

Klara BURŠIĆ-MATIJAŠIĆ

ISTRA NA PRAPOVIJESNIM POMORSKIM PUTEVIMA

UDK 903.2'1(497.5-3 Istra)(210.5)

Izvorni znanstveni rad

Primljeno: 12.08.2012.

Odobreno: 23.08.2012.

Prof. Dr. sc. Klara Buršić-Matijašić,
Sveučilište Jurja Dobrile u Puli
Odjel za humanističke znanosti
Odsjek za povijest
Ivana Matetića Ronjgova 1,
52100 Pula, Hrvatska
e-mail: kbursic@unipu.hr

Položaj istarskog poluotoka bio je presudan za naseljavanje i razvoj prapovijesnih zajednica. U pitome luke pristajali su brodovi čiji su tereti poticali razmjenu materijalnih i nematerijalnih dobara. Istra je vrlo često bila samo postaja u nizu mnogobrojnih luka i mjesta u kolanju ljudi i ideja od juga k sjeveru i obrnuto. Tijekom metalnih razdoblja na Poluotoku se život odvijao u naseljima podignutim na brdima, tzv. gradinama ili kašteljerima. Osim geomorfoloških karakteristika reljefa, za osnivanje naselja i za plovidbu jedan od presudnih faktora sigurno je morala biti voda. Mnogobrojni su primjeri obalnih izvora od kojih su neki možda i bili odlučni za utemeljenje i daljnji razvoj naselja. Mnogobrojni obalni lokaliteti mogli su činiti sustav postaja za opskrbu i signalizaciju u slučaju opasnosti. Iako zbog sigurnosnih razloga nekoliko kilometara udaljeni od mora, neka od gradina, poput Monkodonje, Nezakcija, Picuga, prerasla su u jake centre upravo zahvaljujući trgovini i kontaktima pomorskih puteva.

Ključne riječi: Istra, putevi, putovi, gradine, brončano doba, željezno doba.

Istra se svojim zemljopisnim položajem na krajnjem sjeveru Jadranskog bazena „nametnula“, u pomorskoj komunikaciji Sredozemlja i kontinentalne Europe. Uz Kvarnerske otoke, Lošinj, Cres i Krk, Istra se našla na „magistralnom pomorskom putu“ – najkraćoj i najpogodnijoj vezi Jadrana, pa time i Egejskog bazena, sa zemljama Srednje Europe.¹ Mnogi narodi na Jadranskoj obali tijekom prvog tisućljeća razvili su živu trgovinu raznovrsnih predmeta od nakita, oružja i keramičkih proizvoda zahvaljujući kojoj ih možemo promatrati kao zajednicu jedinstvene materijalne kulture – svo-

jevrsnu jadransku *koinë*.² Pomorski su putovi bili važan čimbenik urbanizacije pojedinih naselja. Istarske su obale pružala dobre uvjete za pristajanje i prihvat brodova od najranijih svjedočanstava korištenja vodenog ambijenta (mora, rijeka, i jezera) kao medij kojeg je čovjek iskoristavao.³ Na njene obale stizali su ljudi koji su poticali razmjenu materijalnih (sirovine, svakodnevnih predmeti, rijetki i egzotični predmeti) i nematerijalnih (ideje, tehnološke inovacije, informacije, bračni partneri, priče, pjesme ...) ⁴ dobara kojima je bio potaknut nezaustavivi razvoj zajednica koje su znale

¹ Ova temeljna tvrdnja provlači se u djelima mnogih autora koji su se bavili problemom sjevernog Jadrana u najrazličitijim aspektima, od materijalne kulture, urbanizma do mitoloških priča (FABER 1982., str. 61; ZANINOVIĆ 1994.; MIHOVIĆ 1995. i mnogi drugi).

² ZANINOVIĆ 1982., str. 44.

³ U potrazi za hranom, nakon sakupljačke faze, čovjek se otisnuo od obale, a njegovim prvim plovilom smatra se srušeno deblo kojeg „jaše“, izdubljuje ili vezuje u splav. Takva primitivna plovila pokretana su veslima i snagom vjetra, jedriljem (KOZLIČIĆ 1993., str. 11 – 13).

⁴ KOMŠO 2006., str. 19 – 23.

⁵ Jedan od takvih je svakako jantar čija je trgovina vezana uz sjevernojadranske otoke i ušće rijeke Po što se nesumnjivo vezuje i uz našu obalu. Mitološka tradicija i filološke studije dale su samo djelomičan odgovor na pitanje porijekla i kolanja ovog materijala (ZANINOVIĆ 1982.).

⁶ Čovjek se vrlo brzo aktivno uključio u definiranje vlastitog okoliša. Već samim odabirom položaja izgradnje naselja, ali i izgradnjom pristaništa, prerastao je pasivno promatranje prirode. Poznato je da je već tijekom prapovijesti prokopan kanal između Cresa i Lošinja, tzv. Cavada ili Cavanella, kojim se odvijala plovidba duž cresko-lošinskog otočja i iz Dalmacije prema Istri (FABER 1982., 62).

⁷ Čovjek je u starom vijeku, ali i kasnije, branio svoju obalu plovilima malih dimenzija (brod na keramičkom ulomku iz Grapčeve špilje, brodovi na glasinakim knemidama, liburnske brodice na steli iz Novilare, brodovlje na novcu Daorsa) s posadama koje su jako dobro poznavale Jadransko more i njegove obale (KOZLIČIĆ 1993., 13-31). Već spomenuti prokopani prolaz između Osora i otoka Lošinja, bio je namijenjen prolazu „malih lađa“ (FABER 1982., 62).

⁸ Pored mnogobrojnih materijalnih pokazatelja, valja računati i na mnogoznačne simbolične aspekte koje su svjesno ili nesvjesno stari moreplovljci ostavili u nedokučivim elementima materijalne kulture, ponajprije oblicima i ukrasima (keramičko posuđe, nakit).

⁹ KOZLIČIĆ 1993., 13, 20.

¹⁰ ABULAFIA 2003., str. 13.

¹¹ I antički pisci hvale pogodnu luku naše obale: „cijela ilirska obala je vrlo bogata lukama ne samo na kopnu nego i na susjednim otocima, iako je obrnuto slučaj s onim dijelom nasuprotne italske obale koja je potpuno bez luka. Obje obale su slično osunčane i pogodne za voće, masline i vinovu lozu koje tamo uspijevaju, osim, možda, na mjestima gdje je obala vrlo strma. Ali iako je ilirska obala takva, ljudi su je ranije vrlo malo koristili, vjerojatno djelom zato što nisu bili svjesni njezine plodnosti, iako uglavnom zato što su stanovnici bili divlji i bavili se gusarstvom...“ (STRAB., VII 5, 10, 317; prijevod Mate Križmana)

¹² Vidi KRIŽMAN 1997.

¹³ ORLIĆ 1982., str. 153.

¹⁴ Obostrana veza neolitičkih zajednica istočne i zapadne obale Jadrana tekla je poznatim pravcem Hvar – Plagruža – Tremeiti – Gargano (MARIJANOVIĆ 2004., 105).

¹⁵ Približne mjere dobivene izmjerom pomoću Google Eartha. Najkraći put između istočne i zapadne obala sjevernog Jadrana, udaljenost je između Osora i današnjeg Pesara, antičkih Apsorus i Pisaurum (ZANINOVIĆ 1982., 46).

iskoristiti blagodati mora i obala. Pomorskim putovima odvijala se trgovina neposredno ili posredno s najudaljenijim mjestima. Materijalni nalazi ponekad su samo skromni⁵ dokazi ljudskih pokreta dok u većini slučajeva materijalna svjedočanstava sačuvana u sirovinama, keramici, metalnim predmetima, i mnogočemu drugome govore o prenošenju ideja i poticaj su za kulturni razvoj. Analiza položaja prapovijesnih nalazišta u odnosu na morskobalnu pokazuje odnos čovjeka prema svijetu što ga okružuje⁶, gospodarskim resursima i sigurnosti naselja što je također bio jedan od razloga korištenja obale i brodova.⁷ Naseljavanje Istre započelo je već u starijem paleolitik, nastavilo kroz neolitik, a posljednja dva tisućljeća prije Krista ostavila su mnogobrojne tragove dolazaka, odlazaka kao i kontakata ljudi.

