

## PORTI E COMMERCII NELL'ALTO ADRIATICO

Il tema è troppo vasto perché se ne possa tentare, in sede di lezione, uno svolgimento approfondito in ogni sua parte, tanto più che negli ultimi anni gli studi si sono moltiplicati aprendo nuove prospettive in varie direzioni e sollevando una quantità di problemi. Mi terrò dunque al partito di una semplice esposizione dello stato delle nostre conoscenze, ampiamente profittando dei contributi scientifici più recenti, alcuni dei quali (come quelli di Zevi, Baldacci e Ruggini) di straordinario interesse per il tema che ci riguarda. In una prima, e maggior parte, mi dedicherò alla presentazione ed, in parte, al vaglio delle fonti di cui disponiamo e soltanto alla fine tenterò un abbozzo di sintesi, sia pure a carattere estremamente provvisorio.

\* \* \*

1. - Do la precedenza alle fonti archeologiche poiché all'archeologia dobbiamo alcuni dei contributi più importanti degli ultimi decenni, sia per quanto riguarda la storia delle installazioni portuali e degli abitati connessi dell'alto Adriatico, sia per quanto riguarda le rotte ed il carico dei mercantili che vi fecero scalo in età romana e preromana.

2. - Vediamo anzitutto che cosa abbiamo appreso dall'archeologia sul sistema portuale nell'area che c'interessa, che ho stabilito convenzionalmente da Spina all'Arsa, al confine dell'Istria romana.

Per quanto riguarda Spina e Adria molto dobbiamo all'azione combinata della fotointerpretazione e della ricerca sul terreno. A Spina, localizzata nel 1956 da Vitale Valvassori e Nereo Al-

fieri, la fotografia aerea ha rivelato nella zona detta la Paganella, un porto canale, largo oltre quindici metri, derivato direttamente da un ramo estinto del Po, che presenta un andamento rettilineo di circa duecento metri; dopo aver superato i cordoni costieri, perde la sua regolarità e scompare. Per la regolarità d'impianto del porto-canale e di tutta una serie di edifici vicini nonché per il ritrovamento di ceramica del quinto secolo, si ritiene che il complesso risalga, come istituzione, al periodo di massimo splendore della città. Il progressivo allontanamento del mare e le successive vicende storiche ne provocarono in seguito la progressiva decadenza.

Per quanto riguarda Adria, la conclusione combinata di scavi e di fotografia aerea è che il nucleo palafitticolo originario dovesse sorgere su di una laguna navigabile dell'ampiezza di circa 5 km., delimitata dal mare aperto da un cordone litoraneo. In epoca greco-etrusca un nuovo cordone litoraneo sorse circa cinque chilometri ad oriente del precedente e allontanò Adria dal mare di una dozzina di chilometri. Ne consegue che il porto greco-etrusco di Adria dovette essere servito da un canale molto simile a quello di Spina, un canale che superava i due cordoni dunosi.

A Padova vari elementi del porto fluviale sul ramo del *Medoacus*, che attraversava la città, sono stati trovati in più riprese a Piazza Antenore, nei lavori per il rinnovo del complesso centrale dell'Università, in via Cesare Battisti e in Piazza Cavour: sono resti di banchine d'approdo e platee di magazzini, risalenti in una prima fase al I sec. d. C., ma con rifacimenti nel II e III sec.

Quasi nulla si sa dei porti fluviali esistenti nelle altre città della regione più direttamente collegata al mare: *Altinum*, *Opi-tergium* e *Concordia*. Secondo il De Bon, che è stato ripreso di recente dal Musolino, il porto di Altino potrebbe identificarsi nel lago o palude di Cona, verso Ca' Noghera; un canale, della profondità di circa 5 m. scoperto nel 1952, è stato indicato come un possibile ingresso nella zona portuale altinate. A Oderzo si poteva giungere risalendo il Livenza e a Concordia lungo il

Lemene: ma degli impianti portuali antichi non è rimasto praticamente nulla.

Sul porto di Aquileia non è il caso che mi soffermi: è stato visto ieri; nell'aspetto in cui lo vediamo, lungo 380 m., largo 48 m., fornito di scale d'accesso, di banchine e di magazzini, risale sostanzialmente alla metà del I sec. d. C., e probabilmente all'età di Claudio. Naturalmente fu preceduto da altro porto più modesto lungo il Natisone. Secondo lo Schmiedt, la fotografia aerea fornisce qualche indicazione anche sullo scalo marittimo, che si potrebbe situare sulla destra della foce del fiume Natissa, a nord dell'isola di Monterone: qui infatti si vede confluire la traccia d'un canale scomparso e questo egli ritiene possa essere il fiume-canale proveniente da Aquileia.

Per quanto riguarda i porti istriani molto dobbiamo ai rilevamenti compiuti dal Degrassi quasi un cinquantennio fa, supplendo con l'amore che nutriva per la sua terra, il mare e l'antichità, alla mancanza di ogni assistenza tecnica. Tali rilievi furono però pubblicati soltanto nel 1955: il Degrassi, costeggiando in barca la penisola dal Timavo a Fianona, ha identificato con sicurezza i resti di almeno una trentina di installazioni portuali maggiori o minori risalenti all'età romana. Ad esse vanno aggiunte altre non più visibili al momento della sua esplorazione e rilevate in precedenza.

Ricordo soltanto le principali: il porto di Sistiana, dal quale, piuttosto che da quello di Aurisina, piccolo e con costa più ripida, sarà partito il materiale delle note cave di pietra; il complesso portuale di Trieste, visto ancora da Ireneo della Croce, nell'odierno bacino di san Marco, forse integrato da altro nell'attuale piazza della Libertà; il porto di San Sabba, vicino a Servola, in corrispondenza di una *fullonica*, per il quale ci resta la descrizione del Puschi, secondo cui esso aveva un'ampiezza di oltre 10.000 mq.; quello di Vilisan, con due moli racchiudenti uno specchio d'acqua di 5300 mq., certamente maggiore all'epoca della sua costruzione; quello di San Simone, pochissimo più a sud, completo di banchina, molo e lunga diga a protezione dal vento, ampio 8400 mq.; il porto di Salvore, di par-



icolare importanza in epoca di navigazione a vela, in quanto ben riparato dalla bora e dallo scirocco e opportunamente ubicato all'estremità occidentale della penisola, sia sulla rotta Aquileia-Pola, sia sulla rotta Trieste-Pola. Ed ancora: il porto di Parenzo, identificato dal Degrassi a nord della penisola sulla quale si trova la città, mentre ora si trova a sud (la diga che ancora si conserva può essere datata abbastanza precisamente, se ad essa si riferisce un'iscrizione della seconda metà del I sec. d. C., che ricorda la costruzione d'un molo da parte di *T. Abudius Verus*, già *sub praefectus* della flotta ravennate). Imponente infine il porto nella Val Catena nell'isola di Brioni Maggiore, con tre moli e una banchina di più di cinquecento metri a servizio della ben nota villa, con annessa fattoria rustica.

A questi porti, come ho detto, molti altri vanno aggiunti, di cui sono pervenuti resti. Altre località ancora dovettero avere un porto (e in qualche caso sappiamo positivamente che lo ebbero) anche se nulla più rimane delle antiche installazioni, come la foce del Timavo, *Aegida* o *Agida, oppidum civium Romanorum*, dal Degrassi ipoteticamente localizzato ai piedi del Monte Sermino, Cittanova, che era fornita d'un porto naturale, forse il più ampio e sicuro della costa occidentale dell'Istria e di un altro grande porto naturale in Val di Quietto, a poco più di un miglio di distanza da Cittanova (è interessante ricordare, con il Degrassi, che in questo porto, fino a qualche secolo fa, si radunavano le barche mercantili cariche di legname del bosco di Montona per compiere in gruppo la traversata a Venezia). Ed ancora: Orsera, Rovigno, Fasana, sede di un'importante figulina, Pola, la città più importante dell'Istria anche prima della deduzione della colonia romana e inoltre il porto naturale più sicuro dell'alto Adriatico; infine: Nesazio, Albona, Fianona, queste due ultime località già fuori dei confini romani dell'Istria.

3. - Quali osservazioni preliminari si possono fare sul numero e la distribuzione e le vicende di questi porti? Per quanto riguarda quelli della costa veneta, tutti del tipo porto-canale, porto-fluviale, va osservato che non assolvono tutti la loro funzione contemporaneamente, ma si succedono nel tempo in dipen-

denza di mutamenti storici ed ambientali: abbiamo prima Adria e Spina (tra VI e V sec., con estensioni nel IV e III) e forse anche Padova; poi abbiamo Aquileia, fondata nel 181 a. C., e accanto ad Aquileia penserei ancora Padova; poi, dalla metà del I sec. a. C., abbiamo Padova, Altino, Oderzo, Concordia e Aquileia.

Per quanto riguarda quelli della costa istriana, che sono eccezionalmente numerosi sulla costa occidentale la cui conformazione era particolarmente favorevole, un'osservazione s'impone (ed è già stata fatta dal Degrassi), vale a dire che un gran numero di essi non sta in relazione con città o villaggi ma piuttosto con ville. E tuttavia, dice ancora il Degrassi, si stenta a credere che tanti porti, anche notevolmente grandi, servissero le sole ville. In realtà le ville al mare dobbiamo pensarle, non soltanto come luoghi di villeggiatura, ma anche come residenza di ricchi proprietari delle campagne retrostanti ed i porti dovevano servire per imbarcarvi i prodotti agricoli in esse raccolti per venderli sui mercati maggiori. Altri porti sono evidentemente in relazione di cave (Sistiana, S. Nicolò di Brioni Maggiore) o di complessi industriali (fullonica di San Sabba, figulina di Fasana, ecc.).

Altro fattore da tener presente è la datazione di tutti questi porti, che da considerazioni storiche e archeologiche (ad esempio la relazione con edifici databili sulla costa) è per lo più collocabile nel I sec. d. C. Un elemento su cui avremo occasione di tornare, indizio evidente della prosperità e dell'intensità dei traffici che toccano la regione in questo periodo.

4. - Ma all'archeologia non dobbiamo informazioni soltanto sul sistema portuale, che abbiamo visto molto rapidamente, bensì anche sui traffici che vi si svolgevano e ciò tanto per il periodo più antico, preromano, quanto per l'età romana.

