

**PORTI E NAVIGAZIONE DELLE FLOTTE TEMPLARI**

**NEI MARI DELLA MAGNA GRECIA**

**A cura**

**Della Dama Antonella Barbarossa**

## IL SISTEMA DELLE COMUNICAZIONI DELLA MAGNA GRECIA

### NEL MEDIOEVO

Spetta a noi templari più lontani nel tempo, figli del fenomeno grandioso delle crociate, trattare, al meglio possibile, l'argomento sulle vie di comunicazione nella tarda antichità e l'importanza che hanno avuto nella storia dell'ordine.

Per i templari la via del mare fu utile soprattutto alla missione cristiana che si estese gradualmente nel mondo, a provvedere al trasferimento dei pellegrini nella terra Santa, e al trasporto di cibo, animali e denaro.

Entro i limiti di indagine di un quadro storico complesso e vario, è opportuno tracciare una breve e sintetica storia dei maggiori itinerari di estensione della tarda antichità per via di terra (strade) e per via di mare.

Per via di terra:

L'intera estensione del mediterraneo, le sue coste e le sue isole, aveva oltre duemila miglia di larghezza dai confini settentrionali della Dacia fino al tropico del cancro che si estendeva per oltre tremila miglia dall'oceano atlantico all'Eufrate.

Le strade costruite per le legioni dovevano aprire un facile passaggio ai missionari cristiani, da Damasco a Corinto, e dall'Italia all'estremità della Spagna. Le isole di Cipro e di Creta, e le province della Macedonia e della Tracia, diffusero sulla via del mondo il cristianesimo e i più antichi documenti patristici attestano la forza della diffusione nella trasmissione del messaggio cristiano grazie, anche, alla facilità delle comunicazioni. Praticamente le strade a quel tempo avevano una latitudine ecumenica.

Al tempo di Diocleziano erano già state costruite 372 strade per un totale di oltre 78 mila Km.





La civiltà mediterranea, che si estendeva a tutti i lidi dell'impero, diede un notevole impulso per la costruzione di porti al fine di intensificare la possibilità di recarsi nelle terre più lontane .

Ricordando il cammino percorso dagli apostoli e dai discepoli di Cristo sulla via del mare oltre il canale di Otranto, arriviamo in Italia. A Brindisi finiva quella considerata tra le più antiche e famose vie della penisola, l'Appia che portava a Roma, nome legato al viaggio di Paolo verso la capitale dell'impero.

Indico nell'ambito dell'area geografica, in maniera sintetica, le tre maggiori direzioni verso cui si espandono i grandi itinerari terrestri del commercio e dei viaggi che si collegano poi alla nascita dei grandi itinerari marini. **La prima direzione** verso est si sviluppa sull'arteria che collega l'Occidente con l'impero dei persiani prima, e poi con le terre dell'India e della Cina. **La seconda direzione**, punta verso Sud-Ovest: la navigazione marittima, resa più facile dalla presenza di molti porti in Egitto e nell'Africa del nord, si affianca alla via terrestre, da Alessandria alle colonne di Ercole per un percorso di oltre 3100Km. **La terza direzione** punta a nord-ovest e la navigazione assume un'importanza eccezionale. Si naviga sulle isole di Creta, Cefalonia e la Sicilia e, oltre l'Italia centro meridionale, si arriva a terre lontane quali la Gallia e la Spagna.

A partire dalla fine del XII secolo la documentazione evidenzia la suddivisione del regno in due macro regioni templari ( Puglia e la terra del lavoro- l'altra Sicilia e Calabria).

Sicuramente esiste una coincidenza tra i percorsi di evangelizzazione cristiana e vie di comunicazione.