U radu ćemo se dotaknuti samo pojedinih elemenata brojnih tema⁸ kojima Istru možemo bolje upoznati u odnosu na prapovijesne pomorske putove, a najveću pažnju posvetila sam položaju gradinskih naselja. Ne ulazeći u pojedinačne primjere, dijelom zbog slabe istraženosti, a dijelom zbog velikog vremenskog raspona nećemo se dotaći datacija već ćemo problem sagledati kroz pomorsku, stratešku i gospodarsku važnost koju su određena mjesta mogla imati s obzirom na gustoću gradinskih lokaliteta.

Zemljopisni položaj jedan je od prvih uvjeta u analizi naseljenosti kao i putevima komunikacije. U razvoju čovjeka, ali i brodarstvu pored mnogih istovjetnosti stvoreni su mnogobrojni regionalni modeli. Prapovijesni stanovnici istočne Jadranske obale (Histri, Liburni, Ardijejci, Plereji, Daorsi ...) plovili su radi lokalne trgovine i radi obrane vlastitog teritorija.⁹ S obzirom na odnos kopno – more i poluotočni karakter prostora, za Istru je komunikacija morem bila od presudne važnosti. Isturenim položajem na krajnjem sjeveru jadranskog bazena, istarsko se kopno nametnulo kao dobar „stepping stone“¹⁰. Tome su svakako pridonijeli dobri geofizički uvjeti istarske obale.¹¹ Istočna, nepristupačnija, pružala je utočište na nekoliko mjesta, u Plominskom zaljevu, Raškom zaljevu, Krničkoj luci, Luci Budava i konačno, na samom jugu, Uvali Kuje i dubokom Medulinskom zaljevu. Zapadna, mnogo pitomija obala, obilovala je nebrojenim dobrim položajima za pristajanje brodova kao i utemeljenje naselja počevši od Zaljeva Veruda, najpogodnijim nakon rta Premantura. Slijede Pulski zaljev, koji sa svoja 4 km dubine predstavlja najdublji zaljev na istočnoj obali Jadrana, obala Brijunskog arhipelaga, duboki Lirski kanal, obala Poreštine te dolina i ušće rijeke Mirne samo su najkarakterističniji pri-

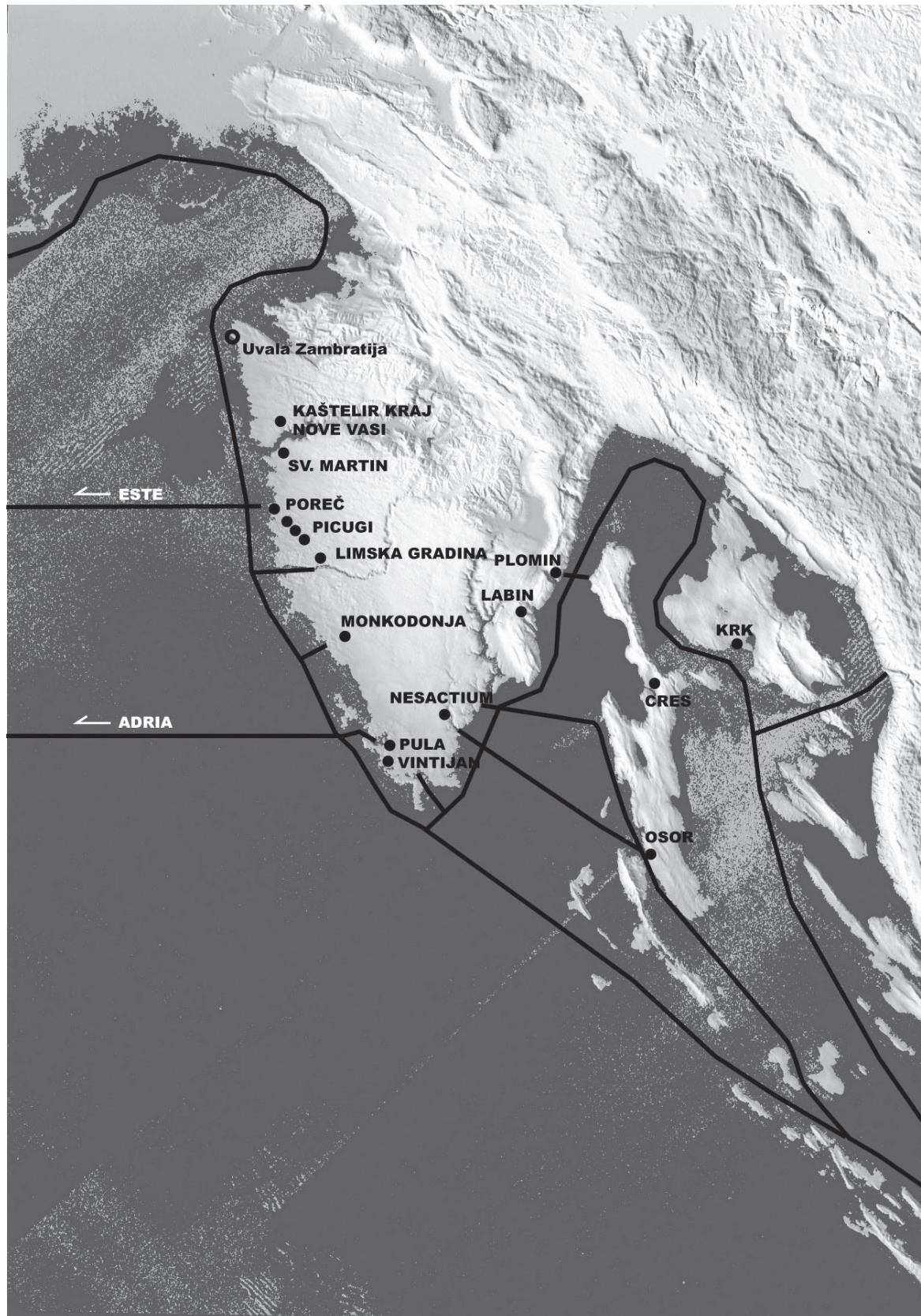
rodni fenomeni koji su mogli privući brodove, mornare i njihove terete. Na istočnoj obali nameću se još i Račvačka luka, duboki zaljev Sante Marine, a na zapadnoj obala uz Barbarigu, Uvala Veštar i rovinjsko priobalje.

O istarskoj obali postoje i brojna svjedočanstva antičkih pisaca i geografa: od Hekateja Milećanina u 6. i 5. st. pr. Kr., Pseudo-Skilaka, Kalimaha Kirenjanina, preko Artemidora Efežanina do Strabona ili pak Diodora Sicilskog i Ptolomeja, da spomenem samo neke.¹²

Istra je nezaobilazna točka na plovidbenom putu od juga Jadrana do najsjevernijeg kutka Tršćanskog zaljeva. Kroz Otrantska vrata Jadran je povezivao, i povezuje, naše prostore s cijelim Mediteranom kao i drugim morima. Nakon duge plovidbe brodovi su na krajnjem sjeveru morali proći, ne uvijek gostoljubiv, Kvarnerski zaljev. Prije istarske obale, svi su brodovi morali na putu između srednjeg i sjevernog Jadrana proći duž otočne skupine na jugu Lošinja (Ilovik, Susak, Srakane, Unije), a o korištenju tog puta govore mnogobrojni podmorski arheološki nalazi.¹³ Najkraći put od obale otoka Cresa do istarskog kopna jest onaj kojim i danas plovi trajekt na relaciji Brestova – Porozina, a iznosi oko 5 km (2,7 nM). Plovidba od zaštićenije luke grada Cresa i istarskog Rapca nešto je duži, oko 20-ak km (oko 10 nM), a još duži, možda i najčešće korišten, je prelazak preko Kvarnera od Osora do luke Budava, podno Nezakcija koji iznosi oko 40 km (21,5 nM). Dalje, prema sjeveru, od Pulske luke do Trsta trebalo je prijeći oko 120 km (65 nM). Nešto kraće bile su dionice koje su brodovi morali prevaliti do suprotne, zapadne obale¹⁴. Udaljenost od Istre, točnije obala otočja Brijuni, do ušća rijeke Po na suprotnoj obali, iznosi oko 100 km (54 nM), a od Rovinja oko 90 km (49 nM).¹⁵

S obzirom na morske struje, vjetrove, godišnje doba, možemo pretpostaviti nekoliko pravaca kretanja brodova. Svakako treba računati na jednu vrstu mikrokomunikacije, plovidbu na manjim udaljenostima unutar određenog radijusa, i na plovidbu koja se odvijala na većim udaljenostima s prelaskom preko Jadrana radi povezivanja različitih etničkih zajednica. U tom smislu možemo promatrati dužobalnu plovidbu¹⁶ i plovidbu preko pučine. Veza između zajednica dviju obala bila je ograničena kako kratkotrajnim ljetnim periodom tako i ograničenim mogućnostima plovila. Vezu su održavale manje, specijalizirane skupine ljudi i to prevaljujući manje etape između dviju krajnjih točaka.¹⁷

