

NAVIGANTI, MERCI E APPRODI NELL'ADRIATICO MERIDIONALE

di Danilo Leone, Maria Turchiano



Fig. 1 - Tabula Peutingeriana, Segm. VII, con la rappresentazione del tratto centro-meridionale dell'Adriatico.

Negli ultimi decenni l'Adriatico è tornato al centro del dibattito storiografico come sistema complesso di interazioni culturali, economiche e politiche (Fig. 1). Questo approccio interdisciplinare - che integra archeologia, storia, antropologia e geografia storica - consente oggi di leggere il mare non come una semplice via d'acqua, ma come un paesaggio culturale stratificato, nel quale si intrecciano rotte, merci, linguaggi e pratiche di navigazione. In tale quadro si inseriscono le

ricerche condotte dall'Università di Foggia nell'ambito del Progetto Liburna, che da oltre quindici anni indaga i paesaggi costieri e subacquei dell'Adriatico meridionale, con particolare attenzione alla costa albanese. Le indagini hanno portato alla luce un articolato sistema di approdi naturali, porti, relitti, santuari marittimi e cave di pietra, in gran parte sconosciuti prima degli anni Duemila, restituendo un archivio di dati che documenta la lunga durata delle relazioni tra le due sponde dell'Adriatico.

Le ricerche di archeologia del paesaggio costiero e sottomarino condotte negli ultimi vent'anni in Albania e Puglia, finalizzate alla creazione di una mappa archeologica delle coste meridionali dell'Adriatico, hanno permesso di indagare numerosi siti di particolare interesse, fino ad allora pressoché inesplorati: infrastrutture portuali di carattere commerciale e militare, baie naturali idonee all'ancoraggio e utilizzate come rifugi temporanei, approdi secondari e/o piccoli porti commerciali, approdi collegati a luoghi di culto e siti di estrazione e lavorazione della pietra.

L'area albanese rappresenta infatti un contesto privilegiato per lo studio della mobilità marittima antica e medievale, poiché lungo la sua linea costiera si concentrano scali, insediamenti e testimonianze culturali connessi alla navigazione. Fino a pochi decenni fa, la documentazione era frammentaria: si disponeva soltanto di sporadici rinvenimenti di anfore e ancore conservati nei musei locali e delle ricerche pionieristiche di N. Ceka e M. Zeqo, che tra gli anni Settanta e Ottanta avevano esplorato le acque del Golfo

di Valona e della penisola di Karaburun.

Il Progetto Liburna ha introdotto un approccio di archeologia globale dei paesaggi, estendendo lo studio dai siti subacquei alle fasce costiere e agli insediamenti retrostanti (Figg. 2-3). L'obiettivo non è stato solo quello di localizzare relitti o strutture portuali, ma di comprendere le relazioni dinamiche tra mare, costa e territorio. Tale metodo ha combinato prospezioni subacquee, analisi topografiche, saggi di scavo e studio delle fonti storiche, costruendo una mappa integrata del sistema costiero albanese.

Accanto ai dati archeologici, un contributo decisivo è venuto dalle fonti odepliche e cartografiche di età moderna: relazioni di viaggio, diari di ambasciatori, militari e studiosi come Ciriaco d'Ancona, Pouqueville, Leake e Ugolini. Questi testi, spesso ricchi di descrizioni topografiche e di osservazioni dirette, restituiscono un paesaggio di villaggi isolati, culti locali e memorie di rovine antiche, fornendo coordinate preziose per l'individuazione dei siti.

La consultazione di portolani e carte nautiche dei secoli XVI-XVIII ha permesso di ricostruire con maggiore precisione la rete degli scali e le caratteristiche della navigazione lungo la costa illirica: la presenza di secche, la qualità degli ancoraggi, la profondità delle acque, la disponibilità di sorgenti e i ripari dai venti. Pur imprecisi nella resa cartografica, questi documenti conservano informazioni essenziali sulla navigazione commerciale e militare, nonché sui pericoli derivanti dalla pirateria. Dalla correlazione di queste fonti con i dati archeologici è stato possibile individuare un campione rappresentativo di siti

che illustra la varietà funzionale del sistema costiero adriatico: porti commerciali e militari come Orikos, Porto Raguseo, Capo Treporti e Porto Palermo; baie naturali adatte all'ancoraggio, come San Giovanni, San Basilio, Dafine e la Baia dell'Orso, approdi culturali come Grammata, e aree di estrazione della pietra, come le cave di Mermer (Fig. 4).

