

pred številnimi novimi muzejskimi nalogami, pred katerimi si slovenska šolska arheologija še vedno zatiska oči. Naš cilj je v prvi vrsti bil spregovoriti o skupnem delu in prepoznati težave, s katerimi se srečujemo.

Začetek je obetaven in nedvomno smo dosegli prve ugodne sadove dela. Eden od teh je tudi oživiljen stik s kolegi muzealci v Istri.

Peter Čerče, Snježana Karinja, Matej Župancič

STRUTTURE PORTUALI E ROTTE MARITTIME
NELL'ADRIATICO DI ETÀ ROMANA. Convegno
internazionale, Aquileia 20.- 23. 5. 1998.

*... illum, si proprio condidit horreos
quicquid de Lybicis veritur areis.
Gaudentem patrios findere sarculo
agros Attalicis condicionibus
numquam demovaes, ut trabe Cypris
Mirtoum pavidus nauta secet mare.
Luctantem Icaris fluctibus Africum
mercator metuens, otium et oppidi
laudat rura sui; mox reficit rates
quassas, indocilis pauperiem pati.*

*Kdor prst domačo rad z motiko prekopava,
ne bo nikdar zaklad kraljevski ga premamil,
da kot boječ mornar bi z ladijskim krmilom
zarezal brazdo v val razburkanega morja.
Trgovec trepeta, ko burja biča morje,
in hvali varni mir, idilo podeželja;
potem pa brž si spet popravi zbito barko,
ker revščine ne zna, ne skromnosti trpeti.*

(Horatius, Flaccus Quintus, Ad Maecenatum, trad. slovena: K. Gantar, Pesmi. Carmina, Maribor 1993, str. 5.)

Organizzato dal Centro di antichità altoadriatiche di Aquileia, dall'École française de Rome e dall'Università di Trieste (Dipartimento di scienze dell'antichità e Scuola di specializzazione in archeologia), alla fine del mese di maggio 1998 si è svolto ad Aquileia un convegno scientifico internazionale sui porti e sulla navigazione nell'Adriatico in età romana, convegno che ha coinciso anche con la XXIX Settimana di studi aquileiesi. Fra i relatori invitati al Convegno due albanesi e tre croati, mentre molto più numerosi sono stati i conferenzieri francesi e naturalmente italiani. Lingue ufficiali del Convegno il francese e l'italiano. Le relazioni verranno pubblicate nel prossimo numero della rivista *Antichità altoadriatiche* che certamente provvederà ad eliminare dagli scritti le non poche incoerenze presenti tanto nelle relazioni quanto nel Convegno come tale.

MINISTERO PER I BENI CULTURALI E AMBIENTALI
SOPRINTENDENZA PER I BENI AMBIENTALI
ARCHITETTONICI ARCHEOLOGICI ARTISTICI
E STORICI DEL FRIULI VENEZIA GIULIA

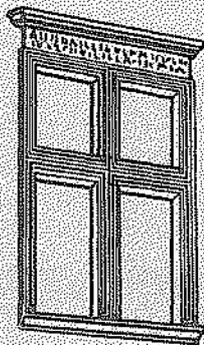


LA PORTUALITÀ DI AQUILEIA ROMANA

XIII Settimana dei Beni Culturali e Ambientali

Aquileia, 2 aprile - 27 settembre 1998

A giudicare dal titolo e dai partecipanti, l'evento avrebbe dovuto essere un Convegno internazionale con una completa e ordinata rassegna delle nozioni acquisite fino ad oggi in merito alla problematica delle *rotte marittime* e dei *porti* nell'Adriatico in età romana, compreso lo studio dei natanti, del commercio marittimo, del rapporto fra scali portuali ed entroterra ovvero navigazione marittima e fluviale; ed altre cose ancora. Questa parte introduttiva avrebbe quindi dovuto essere seguita da relazioni mirate ai singoli problemi con esemplificazioni relative agli aspetti specifici del Mare Adriatico.