Kada se čovjek prvi put otisnuo na more? Što je bio osnovni motiv? Pribavljanje neke vrste materijalnih dobara ili puka avantura? Svakako moramo računati na

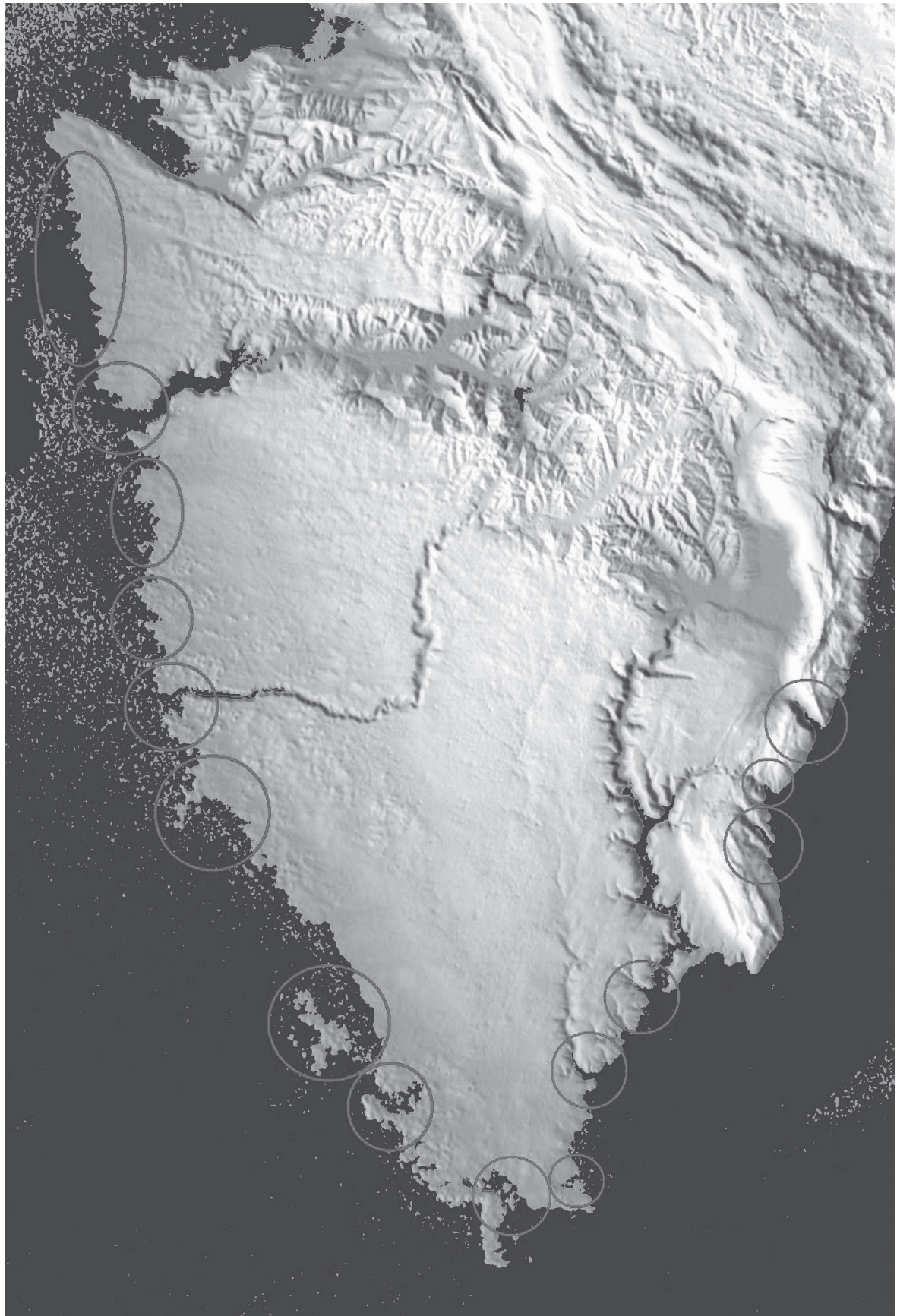


Karta 1 – Istra na prapovijesnim pomorskim putevima (izradila Mara Matijašić Paladin mag. ing. arh.).

¹⁶ Osim o pitanju kolanja sirovina i gotovih proizvoda, o prapovijesnim položajima na jadranskom pomorskom putu nisu učinjene posebne studije, no antički punktovi, a ponajprije kasnoantički i bizantski sustavi kontrole i opskrbe brodova već više desetljeća plijene pažnju znanstvenika (IVEKOVIĆ 1927.; PETRICIOLI 1970.; BADURINA 1982.; TOMIČIĆ 1989.; 1997.; MATIJAŠIĆ 1990.; 2007.). Često su pomorski putovi bili mnogo sigurniji od onih kopnenih. Kopno je uvijek bilo jače naseljeno s bolje organiziranim zajednicama koje su mogle predstavljati nepremostivu opasnost putnicima i njihovim teretima. U vrijeme Bizanta, u trenutku prodora barbara prema obalnim gradovima i prekida sigurne opskrbe, bizantski brodovi koriste „novi“ plovni put, podalje od obale, među otocima. Putovanje između otoka bilo je sigurnije zbog bure koja nemilosrdno puše s kopna, a osjetno oslabi između mnogobrojnih jadranskih otoka. Put između otoka mogao je imati dva pravca, jedan, korišten za bure, koji je tekao između zadnjeg i predzadnjeg niza, i drugi, korišten za juga, između prvog i drugog otočnog niza (BADURINA 1982., 173, sl. 9).

¹⁷ MARIJANOVIĆ 2004., str. 105.

Karta 2 – Mogući položaji
prapovijesnih pristaništa i luka duž
obala Istre.



svaki vid komunikacije koji je vidljiv kroz čin razmjene poput darivanja, krađe, razgovora, svađa ili rasprava. Ipak, vjerojatno je trgovina bila glavni pokretač komunikacije, odnosno plovidbe. Ako trgovinom smatramo „uzajamni prijenos dobara u vlasništvu drugoga“, motiva za plovidbu bilo je na pretek, od materijalnih dobara (kovina, nakita, keramičkih proizvoda ...) do nematerijalnih ideja (npr. informacija).¹⁸ Trgovci, ali i „istraživači - tragači“ novih rudogorja prolazili su Istrom u predalpski prostor i Panonsku nizinu gdje su na važnim sjecištima putova i duž plovnih puteva nicala trgovačka i prerađivačka središta.¹⁹

U traženju povoljnih položaja za pristajanje brodova valja promatrati ne samo mogućnost plovidbe već i odnos more – kopno, odnosno mogućnost nastavka putovanja kopnom i trasiranje karavanskih putova. Mjesta razmjene i trgovine pretvaraju se s vremenom u sajmišta, trgovišta i emporije. Istarski poluotok nudi nekoliko takvih primjera. Na istočnoj obali Nezakcij, koji se nalazi nad dolinom Budava kojom se dalje nastavljalo prema središtu Istre. Na zapadnoj obali, Limska gradina kao i Kaštelir kraj Nove Vasi nalaze se prva nad Limskom dragom, a druga nad dolinom rijeke Mirne kojom su komunikacije išle od mora do središta, odnosno sjevera Istre.