L'insieme di questi contesti dimostra come il paesaggio costiero albanese fosse strutturato secondo logiche di complementarità funzionale, in cui grandi porti e piccoli approdi si integravano all'interno di una rete regionale di traffici e scambi. Tale prospettiva restituisce un'immagine dell'Adriatico come spazio connettivo, un "mare tra le terre" che, più che separare, ha storicamente unito le comunità delle due sponde.

LA BAIJA DI PORTO PALERMO

La baia di Porto Palermo (Fig. 3-5), situata presso Borsh, circa 40 km a nord di Saranda, costituisce uno degli approdi naturali più significativi del litorale albanese meridionale. La sua

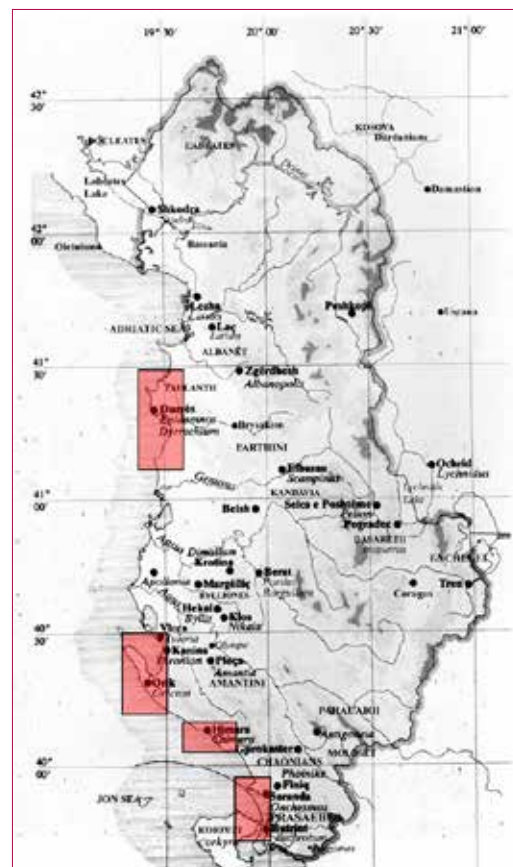


Fig. 2 - Le aree di indagine del Progetto Liburna.

conformazione - un'insenatura protetta da due promontori e dominata da un isolotto centrale - ne ha favorito l'uso continuato sin dall'antichità come scalo di rifugio per le rotte di cabotaggio. L'isolotto, collega-



Fig. 3 - Veduta della Baia di Porto Palermo.



Fig. 4 - Dettaglio della carta dell'Epirus, hodie vulgò Albania di J. W. Lauremberg (1590-1658).

to solo in epoca moderna alla terraferma tramite un istmo artificiale, fu scelto da Ali Pasha di Tepelene agli inizi del XIX secolo per la costruzione della propria fortezza, eretta verosimilmente su strutture bizantine preesistenti.

Le principali fonti cartografiche dei secoli XVI e XVII confermano la rilevanza strategica del sito. Nella carta di Gerardo Mercatore (1589) e nei disegni di Lauremberg (XVII secolo), la baia è identificata come *Panormus*, rappresentata con notevole precisione topografica e associata a

un "Fons Sacer", toponimo che suggerisce la presenza di un antico luogo di culto (Fig. 4). Queste rappresentazioni attestano l'importanza del golfo sia come scalo militare sia come punto di riferimento per la navigazione costiera.

Le descrizioni di W. M. Leake, inviato britannico presso Ali Pasha, forniscono un quadro dettagliato della baia agli inizi dell'Ottocento: un porto fortificato con guarnigione mista, piccole strutture abitative, una chiesa e aree agricole dedicate a cereali e vigneti. Pouqueville,

contemporaneo di Leake, sottolinea invece la bellezza paesaggistica del luogo e i forti venti che spesso ne impedivano l'accesso, testimoniando una conoscenza diretta delle condizioni ambientali.

Le fonti antiche, in particolare Strabone, collocano qui il porto di Pànormos, uno dei principali scali dei Monti Acrocerauni, lungo la rotta che collegava Corcira (Corfù) al golfo d'Ambracia. Questa testimonianza conferma la continuità di funzione dell'approdo, utilizzato come tappa intermedia per evitare la pericolosa circumnavigazione del Capo Acroceraunio.