CENTRO
DI ANTICHITÀ
ALTOADRIATICHE

CASA BERTOLI
AQUILEIA

ÉCOLE FRANÇAISE DE ROME

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI TRIESTE

DIPARTIMENTO DI SCIENZE DELL'ANTICHITÀ
SCUOLA DI SPECIALIZZAZIONE IN ARCHEOLOGIA

Nelle relazioni si è avuta un'alternanza di elementi tecnici e scientifici. Soprattutto nelle relazioni tecniche l'ascolto è risultato abbastanza faticoso in quanto si è dovuto fare attenzione a una moltitudine di dati locali senza l'aiuto, nella maggior parte dei casi, di un riassunto scritto della relazione in questione. Al termine, in occasione della tavola rotonda, è stata ribadita la mancanza almeno di una carta geografica dell'Adriatico che avrebbe permesso ai non dalmati di orientarsi fra le miriadi di isolotti lungo la costa orientale dell'Adriatico. E ancora: nessuno dei relatori ha definito il concetto dell'Adriatico, né nel senso antico né in quello moderno. Ora come ora si ha la sensazione che l'approccio sia stato concentrato sui problemi del Canale d'Otranto e su quelli relativi al Caput Adriae, ma solo nella sua parte veneto-friulana.

Una delle caratteristiche del simposio sono state le illustrazioni della navigazione mista marittimo-fluviale, frequente soprattutto nell'area veneto-friulana ed in quella albanese. Caratteristica comune delle due aree il declivio dolce delle rispettive coste con formazione di zone paludose relativamente estese lungo le foci dei fiumi, in alcuni casi addirittura di veri e propri sistemi

endolagunari. Sia nell'Adriatico meridionale che in quello settentrionale gli archeologi hanno così la straordinaria possibilità di seguire le lente trasformazioni dell'ambiente e l'interazione di fattori naturali e antropogeni.

La posizione geografica ed i fattori geomorfologici che hanno avuto un ruolo determinante nella formazione del suolo e nel rapporto terraferma-mare, sono stati menzionati solo saltuariamente. Di conseguenza anche nelle poche illustrazioni presentate le strutture portuali sembravano sospese nell'aria senza che si dicesse chiaramente la ragione per cui alcune strutture portuali si trovano a due o più metri sotto il livello del mare ed altre invece nell'entroterra, lontano dall'odierna costa marina. Ci sembra che sia mancata un'esauriente illustrazione geologico-morfologica di ciò che è accaduto sulle coste dell'Adriatico e ai suoi affluenti.

Come minimo le soluzioni tecnologiche (l'uso del legno e la sua conservazione grazie al terreno paludoso) si ripetono, il ritmo della nascita e del declino dei singoli porti dovrebbe essere analogo... ma niente di tutto ciò è stato illustrato interamente. Dalle esperienze relative a strutture posteriori nel Capodistriano ed in primo luogo alla costruzione dell'acquedotto e delle mura, sembra chiaro che a questo riguardo il limitarsi all'età romana diventa improduttivo e che i singoli scavi vanno trattati in modo diacronico, dalla preistoria fino ai nostri giorni. Citiamo solo a mo' di esempio lo scritto di Bruno Volpi Lisjak sull'utilizzo della pozzolana nelle costruzioni portuali della Trieste del Novecento (*Terra vulcanica di Santorino. Suo utilizzo per le costruzioni portuali in Adriatico durante il periodo austriaco, Annales 10, Capodistria 1997, 163-174*) o lo studio di Nadja Terçon (*La città e la sua volontà di crescere, in Il porto di Pirano, Museo del mare "Sergej Mašera" Pirano, Cat. No. 8, 1993, 44-67*) sull'utilizzo dello stesso materiale nella costruzione del porto di Pirano.

L'accento sulla navigazione di lungo corso ha lasciato un po' in disparte i problemi del cabotaggio, della navigazione endolagunare e dei piccoli porti e approdi.

Ha destato forte impressione in tutti gli ascoltatori, invece, l'eccezionale conferenza sulla navigazione attraverso il Canale d'Otranto tenuta da Cosimo Pagliara di Lecce. Particolarmente impressionante il racconto della scoperta di iscrizioni votive a Torre dell'Orso, iscrizioni che documentano le sofferenze dei passeggeri che vi arrivavano via mare non solo in età romana. Alla luce degli attuali eventi in quell'area, la sua conferenza è stata ancor più toccante.

L'Istria nordoccidentale, compresa la parte slovena, è stata solo brevemente menzionata dal dott. Robert Matjašič, mentre nel poster di Kristina Džin Jurkić la penisola istriana termina a nord con il fiume Dragogna. Si è avuta l'impressione che dopo le opere di Attilio Degrassi in Istria non ci siano più state ricerche ar-