Udaljenost od podnožja Nezakcija do obale mora danas iznosi oko 1,5 km. Kao središte šire histarske zajednice morao je imati dobre veze sa susjednim naseljima. Dolinom Budave, uzvodno nekadašnjom rijekom²⁰ i u nastavku Mandalene, moglo se stići duboko u srce kopnenog dijela. Na obroncima uz plodni teritorij kroz koji je vijugala rijeka, nadvili su se položaji prapovijesnih naselja među kojima je prednjačilo naselje na mjestu današnjeg Mutvorana.²¹ U luku Budava su tijekom dugog i kontinuiranog života histarskog naselja uplovljavali brodovi s najrazličitijim teretom. Trgovačkim kontaktima u Istru je vrlo rano počela stizati roba sa suprotne, italske obale.²² Samo u grobnici u središnjem prostoru srednjeg hrama B, od ukupno 50 žara, najveći dio čini uvoz iz Daunije.²³

Limska gradina se nalazi nad važnim komunikacijskim pravcem s obala Limskog kanala, dolinom Limske drage do Pazina, a dolinom rječice Čipri i prema Buzestini. Limski zaljev je dio 35 km dugačke Limske udoline (drage), koja se proteže gotovo do centra Istre, koje je nekoć bilo gusto naseljeno: brojna su na uzvisinama uz cijelu Dragu gradinska naselja brončanog i željeznog doba (Limska gradina, Sv. Martin, Dvigrad, Sv. Agata kraj Kanfanara, Sv. Toma, Kringa, Fatori, Tijola,

Sv. Špeta, Beram, Stari Pazin)²⁴, a postoji i niz nedavno utvrđenih izvangradinskih prapovijesnih naselja.²⁵ Morski je zaljev nešto duži od 10 km (5,4 nM), dubine do 30 m, na najširem dijelu širok oko 600 m. Njegove se obale s obje strane strmo uzdižu, ponegdje i do 100 mnv, zbog čega s morske strane djeluje prilično negostoljubivo i odbojno, dok se na njegovu završetku nalazi plitka muljevita obala bogata boćatom vodom.

Velika gradina Kaštelir kraj Nove Vasi nalazi se oko 6 km od današnjeg ušća Mirne u Tarsku valu, i još 2 km uzvodno uz malu pritoku Mirne, Valajon. Nad dolinom rijeke Mirne (lat. *Ningus*, *Nengon*, tal. *Quieto*), dužine 53 km, čiji je tok podijeljen na gornji i donji, uzdižu se brda na kojima je čovjek formirao više prapovijesnih naselja gradinskog tipa. U gornjem, od razgranatog izvorišta kraj Huma, do Kamenih vrata pokraj Buzeta, te donjem od Buzeta do ušća u Tarskoj vali, nalaze se važni prapovijesni lokaliteti poput Sv. Duha (kota 34.1), Sv. Martina, Sv. Jurja (kota 69.6), Sv. Dioniza kraj Nove Vasi, Sv. Pelagija, Gradine kota 140 m n/v), Gradine (kota 117 m n/v), Motovuna, Čebrijak kraj Livada, Sv. Stjepana, pa i samoga Buzeta.²⁶ O značaju gradine Kaštelir kraj Nove Vasi možemo suditi upravo zbog tako dobro izabranog zaštićenog položaja. Nažalost, zbog slabe istraženosti poznamo malo materijalnih ostataka²⁷ na temelju kojih bismo mogli govoriti o položaju tog lokaliteta u interregionalnoj komunikacijskoj mreži.

Na dnu duboke Tarske vale smjestila se gradina Sv. Martin. I ovdje se ostatci prapovijesnog naselja nalaze na pomno biranom položaju, na dnu zaštićenog zaljeva i nedaleko od obližnjeg ušća rijeke Mirne. Tijekom skromnih sondažnih radova oko crkvice Sv. Martina, Moriz Hoernes je krajem 19. st. pronašao ulomak crvenofiguralne posude – mali ali značajni dokaz uvoza, koji je u Istru neprijeporno stigao pomorskim vezama iz južne Italije ili same Grčke.²⁸

Još je jedno pitanje koje potiče na razmišljanje: koji su bili stvarni razlozi razmjene i što su stanovnici naše obale davali u zamjenu za uvoz? Koje su bile realne potrebe za razmjenom među zajednicama s istovjetnim gospodarstvom?²⁹ Mesni proizvodi, vuna, sol ... S tim u svezi valja uzeti u obzir činjenicu da je „sol bila poticaj prvoj trgovini.“³⁰ A ako je tome tako, onda je i naša obala odigrala značajnu ulogu u uspostavljanju plovidbenih putova. Na njima su, osim opskrbe vodom, bila važna mjesta gdje su se mogli snabdjeti i solju.³¹ U blizini mjesta gdje se brala sol podizana su naselja koja su ujedno bila i polazne točke prvih trgovačkih putova. Sagledava-

¹⁸ MIHALIĆ 2006., str. 9.

¹⁹ GUŠTIN 2007., str. 8.

²⁰ KOZLIČIĆ 1996., str. 41 – 42.

²¹ Tu su još, od juga prema sjeveru, Sanapù, Kitića, Kaštelir (kota 94) i hipotetična nalazišta Bujanj kraj Šegotići, Stražica (kota 201.9) i Kaštelir kraj Krmice (kota 208.3 m n/v) (BURŠIĆ-MATIJAŠIĆ 2007., List 5 – Marčana, 139).

²² GABROVEC 1987., str. 324; MIHOVILIĆ 2001.

²³ MIHOVILIĆ 1983., str. 92.

²⁴ BURŠIĆ-MATIJAŠIĆ 2007., str. 298 – 300.

²⁵ BURŠIĆ-MATIJAŠIĆ 2011., str. 63 – 76.

²⁶ BURŠIĆ-MATIJAŠIĆ 2007., List 20, 22, 30.

²⁷ SAKARA SUČEVIĆ 2004.

²⁸ HOERNES 1894., str. 181; MIŠE 2005. *Ukrašavanje crvenofiguralnim stilom započelo je sredinom 6. st. pr. Kr. u Ateni odakle se, u narednom 5. i 4. st. pr. Kr. stil širi i na grčke kolonije južne Italije, a uvozom stižu i u naše krajeve.*

²⁹ MARIJANOVIĆ 2004., str. 104.

³⁰ BALEN-LETUNIĆ 2006., str. 127 - 135.

³¹ Sol je bila presudna u formiranju zajednica koje su se bavile stočarstvom, a postojanje prirodnih naslaga na području sjeverne Istre i okolice Trsta govori u prilogu ranom naseljavanju ovog dijela Jadranske obale (MONTAGNARI KOKELJ 2003., str. 82-83).

njem položaja gradina na morskoj obali, ili u neposrednoj blizini, u odnosu na moguća mjesta gdje se sol brala, dolazimo do položaja gradina ali i izdvajanje pojedinih naselja kao punktova razmijene. Sjeverno od Rovinja, u uvali Soline sigurno je gravitiralo stanovništvo nekoliko gradina: Mompaderno, Faborso, ali i nekih drugih u zaleđu. U zaljevima oko Pule danas se na dva mjesta nalaze toponimi tipa Soline. O količini sakupljene soli u tim zaljevima ovisio je život zajednica na obližnjim gradinama: Muzil, Gradina kraj Vintijana, Kučine kraj Vinkurana, gradina na današnjem Fratarskom otoku (otok Veruda) ali i mnoge druge, izgubljene na položajima austrougarskih utvrda.³²

Zanimljiv je, ali očekivani, odnos obalnih lokaliteta i položaja prikladnih prirodnih luka.³³ Mnoga su naselja utemeljena uz obalu, i naravno, uz one dijelove obale koji su bili prikladni za iskorištavanje obale mora i plovidbe. Takva su naselja redovito koristila pogodnosti prirodnih uvala oblikovanih morfologijom obale i zaštićenih od neugodnih vjetrova, juga i bure. Na jugu poluotoka, tu je zaljev Veruda sa slojevitim nalazištem, Vintijan u dnu zaljeva i tragovima brončanodobnog naselja otvorenog tipa na otoku Veruda (Fratarski otok). No, naseljenost zaljeva pratimo od neolitika (položaj iznad „Ribarske kolibe“ i prostor „Stare plinare“) do antike (ostatci rimske vile na položaju Uljanikovih hala uz marinu „Bunarina“).³⁴ Vjerojatno je stanovništvo gradine Monkodonja koristilo Luku Veštar, a znakovit je položaj tzv. „zapadnih vrata naselja koja se smatraju glavnim i reprezentativnim ulazom u naselje, usmjeren prema moru.“³⁵

Drugo, kao što je empirijski utvrđeno da su gradine koje prelaze određenu dimenziju u pravilu središta određenog područja³⁶, slično možemo pretpostaviti i za gradine na obali mora. Neke su zbog svog položaja morale imati značajniju ulogu u prihvatnu brodova, a druge su mogle činiti sustav kontrole i dojave. Položaj gradina u Istri može biti različit. One se u većini slučajeva nalaze u blizini važnih komunikacija, iznad plodnih polja i dolina, ali samo rijetke su na samoj obali mora. Oblik gradine slijedio je konfiguraciju terena, čime je bila uvjetovana i gradnja bedema i organizacija prostora.³⁷ Gradine koje su se nalazile na povišenim dijelovima nizinskih prostora morale su imati najveći stupanj fizičke zaštite, pa je i bedem bio izrazito velikih dimenzija što je morao biti slučaj kod Kaštelira kraj Umaga. Ova gradina, koja je jedinstvena na širem prostoru, smjestila se oko 2,5 km od mora. Sličan položaj imale su gradine Pircugi. Najkraći put do obale zaljeva sjeverno od današnje