Gli scavi di Adria ci mostrano che fin dalla seconda metà del VI sec., questo porto accolse in grande quantità merci greche. Nonostante la vicinanza di Este, l'ulteriore commercio non si svolgeva però con il Veneto, bensì con *Felsina* anzitutto e, per via fluviale, con la pianura padana. Lo stesso avviene per

il porto di Spina, fiorente tra il 480 e il 400 circa. Il commercio da parte greca è condotto principalmente dall'Attica, da cui vengono esportati qui olio e ceramica in particolare. Quali fossero i prodotti che ricevevano in cambio e che cercavano, si deve per lo più congetturare: si parla di stagno dal centro Europa, e precisamente della Boemia, di ambra, di schiavi, di prodotti della bronzistica etrusca e di bestiame.

Una rarefazione dei traffici è tuttavia avvertibile già negli ultimi decenni del V sec. La flessione si avverte dapprima ad Adria (dove gli esemplari vascolari attici dal 450 in poi risultano scarsi fino ad arrestarsi attorno al 400) e poi a Spina (a *Felsina* i vasi attici sembrano scomparire dopo il 390). Le cause più evidenti di questo regresso sono facilmente identificabili nell'avanzata celtica, nella crisi del potere etrusco nella Padania, nella politica dei Greci d'Occidente alla guida di Dionisio I, tesa a sostituire nell'Adriatico un'egemonia commerciale siceliota a quella ateniese, nelle vicende della guerra del Peloponneso.

Poco ci dice l'archeologia sui traffici commerciali dell'alto Adriatico tra la fine del grande commercio attico e l'affermarsi delle nuove correnti di traffico in età romana. Il problema della ceramica altoadriatica non può ancora considerarsi del tutto risolto e difficile risulta valutare i rapporti commerciali con l'Italia meridionale e l'Africa, attraverso gli scarsi reperti di fabbrica calena o iberopunica che sono stati trovati.

5. - Per l'età romana il contributo più importante offerto dall'archeologia in questi ultimi anni è costituito dall'impostazione su nuove basi dello studio delle anfore. Non occorre spendere parole per dimostrare l'importanza dello studio delle anfore (tipologia, bolli, ecc.) ai fini della ricostruzione dei commerci di alcuni prodotti essenziali come vino, olio, *garum*, nel mondo antico. I caposaldi che stanno sotto questo tipo di ricerche sono tre: 1) la coincidenza dell'area di produzione delle anfore con l'area di produzione delle derrate esportate (non è anzi infrequente che il proprietario della figulina sia anche proprietario del predio da cui sono tratti i prodotti); 2) la corrispondenza



tra tipo di anfore e prodotto contenuto, cosicché si può parlare, per esempio, di anfore olearie o di anfore vinarie non sulla scorta di espresse indicazioni, ma sulla base della sola tipologia; 3) la corrispondenza tra tipo d'anfora e area di produzione della medesima, cosicché per l'appunto è comunemente denominato istriano il tipo 6 della classificazione del Dressel delle anfore trovate a Roma. E tuttavia non si può dire che fino a qualche tempo fa a questi reperti, tanto importanti per la storia degli scambi commerciali, sia stata tributata l'attenzione che meritavano.

Per quanto concerne l'area che c'interessa e in particolare l'Istria, due importanti articoli furono scritti rispettivamente nel 1953 e nel 1956 da Attilio Degrassi, l'uno riguardante in generale i rapporti fra Aquileia e l'Istria, l'altro esplicitamente il problema dell'esportazione di olio e olive istriane in età romana.

Condotti sulla sola scorta dei bolli e dei *tituli picti*, essi permettevano, una volta individuate e localizzate alcune fabbriche (come quella di C. Lecanio Basso, console nel 64 d. C., a Fasana; la figulina imperiale di Loron presso Parenzo; i possedimenti istriani di Calvia Crispinilla, ecc.), di individuare anche, con sufficiente chiarezza, alcune linee essenziali del commercio istriano: verso Aquileia anzitutto, ma anche verso le altre città del Veneto (Cividale, Concordia, Asolo, Padova, Adria), il Milanese, il Piemonte (Vercelli, il Torinese, Susa), l'Emilia (con il Parmense e Veleia in particolare), l'Alto Adige, il Norico (principalmente la città sul Magdalensberg) dove sono state trovate anfore con la scritta *olei Histrici flos*, e la Pannonia con Poetovio. Bolli istriani comparivano sporadicamente anche a Roma, ad Atene e a Cartagine, ma sembravano al Degrassi insufficienti per costruirvi sopra l'ipotesi di traffici con terre tanto lontane. Oggi, grazie agli studi dello Zevi e, molto recentemente, anche del Baldacci, si è propensi a considerare tali traffici non ipotetici ma dimostrabili, sia pure con incertezze cui accenneremo.

Un passo in avanti si è potuto fare combinando lo studio, prima distinto, delle iscrizioni anforarie e della tipologia (il Degrassi, che incoraggiò gli studi dello Zevi, era il primo ad essere

assai felice di questi sviluppi). Merito principale dello Zevi, per quanto riguarda il nostro tema, è stato quello di aver richiamato l'attenzione su due tipi d'anfore: il tipo 6 della classificazione del Dressel (detto appunto « istriano » perchè caratteristico delle anfore di sicura produzione istriana, come quelle di Lecanio Basso) e un tipo che dimostra affinità con il 6, i cui bolli sono particolarmente presenti in Apulia e furono accolti dal Mommsen in *CIL*, IX sotto il titolo di *amphorae Calabriae*. Di questi due tipi, egli ha studiato nel contempo l'area di diffusione nonché i bolli ed i *tituli picti*.

Se non si considerano i soli bolli, ma anche la tipologia, ci si accorge che la presenza, diciamo così istriana, a Roma è ben altro che un fatto sporadico. Al contrario, le anfore di tipo 6, « istriano », sono tra le più diffuse nel mercato romano nel secondo venticinquennio del I sec. d. C. e la loro presenza è in ogni caso assai consistente per tutto il I sec., con presenze anche nel I sec. a. C. Non solo, ma un notevole gruppo di anfore di questo tipo è stato trovato anche a Cartagine in un contesto archeologico che le colloca inequivocabilmente negli ultimi decenni del I sec. a. C., quindi subito dopo la deduzione della colonia effettuata nel 43.

Anfore di tipo 6 sono state trovate, limitandoci alla costa, anche nel Piceno, a Brindisi, nel Tarantino, a Reggio, a Pompei e ad Ostia, per tacere di altre località meno certe; e anche per Atene, oltre alla testimonianza, dei bolli, si ha ora un congruo numero di frammenti, riconducibili alla forma 6, rinvenuti negli scavi americani dell'Agorà. E' dunque evidente una corrente di traffico, che scende l'Adriatico, fino a Taranto, dove si suddivide verso Atene da un lato, Cartagine dall'altro, e Ostia, Roma, risalendo il Tirreno.

La forma è una delle più facilmente riconoscibili e ne ripeto la descrizione del Baldacci: si tratta di anfore di argilla piuttosto spessa e quindi di notevole peso a vuoto, di colore variabile tra il giallo biancastro e il rosa pallido, ingubbiolate all'esterno con una tinta più chiara; l'altezza varia generalmente tra i 90



e i 110 centimetri, ma ve ne sono anche di leggermente più piccole.

Delle anfore di tipo affine al 6 o calabre, o apule, il cui problema era stato molto ben impostato dallo Zevi, si è occupato recentemente il Baldacci, al quale si deve anche una revisione del valore da attribuire al termine « istriano », applicato alle anfore. Questo tipo di recipiente risulta avere una diffusione analoga a quella di tipo 6: Pola, Aquileia, Valle padana, Fermo, Brindisi, Taranto, la Grecia con Atene, Rodi, Delo, poi Cartagine, Ostia e Roma, Albenga, con l'aggiunta di Salona e Naronna sulla costa dalmata. La cronologia di queste anfore è abbastanza ben collocabile tra gli ultimi decenni del II sec. e il 50 a. C., con una concentrazione maggiore in età sillana, soprattutto nei mercati più lontani come Atene e Delo, ma anche su rotte del Mediterraneo occidentale, come è dimostrato dalla nave di Albenga.

Labbro, collo e anse sono simili alla forma 6, l'argilla è anche dello stesso tipo, tra il giallo chiaro, bianco e rosato, ma il corpo è più o meno ovoidale. Recentissima l'identificazione da parte del Tchernia di un nuovo tipo, con bollo, tra gli altri, di *M. Tuccius L. f. Tro(mentina) Galeo*, identificabile con un amico di Cicerone morto attorno al 47 a. C. Esempari di queste anfore sono stati trovati a Monteleone nel Bruzio, Roma, Cornus in Sardegna, Narbona, Alessandria, Périgueux, Alessandria e Athribis nell'Egitto inferiore, Gerusalemme. Il tipo d'anfora è presente anche ad Aquileia ed a Pompei.