Le ricerche archeologiche condotte dal Progetto Liburna hanno individuato numerosi reperti ceramici e anforici lungo il litorale e attorno all'isolotto. Tra i materiali più antichi si segnalano anfore Corinzie B (IV-III sec. a.C.), seguite da Lamboglia 2 di età tardo-repubblicana e da numerosi esemplari di LRA 1 e LRA 2 (V-VI sec. d.C.), a testimonianza dei rapporti commerciali con l'Egeo, l'Asia Minore e il Mar Nero. La presenza, seppur modesta, di anfore Africana



Fig. 5 - Veduta dal satellite del tratto di costa tra Himara e Borshi.

Il D1 indica scambi anche con le province africane.

Due ceppi d'ancora in piombo di età romana - uno fissato tra le rocce e l'altro recuperato in buono stato - attestano l'uso regolare della baia come scalo di sosta temporanea. La loro localizzazione e il contesto di rinvenimento suggeriscono perdite accidentali o scarichi di bordo, probabilmente legati a operazioni di manutenzione o carico. Nel complesso, i dati materiali delineano una frequentazione plurimillenaria del sito.

Porto Palermo non fu un semplice rifugio, ma un vero snodo del sistema portuale adriatico meridionale, integrato con altri approdi della costa illirica come Baia Dafine, Baia dell'Orso e Grammata. Questi scali minori, disposti lungo un tratto di costa rocciosa priva di grandi porti, garantivano una navigazione di piccolo e medio cabotaggio sicura e continua tra Butrinto a sud e Orikos e Aulona a nord.

Le fonti antiche e medievali documentano inoltre la funzione strategico-militare della baia. In età bizantina e normanna, Porto Palermo e Borsh costituirono punti di difesa e rifornimento lungo la costa ionica. Le cronache ricordano numerosi scontri tra Bizantini e Normanni nel XII secolo e la successiva rioccupazione bizantina del sito di Sopoto. A partire dal XV secolo, la zona entrò stabilmente nelle rotte dei mercanti di Ragusa (Dubrovnik), interessati soprattutto al commercio della vallonea - prodotto tintorio estratto dalle querce dei Monti Acrocerauni - e di schiavi destinati ai porti veneziani e marchigiani.

Tuttavia, le fonti coeve attestano anche una diffusa instabilità politica e pirateria locale, che rendevano la navigazione in quest'area rischiosa. Jacob Spon, nel suo *Voyage d'Italie*



Fig. 6 - Pianta del Karaburun con la localizzazione delle UTS.

et du Levant (1678), descrive Porto Palermo come una baia adatta all'ancoraggio ma "pericolosa per i frequenti scontri tra Musulmani e Cristiani". La cartografia veneziana e ottomana di età moderna testimonia con chiarezza la doppia vocazione della baia: scalo commerciale e base milita-

re. L'incisione di Nicolò Nelli (1570), raffigurante la *Fortezza di Soppoto presa da Sebastian Venier*, mostra con prospettiva a volo d'uccello la disposizione del porto e delle galee veneziane schierate in rada. La morfologia costiera, perfettamente riconoscibile, corrisponde alle descrizioni ottocentesche di

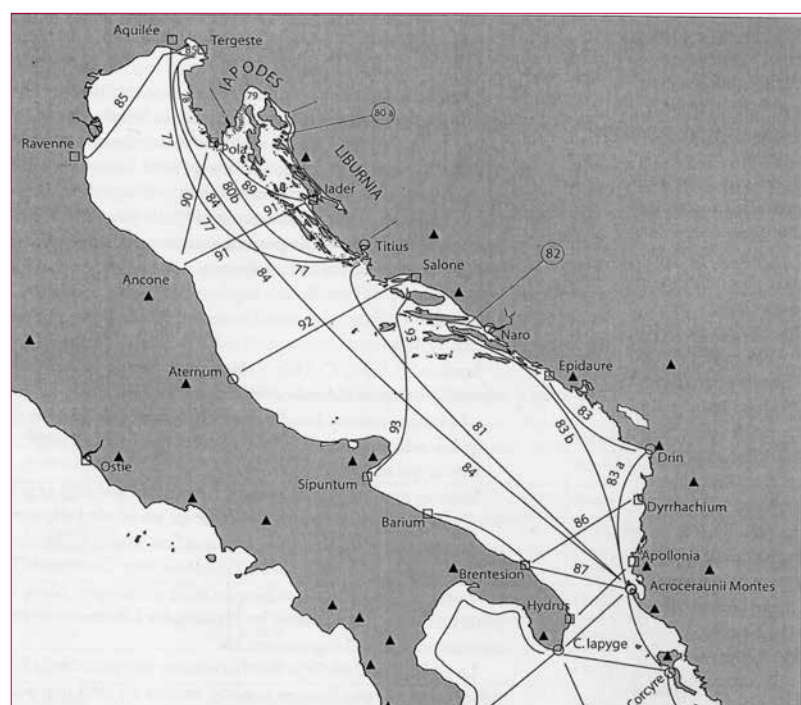


Fig. 7 - Le rotte adriatiche a partire dalle informazioni dei geografi antichi (da Arnaud 2005, 197).