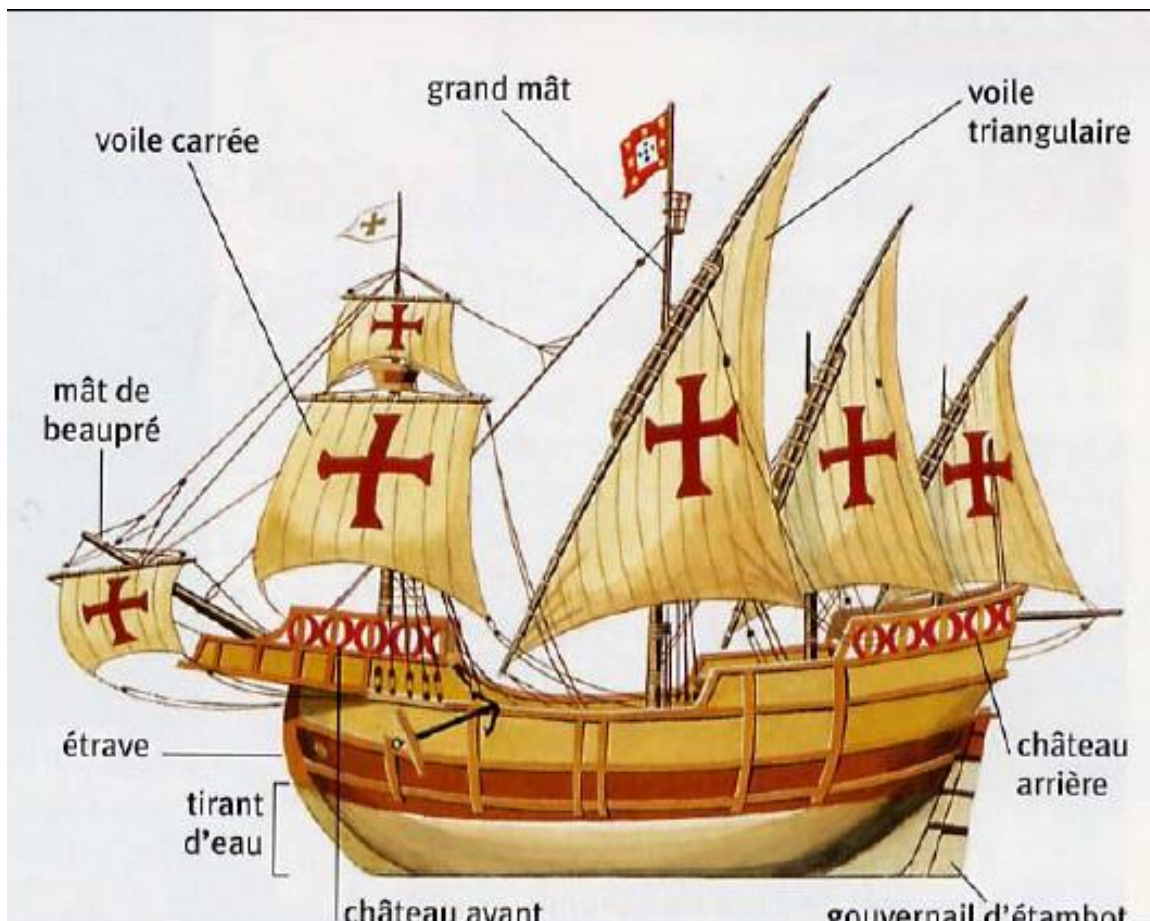
## LA NAVIS MEDITERRANEA

In età medioevale venivano utilizzate le navi tonde con lo scafo grosso e profondo. Anche le prime imbarcazioni, più diffuse durante le prime crociate, erano “rotonde” a vela con caratteristiche di leggerezza e velocità perché dovevano trasportare pellegrini, armati, cavalli e mercanzie. Le navi medioevali erano dotate di una o due vele latine a forma triangolare perché stringeva meglio il vento. L’erede della *navis* assumerà nei primi secoli del medioevo vari nomi : **Galea italica** e **dragone bizantino**. **Velieri** e **galee** rimasero invariate nella struttura, mentre le dimensioni in grandezza delle navi continuarono a crescere fino a tutto il secolo XIII. E dal 200 in poi che si costruiscono navi più grandi con tre alberi. Nell’indagine storica è dato rilevare che per la quarta crociata furono trasportati in Terra Santa 4500 cavalli- 9000 scudieri e 20.000 soldati ripartiti in 1202 navi. I cavalli erano sospesi con delle cinghie per tenerli eretti.