Risulta chiaro che le anfore affini al tipo 6 sono anteriori agli inizi del tipo 6 e appare verosimile che la seconda forma sia una derivazione dalla prima. Il problema era di stabilire se anche queste anfore dovessero considerarsi di provenienza istriana o se, viceversa, considerata la tipologia affine alle anfore apule, i bolli con l'onomastica greca e altri indizi, non si dovesse pensare piuttosto a prodotti italoti, contemporaneamente esportati nel medio e alto Adriatico, sia sulla costa occidentale sia sulla costa orientale, in Grecia e sul Tirreno, fino ad Ostia e a Roma e alle coste liguri e provenzali. Quest'ultima sembra oggi la spie-

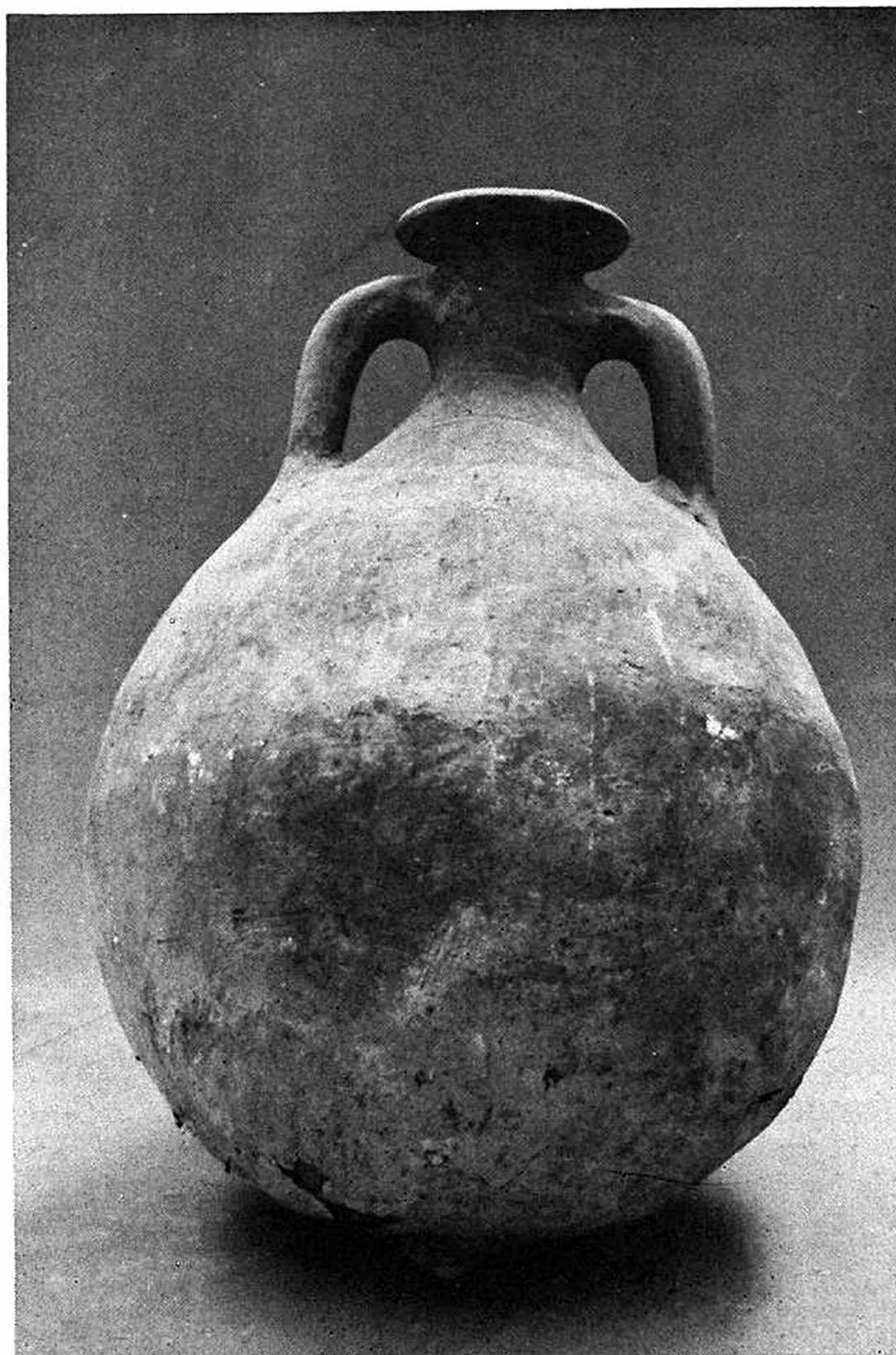
gazione preferibile. La sua importanza per la storia dei traffici adriatici è notevolissima e su di essa, come detto, si parlerà in sede di consuntivo.

Il Baldacci distingue anche un terzo tipo d'anfore, più o meno contemporaneo a Dressel 6, particolarmente diffuso nell'Italia settentrionale e nelle regioni transalpine, che in questo contesto però meno interessa.

Si deve accennare invece alla questione che rimane aperta del preciso contenuto di queste anfore; ad essa è opportunamente collegato ora l'interrogativo se sia ancora opportuno mantenere alle anfore di tipo 6 la denominazione convenzionale di istriane. In base alla forma e ai *tituli picti*, il Dressel considerò senz'altro vinarie le anfore urbane di tipo 6; ma, come osserva il Baldacci, le anfore del Magdalensberg, dello stesso tipo e della stessa provenienza, contenevano piuttosto olio, come apprendiamo dalle iscrizioni, e forse anche *garum* e frutta. Si sa d'altronde che l'olio costituiva un'importante produzione istriana, mentre il vino era piuttosto un prodotto della regione veneta; per queste e per altre considerazioni, il Baldacci, si chiede se non sia meglio sostituire la denominazione « istriana » con un'altra (egli chiama Dressel 6, forma II), che indichi che i limiti di produzione non erano racchiusi entro gli stretti confini dell'Istria, ma si estendevano, quanto meno, a varie zone del Veneto orientale e centrale, ben collocate sulle linee di comunicazione marittime e fluviali. Siamo di fronte, come si vede a un'ipotesi nuova e molto interessante. Le anfore simili a Dressel 6 avrebbero invece contenuto olio.

Sarà compito dell'archeologia rendere di pubblico dominio nei prossimi anni quanto più è possibile della grande quantità delle anfore inedite giacenti nei vari musei d'Italia e fuori e porre una rinnovata attenzione a questo tipo di materiale nei nuovi scavi, contribuendo in tal modo alla soluzione di problemi di tanta importanza.

Grazie all'amichevole cortesia di Fausto Zevi, posso dare un esempio delle importanti novità che un esame sistematico del materiale inedito potrebbe fornire. Presento (tav. I, 1),



1 - Aquileia, Museo: anfora olearia della Betica.  
(Dressel 20)





un'anfora, vista dallo stesso Zevi nel Museo di Aquileia: essa mostra la classica forma Dressel 20, la tipica anfora olearia della Betica e in una fase piuttosto antica, attorno al 100 d. C. Poiché ritrovamenti di anfore di questo genere sono ad Aquileia frequenti, anche se sconosciuti, in quanto il materiale è inedito, dobbiamo trarre la conseguenza che intorno al 100 d. C., quali che siano le ragioni, esiste nella regione un afflusso notevole di olio spagnolo. Del resto già prima era giunto nel Veneto il *garum* spagnolo come è attestato da anfore inedite, per lo meno del Museo di Aquileia e di Verona.

Sempre restando nell'ambito delle anfore, e procedendo a ritroso nel tempo, di grande importanza è il ritrovamento di anfore rodie, anche di recentissima pubblicazione, nei territori di Cremona e di Lodi, evidentemente raggiunti per via fluviale dai porti adriatici. Questi ritrovamenti dimostrano che nella prima metà del II sec. a. C. la Valle padana importava prodotti contenuti in anfore rodie, sicuramente vino. Di tali anfore si produssero in seguito, come afferma il Baldacci, anche imitazioni locali.

6. - L'archeologia entra in gioco anche per la valutazione del commercio di altri prodotti, i più vari, come, per esempio, i sarcofagi marmorei. Di questo aspetto si sono occupati recentemente, per quanto riguarda l'Italia settentrionale e l'Istria, soprattutto il Giuliano e Ward Perkins: nel complesso due appaiono le fonti d'importazione di questi prodotti che, come sembra verosimile, lasciavano i porti già lavorati o semilavorati: l'Attica e il Proconneso. Nella sola Aquileia sono presenti, secondo un calcolo del Giuliano, un centinaio di frammenti di sarcofagi attici. Altri se ne trovano a Pola e molti sono gli esempi direttamente del Proconneso o d'ispirazione proconnesia. Buona parte di questi sarcofagi si datano in età adrianeo-antonina.

Se poi i marmi, lavorati o no, venivano preferibilmente dalle cave della Grecia e del Proconneso, soprattutto dall'Istria era trasportata la pietra con cui sono costruiti i monumenti di Aquileia e di altre città del Veneto, ma anche fuori di esso,

fino a Ravenna, Rimini. La necessità di questi trasporti dovette dar luogo a traffici marittimi (abbiamo già segnalato porti istriani in corrispondenza di cave) o anche fluviali, tutt'altro che indifferenti. Anche il marmo veronese conosceva una buona diffusione.

Secondo Carina Calvi, cui dobbiamo un ampio studio sul vetro aquileiese che conferma l'esistenza d'una fiorente industria locale a partire dal I sec. d. C., s'individuano nei reperti locali tracce d'una ricca importazione vetraria, prima, nei secoli I e II, dal Mediterraneo orientale, soprattutto da Sidone e da Cipro, poi, nel III e IV sec., dalla regione gallo-renana. Più difficile risulta stabilire l'area in cui i vetri aquileiesi furono esportati: la certezza si ha soltanto per le regioni danubiane (a Linz sono state trovate le bottiglie prismatiche di *Sentia Secunda*, esplicitamente di produzione aquileiese). Il bollo di *C. Salvius Gratus* permette forse d'intravedere anche un'esportazione nella valle del Po, ma il quadro non è, per il momento ben precisabile.

Lo stesso dicasi per le ambre, trovate in Aquileia in abbondanza che non conosce paragoni, ma sicuramente lavorate in tutto il Veneto, com'è esplicitamente affermato da Plinio (*N.H.*, XXXVII, 11,43), che accenna anche all'importazione del materiale grezzo dal nord attraverso la Pannonia (*adfertur a Germanis in Pannoniam maxime provinciam et inde primum... famam rei fecere*). Le ambre lavorate ebbero un particolare favore anche a Roma nel I sec. d. C.

Le gemme e le paste vitree diedero luogo anch'esse a una fiorente lavorazione locale: la materia prima è prevalentemente d'importazione orientale o anche dal Norico, limitatamente alle pietre semipreziose, come la corniola. Le indagini della Sena Chiesa ne danno ora la certezza: l'esportazione, fino all'età augustea pressoché inesistente, sembra riguardare in seguito principalmente l'area veneta più prossima, le province transalpine (Norico e Pannonia) e anche la Dalmazia. Un'esportazione verso Oriente sembra invece assai meno probabile.

Importato invece fu, per uso locale o per esportazione



verso il Nord, il vasellame bronzeo sud-italico, in particolare capuano, soprattutto finché le industrie locali non poterono usare agevolmente i prodotti delle miniere di ferro del Norico.

Infine pagine interessanti sono state scritte recentemente da Valeria Righini sulla creazione di un'industria laterizia nel Veneto e in particolare ad Aquileia, in relazione alla deduzione della colonia e alla costruzione delle mura. Quest'industria non produsse soltanto mattoni, ma anche coroplastica architettonica, in forma e tipologia italiote, ceramica a vernice nera d'imitazione campana, vasellame comune, lucerne ecc. Un'industria laterizia si sviluppò, com'è implicito già nella fabbricazione delle anfore, anche in Istria. Sarebbe molto importante riuscire a localizzare le fabbriche ed a stabilire se, dove e in quale misura i rispettivi prodotti fossero esportati. Tuttavia manca uno studio sistematico di questa produzione analogo a quello che si sta conducendo per le anfore. Lo studio della Righini mi sembra un buon inizio e mi risulta che dei cataloghi sono in preparazione; forse tra qualche anno si avranno anche in questo settore importanti novità.