Fig. 8 - Veduta da satellite della baia di Grammata.

Leake: un'ampia baia sabbiosa, esposta ai venti, dove le navi di grande tonnellaggio sostavano al largo trasferendo i carichi su imbarcazioni minori.

L'analisi congiunta dei dati archeologici, storici e cartografici consente di ricostruire l'evoluzione funzionale del sito: da scalo di fortuna in età arcaica, utilizzato per il riparo temporaneo e il rifornimento di acqua,

a emporio regionale in età bizantina e moderna, con un ruolo stabile nei traffici del basso Adriatico. Le tracce materiali, associate alla continuità toponomastica e alla presenza della fortezza ottocentesca, fanno di Porto Palermo un modello esemplare di porto naturale polifunzionale, dove si intrecciano commercio, difesa e devozione.

LA PENISOLA DI KARABURUN E LA BAIA DI GRAMMATA

La penisola di Karaburun (Fig. 6), che delimita a sud-ovest il Golfo di Valona, costituisce uno dei tratti più suggestivi e strategici dell'Adriatico meridionale. È attraversata dai Monti Acrocerauni (*Κεραύνια ὄρη*), citati dalle fonti greche e latine come punto di riferimento costante per la navigazione e come limite naturale tra l'Adriatico e lo Ionio. Nella letteratura antica, da Apollonio Rodio a Strabone, questi monti sono ricordati come i "monti del fulmine", per le frequenti tempeste che ne rendevano rischioso il passaggio.

La fama di pericolosità di questo tratto di mare si accompagnava alla sua importanza strategica: il Canale d'Otranto, largo appena 75-80 km, rappresentava il segmento più stretto e più trafficato tra le due sponde, collegando i porti di Brindisi, Otranto e Leuca con quelli di Durazzo, Aulona e Orikos. Le rotte principali seguivano percorsi costieri di cabotaggio, con soste nei porti intermedi segnalati dalle fonti antiche e dai portolani (Fig. 7).



Fig. 9 - Iscrizioni incise sulle pareti rocciose.

Le condizioni climatiche e meteorologiche dell'Adriatico meridionale - venti dominanti di sud-est, correnti stagionali e scarsa portuosità della costa italiana - favorivano la navigazione lungo la sponda orientale, più articolata e sicura. Le traversate dirette tra le due sponde, documentate anche in inverno, come quella di Cesare nel 48 a.C. da Brindisi a Palaeste, dimostrano la costante vitalità di questo corridoio marittimo.

In questo contesto, la pirateria illirica, attestata già dal IV sec. a.C. e sviluppatasi pienamente dal III sec. a.C., rappresenta un fenomeno strutturale della storia del mare Adriatico. Le fonti romane descrivono le coste albanesi come basi ideali per le imbarcazioni dei pirati, grazie alla presenza di anfratti e di calette difficilmente accessibili. L'isola di Saseno, all'ingresso del Golfo di Valona, è ricordata come uno dei principali covi. Le tipiche imbarcazioni leggere illiriche - il *lembus* e la *liburna* (*λιβυρνις ναύς*) - divennero modelli navali adottati successivamente anche dalle flotte greche e romane per la loro velocità e manovrabilità.

Le ricerche del Progetto Liburna hanno individuato lungo la penisola dieci siti subacquei e ventisette unità topografiche (Fig. 6), testimoni di un uso continuato delle baie come approdi di cabotaggio. Sul versante orientale sono localizzate le cave di Mermer, sfruttate già dal VI sec. a.C. per l'estrazione del calcare destinato ai centri di Durazzo e Apollonia. Sul lato occidentale, invece, le coste a picco e i fondali profondi si alternano a insenature naturali - Baia Dafine, Baia dell'Orso e Baia di Grammata - utilizzate come scali sussidiari o rifugi temporanei. Tra queste, la Baia di Grammata ri-

veste un interesse eccezionale. Il suo nome, derivante dal greco *γράμματα* ("scritture"), si lega alle centinaia di iscrizioni incise sulle pareti calcaree dai marinai che vi approdavano dal III sec. a.C. fino all'età moderna. Il numero complessivo, stimato tra mille e millecinquecento, è difficilmente definibile a causa dell'erosione e della sommersione parziale delle falesie. Le incisioni si presentano entro riquadri, *tabulae ansatae* o piccoli *naiskoi*, e comprendono anche raffigurazioni di navi, croci e simboli religiosi.