Le navi dell’ordine erano anche richieste perché fornite di una scorta armata ( all’epoca dei tempi antichi, accadeva che i poveri pellegrini che partivano per la terra Santa venivano venduti dal capitano della nave come schiavi al migliore offerente).

La “nova militia” di Bernardo di Chiaravalle portò a Gerusalemme, “dove si celebra la memoria del Signore”, 40.000 uomini, una migrazione religiosa che non aveva precedenti nella storia dell’occidente europeo.

La rete dei trasporti marittimi per più di due secoli ha assicurato i collegamenti tra oriente ed occidente.







Vascello da carico

## Porti della Magna Grecia

I porti svolsero un ruolo importante nella marineria templare, soprattutto nelle famose repubbliche marittime medioevali. La geografia che ho scelto, ripercorre le tappe meno conosciute legate ai porti delle coste ioniche e del tirreno. In particolare, attraverso attendibili fonti storiografiche consultate, i porti della Calabria. Tramanda l'antica storia che quattro porti aveva Mileto Italia chiamata Magna Grecia: furono Taranto, Eraclea, Brindisi- Gli abitanti erano di dorica estrazione. Gli stabilimenti d'origine achea erano Sibari e Crotona, con sotto colonie Laos, Caulonia e Pandosia . Napoli era d'origine ionica- per la Sicilia Messina e Siracusa colonia di Corinto. Molte navi dell'ordine, sulle rotte dell'Adriatico meridionale, attraccavano al porto di Brindisi, dove venivano calafatate e rimesse in sesto per riprendere il mare. Le navi dell'ordine del tempio provenienti dalla Francia, diretti in terra Santa facevano scalo a la Roccelletta di Borgia nel golfo di Squillace per rifornimento prima di andare in Palestina; “ *navigavano quei calabresi della prima crociata...*”. ( documento dell'archivio Vaticano risalente al 1856). Nel decennio 1256-1266 é la città di Crotona il porto nodale nella rotta del mediterraneo occidentale verso oriente. Dal molo di Crotona partivano per Tunisi viveri destinati da Carlo D'Angiò all'esercito cristiano che il fratello Luigi IX re di Francia aveva arruolato per la crociata nel 1270.

La Magna Grecia ( Italia meridionale) ebbe una importante funzione nel collegamento marittimo, per la sua peculiare configurazione geografica ( vicinanza con le opposte sponde bizantine e con il mondo arabo) .





Calamizzi. la "Punta" en un Brueghel el viejo diseño (museo de Rotterdam).