Ho scorso così, molto rapidamente e con inevitabili omissioni, quanto si ricava dalle fonti archeologiche sulla situazione dei porti e sul commercio che si svolgeva nell'alto Adriatico.

\* \* \*

7. - Vengo ora alle fonti epigrafiche. D'interesse generale per il nostro tema appare anzitutto la presenza ad Ostia e a Roma, tra il II e il III sec. d. C., di iscrizioni di *negotiantes vinarii item navicularii maris Hadriatici* (CIL, VI 9682 cfr. XIV, 409) e d'iscrizioni nei singoli porti della regione in esame: *navicularii*, *nauclerii*, *nautae*, ecc. addetti ai trasporti marittimi e fluviali. Così pure è d'interesse generale l'iscrizione (*Ann. épigr.*, 1934, n. 234) che attesta ad Aquileia la presenza di una stazione doganale marittima oltre a quella terrestre (*stationes utraque emporii*). Ci sono poi le iscrizioni documentanti i rapporti e gli scambi commerciali di singole località con altre prossime

o lontane, comunque collegate via mare: ad Aquileia, per esempio, un *negotiator Romaniensis* (nel II sec.) (*Arch. Tr.*, XXI, 1896, p. 345 n. 71) un *negotiator margaritarius ab Roma* (*Arch. Tr.*, XIII, 1887, p. 201 n. 331) (il significato di queste due espressioni non mi sembra sempre rettamente inteso); abbiamo un *vestiarius Aquileiensis* che pone una dedica a Bogliuno in Istria (*CIL*, V 324 = *I. It.*, X, 3 n. 300), dove, evidentemente, era andato a rifornirsi di lana (ricordo che il *collegium vestiariorum* di Aquileia possiede una delle aree sepolcrali più vaste della città); il quadro si allarga moltissimo poi se dalle testimonianze esplicite si passa a quelle indirette, che si possono ricavare da un attento esame dell'onomastica e dagli etnici. Risulta evidente così l'alta percentuale di stranieri ad Aquileia, venuti da Coo, Lemno, Cipro, dall'Asia Minore, dall'Arabia, dalla Palestina, dall'Egitto, dalla Siria e in genere dall'Oriente. Evidente anche la presenza di gran numero di aquileiesi in Istria, dove sono anche chiaramente documentati gli interessi di grandi famiglie senatorie, come quelle già ricordate di Lecanio Basso, console nel 64, e di Calvia Crispinilla, a cui possono aggiungersi almeno *Herennius Picens*, Appio Pulcro, console nel 38 a. C., gli *Statilii* ed i *Caesernii*, il cui massimo esponente fu il console suffetto nei primi anni di Antonino Pio.

Significativo appare anche il patronato multiplo di *C. Praecellius Augurinus*, d'illustre famiglia senatoria, patrono contemporaneamente, tra la fine del II e l'inizio del III sec. dei municipi di Aquileia, Parenzo, Oderzo ed Emona (*CIL*, V 331 = *I. It.*, X, 2 n. 8). Non sembra azzardato pensare che i rapporti che univano la famiglia (forse di Belluno come dalla tribù *Claudia*), a queste quattro città tra loro abbastanza lontane, fosse anche di carattere economico e commerciale.

Nè bisogna dimenticare gli interessi nella zona della casa imperiale, cui si è già in parte accennato a proposito della figulina di Loron, operante tra la seconda metà del I sec. e il II sec. d. C; essi riguardavano anche lo sfruttamento dei *praedia* dell'Istria e del Veneto, come è dimostrato dalle varie iscrizioni

di dipendenti dell'amministrazione imperiale trovate un po' dovunque.

Infine di rilevante interesse appaiono le conclusioni generali nello studio della Ruggini su ebrei e orientali nell'Italia settentrionale, studio largamente fondato su testimonianze epigrafiche, dal quale risulta che, tanto la colonia ebraica (e parallelamente orientale) nella Venetia et Histria è fiorente fino al IV sec., tanto perde d'importanza ad Aquileia e nelle altre città costiere del Veneto, a partire dal quinto, mentre cresce rapidamente intorno a Ravenna. E' evidente in ciò uno spostamento delle correnti di traffico di un certo tipo di merci orientali di lusso in rapporto allo spostamento della corte e del suo entourage.

Accenno soltanto al problema delle case commerciali dei *Barbii* e degli *Statii*, della prima in particolare, a proposito della quale ebbi a esprimere già un parere in un mio libro sulla vita economica di Aquileia e che è stato in seguito nuovamente trattato e approfondito dal Šašel.

8. - Infine, sempre all'epigrafia dobbiamo tre precise testimonianze sul commercio marittimo di Aquileia all'inizio del IV sec. Nell'editto-calmiere di Diocleziano erano fissati infatti, come apprendiamo dai frammenti della copia di Afrodisia, pubblicati nel 1939 (*Ann. épigr.*, 1947 n. 149) anche i noli per le rotte Alessandria-Aquileia, Oriente-Aquileia e Ravenna-Aquileia, rispettivamente in questo modo: *ab Alexandria Aquileia* (sic) *in k(astrense) mo(dio) uno (denarios) XXIV*; *ab Oriente Aquileiam in k(astrense) mo(dio) uno (denarios) XXII*; [*a Rav*]enna *Aquileiam in mo(dios) (mille) (denarios) septem<m>ilia quingentis*. L'esame di questi noli è molto istruttivo da più punti di vista, ad esempio per la comparazione dei costi cui può dar luogo. Come si è visto, i prezzi dei noli da Alessandria e dall'Oriente sono dati per modio castrense (misura di capacità per corpi secchi di massa, cereali soprattutto, pari a litri 17,51, ovverossia al doppio di un modio normale); il prezzo è rispettivamente di 24 e 22 denari per modio. Poiché il prezzo d'un modio castrense di frumento è fissato in 100 denari, ne consegue che il costo del trasporto su queste rotte assai lunghe viene



a incidere su quello del prodotto nella misura rispettivamente del 24 o 22 per cento. Per il trasporto da Ravenna ad Aquileia il prezzo viene fissato non per modio, ma per un carico di 1000 modii castrensi (pari al carico d'una nave o meglio d'una chiatta, di 15-20 tonnellate) nella somma di ben 7500 denari. Ciò significa che, in questo caso, pur essendo il percorso infinitamente più breve, il prezzo del trasporto viene a incidere su quello del prodotto ancora nella misura rilevantissima del 15%.

Quale la ragione di tanta differenza di prezzi? L'ipotesi, già avanzata dal primo editore, lo Jacopi, è che in questo caso i noli siano molto più alti in quanto riferiti a trasporti endolagunari, da effettuare assai lentamente e faticosamente su chiatte trainate. Più recentemente la Giacchero ha avanzato l'ipotesi che nel prezzo fosse compreso anche il trasbordo da nave a chiatte. Mi pare vada osservato che i costi per via endolagunare aumentavano non solo per la lentezza e la difficoltà, ma anche per il maggior impiego che richiedevano di mezzi e di uomini oltre agli animali per il traino. E' chiaro infatti che se una chiatta-tipo portava mille modii castrensi, pari a 17 tonnellate e mezza, occorreva non meno di una dozzina di chiatte, con personale e animali per il traino, per trasportare da Ravenna il normale carico di una sola nave oneraria del tempo, il cui carico si aggirava sulle 200-250 tonnellate. Per questo verso i frammenti di Afrodisia consentono di intravedere, anche se con incertezze di vario genere, quale fosse uno dei tipi di navigazione che si svolgevano tra due importanti porti dell'alto Adriatico, probabilmente il solo di cui ci si poteva servire in caso di maltempo e di bora; e questo spiega perchè, unico viaggio tra due località, di cui nessuna orientale, sia tuttavia inserito nell'editto diocleziano.

Il secondo punto interessante, che si è già implicitamente esaminato, è quello delle merci abitualmente trasportate su queste linee: si tratterà probabilmente di cereali.

Va infine precisato, il significato della dizione *ab Oriente Aquileiam*: a rigore la locuzione *ab Oriente* dovrebbe indicare i trasporti dalla diocesi diocleziana d'Oriente, che comprendeva,

come ben si sa Cirenaica, Egitto, Arabia, Siria e Mesopotamia. In questo caso però il senso è più ristretto, sicuramente, perchè i trasporti dall'Asia e dall'Egitto sono indicati a parte; per quelli dalla Cirenaica i prezzi non sono ragionevoli: dovremmo quindi pensare prevalentemente alla Siria. Ne consegue che l'editto di Diocleziano testimonia l'esistenza di regolari linee di trasporto marittimo tra Egitto ed Aquileia, Siria ed Aquileia, ancora nei primi anni del sec. IV.

\* \* \*

9. - In apparenza le fonti letterarie, per le quali non si può fare troppo affidamento su nuovi ritrovamenti, non dovrebbero ormai riservare troppe novità. In realtà mentre per l'età romana, repubblicana e alto-imperiale, esse continuano ad assolvere dignitosamente all'importantissima funzione di fornire il tessuto connettivo per ogni nostra ricostruzione largamente fondata su altre fonti, per l'età pre-romana e per il Basso Impero la posizione delle fonti letterarie continua ad essere preminente e non mancano, come si vedrà, risultati nuovi. Vediamo di passarle in rassegna rapidamente a grandi periodi e per autori principali.

Per il periodo pre-romano il problema principale posto dalle fonti letterarie è quello di un'esatta valutazione della presenza dei Greci nell'alto Adriatico sopra Adria, cioè sulle coste del Veneto e dell'Istria in tale epoca.