Funtane iznosio je 4 km. Presudnu ulogu u pristajanju brodova³⁸ mogli su imati izdašni, i danas aktivni izvori vode na samoj morskoj obali. Važnost odabira sigurnog položaja naselja u odnosu na obalu jasno se vidi u slučajevima najpoznatijih istarskih prapovijesnih lokaliteta poput Nezakcija³⁹, Kaštelira kraj Nove Vasi, ali i Plomina (*Flanona*) ili Labina (*Alvona*). U Plominskom zaljevu iznad luke, na brdu iz kojeg je izvirao potok, nastao je prapovijesni, a kasnije i antički Plomin (*Flanona*).⁴⁰ Zbog nedostatka podataka, teško je suditi o važnosti položaja gradine iznad uvale Blaz u Raškom zaljevu. U njenom podnožju donedavno su izdašni izvori uz samo more pokretali mlinove. Nadalje, još treba utvrditi položaj prapovijesnog naselja na vrhovima ponad Luke Krnica, koji se mogao opskrbljivati pitkom vodom koja je tekla iz izvora Vrulja u uvalu zvanu Jezero.⁴¹

Blizina, odnosno zavidna udaljenost bila je presudna i kod dobro biranog položaja već spomenute gradine Vintijan. Iako danas gotovo na samoj obali mora, ta se gradina nalazi na uzvisini iznad dna 2 km dubokog, dobro zaštićenog zaljeva, pa su njezini stanovnici uživali u blagodatima blizine morske obale, a istovremeno su bili dobro zaštićeni od svakog oblika komunikacije ponajprije „negativnog reciprociteta“ (napada, krađa, svađa, prijevara).⁴² Zaljev je do antičkog doba većim svojim dijelom bio plodna dolina kada je zbog pozitivnog pomicanja morske obale more duboko prodrlo u kopno.⁴³ Predmeti od eruptivnog kamena pronađeni u dnu zaljeva, a porijeklom iz predalpskog prostora, mogli su biti dopremljeni kopnom, ali i morem. Slično možemo pretpostaviti i za šiljak oblika lovorova lista čije paralele nalazimo u kulturi, a *bocca quadrata*, sjeverne Italije.⁴⁴

Naravno, metalna razdoblja i gradinska naselja samo su dio kontinuiranog lanca doticaja kultura u kronološkom slijedu znakovitih materijalnih ostataka. Prve prave kontakte stanovnika istarske obale sa Sredozemljem pratimo već od ranog neolitika. Materijal neolitskih lokaliteta južne Istre pokazuje karakteristike slične onima u Tršćanskom zaljevu, a poticaji su stizali pomorskim vezama s obala Mediterana.⁴⁵ Vrlo rano je uočeno postojanje jake mediteranske tradicije potaknute trgovačkim kontaktima koji su se odvijali pomorskim putovima. Ulomci mikenske keramike s Monkodonje, kao i oni s lokaliteta Frattesine, kraj Roviga, dokazuju rane doticaje Egejskog bazena i sjevernog Jadrana.⁴⁶ Jadran su presijecali tzv. jantarni putovi kojima je Istra bila jedna od stanica. Najstariji nalaz jantara na istarskom poluotoku datira se u brončano doba.⁴⁷

³² BURŠIĆ-MATIJAŠIĆ 2004., str. 15-22.

³³ Zavidnu koncentraciju obalnih nalazišta istaknula je Kristina Mihovilić u radu tiskanom u *Histriji Antiqui* br. 1 (MIHOVILIĆ 1995.).

³⁴ MIHOVILIĆ 1992., str. 87; MATIJAŠIĆ 1988., str. 30.

³⁵ HÄNSEL – TERŽAN – MIHOVILIĆ 2008., str. 19.

³⁶ BAČIĆ 1978., str. 33; ČAČE 1982., str. 45.

³⁷ BURŠIĆ-MATIJAŠIĆ 2007.

³⁸ O vrlo ranim doticajima, već u 11. i 10. st. pr. Kr., s Liburnima, a posredno i sa zapadnom obalom Jadrana, svjedoče zatvorene narukvice dvoslovnog presjeka. Kontakti s Picenom nastavljaju se u sljedećem, 9. st. pr. Kr. (igla tipa Sirolo-Numana i posude tipa Kothon) (MIHOVILIĆ 2007., str. 85-94). Iz Picena je stigao mač – mahaira kao i konični šljem, a na veze s Daunijom ali i Etrušćanskim područjem jasno i nedvosmisleno ukazuju importirane luksuzne keramičke posude (MIHOVILIĆ 1987., str. 43-44).

³⁹ ZANINOVIC 1994.

⁴⁰ BURŠIĆ-MATIJAŠIĆ 2011.b.

⁴¹ Na dominantnom položaju, iznad Luke Krnica postoje i danas ostatci brončanodobnog tumula (BURŠIĆ-MATIJAŠIĆ 1988., str. 100).

⁴² MIHELIĆ 2006., str. 9.

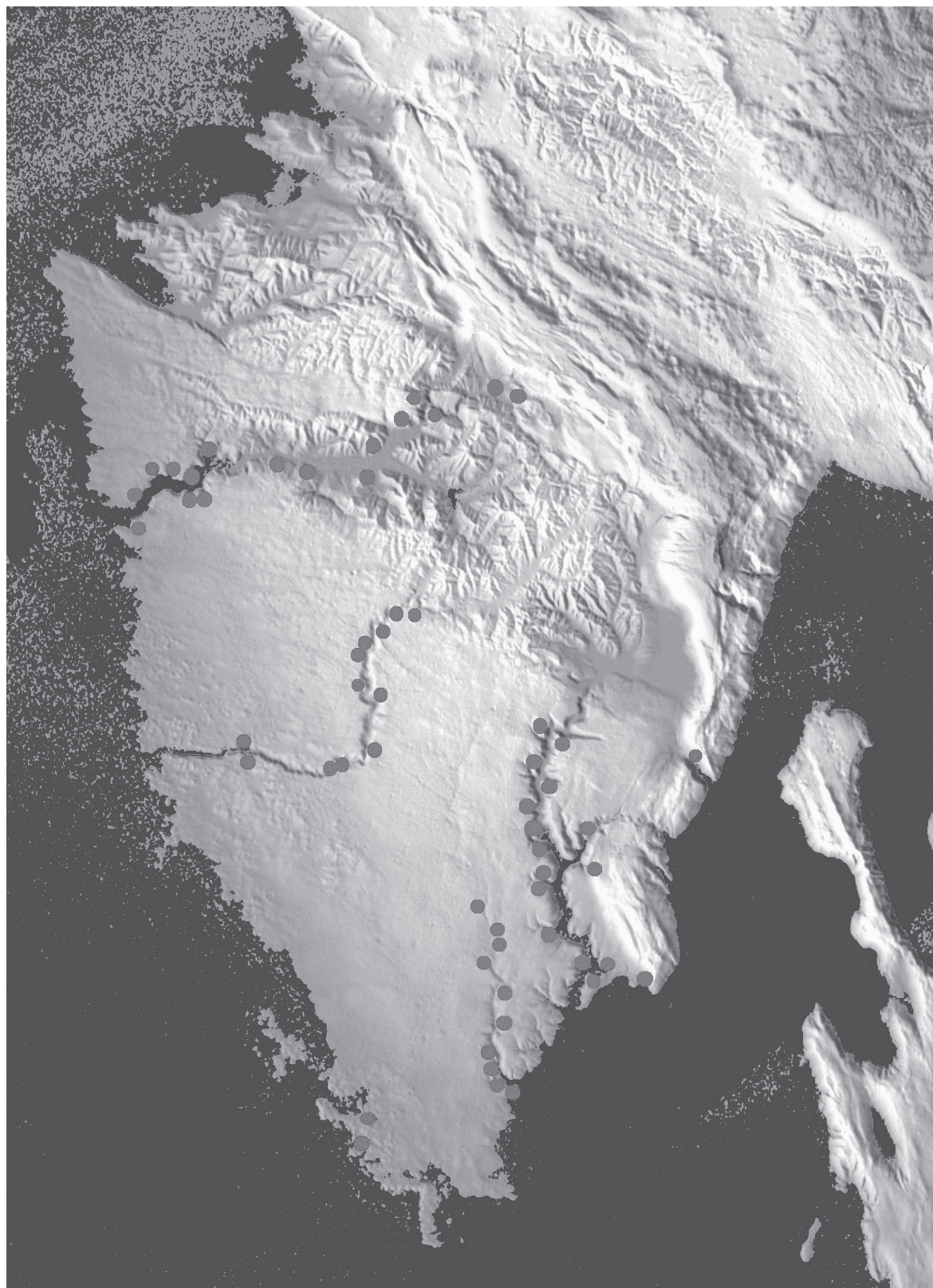
⁴³ KOZLIČIĆ 1987., str. 137.