Le iscrizioni greche di età ellenistica documentano il culto dei Dioscuri, Castore e Polluce, divinità protettrici dei naviganti e salvatori dalle tempeste. Le dediche, spesso accompagnate da brevi invocazioni, non sono semplici ex-voto di ringraziamento ma preghiere preventive per la protezione di compagni di viaggio o familiari. L'origine dei dedicanti, talvolta esplicitata, rivela la presenza di mari-

nai provenienti dall'Asia Minore e dal Levante, segno dell'apertura di questi approdi ai traffici mediterranei.

Le iscrizioni latine successive, prive di riferimenti culturali ai Dioscuri, testimoniano una continuità d'uso dell'area come scalo sicuro e punto di riferimento costiero. In epoca bizantina le pareti della baia accolgono invocazioni cristiane, preghiere e nomi di pellegrini. Particolarmente significativa è l'iscrizione dell'imperatore Giovanni V Paleologo, che nel 1369 sostò a Grammata durante il suo viaggio verso Roma e Venezia per incontrare papa Urbano V.

La presenza di un ἀρχιερεὺς menzionato in un'iscrizione suggerisce l'esistenza di una forma organizzata di culto, forse collegata a un piccolo santuario costiero a cielo aperto, privo di strutture monumentali ma dotato di un altare o di un recinto sacro. Questi santuari marittimi, diffusi lungo entram-



Fig. 10 - Veduta aerea dell'Isola di Sant'Eufemia e della città di Vieste (FG).

be le sponde dell'Adriatico, univano funzione religiosa e utilità pratica, offrendo riparo, acqua dolce e orientamento ai naviganti.

Il paesaggio del basso Adriatico mostra infatti una fitta rete di luoghi di culto e approdi sacri, che riflettono l'interazione tra navigazione e religiosità. Sul versante pugliese, i corrispettivi di Grammata si riconoscono nelle grotte di Roca Vecchia, Torre dell'Orso e Santa Maria di Leuca, frequentate sin dall'età romana per riti votivi e devozioni legate alla navigazione. Altri esempi significativi sono le grotte della costa garganica, come la Grotta di Venere Sosandra a Vieste e la Grotta dell'Acqua presso Peschici, dove si conservano centinaia di iscrizioni e segni devozionali incisi tra età romana e contemporanea.

Tali luoghi, accomunati dalla presenza di sorgenti di acqua dolce, confermano la valenza culturale e terapeutica di questi approdi. Analoghe situazioni si riscontrano anche sull'altra sponda adriatica, nelle grotte di Leucade, Butrinto e Corcira, dedicate alle ninfe o a divinità marine. Le ricerche più recenti hanno individuato, a nord di Grammata, altre due cavità carsiche con sorgenti d'acqua dolce e iscrizioni, probabilmente connesse allo stesso circuito devozionale.

La Baia di Grammata rappresenta dunque un caso emblematico di approdo connesso a un luogo di culto, nel quale mare, religione, pratiche di navigazione e paesaggio costiero si fondono contribuendo a disegnare una vera e propria 'geografia sacra' adriatica.