La tradizione letteraria greca e latina è ricca di accenni a remoti rapporti dei Greci con le terre affacciantisi su questa parte dell'Adriatico. Basti pensare ai collegamenti tra Antenore e Padova, tra Diomede e la regione del Timavo (oltre che con Spina e con Adria), tra i Colchi e Pola (ad es. Strabo, V, 1, 4; V, 1, 9). In questi ultimi anni tutte queste tradizioni sono state ripetutamente sottoposte ad esame alla luce delle nuove conoscenze che abbiamo sui movimenti marittimi greci e pre-greci. Recentissimo è un contributo sul tema di Lorenzo Braccesi, che ha nuovamente affrontato il significato di questi riferimenti per la storia delle più antiche relazioni greche con l'alto

Adriatico. Egli propone in sostanza di collegare queste tradizioni non ad una fase sola bensì a fasi diverse della frequentazione greca dell'Adriatico, da una tardo-micenea, lungo la costa orientale dell'Adriatico discendente quindi al delta padano lungo la costa veneta, alla navigazione rodio-coa, risalente dalla Puglia e da Elpie lungo la costa occidentale dell'Adriatico, alla navigazione focea svolgentesi nuovamente lungo la costa orientale almeno fino a Iader donde per la prima volta si sarebbe operata la traversata dell'Adriatico verso Ancona per risalire quindi lungo la costa occidentale, fino alla stessa colonizzazione siracusana nell'Adriatico.

Gli argomenti su cui si fonda una ricostruzione siffatta sono, come riconosce lo stesso Braccesi, molto tenui, per cui le tesi presentate valgono più come ipotesi di lavoro che come conclusione.

Non va comunque taciuta la mancanza, in contrasto con i dati delle fonti letterarie, dei culti ed, in parte, anche dei toponomi, di ogni documentazione archeologica apprezzabile, di questa frequentazione greca antichissima dei territori al di sopra di Adria, talché verrebbe fatto di pensare ch'essa, se ci fu, abbia avuto un carattere, direi, più esplorativo che commerciale. Del resto anche in età più recente, il commercio greco con i Veneti sembra essersi attuato soprattutto attraverso Adria e, al massimo, il porto alla foce del fiume denominato in seguito *Medoacus*, vale a dire il Brenta-Bacchiglione.

Di grande interesse a questo riguardo mi sembrano i paragrafi 17 e 31 del periplo dello pseudo-Scylax, opera la cui redazione finale si è soliti porre intorno all'ultimo quarto del IV sec. a. C. Questi paragrafi elencano i popoli costieri, gli stanziamenti, i porti principali nell'area che c'interessa. E la situazione è la seguente: Spina con il fiume omonimo (distanza della città dal mare, risalendo il fiume, circa 20 stadi); Adria (nel punto più interno dell'Adriatico); un fiume Eridano nel territorio dei Veneti (recentemente identificato, con argomenti che a me sembrano buoni, dal Peretti, non con il Po, che sarebbe qui fuori posto, ma con il complesso fluviale in seguito deno-



minato *Medoacus*; evidentemente alla foce di questo fiume si trovava un porto così come sappiamo per l'età romana). Nessun altro centro, porto o fiume del Veneto viene ricordato dallo pseudo-Scylax e nemmeno dell'Istria che segue, della quale si ricorda soltanto un fantomatico fiume Istro, che altro non sarebbe un ramo del grande *Ister*, il Danubio. Tanto per il Veneto quanto per l'Istria lo pseudo-Scylax indica invece il tempo necessario per la *praeternavigatio*, cioè per passar oltre, navigando, il rispettivo tratto di costa; cioè un giorno per il territorio veneto; un giorno e una notte per l'Istria. Con la *Liburnia* invece riprende una nuova e fittissima elencazione di scali portuali.

Una testimonianza tanto negativa mi sembra da meditare, e tanto più se si accetta la teoria, espressa dal Peretti nel 1963, secondo cui il periplo dello pseudo-Scylax non dipende dalle Storie Filippiche di Teopompo di Chio, come per lo più si ritiene, ma proprio da una letteratura nautica, interessata soprattutto alla lunghezza del percorso marittimo corrispondente all'estensione costiera delle singole popolazioni e formata da carte geografiche delle coste, da portolani e da carte nautiche. In tale contesto non trovare nessun accenno a porti al di sopra dell'Eridano mi sembra difficilmente interpretabile altrimenti che come un segno di scarso interesse dei naviganti greci per le coste del Veneto orientale e dell'Istria. Ciò in contrasto con la tendenza a considerare porti come quello del Timavo o di Pola costantemente frequentati dal commercio greco.

10. - Con uno stacco un po' brusco passo all'età romana nell'esame delle fonti letterarie. Qui naturalmente non mi dilungherò nell'esame delle fonti singole esistenti fino al III sec. d. C., ma mi limiterò a Strabone la cui presentazione del Veneto, assai viva e ricca di dettagli, può adattarsi, con qualche integrazione, anche agli anni successivi e nello stesso tempo ci permette di apprezzare alcuni importanti mutamenti intervenuti in età repubblicana nei traffici marittimi altoadriatici oltre che per motivi geo-fisici per lo stanziamento di alcuni centri sulla costa da parte dei Romani: *Ariminum* (268), *Aquileia* (181) e per il potenziamento portuale di Ravenna.

Ripeto da Strabone dapprima la situazione dei singoli centri, poi l'eccellente descrizione geografica e della situazione economica della regione che c'interessa. Inutile ricordare che Strabone scrive la sua Geografia in età augustea e precisamente alla fine del I sec. a. C., anche se le sue fonti possono essere talora anteriori.

Scrivendo di Spina (IV, 1, 7): « semplice borgo oggi, fu un tempo però celebre colonia greca, com'è attestato dal tesoro degli Spineti che si vede a Delfi e da tutto quello che si racconta sulla preponderanza esercitata dalla flotta di Spina in questi paraggi »; e aggiunge: « Spina si trovava allora sulle rive stesse del mare mentre si trova ora a una distanza di 90 stadi circa e quindi può essere classificata di fatto tra le città dell'interno ».

E' chiaro che come porto e come centro commerciale la città al tempo di Strabone non esiste più; è sparita da molto tempo; è un vecchio ricordo.

Adria (V, 1, 8) viene annoverata fra i piccoli centri comunicanti col mare per mezzo di corsi d'acqua navigabili, insieme con Oderzo, Concordia, Vicenza ed altri. Anche per questa città il geografo sente però il bisogno di aggiungere l'annotazione: « Adria era un tempo, a quanto si dice, una città illustre e si crede che sia stato il suo nome, con leggero cambiamento, a dar origine a quello del golfo Adriatico ». Anche qui la grandezza della città appare come un ricordo remoto.

Molto bella e ricca la descrizione di Padova (V, 1, 7). « Padova — egli scrive — è costruita in vicinanza delle paludi e può considerarsi il capoluogo della regione. In occasione dell'ultimo censimento annoverava, si dice, ben cinquecento cavalieri. Anticamente arrivava a mettere insieme un esercito anche di 120.000 uomini ». Segue una parte che riguarda direttamente i traffici marittimi: « Qualcosa che può dare un'idea dell'alto numero della sua popolazione e al tempo stesso dell'attività della sua industria è — scrive Strabone — la quantità di mercanzie di ogni genere che invia sul mercato di Roma. Volendo, si giunge facilmente da Padova dal mare, risalendo il corso d'un fiume, che attraversa le paludi per 250 stadi, partendo da un

grande porto ( ἐκ λιμένος μεγάλου ) chiamato *Medoacus* dal nome stesso del fiume ». Sull'industria della lana a Padova, Strabone ritorna altrove (V, 1, 12), e le sue notizie sono confermate in generale da Pomponio Mela (II, 60) e da Marziale (XIV, 43).

Poco dice di Altino, soltanto appunto che si trovava anch'essa nelle paludi o meglio lagune e che la sua posizione era del tutto simile a quella di Ravenna (V, 1, 7). Anche questa città era famosa per le sue lane, come apprendiamo dallo stesso Strabone (V, 1, 7), da Columella (VII, 2, 3) e da Marziale (XIV, 155), che ricorda i suoi prodotti lanieri con rispetto, sia pure dopo quelli della Puglia e di Parma. La lana altinate è ricordata anche nell'editto diocleziano, frammento di Tolemaide (*Ann. epigr.* 1956, n. 113). Tra Strabone e Marziale la città è evidentemente cresciuta d'importanza perché il poeta (IV, 25, 1) può paragonarla a Baia per le sue ville.

Dall'Itinerario di Antonino, come pure dalla Tabula Peutingeriana, risulta confermato che la navigazione da Ravenna ad Altino era, o poteva essere, di tipo endolagunare.

*Opitergium* e *Concordia* vengono sorvolate come centri di scarsa importanza quantunque si precisi, come si è visto, che erano collegati al mare da corsi d'acqua (V, 1, 8). Dopo Strabone, le città cresceranno d'importanza, soprattutto Concordia, senza divenire mai però centri primari.

Particolare rilievo viene dato invece, com'è giusto, ad Aquileia. « Aquileia — scrive Strabone (V, 1, 8) — che di tutte le città di questa costa si trova più vicina al fondo del golfo, fu fondata dai Romani e destinata a servire di baluardo contro le popolazioni barbare dell'interno ». La descrizione che segue è assai vivace e meritatamente famosa: « le navi mercantili per giungervi devono soltanto risalire il corso del Natisone per 60 stadi al massimo. I Romani vi hanno aperto un mercato per gli Illiri sulle rive del Danubio che vi vengono ad acquistare τὰ ἐκ θαλάττης , cioè i prodotti che vengono dal mare, specialmente l'olio e il vino (allusione alla concentrazione ad Aquileia per via d'acqua dei prodotti da esportare al nord e ad oriente?); essi (cioè gli Illiri) ne riempiono dei vasi o botti di



legno che caricano su pesanti carri cedendo in cambio schiavi, greggi e pelli ». Segue un accenno alle miniere d'oro e di ferro del Norico. Il quadro qui presentato è confermato ed arricchito dalle fonti posteriori, in particolare da Erodiano cui dobbiamo una ricca descrizione del territorio di Aquileia in occasione dell'assedio di Massimino (in part. VIII, 2, 3; 4, 4; 4, 5; 6, 3). Si ha il quadro di una ricca città agricola, industriale, ma soprattutto commerciale, fiorente soprattutto per lo smistamento nelle province del Norico e della Pannonia dei prodotti propri e che vi affluivano via mare. Da tener presente che la descrizione di Strabone, qui come in altri punti in cui parla di commerci con i Carni ed i Norici che scendono a valle per barattare i loro prodotti (IV, 6, 9) ,oppure delle mercanzie trasportate con carri fino a Nauporto e di qui per corsi d'acqua fino al Danubio (IV, 6, 10) è anteriore allo stabilimento di regolari traffici con la Pannonia. Saranno questi a dare un ulteriore forte sviluppo alla città come centro commerciale marittimo.