⁴⁴ MIHOVILIĆ 1992.a, str. 87 – 93.

⁴⁵ MÜLLER 1991., str. 346; ZLATUNIC 2004.

⁴⁶ ZANINOVIC 1994., 179; GABROVEC – MIHOVILIĆ 1987., str. 335; MIHOVILIĆ – TERŽAN – HANSEL – MATOŠEVIĆ – BECKER, 2002.

⁴⁷ BURŠIĆ-MATIJAŠIĆ 1995., str. 55 – 77.



Karta 3 – Položaj važnijih gradina u odnosu na obalu i daljnju komunikaciju duž dolina rijeka prema unutrašnjosti Istre.

Slika 1 – Linski kanal – pogled s Limske gradine prema zapadu (snimila Klara Buršić-Matijašić, kolovoz 2012.).



Slika 2 – Dvigrad i Parentin na putu Dragom prema unutrašnjosti Istre (snimila Klara Buršić-Matijašić, kolovoz 2012.).



Željezno doba obiluje uvozom upravo sa suprotne Jadranske obale, čime „Histri prilagođavaju vlastitom shvaćanju kulturne i druge utjecaje.“⁴⁸ Uvoz u pravilu predstavlja raskošnu robu.⁴⁹ Iako naglašavamo bolje prirodne uvjete zapadne obale Istre, najviše uvoza i gotovo sve teze koje se analizom arheološkog materijala mogu dobiti potječu s nalazišta na istočnoj obali, ponajprije Nezakcija. Nalazište Nezakcij i njegova prapovijesna nekropola najbolje je istražen prapovijesni, tj. željeznodobni lokalitet u Istri.⁵⁰ Velika većina materijala iz grobova predstavlja uvoz. Željeznodobni Histri su tijekom cijelog prvog tisućljeća pr. Kr. bili u stalnom doticaju s Mediteranom, a to je činjenica koja je, uz domaću komponentu i kulturu polja sa žarama, odigrala presudnu ulogu u formiranju kulturne skupine.⁵¹

Ostatci prapovijesnih lađa rijetki su nalazi. U Istri, u uvali Zambratija, u neposrednoj blizini ostataka prapovijesnog sojeničarskog naselja datiranog u razdoblje kasnog neolitika do ranog bakrenog doba (4000. – 3000. g. pr. Kr.), u rujnu 2011. g. ronjoci su otkrili jedinstveni nalaz, drveni „prapovijesni brod rađen tehnikom šivanja.“ Dok se u prvi mah činilo da se radi o „pomorskoj baštini predrimske Istre tj. Histrima“, detaljne analize će pokazati njegovu stvarnu starost.⁵² No, osim ovog senzacionalnog otkrića, o plovidbi i brodovima svjedoči slikovni prikaz broda na situli iz Nezakcija. Nije važno radi li se o prikazu stvarnog događaja ili možda o ikonografskom obrascu neke heroizirane priče, isti ili sličan brod zacijelo je morao ploviti uz istarske obale, ili je barem bio poznat majstorima koji su situlu izradili. Analizom likovnog prikaza na situli utvrđeno je da se radi o kombinaciji trgovačkog i ratnog broda, dužine između 12 i 18 m, koji bi pripadao tipu lembo (*lembos*)

odnosno serilije (*serilia* ili *serillia*), brodovima izrađenim šivanjem, s križnim četvrtastim jedrom na jarbolu koji se spuštao za vrijeme borbe. Sa tih i takvih brodova Histri i Liburni ugrožavali su plovidbu Jadranom jer je gusarenje predstavljalo važan vid privređivanja.⁵³

Mnoge prapovijesne zajednice naseljavale su obale rijeka, jezera, mora, ne samo radi izvora hrane već zbog dobre komunikacije.⁵⁴ Upravo je Istra svojim primjerima pokazala koliko su važni bili prirodni uvjeti i razgranatost pomorskog prometa radi boljitka zajednica i njihovog napretka. Pomorskim putevima u Istru su stizala značajna materijalna dobra, kao i nematerijalna dobra za koja nažalost nemamo dovoljno relevantnih i pouzdanih pokazatelja. Razvoj čovjeka i ljudskog društva u Istri tekao je kroz uzajamne kontakte koji su se očitovali kroz razmjenu i trgovinu, dva srodna vida jednog fenomena.⁵⁵ Položaj nalazišta ukazuje na odnos prema pomorskim putovima, ali isto tako i prema nastavku, ne manje važnim kopnenim komunikacijama.

Brojnost lokaliteta na morskoj obali i u neposrednom zaleđu samo potvrđuje složenost problema vezanih uz komunikacije između zajednica. Zbog pozitivnog pomicanja morske obale, podnožja onih nalazišta koja su danas na samoj morskoj obali, treba promatrati u nešto drugačijem svjetlu. Transgresija mora je zastrla i tako u zaborav gurnula mnoge dijelove prapovijesnih nalazišta, u prvom redu luka ili pristaništa. Osim intenzivnih dodira s narodima i kulturama na suprotnoj, italskoj obali, Istra se svojim položajem nametnula u važnoj komunikaciji mediteranskih kultura i srednje Europe.

⁴⁸ GABROVEC - MIHOVILIĆ 1987., str. 293 – 338.

⁴⁹ RENDIĆ-MIOČEVIĆ 2006., str. 7.

⁵⁰ GABROVEC - MIHOVILIĆ 1987., str. 314; MIHOVILIĆ 2001.

⁵¹ GABROVEC - MIHOVILIĆ 1987., str. 334.

⁵² KONCANI UHAČ 2009; str. 267; KONCANI UHAČ - UHAČ 2011., str. 78. Vidi tekst u ovom časopisu!

⁵³ MIHOVILIĆ 1992., str. 67 – 78.

⁵⁴ TEŽAK-GREGL 2006., str. 33 – 38.

⁵⁵ MIHELIĆ 2006., str. 10.