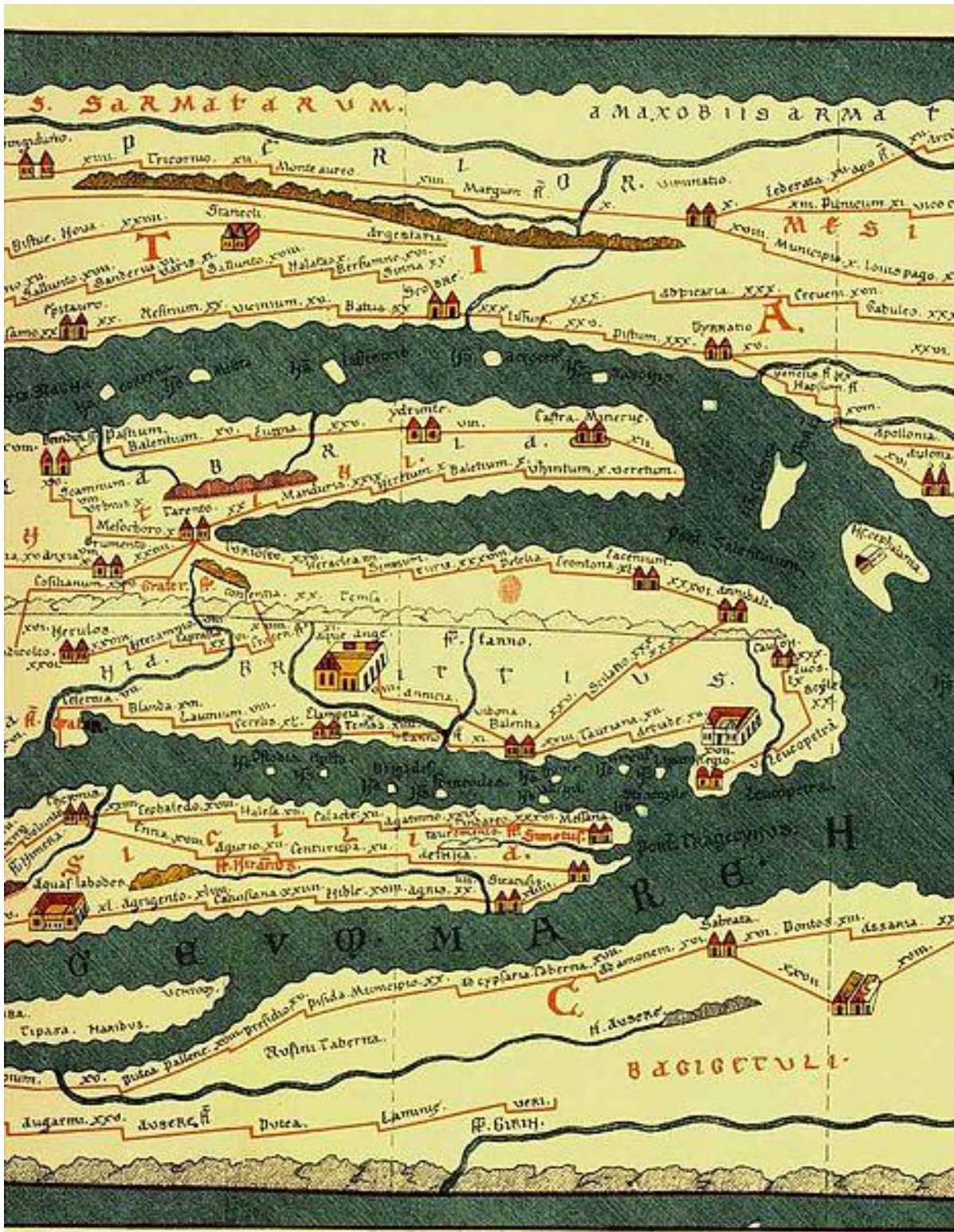
Porto Crotone





Calabria Major Grecia.





Calabria. Tavola Peutingerius (1591)

## GEOGRAFIA EURO MEDITERRANEA

### DELLA CALABRIA GRECA

A corredo storico conclusivo dell'indagine condotta sui porti della Calabria, particolarmente importante è la fonte di trattazione scientificamente ineccepibile della dott.ssa Federica Tucci sul **codice Carratelli** ( recente scoperta e prima tesi di laurea) che contiene 99 immagini di fortificazioni della Calabria greca ( di cui non sopravvive nulla). Le miniature danno, come afferma la Tucci, *“le variazioni della linea di costa”*, ed il raffronto con le immagini riportate nel Codice forniscono la visione che le coste calabresi tirreniche e ioniche hanno subito nel corso degli ultimi 500 anni.



Codice manoscritto acquarellato





mapa fortificazioni



Nella marina di ardore bisognava una torre a fusa che da quella di  
Arduci in sino a quella di charozi si può mettere in guardia, e  
difficilmente si può scoprire l'una l'altra, bisognava farne

Mapa fortificazioni