La descrizione straboniana del Timavo (V, 1, 8) è importante, oltre che dal punto di vista topografico e per la narrazione relativa al culto di Diomede, per la menzione di un porto nel recinto del santuario ( λιμένα γὰρ ἔχει ). Marziale loda la lana della regione (VIII, 28, 7) e la spigola del Timavo (XIII, 89). Plinio il vecchio ricorda il vino di Pucino, cioè, come pare, dell'odierna Prosecco, che piaceva tanto a Livia ( *N.H.*, XIV, 60).

Sull'Istria in generale, Strabone è più avaro di notizie: « Subito dopo il Timavo — egli scrive (V, 1, 9) — comincia la costa istriana che, fino a Pola, appartiene ancora all'Italia. Fra il Timavo e Pola si trova il luogo fortificato ( φρούριον ) di Tergeste, 180 stadi da Aquileia. Quanto a Pola è situata in fondo ad un golfo chiuso come un porto con isole dotate di buoni ormeggi ( εὖορμα ) e fertili ».

Ma ulteriori notizie abbiamo da Plinio (*N.H.*, XV, 8) che considera l'olio istriano inferiore soltanto al venafrano e alla pari con quello della Betica e da Pausania (X, 32, 19) secondo il quale olio iberico e istriano erano superati per colorito e gusto soltanto dall'olio prodotto in scarsa quantità da Titorea, città



della Focide (cfr. anche MART. XII, 63). Ricordate da Plinio sono anche la lana dell'Istria, per altro adatta a confezioni piuttosto grossolane (N.H., VIII, 191), le ostriche (N.H., XXXII, 62) e i pesci.

Dalla descrizione generale della Traspadana e della Cisalpina (STRABO V, 1, 5; V, 1, 12) risulta inoltre la grande navigabilità interna della regione, la ricchezza delle foreste, l'abbondanza dei maiali « che — dice Strabone — bastano quasi da soli a sfamare con la loro carne l'immensa popolazione di Roma (evidente un altro riferimento all'esportazione). Un altro accenno viene dedicato alla cultura del miglio, alla preparazione della pece, alla cultura della vite che forniva abbondantissimi raccolti racchiusi in botti più grandi delle case, infine ancora alle varie qualità di lana, una delle quali, di medio valore, prodotta nei dintorni di Padova « veniva usata principalmente — egli scrive — per la fabbricazione di tappeti costosi, dei γαύσαποι, e di altri tessuti analoghi pelosi sui due lati o su uno solo ».

E', come si vede, una massa considerevolissima d'informazioni che consente, con le fonti archeologiche ed epigrafiche (che intervengono ad arricchire il quadro di dettagli e nel contempo a renderlo meno statico) di ricostruire abbastanza bene i traffici che si svolgevano nei porti dell'Alto Adriatico negli ultimi secoli della Repubblica e nei primi tre secoli dell'Impero.

11. - Meno fortunati siamo per i secoli successivi: per il periodo tra il IV e il V ed ancor più tra il V e il VI sec., in cui non solo diminuiscono in maniera impressionante le fonti archeologiche ed epigrafiche, ma anche quelle letterarie e quest'ultime, non solo quantitativamente, ma anche qualitativamente. Per questo meritano una particolare attenzione quelle poche fonti letterarie che fanno eccezione: Ambrogio e Cassiodoro in particolare, l'uno per gli anni tra il IV e il V sec., l'altro per l'età teodoriana, tra il V e il VI. Per esse possiamo fortunatamente valerci (e lo faremo ampiamente) di alcuni studi fondamentali di Lellia Ruggini. Anche qui integreremo il quadro ricavabile da queste due fonti con elementi sporadici provenienti da altri autori.

Di Ambrogio è utile, ai nostri fini, soprattutto quanto viene dicendo nelle sue molte opere sulla vita del *dominus* cisalpino a lui contemporaneo. Sotto questo profilo le opere di Ambrogio sono state accuratamente vagliate dalla Cracco Ruggini nel suo volume sull'Italia Annonaria e noi ci serviremo ampiamente dei suoi risultati. Il ritratto è condotto soprattutto avendo presenti le condizioni della regione intorno a Milano, ma non v'è dubbio ch'esso doveva adattarsi in qualche misura anche ad altre città, come ad esempio Aquileia, ed in ogni caso contiene varie spie sulla condizione dei commerci e dei traffici marittimi in questa età.

Il commercio appare ancora piuttosto vivace almeno per certi prodotti: in Ambrogio troviamo, ad esempio, accenni ad importazione di sete, tappeti, cortine, gioielli, vini stranieri, unguenti, profumi, marmi rari, manufatti, schiavi esotici (fonti presso Ruggini, p. 91). Ciò si accorda con un passo di Gerolamo (*Contra Rufin.* III, 10) il quale, parlando di un *negotiator orientaliū mercium*, dice che nel giro di due giorni era giunto ad Aquileia, aveva scaricato le sue merci aveva effettuato un nuovo carico ed era ripartito. La vita dei *potentiores* è lussuosa: le loro case sono fastose, ai loro banchetti vengono servite ostriche, cacciagione, vini pregiati. Tutto questo alimenta evidentemente il commercio anche con l'Oriente, ma di un tipo particolare e non bisogna lasciarsi ingannare. Come osserva la Ruggini, questo gusto per l'investimento spettacolare e improduttivo caratterizza il modo di vivere delle classi più elevate proprio in tutte le società economicamente povere. Così non mancano i rimproveri a questi grandi *possessores* che, arricchitisi mediante la speculazione al rialzo sui prodotti agricoli e con l'usura, vivono nel lusso ostentando liberalità, ma dimenticando i rustici e gli *homines* che muoiono di fame sulle loro terre. Il commercio dei prodotti di grande consumo appare contratto. Esiste ancora qualche accenno ad esportazione di vino verso le popolazioni translimitane, di olio verso il Norico, ancora di vino verso la Pannonia in cambio di derrate frumentarie (AMBR., *De Helia*,



53; *Epist.*, XVIII, 20-22; EUG., *Vita Severini*, XXVIII, 2, p. 45, cfr. Ruggini, p. 112).

Interessa in particolare il commercio marittimo l'accenno, rilevato dalla Ruggini (p. 147), alla presenza di mercanti cisalpini di cereali sul mercato romano come cosa del tutto consuetudinaria. Ma la situazione è solo lontanamente paragonabile a quella dei secoli precedenti. Aquileia, nel IV sec. assai frequentemente sede della corte, come si vede dal luogo di emanazione di molte leggi, mantiene una situazione di prestigio. Ausonio la dice *portu celeberrima*, ma i traffici che vi si svolgono (o meglio che si svolgono ormai preferibilmente nel porto di Grado) non sono più quelli di una volta. Di traffici con le province illiriche o con il Norico non si parla quasi più. Soltanto Simmaco (*Epist.*, IX, 27) si scusa di non aver scritto ad un amico perchè occupato ad Aquileia nell'acquisto di *ferae* (evidentemente animali selvaggi del nord) da portare a Roma per gli spettacoli che doveva offrire il figlio come pretore. Alcune delle principali industrie locali sono state trasformate, come risulta dalla *Notitia Dignitatum Occidentalium*, in industria di Stato: così quella dei *vestiarii* (v. il *gynaecium Aquileiense*) così quella della porpora (v. il *baphium Cissense Venetiae et Histriae*) così quella della lavorazione del ferro del Norico, almeno ai fini militari, con la fabbrica d'armi di Concordia. C'è tuttavia ancora una certa vitalità che si manifesta, tra l'altro, in una persistenza di commerci marittimi liberi con l'Oriente e con Roma.

A Cassiodoro bisogna rivolgersi invece, come si è detto, per avere una qualche informazione sullo stato delle cose tra il V e il VI sec. Questa fonte appare particolarmente utile, anche se deve essere usata con cautela in quanto propensa ad esaltare per motivi fiscali la floridezza delle regioni sottoposte a Teodorico, soprattutto per l'Istria. La Ruggini con un'acuta analisi delle *Variae* ha creduto di scorgere in alcune di esse (*Var.*, I, 34; II, 12) indizi della persistenza di un commercio libero veneto-istriano (soprattutto istriano perché la regione risparmiata dalle scorrerie godette di un periodo di relativa prosperità) di derrate alimentari (frumento, lardo, vino, olio) con il

mercato romano fino al 537, cioè fino all'assedio di Roma da parte di Vitige. Non sono più però i mercanti veneto-istriani a portare i loro prodotti sul mercato romano, bensì degli *emptores* romani che, con la prospettiva di realizzare buoni guadagni sull'affamato mercato urbano, risalgono l'Adriatico con le loro navi per caricare le derrate che pagano in oro. I produttori sono ben lieti di questo commercio che li esonera dai rischi e dai costi del trasporto (che del resto forse non sarebbero stati in grado di sopportare) ed assicura loro un buon margine di guadagno sui prodotti che non devono pagare al fisco. Ma non è di questo parere Teoderico che non vede di buon occhio l'esodo di derrate che potevano servire, e servivano, ad integrare l'annona insufficiente mediante *coemptio*. Di qui tutta una serie di provvedimenti intesi a scoraggiare il mercato libero e a far sì che i produttori accettino il Governo come cliente. Il contrasto tra la tendenza economica dirigistica dello Stato da un lato e dall'altro la resistenza di produttori e mercanti che cercano di svolgere i loro traffici fuori di ogni ingerenza statale, si chiude — osserva la Ruggini — anche per il mutamento delle condizioni oggettive (venir meno del mercato romano) (cfr. *Var.* XII, 22 e 23) a vantaggio dello Stato, ma questo significa l'eliminazione dell'unico commercio importante che riguardi ancora l'alto Adriatico. L'economia ha assunto ormai un carattere ristretto, quasi regionale. Fa eccezione forse il commercio del legname che continuò ad essere esportato per mare dal Veneto e dall'Istria verso i paesi mediterranei più poveri di tale prodotto.

\* \* \*

12. - Ma è tempo ormai di trarre almeno un abbozzo di conclusioni da questa fin troppo lunga disamina delle fonti.