⁵⁶

LITERATURA

- ABULAFIA 2003. D. Abulafia (ed.), *The Mediterranean in History*, Thames & Hudson, London 2003.
- BAČIĆ 1978. B. Bačić, *Prahistorijska izložba, Vodič III*, Arheološki muzej Istre u Puli, Pula 1978., 27 – 44.
- BADURINA 1982. A. Badurina, *Bizantska utvrda na otočiću Palacol*, Arheološka istraživanja na otocima Cresu i Lošinju, Znanstveni skup, Hrvatsko arheološko društvo, Zagreb 1982., 171 – 177.
- BALEN-LETUNIĆ 2006. D. Balen-Letunić, Sol, u: *Trgovina i razmjena u pretpovijesti*, Zagreb 2006., 127 – 135.
- BURŠIĆ-MATIJAŠIĆ 1995. K. Buršić-Matijašić, *Prapovijesni jantarni nakit s područja Istre i Cresa (Bijouterie prehistorique en ambre de la région de l'Istrie et de Cres)*, *Histria Archaeologica* 20 – 21, 1989.-1990. (1995.), 55 – 77.
- BURŠIĆ-MATIJAŠIĆ 1998. K. Buršić-Matijašić, *Tragovi prethistorije Mutvorana i okolice, Prilozi o zavičaju*, 5, Pula 1988., 95 – 104.
- BURŠIĆ-MATIJAŠIĆ 2004. K. Buršić-Matijašić, *Pula i prapovijesna topografija južne Istre*, Pula 3000 Pola, Prilozi za povijesnu sintezu, Pula 2004., 15 – 22.
- BURŠIĆ-MATIJAŠIĆ 2007. K. Buršić-Matijašić, *Gradine Istre – Povijest prije povijesti*, Pula 2007.
- BURŠIĆ-MATIJAŠIĆ 2011. K. Buršić-Matijašić, *Ne samo gradine*, *Histria Antiqua*, 20, Pula 2011., 63 – 76.
- BURŠIĆ-MATIJAŠIĆ 2011.b. K. Buršić-Matijašić, *Fianona. Dal castelliere preromano al porto romano*, *Atti e Memorie della Società Istriana di Archeologia e Storia Patria, Volume CXI della Raccolta (LIX della Nuova Serie)*, *Archeologia e urbanistica nelle città dell'Istria costiera*, *Atti della giornata internazionale di studio, Muggia*, 26 marzo 2011, a cura di Annalisa Giovannini, Trieste 2011, 205 – 219.
- FABER 1982. A. Faber, *Počeci urbanizaciji na otocima sjevernog Jadrana*, Arheološka istraživanja na otocima Cresu i Lošinju, Znanstveni skup, Hrvatsko arheološko društvo, Zagreb 1982., 61 – 78.
- GABROVEC – MIHOVILIĆ 1987. S. Gabrovec – K. Mihovilić, *Istarska grupa, Praistorija jugoslavenskih zemalja*, 5, Sarajevo 1987., 293 – 339.
- GUŠTIN 2007. M. Guštin, *Agro, come una freccia scoccata in volo*, u: *Piceni ed Europa, Atti del convegno*, a cura di Mitja Guštin, Peter Ettl e Maurizio Buora, *Archeologia di frontiera* 6 – 2007, *Annales Mediterranea*, 7 – 20.
- HÄNSEL – TERŽAN – MIHOVILIĆ 1998. B. Hänsel – B. teržan – K. Mihovilić, *Rezultati 10-godišnjeg istraživanja Monkodonja, I. porečki susret arheologa, Rezultati arheoloških istraživanja na području Istre*, *Zbornik radova s međunarodnog znanstvenog skupa, Poreč*, 29. rujna 2006., Poreč 2008., 17 – 24.
- HOERNES 1894. M. Hoernes, *Der Castellier san Martino di Torre*, *Mittheilungen der Anthropologischen Gesellschaft in Wien*, XXIV, Wien 1894, (27-29) 155 – 183.
- IVEKOVIĆ 1927. Č. Iveković, *Otok Žirje, Statrohrvatska prosvjeta*, 1-2, Zagreb 1927., 45 – 59.
- KOMŠO 2006. D. Komšo, *Mezolitik*, u: *Trgovina i razmjena u pretpovijesti*, Zagreb 2006., 19 – 23.
- KONCANI UHAČ 2009. I. Koncani Uhač, *Podvodna arheološka istraživanja u uvali Zambratija*, *Histria Antiqua*, 17, Pula 2009., 263 – 268.
- KONCANI UHAČ – UHAČ 2011. I. Koncani Uhač – M. Uhač, *Prapovijesni brod iz uvale Zambratija – prva kampanja istraživanja, Materijali* 23, *Međunarodno arheološko savjetovanje „Navigare necesse est. Od prapovijesti do ranog srednjeg vijeka“ / International Archeological Symposium „Navigare necesse est: from Prehistory to the Early Middle Ages“*, Pula, 2011., 78.
- KOZLIČIĆ 1987. M. Kozličić, *Antička obalna linija Istre u svjetlu hidroarheoloških istraživanja*, *Izdanja Hrvatskog arheološkog društva* 11/2, Pula 1987., 135 – 165.
- KOZLIČIĆ 1995. M. Kozličić, *Hrvatsko brodogradništvo*, Zagreb 1993.
- KOZLIČIĆ 1996. M. Kozličić, *K povijesnom kontekstu Nezakcija*, *Histria Antiqua*, 2, Pula 1996., 31 – 46.
- KRIŽMAN 1997. M. Križman, *Antička svjedočanstva o Istri, Povijest Istre, Knjiga 1.*, Pula 1997.
- MARIJANOVIĆ 2004. B. Marijanović, *Transjadranska trgovina u neolitik*, *Histria Antiqua*, 12, Pula 2004., 103 – 108.
- MATIJAŠIĆ 1988. R. Matijašić, *Ageri antičkih kolonija Pola i Parentium i njihova naseljenost od I. do III. stoljeća, Latina et Graeca*, Zagreb 1988.
- MATIJAŠIĆ 1990. R. Matijašić, *Rekognosciranje rta Premantura (Pula)*, *Obavijesti HAD-a*, 2, XXII/1990., 50 – 52.

- MATIJAŠIĆ 2007. R. Matijašić, „Još jednom o Kastrilu na premanturskom rtu Kamenjak (Medulin) (Another Look at Kastril on the Premantura Cape of Kamenjak (Medulin))“, Prilozi Instituta za arheologiju u Zagrebu, 24, 2007., 221 – 228.
- MIHELIC 2006. S. Mihelić, Uvod, u: Trgovina i razmjena u pretpovijesti, Zagreb 2006., 9 – 13.
- MIHOVILIĆ 1983. K. Mihovilić, Nezakcij: novi podaci o željeznodobnoj nekropoli/Nesazio: nuovi dati sulla necropoli dell'età del ferro, Atti dei Civici Musei di Storia ed Arte di Trieste, Quaderno XIII, 1, Trieste 1983., 91 – 96.
- MIHOVILIĆ 1992. K. Mihovilić, Die Situla mit Schiffskampfszene aus Nesactium, Arheološki vestnik 43, Ljubljana 1992., 67 – 78.
- MIHOVILIĆ 1992.a K. Mihovilić, Bay of Veruda – Pula. Site of stone objekts. Poročilo o raziskovanju paleolita, neolita in eneolita v Sloveniji XX, Ljubljana 1992., 87 – 93.
- MIHOVILIĆ 1995. K. Mihovilić, Prapovijesni lokaliteti obalne Istre, Histria Antiqua, 1, 1995., 58 – 64.
- MIHOVILIĆ 2001. K. Mihovilić, Nesactium, Prapovijesni nalazi 1900.-1953., Monografije i katalogi 11, Pula 2001.
- MIHOVILIĆ 2007. K. Mihovilić, I vasi del tipo Kothon nell'Adriatico orientale, u: Piceni ed Europa, Atti del convegno, a cura di Mitja Guštin, Peter Ettl e Maurizio Buora, Archeologia di frontiera 6 – 2007, Annales Mediterranea, 85 – 94.
- MIHOVILIĆ – TERŽAN – HANSEL – MATOŠEVIĆ – BECKER, 2002. K. Mihovilić – B. Teržan – B. Hänsel – D. Matošević – C. Becker, Rovinj prije Rima / Rovigno prima dei romani / Rovinj vor den Römer, Kiel 2002.
- MIŠE 2005. M. Miše, Grčka i helenistička keramika iz Farosa u Arheološkom muzeju u Splitu (stari fond), Vjesnik za arheologiju i povijest dalmatinsku, Vol. 1 No. 98, 2005., 21 – 44
- MONTAGNARI KOKELJ 2003. E. Montagnari Kokelj, Why setting a karstic area? Considerations on the Trieste Karst (north-eastern Italy) in the Late Prehistory, Histria Antiqua, 11, Pula 2003., 75 – 93.
- MÜLLER 1991. J. Müller, Die ostadriatische Impresso-Kultur: Zeitliche Gliederung und kulturelle Einbindung, Germania 69, 2, 1991., 311 – 358.
- ORLIĆ 1982. D. Orlić, Podmorsko arheološko nalazište Ilovik, Arheološka istraživanja na otocima Cresu i Lošinju, Znanstveni skup, Hrvatsko arheološko društvo, Zagreb 1982., 153 – 159.
- PETRICIOLI 1970. I. Petricioli, „Toretta“ na otoku Kornatu, Adriatica praehistorica et antiqua Gregorio Novak dicata, Zagreb 1970., 717 – 725.
- RENDIĆ-MIOČEVIĆ 2006. A. Rendić-Miočević, Predgovor, u: Trgovina i razmjena u pretpovijesti, Zagreb 2006., 7 – 9.
- SAKARA SUČEVIĆ, 2004. M. Sakara Sučević, Kaštelir, Prazgodovinska naselbina pri Novi Vasi /Brtonigla (Istra), Annales Mediterranea, Koper 2004.
- TEŽAK-GREGL 2006. T. Težak-Gregl, Eneolitik, u: Trgovina i razmjena u pretpovijesti, Zagreb 2006., 33 – 38.
- TOMIČIĆ 1989. Ž. Tomičić, Arheološka svjedočanstva o ranobizantskom vojnom graditeljstvu na sjevernojadranskim otocima, Prilozi Instituta za arheologiju u Zagrebu, 5/6, Zagreb 1989., 29 – 53.
- TOMIČIĆ 1997. Ž. Tomičić, Utvrde Justinijanove epohe – prinos proučavanju pejzažne arheologije u Hrvatskoj, Histria Antiqua 1, Pula 1997., 97 – 100.
- ZANINOVIĆ 1982. M. Zaninović, Otoci Kvarnerskog zaljeva – arheološko strateška razmatranja, Arheološka istraživanja na otocima Cresu i Lošinju, Znanstveni skup, Hrvatsko arheološko društvo, Zagreb 1982., 43 – 51.
- ZANINOVIĆ 1994. M. Zaninović, Apsorus, Crexa, Nesactium/Badò sulla rotta marittima adriatica, Quaderni di Archeologia del Veneto, X., 1994., 179 – 188.
- ZANINOVIĆ 2007. M. Zaninović, Zemljopisno-povijesni položaj luka Parentija i Nezakcija, Histria archaeologica, 36/2005, 2007., 115 – 136.
- ZLATUNIĆ 2004. R. ZLATUNIĆ, Arheološka interpretacija i rekonstrukcija načina života u neolitičkom razdoblju Istre, Histria archaeologica, 33/2002., Pula 2004., 5 – 141.

