheološka djelatnost Uprave za zaštitu kulturne baštine tijekom godine 1996. i 1997 (Hydroarchaeological activities of the Administration for the Protection of Cultural heritage in 1996 and 1997)*, «Obavijesti HAD-a», 1, 30, pp. 81-90.
- JURIŠIĆ, ORLIĆ 1987 = M. JURIŠIĆ, M. ORLIĆ, *Istraživanje antičke luke u uvali Verige na Brijunima (Forschungsarbeiten im antiken Hafen in der Bucht Verige auf Brijuni)*, «Obavijesti HAD-a», 3, pp. 40-42.
- JURIŠIĆ, ORLIĆ 1989 = M. JURIŠIĆ, M. ORLIĆ, *Brijuni, Uvala Verige, Antička luka / Ancient Harbour*, «ArhPreg», 28, (1987), pp. 98-99.
- KOVAČIĆ 1989 = V. KOVAČIĆ, *Poreština (Poreč Region), Hidroarheološko rekognosciranje (Sea bed Survey)*, «ArhPreg», 29 (1988), pp. 226-228.
- KOVAČIĆ 1994 = V. KOVAČIĆ, *Hidroarheološka istraživanja porečkog podmorja (Underwater survey in the region of Poreč)*, «Obavijesti HAD-a», 3, 26, p. 43.

ROBERT MATIJAŠIĆ

- ORLIĆ, JURISIĆ 1986 = M. ORLIĆ, M. JURISIĆ, *Podmorska arheološka istraživanja na Jadranu u godini 1986*, «Obavijesti HAD-a», 3, pp. 49-51.
- STOKIN 1986 = M. STOKIN, *Simonov zaliv, Antično naselje s pristanišćem (Roman Settlement with Harbour)*, «ArhPreg», 27, pp. 93-94.
- VRSALOVIĆ 1979 = D. VRSALOVIĆ, *Arheološka istraživanja u podmorju istočnog Jadrana, prilog poznavanju trgovačkih plovnih putova i privrednih prilika na Jadranu u antici*, Zagreb.
- VRSALOVIĆ 1980-81 = D. VRSALOVIĆ, *Neki primjeri gradnje antičkih lučkih objekata u podmorju istočnog Jadrana (Several examples of underwater antique harbour objects in the eastern Adriatic sea)*, «Godišnjak zaštite spomenika kulture Hrvatske», 6-7, pp. 107-118.
- ZANINOVIĆ 1988 = M. ZANINOVIĆ, *Liburnia militaris*, «OpArch», 13, pp. 43-67.
- ZANINOVIĆ 1994 = M. ZANINOVIĆ, *Apsorus, Crexa e Nesactium/Badò sulla rotta marittima adriatica*, «QdAV», 10, pp. 179-188.