Se anche le fonti letterarie possono suggerire qualcosa del genere, nulla sappiamo positivamente di una navigazione commerciale tardomicenea dell'alto Adriatico entro i limiti geografici considerati, nè vi è prova di traffici commerciali greci entro gli stessi limiti prima della trasformazione degli scali di Adria

e di Spina in empori del commercio greco (attico in particolare) con l'Etruria Padana, nonché, mediatemente, con il Veneto, con la valle del Po e, probabilmente anche con regioni più lontane. Anche in questi periodi d'intensi scambi commerciali, non sembra tuttavia che i Greci abbiano nutrito particolare interesse per l'arco superiore dell'Adriatico. Probabilmente, sia perché il mercato più importante era rappresentato per loro dall'Etruria Padana, particolarmente aperta ai prodotti ed alle raffinatezza della cultura greca, sia per il tipo di rotta usato nella navigazione adriatica che prevedeva una traversata dalla sponda orientale a quella occidentale all'altezza di Zara (o anche più sopra) lasciando in ogni modo fuori tutto l'arco settentrionale. Come ho detto, la lettura dello Pseudo Scylax mi sembra a questo riguardo molto istruttiva, in ogni caso degna di riflessione. A nord di Adria, soltanto un porto, quello alla foce dell'Eridano (forse da identificare con il *Medoacus*) viene segnalato ai naviganti.

Il tramonto della potenza etrusca nella Padania, insieme con l'avvento delle popolazioni celtiche ed altri fattori storici, comporta una forte diminuzione, se non proprio la fine, del commercio greco nell'alto Adriatico a partire dall'inizio del IV sec. a. C.

Abbiamo quindi un secolo, fino allo stabilirsi del potere romano sull'Adriatico settentrionale con la deduzione della colonia di *Ariminum* (268), in cui siamo particolarmente male informati ed anche in seguito sino alla fondazione di Aquileia (181).

Ma proprio quest'ultimo avvenimento sarei propenso a considerare uno dei fatti capitali per l'avvio (forse il primo avvio) di una navigazione commerciale in grande stile lungo le coste del Veneto e dell'Istria. I bisogni della nuova colonia anzitutto, le mille necessità di chi si trova a dover impiantare una nuova città e ad organizzare una propria attività produttiva, devono per forza di cose aver attratto da queste parti alcune correnti di traffico vieppiù alimentate dalle campagne militari immediatamente successive contro i Carni e gli Istri. Giustamente la Righini, nel suo recente libro che ho già avuto modo di ricor-



dare, ha posto l'accento sul fatto che questa città, sorta dal nulla, si presenta, nel giro di pochi anni, già completamente organizzata nella sua attività produttiva, come è dimostrato dalla costruzione delle mura che presuppongono la rapidissima creazione di un'industria laterizia. Tutto questo difficilmente sarebbe stato possibile senza l'appoggio di una corrente di rifornimenti, logicamente via mare, che consentisse alla città di costituirsi e di progredire.

In secondo luogo è evidente che la deduzione di Aquileia, presentata dalle fonti come un provvedimento inteso ad arginare le scorrerie e le pretese delle popolazioni barbariche su questi territori, è in realtà un segno del concreto interesse che Roma cominciava a nutrire per l'apertura di nuovi mercati con il nord. Quanto meno Roma intende riservarsi il diritto di controllo sui traffici dell'alto Adriatico.

Osserva il Baldacci che i suoi interessi al momento sono rivolti soprattutto all'oriente greco e proprio per procurarsi alleanza da questo lato egli crede che Roma abbia favorito per un certo tempo il commercio rodio nell'alto Adriatico. Così si spiegherebbero le anfore rodie da vino della prima metà del II sec. a. C. nella pianura padana, a Lodi e a Cremona.

Conquistati i mercati orientali con la distruzione di Corinto e di Cartagine, i mercanti italici rivolgono però i loro appetiti anche a nord ed ecco che cessa l'esportazione rodia e giungono invece anche qui le anfore apule. Abbiamo già visto, presentando l'area di diffusione di queste anfore, come sia chiaramente identificabile (oltre alle esportazioni verso la Grecia, l'Africa, la Liguria, la Provenza) una corrente di traffico che parte dall'Italia meridionale e risale l'Adriatico, sia lungo la costa occidentale sia lungo quella orientale penetrando nella valle Padana, nelle città del Veneto, nell'Istria, a Salona e a Narona.

La spedizione di Tuditano, conclusasi con la sconfitta di Istri e Taurisci, Carni e Liburni ed il trionfo sui Giapidi, ha assicurato la disponibilità dell'alto Adriatico per i trafficanti italici i quali non tardano ad includere quest'area nell'ambito nel giro dei loro affari di esportazione. Intanto da Aquileia

muovono commercianti verso il nord ed intrecciano relazioni commerciali con il Norico (sede d'importanti miniere). Viene, con tutta verosimiglianza, avviato anche lo sfruttamento agricolo della regione su nuove basi con l'introduzione in Istria della cultura dell'olivo.

A questo punto alcuni fatti imprimono al corso degli eventi una svolta decisiva. Sono, come ha osservato il Baldacci, insieme con il peggioramento delle condizioni economiche dei centri dell'Asia Minore, la coalizione antiitalica intorno alla figura di Mitridate ed i massacri di migliaia di cittadini Romani e Italici in Asia Minore e a Delo. Secondo le linee ricostruttive proposte dal Baldacci, sono probabilmente questi avvenimenti che, mettendo in crisi gli scambi commerciali tra Adriatico meridionale ed Egeo, pongono repentinamente l'Istria al centro di un grosso giro d'affari che durerà dalla metà del I sec. a. C. a tutto il I sec. d. C. I grossi trafficanti, arricchitisi con l'Oriente, ora divenuto piazza difficile, cercano un nuovo conveniente investimento per i loro capitali e lo trovano nell'acquisto di terre nel Veneto orientale e nell'Istria donde si avvia un altro commercio diretto al nord, verso la pianura Padana, Cartagine (dedotta nel 43 a. C.), Roma, la Liguria e le coste provenzali. Prodotti esportati: olio e vino.

E' questa, con tutta evidenza, l'età d'oro della regione e dei suoi traffici. E' questa l'età in cui l'Istria si riempie di porti, di ville, d'industrie; l'età in cui Aquileia diventa città industriale e commerciale di prim'ordine e centri prima insignificanti, come Altino, diventano luoghi di delizie. Le fonti che prima abbiamo esaminato (archeologiche, epigrafiche e letterarie) ci confermano in questo.

Ma già alla fine del I sec. si avvertono segni di cedimento: l'olio spagnolo sta invadendo i mercati del Mediterraneo e, come abbiamo visto, arriva insieme con il *garum*, fin qui. Si affermano altri centri di produzione del vino: in Gallia e nella regione renana. Le anfore istriane di produzione privata scompaiono sopravvivendo soltanto alcune di fabbrica imperiale di limitata diffusione.

Non è naturalmente il caso di parlare di crisi perchè la fiorente agricoltura, le industrie, i traffici con l'Oriente e le province sul Reno e sul Danubio assicurano sufficiente prosperità alla regione ancora per parecchio tempo, ma si deve convenire che dopo il I sec. Veneto e Istria, perso il mercato Mediterraneo per quanto riguarda i prodotti di largo consumo, vedono notevolmente ridotto il loro ruolo.

La crisi sopravviene allorché, dopo aver perso il mercato mediterraneo, la regione comincia a perdere anche quello delle province del Norico e della Pannonia, sia per l'affermarsi di una produzione locale, sia per la creazione di una corrente di traffici diretti tra regioni renane e danubiane che taglia fuori il Veneto e l'Istria, sia per le condizioni politiche ed economiche generali.

Abbiamo già osservato che il commercio degli oggetti di lusso importati dall'Oriente anche nel IV-V sec. non può essere considerato significativo. Se mai, un interessante segno di relativa vitalità economica in quest'epoca appare l'accenno, che si riscontra in Ambrogio, al ripristino di una esportazione di derrate alimentari a Roma, sfruttando le difficoltà di approvvigionamento dell'Urbe. Sono gli stessi produttori-mercanti cisalpini che scendono a Roma a vendere i loro prodotti dopo averne fatto incetta ed aver giocato al rialzo.

Tra il V e VI sec. però in età teodoricianiana, è soltanto l'Istria che, risparmiata da scorrerie e da carestie, può permettersi d'intrattenere traffici di questo genere con Roma, ma, a quanto pare, non possiede più la flotta mercantile ed i mezzi economici necessari per portare direttamente i prodotti sul mercato romano cosicché sono gli *emptores* romani che sono costretti a risalire l'Adriatico per caricare le merci.

Lo Stato d'altra parte non può permettere un simile esodo di derrate, necessarie ad integrare, mediante *coemptio*, l'annona. Per questo motivo, e per l'oggettivo venir meno del mercato romano, anche questo traffico dunque cessa e bisognerà attendere l'avvento di Venezia perché i commerci tornino a fiorire nei porti dell'alto Adriatico.



## BIBLIOGRAFIA

## a) Opere generali:

- M. ROSTOVZEV, *Storia economica e sociale dell'Impero Romano*, trad. ital. G. Sanna, Firenze 1933.
- T. FRANK, *An Economic Survey of Ancient Rome*, I (*Rome and Italy of the Republic*), Baltimore 1933; V (*Rome and Italy of the Empire*), Baltimore 1940.
- G. E. F. CHILVER, *Cisalpine Gaul*, Oxford 1941.
- A. DEGRASSI, *Il confine nord-orientale dell'Italia Romana*, Berna 1954.
- G. ZILLE - R. BATTAGLIA - R. CESSI - G. BRUSIN, *Storia di Venezia*, I. *Dalla Preistoria alla Storia*, Venezia 1957.
- G. A. MANSUELLI, *I Cisalpini*, Firenze 1962.
- Città di Bologna. VI Mostra biennale d'arte antica. Arte e civiltà romana nell'Italia settentrionale. Dalla Repubblica alla Tetrarchia*, Catalogo, I, Bologna 1964; II, Bologna 1965 (sul Veneto e l'Italia settentrionale in generale, part. II, pp. 159-171; 191-195; 428-439; bibliografia, II, pp. XVI-XLI).