RIASSUNTO

L'ISTRIA SULLE ROTTE MARITTIME PREISTORICHE

Klara BURŠIĆ-MATIJAŠIĆ

L'Istria, con la sua posizione geografica nell'Adriatico settentrionale, si è imposta nella comunicazione marittima tra il Mediterraneo e l'Europa centrale. Già dalle prime testimonianze di frequentazione delle vie marittime si può dedurre che la costa istriana, frastagliata e ricca di insenature, offriva buone condizioni per l'approdo delle navi. Sulla sua costa arrivavano genti, beni materiali, idee che contribuivano ad un inarrestabile sviluppo delle comunità che hanno saputo usufruire dei benefici del mare e della costa. Lungo le vie di comunicazione marittime si svolgeva il commercio diretto e indiretto con località lontane. Innumerevoli testimonianze tramandateci attraverso gli oggetti in ceramica, metallo e ambra, sono solo una piccola parte dei preziosi carichi grazie ai quali possiamo considerare le genti sulle sponde dell'Adriatico, in un dato momento, un'unica *koinè* adriatica.

Le vie marittime hanno svolto un importante ruolo nella formazione dei villaggi preistorici. Sulla costa istriana arrivavano genti che stimolavano lo scambio di materiali (materie prime, oggetti d'uso quotidiano, oggetti esotici) come pure di beni non materiali (idee, innovazioni tecnologiche, informazioni, coniugi, racconti, canti, ecc.), stimoli che rappresentavano impulsi inarrestabili allo sviluppo di comunità che sapevano usufruire dei benefici della costa e del mare. La costa istriana era abitata già durante il paleolitico, piccole comunità vi vivevano durante il neolitico, mentre gli ultimi due millenni a. C. hanno lasciato innumerevoli testimonianze di contatti tra popoli. Le genti che popolavano la penisola in quel periodo hanno preso dimora su alture, in posizioni strategiche, nei castellieri. La distribuzione di questi insediamenti sulle alture lungo le coste ci indica il rapporto che le popolazioni avevano nei confronti del mare. I castellieri più importanti non si trovavano in riva al mare, ma distanti qualche chilometro da esse, ben nascosti e protetti, ma facilmente raggiungibili. È il caso di Nesazio, ma anche dei Pizzughi, come pure di Moncodogno.

Nello sviluppo dell'uomo e della navigazione, nella marineria si sono formati molti comuni, come pure singoli casi di modelli regionali. Le popolazioni della costa adriatica orientale (Istri, Liburni, Ardiei, Plerei, Daorsi...) navigavano non solo per poter esercitare il commercio in ambito locale, ma anche per difendere il proprio territorio. Considerando il rapporto tra mare e terraferma, la comunicazione, per l'Istria, via mare era di un'importanza decisiva. La costa orientale della penisola istriana offriva alcuni punti importanti per un sicuro approdo delle navi: il porto di Fianona, la Val d'Arsa, il porto di Carnizza, Porto Badò ed infine, nella parte più meridionale, Cuie e la baia di Medolino. La costa occidentale, molto più frastagliata, dopo Capo Promontore, inizia con la baia di Veruda. Segue il porto di Pola, le isole di Brioni, il Canal di Leme, il porto di Rovigno, la costa del Parentino, il porto di Torre con le foci del Quieto per non andare oltre, verso Salvore. Molte testimonianze di scrittori e geografi antichi illustrano l'importanza della costa istriana: Ecateo di Mileto, Pseudo-Scilace, Kalimaco di Cirene, Artemidoro di Efeso fino a Strabone e Diodoro Siculo e Tolomeo.

Considerando le correnti marine, i venti e le stagioni, possiamo cercare di ricostruire la navigazione lungo la costa e quella transadriatica verso la costa occidentale dell'Adriatico. Innumerevoli sono le testimonianze che ci parlano di contatti di gruppi specializzati che svolgevano il viaggio a tappe, che si svolgevano perlopiù durante il periodo estivo.

Nella ricerca di posti adatti per l'approdo di imbarcazioni dobbiamo prendere in considerazione non soltanto le caratteristiche del fondale e dei rilievi circostanti, ma anche le possibilità di continuare il viaggio verso l'interno. I luoghi di contatto dove si svolgeva un tipo semplice di commercio, diventarono, in un dato momento, dei centri commerciali di una certa importanza. La penisola istriana offre vari esempi di questo caso: sulla costa orientale spicca Nesazio nella profonda Baia di Badò (Budava) che continuava verso l'Istria centrale; sulla costa occidentale una posizione strategica l'avevano il castelliere sopra il Canal di Leme ed il castelliere di Valaron sopra la valle del Quieto, che controllavano le vie di comunicazione verso l'entroterra. In prosecuzione delle valli costiere troviamo

altri importanti castellieri: la valle che continua a partire dal Canal di Leme era fiancheggiata dai castellieri di San Martino, Duecastelli, Sant'Agata, San Tommaso, Corridico, Fatori, Tiola, Santa Speta, Vermo, Pisino Vecchio.

Ci sono varie questioni rimaste in sospeso: quali erano le vere ragioni che hanno portato l'uomo a navigare e per quali motivi avevano instaurato dei contatti commerciali con genti che avevano uno stesso tipo di economia? Forse commerciavano in bestiame, carni, pelli, lana o sale. Nelle vicinanze dei posti dove si raccoglieva il sale nascevano importanti centri che a loro volta erano punti di partenza delle vie carovaniere (Rovigno, Monpaderno, il Castelliere di Vintian).

È interessante e nello stesso tempo scontato il rapporto tra i siti/castellieri lungo la costa e la posizione dei porti naturali come quello di Pola, o di Veruda (con il castelliere di Vintian). La popolazione di Moncodogno usufruiva del vicino porto di Vistro. L'entrata occidentale del castelliere, che è stata considerata quella principale dava accesso all'abitato fortificato dalla direzione del mare. Molto presto sono stati instaurati i contatti con le tradizioni mediterranee che raggiungevano l'Adriatico settentrionale via mare. I frammenti di ceramica del tipo miceneo, e le perle d'ambra, sono soltanto due dei singoli momenti che ci illustrano l'Istria come punto d'incontro tra Sud e Nord, tra l'area egea e l'Europa centrale. L'età del ferro abbonda di testimonianze di contatti, perlopiù con le sponde occidentali dell'Adriatico. Gli Istri, durante tutto il primo millennio a. C. erano in contatto con popoli del Mediterraneo, e questa realtà ha svolto un ruolo decisivo nella formazione della loro cultura materiale e spirituale, accanto all'elemento autoctono e all'influsso della Cultura dei Campi di Urne.

Resti di navi preistoriche sono molto rari. In Istria, nella baia di Zambratia, nelle immediate vicinanze dei resti sommersi di un villaggio su palafitte datato dalla fine del neolitico fino l'inizio dell'età del bronzo, sono stati trovati resti di una nave che in un primo momento sembrava appartenesse agli Istri. Per ora i primi rilievi sono contraddittori, e soltanto analisi approfondite ci daranno una risposta valida. Accanto a questa sensazionale scoperta, un'altra rappresentazione di nave è stata immortalata sulla situla trovata in una tomba protostorica di Nesazio. Si tratta di una *serila* o *serilia*, nave da carico che in un dato momento poteva trasformarsi in nave da guerra, con la quale gli Istri controllavano le rotte marittime dell'Alto Adriatico, causa principale della loro sconfitta da parte dei Romani nel secondo secolo a. C.

Traduzione: Klara Buršić-Matijašić