BIBLIOGRAFIA DI RIFERIMENTO

- Arnaud, P. (2005): *Les routes de la navigation antique. Itinéraires en Méditerranée*, Paris.
- Augenti, A. (2010): *Città e porti dall'Antichità al Medioevo*, Roma.
- Auriemma, R. (2004): *Salentum a salo. Porti, approdi, merci e scambi lungo la costa adriatica del Salento*, Volume I, Galatina (Le).
- Braccesi, L. (ed.) 2004: "La pirateria nell'Adriatico antico", *Incontro di Studio* (Venezia 2002), *Hesperia*, 19, Roma.
- Braudel, F. (1987): *Il Mediterraneo. Lo spazio, la storia, gli uomini, le tradizioni*, Milano.
- Cabanes, P., Korkuti, Baçe, M., A. et Ceka, N. (2008): *Carte archéologique de l'Albanie*, Tirana.
- Cabanes, P. et Drini, F. (2016): *Corpus des inscriptions grecques d'Illyrie méridionale et d'Épire*, 3, Athènes.
- Ceka, N. et Zeqo, M. (1984): "Kërkime nënujore në vijën bregdetare dhe ujrat e brendshme të vendit tonë (Underwater research in the coastal line and the inner waters of our country)", *Monumentet*, 28.2, 127-140.
- D'Andria, F. (2009): *Castrum Minervae, Archeologia e storia*, 9, Galatina.
- De Felice, G., Leone, D., Turchiano, M. e Volpe, G. (2020): "Un santuario marittimo lungo le rotte adriatiche. La grotta di Venere Sosandra a Vieste", *L'Archeologo Subacqueo*, XXVI, 72, 2, 16-24.
- D'Ercole, M.C. (2018): "Isole, promontori e oracoli. Circolazione marittima e culti nel medio e basso Adriatico (VI sec. a.C.-II sec. a.C.)", in De Benedictis, G. ed.: *Realtà medioadriatiche a confronto. Contatti e scambi tra le due sponde*, *Atti del Convegno* (Termoli 2016), Campobasso, 12-22.
- Drini, F. (1999): "Les inscriptions de Grammata, in Cabanes, P. éd.: *L'Illyrie méridionale et l'Épire dans l'Antiquité*", III, *Actes du III^e Colloque International de Chantilly* (16-19 ottobre 1996), Paris, 121-126.
- Ducellier, A. (1981): *La façade maritime de l'Albanie au Moyen Age. Durazzo et Valona du XI^e au XV^e siècle*, Thessaloniki.
- Fenet, A. (2005): "Sanctuaries marins du canal d'Otrante", in Deniaux, E. éd.: *Le canal d'Otrante et la Méditerranée antique et médiévale*, Colloque organisé à l'Université de Paris X-Nanterre (20-21 novembre 2000), Bari, 39-49.
- Hammond, N. G. L. (1967): *Epirus*, Oxford.
- Korkuti, M., Baçe, A., Ceka, N. (2008): *Carte archéologique de l'Albanie*, Tirana.
- Leone, D. e Turchiano, M. (2017): *Liburna. Archeologia subacquea in Albania. Porti, approdi e rotte marittime*, Bari.
- Marangio, C. (1998): "Kerkyra nelle

linee di rotta di età greca e romana tra la Grecia e l'Italia", in Laudizi, G. e Marangio, C. ed.: *Porti, approdi e linee di rotta nel Mediterraneo antico*, *Atti del Seminario di Studi* (Lecce 1996), Lecce, 79-104.

Matvejević, P. (1993): *Mediterraneo. Un nuovo breviario*, Milano.

Pouqueville, F. C. H. L. (1820): *Travels in Epirus, Albania, Macedonia and Thessaly*, London.

Talbert, R.J.A. éd. (2000): *Barrington Atlas of the Greek and Roman World*, II, Princeton.

Ugolini, L. M. (1927): *Albania Antica*, Roma.

Ugolini, L. M. (1928): *L'Antica Albania nelle ricerche archeologiche italiane*, Roma.

Volpe, G., Leone, D. e Turchiano, M. (2013): "Il Progetto Liburna: ricerche archeologiche subacquee in Albania (campagne 2007-2010)", *Annuario Scuola di Archeologia Italiana di Atene*, LXXXIX, S. III, 11.1, 2011, 251-286.

ABSTRACT

In recent decades, there has been a renewed interest in the study of the Adriatic, increasingly analyzed as a complex system thanks to the convergence of a series of historical, archaeological, anthropological, economic, and political studies. The historiographical focus of some of these studies is the sea itself, examined through its coastal landscapes, its routes, the circulation of goods, people, and ideas, and the stratification of its civilizations.

Research in coastal and underwater landscape archaeology carried out over the past twenty years in Albania and Apulia, aimed at the creation of an archaeological map of the southern Adriatic coasts, has made it possible to investigate several sites of particular interest that were almost completely unexplored: port facilities of commercial and military character, natural bays suitable for anchorage used as temporary shelters, subsidiary landings and/or small commercial ports, landing places connected to places of worship, and sites of stone extraction and quarrying.

PAROLE CHIAVE

ADRIATICO MERIDIONALE; ARCHEOLOGIA SUBACQUEA; PORTI E APPRODI; NAVIGAZIONE DI CABOTTAGGIO

AUTORE

DANILO LEONE
DANILO.LEONE@UNIFIG.IT
MARIA TURCHIANO
MARIA.TURCHIANO@UNIFIG.IT
UNIVERSITÀ DI FOGGIA