## b) Monografie su singole città:

- N. ALFIERI - P. E. ARIAS, *Spina*, Firenze 1958.
- G. FOGOLARI - B. M. SCARFI', *Adria antica*, Venezia 1970.
- C. GASPAROTTO, *Padova romana*, Roma 1951.
- I. MARCELLO, *La via Annia alle porte di Altino*, Venezia 1956.
- G. BRUSIN - P. L. ZOVATTO, *Monumenti romani e cristiani di Iulia Concordia*, Pordenone 1960.
- B. SCARPA BONAZZA BUORA VERONESE, *Concordia romana*, in *Iulia Concordia dall'età romana all'età moderna*, Treviso 1962, pp. 15-102.
- A. CALDERINI, *Aquileia romana*, Milano 1930.
- S. PANCIERA, *Vita economica di Aquileia in età romana*, Aquileia 1957.
- V. SCRINARI, *Tergeste*, Roma 1951.

## c) Sul sistema portuale:

- A. DE BON, *Rilievi di campagna*, in *La via Claudia Augusta Altinate*, Venezia 1938, p. 15.
- A. DEGRASSI, *I porti romani dell'Istria*, in *Anthemon, Scritti di archeologia e di antichità classiche in onore di C. Anti*, Firenze 1955, pp. 119-169 (rist. in *Atti e Mem. Soc. Istr. Arch. e Storia Patria*, n.s., V, 1957, pp. 24-81; *Scritti vari di antichità*, II, Roma 1962, pp. 821-874).

- G. MUSOLINO, *La via acquæa da Ravenna ad Altino*, in *Ateneo Veneto*, 146, 2, pp. 125-137.
- G. SCHMIEDT, *Contributo della fotointerpretazione alla ricostruzione della situazione geografico-topografica dei porti antichi in Italia*, Firenze 1964.
- J. ROUGÉ, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire Romain*, Paris 1966.
- L. BOSIO, *I porti antichi nell'arco lagunare veneto*, in *Atti del Conv. Intern. di Studi sulle antichità di Classe*, Ravenna 1967, pp. 15-22.
- L. BOSIO, *I problemi portuali della frangia lagunare veneta nell'antichità*, in *Venetia*, I, Padova 1967, pp. 13-96.
- M. MIRABELLA ROBERTI, *Il porto romano di Aquileia*, in *Atti del Conv. Intern. di Studi sulle antichità di Classe*, Ravenna 1967, pp. 383-398.
- G. UGGERI, *La terminologia portuale romana e la documentazione dell'Itinerarium Antonini*, in *Studi Ital. Fil. Class.*, XL, 1968, pp. 225-254.
- N. ALFIERI, *Le vie di comunicazione dell'Italia settentrionale*, in *Arte e civiltà romana nell'Italia settentrionale*, cit., I, pp. 57-70.

d) Sulla navigazione più antica:

- A. PERETTI, *Teopompo e Pseudo Scilace*, in *Studi Classici e Orientali*, XII, 1963, pp. 16-80.
- L. BRACCESI, *La più antica navigazione greca in Adriatico*, in *Studi Classici e Orientali*, XVIII, 1969, pp. 129-147.

e) Anfore e commerci:

- A. DEGRASSI, *Aquileia e l'Istria in età romana*, in *Studi Aquileiesi offerti a G. Brusin*, Aquileia 1953, pp. 51-65 (rist. in *Scritti vari di antichità*, II, Roma 1962, pp. 951-963).
- A. DEGRASSI, *L'esportazione di olio e olive istriane nell'età romana*, in *Atti e Mem. Soc. Istr. Arch. e Storia Patria*, n.s. IV, 1956, pp. 104-112 (rist. in *Scritti vari di antichità*, II, Roma 1962, pp. 965-972).
- F. ZEVI, *Appunti sulle anfore romane*, in *Archeologia classica*, XVIII, 1966, pp. 208-247.
- F. ZEVI, *Anfore istriane ad Ostia (Nota sul commercio istriano)*, in *Atti e Mem. Soc. Istr. Arch. e Storia Patria*, n.s., XV, 1967, pp. 21-31.
- L. VIDMAN, *K s olivovým olejem v staroveké Itálii (Zum Olivenölhandel im antiken Italien)*, in *Listy Filologické*, LXXXIII, 1960, pp. 58-63 e 222-228.
- P. BALDACCI *Alcuni aspetti dei commerci nei territori cisalpini*, in *Centro Studi e Documentazione sull'Italia Romana*, Atti, I, 1967-68 (1969), pp. 7-50.

- M. TCHERNIA, *Les fouilles sous-marines de Planier (Bouches-du-Rhône)*, in *Compt. Rend. Ac. Inscr. BB.LL. Paris*, 1969, pp. 292-309.
- G. PONTIROLI, *Anfore con bolli greci nel Cremonese*, in *Epigraphica*, XXII, 1970, pp. 184-187.

f) Bibliografia varia su singole produzioni e traffici:

- A. STENICO, *Ambre scolpite, Arte e civiltà romana nell'Italia settentrionale*, cit., II, pp. 376-381.
- C. SALETTI, *Argenterie e oreficerie*, *ibid.*, II, pp. 408-411.
- L. BESCHI, *I bronzetti romani dell'Italia settentrionale*, *ibid.*, II, 271-276.
- A. FROVA, *Vasellame bronzeo*, *ibid.*, II, 312-313.
- A. STENICO, *Ceramica*, *ibid.*, II, 322-330.
- A. STENICO, *Coroplastica*, *ibid.*, II, 342-346.
- V. RIGHINI, *Lineamenti di storia economica della Gallia Cisalpina: la produzione fittile in età repubblicana*, Bruxelles 1970.
- G. SENA CHIESA, *La glittica*, in *Arte e civiltà romana nell'Italia settentrionale*, cit., II, 387-392.
- G. SENA CHIESA, *Gemme del Museo Nazionale di Aquileia*, Aquileia 1966.
- A. GIULIANO, *Il commercio dei sarcofagi attici*, Roma 1962.
- J. B. WARD PERKINS, *Il commercio dei sarcofagi di marmo fra Grecia e Italia settentrionale*, in *Atti I Congr. Intern. Arch. Italia Settentrionale*, Torino 1963, pp. 119-124.
- A. GIULIANO, *I sarcofagi nell'Italia settentrionale*, in *Arte e civiltà romana nell'Italia settentrionale*, cit., II, 500-503.
- G. FERRARI, *Il commercio dei sarcofagi asiatici*, Roma 1966.
- C. CARDUCCI, *Vetri*, in *Arte e civiltà romana nell'Italia settentrionale*, cit., II, 356-360.
- C. CALVI, *I vetri romani del museo di Aquileia*, Aquileia 1968.
- A. MARCELLO - M. ARENA, *Su un commercio d'ostriche nell'antica Altino*, in *Memorie di Biogeografia Adriatica*, V, 1960, pp. 1 sgg. (estratto).
- F. SARTORI, *Industria e artigianato nel Veneto romano*, in *Atti Dep. Stor. Patria*, Venezia 1964, pp. 13-46.
- J. ŠAŠEL, *Barbii*, in *Eirene*, V, 1966, pp. 117-137.

g) Sui noli marittimi nell'editto di Diocleziano:

- G. IACOPI, *Gli scavi della missione archeologica italiana ad Afrodisiade nel 1937*, in *Mon. Antichi*, XXXVIII, 1939, cc. 202-224 e cc. 231-232.
- A. CALDERINI, *Per la storia dei trasporti fluviali da Ravenna ad Aquileia*, in *Aquileia nostra*, X, 1939, cc. 35-36.



- A. DEGRASSI, rec. a G. IACOPI, *Gli scavi della missione, cit.*, in *Riv. Fil. Class.*, n.s., XVIII, 1940, pp. 139-144 (rist. in *Scritti vari di antichità*, IV, Trieste 1971, pp. 220-224).
- E. R. GRASER, *The Significance of two New Fragments of the Edict of Diocletian*, in *Trans. Proc. Am. Phil. Ass.*, 71, 1940, pp. 157-174.
- A. SEGRÉ, *Essays on Byzantine Economic History. I. The Annona Civica and the Annona Militaris*, in *Byzantion*, XVI, 1942-43, pp. 393-444, in part. p. 404.
- S. PANCIERA, *Vita economica, cit.*, pp. 48, 88 e *passim*.
- L. RUGGINI, *Economia e società nell'Italia annonaria*, Milano 1961, p. 244 sg. con nota 404.
- M. GIACCHERO, *Note sull'editto-calmiere di Diocleziano*, Istituto di Storia Antica dell'Università di Genova, IV, 1962, pp. 5-50.
- Dell'editto si ha ora una nuova edizione: *Diokletians Preisedikt herausgegeben von S. Lauffer*, Berlin 1971. Nel frattempo è stato scoperto e pubblicato (da K. T. ERIM e J. REYNOLDS, in *Journ. Rom. St.*, LX, 1970, pubbl. 1971, p. 138) un altro frammento della copia di Aphrodisias con l'indicazione lacunosa di un nolo [*ab or*]iente *Aquileiam in k(astrense) [mo(dio) uno (denarios)...]* che non è ben chiaro in che rapporto stia con il nolo indicato nel frammento già noto. E' sperabile che la questione possa essere risolta da molti altri frammenti scoperti recentissimamente e ancora inediti (v. *ibid.* p. 141).

h) La regione ed i traffici marittimi nel basso Impero:

- S. PANCIERA, *Vita economica, cit.*, pp. 101-112 e *passim*.
- L. RUGGINI, *Ebrei ed orientali nell'Italia settentrionale fra il IV e il VI sec. d. C.*, in *St. Doc. Hist. Iur.*, XXVI, 1959, pp. 186-308.
- L. RUGGINI, *Economia e società nell'Italia annonaria*, Milano 1961.
- S. MAZZARINO, *L'area veneta nel Basso Impero*, in *Le origini di Venezia*, Venezia 1964, pp. 37-55.

Aggiungo qualche studio attinente al tema, pubblicato dopo la Settimana di Studi Aquileiesi del '71:

- L. BRACCESI, *Grecità adriatica. Un capitolo della colonizzazione greca in Occidente*, Bologna 1971.
- L. BARFIELD, *Northern Italy before Rome*, London 1971.
- G. A. MANSUELLI, *Urbanistica e architettura della Cisalpina romana fino al III sec. e.n.*, Bruxelles 1971.
- V. RIGHINI, *Sul commercio romano nella Cispadana*, in *Riv. Stor. Ant.*, I, 1971, pp. 219-228.