

IL SISTEMA PORTUALE ALTOADRIATICO
E I COMMERCII DI AQUILEIA E RAVENNA

Il moltiplicarsi, negli ultimi anni, degli studi di argomento economico non consente di sviluppare in questa sede se non poche linee generali. La ricerca dovrà perciò rimanere circoscritta ai motivi comuni alle due città che rappresentano i poli di interesse di questa VIII Settimana: Aquileia e Ravenna.

I due centri sono sempre stati in stretto contatto: basterebbe ricordare, a questo proposito, il grande sviluppo delle comunicazioni, trattate da G. Uggeri. La creazione, nel 132 a.C., della via Popilia, poi continuata nell'anno seguente fino ad Aquileia (secondo un'interessante ipotesi già del Degrassi) ad opera di T. Annio Rufo con la strada che da lui prese il nome, rappresenta forse il primo passo di un programma vasto e capillare di collegamenti viari. Tale programma, dettato anche da interessi economici e da spinte sociali, sembra tuttavia motivato in prevalenza da preoccupazioni strategiche, tra cui quella di garantire i contatti con la lontana colonia dedotta al confine della terra dei Veneti, forse anche in vista di future, risolutive campagne in quelle regioni (è del 129 la spedizione di C. Sempronio Tuditano contro i Giapidi: *Fast. Tr. in Inscr. It.* XIII, I, p. 83).

In questo momento Ravenna è apparentemente una semplice tappa sulla Popilia, l'asse che collega Adria e il Veneto (tramite la via Annia) con Rimini e con l'Italia centrale, attraverso il vettore della via Flaminia. Malgrado l'espansione romana nella valle padana restituisca all'italica Ravenna (Strabone parla di una presenza umbra nella città, fin dal suo abbandono da parte dei fondatori Tessali: STRABO V, I, 7 (214): ἡ 'Ραούενα δὲ Θετταλῶν εἶρηται κίσιμα ὅυ φέροντες δὲ τὰς τῶν Τυρρηνηῶν

ὑβρεις ἐδέξαντο ἐκόντες τῶν Ὀμβρικῶν τινας, οἱ καὶ νῶν ἔχουσι τὴν πόλιν. αὐτοὶ δ' ἀπεχώρησαν ἐπ' οἴκου quella dimensione peninsulare di cui l'aveva privata l'insediamento dei Celti nell'entroterra, l'assenza di qualsiasi accenno nelle fonti per i secoli III-II induce a ritenere che, in questo momento, sia un centro privo di qualsiasi reale importanza.

La posizione di Ravenna nell'antichità è ben nota. La città, sorta su un gruppo di isolotti lambiti dal mare e circondati dalle paludi, era situata all'imbocco di una lunga teoria di specchi lagunari, che giungevano fino alla zona di Altino e di Aquileia. Benché non fosse completamente isolata dalla terra ferma (perché collegata ad una serie di dossi sabbiosi che raggiungeva a nord il delta padano, a sud l'attuale zona di Cervia), Ravenna rimase tuttavia emarginata rispetto ai grandi processi di ristrutturazione che i Romani avevano avviato nella Cispadana, attorno all'asse della via Emilia, anche per la natura del suo territorio, inadatto ad un razionale sfruttamento agricolo. Fino a tutto il II secolo il governo romano non manifestò alcun interesse a favorire lo sviluppo di una vita marittima intensa lungo la sponda settentrionale dell'Adriatico; e questa condotta lasciò, ovviamente, in ombra il porto di Ravenna. La stessa Aquileia, sorta come colonia militare, destinata al presidio di una delicata frontiera, prende coscienza del proprio ruolo di grande emporio solo in seguito, a causa di alcuni fatti contingenti che ne rivelano e poi ne esaltano le naturali possibilità commerciali. Per Ravenna rimane viva, invece, e viene apparentemente ben individuata dai Romani stessi, l'importanza degli specchi lagunari che circondano la città. Questi, che la separano dall'entroterra, la proiettano idealmente verso l'*angulus Venetorum*, ed aprono la stessa valle padana ad una penetrazione dal mare tramite l'asse del Po (percorribile fino ad Ostiglia, secondo la *Tabula Peutingeriana*; ed effettivamente risalito fino a Cremona dalle navi della flotta ravennate durante le operazioni dell'anno 69: TAC., *Hist.* II, 35, 43.), possibilità già sfruttata dagli stessi Greci che avevano frequentato queste sponde in età remota.

Circa mezzo secolo dopo la creazione della via Popilia, l'in-

tuizione di questa realtà sembra guidare il governo romano nel momento in cui si procede alla sistemazione istituzionale della Cispadana. Nell'anno 89, al termine della guerra sociale, quasi tutte le comunità della regione che ancora ne sono prive fruiscono, a diverso titolo, della cittadinanza romana. L'ipotesi che anche Ravenna abbia ricevuto l'ordinamento municipale in questa data (e lo abbia perduto poco dopo forse, in conseguenza della simpatia apertamente mostrata verso il partito mariano durante le guerre civili: la città aveva eretto una statua marmorea a Gaio Mario: PLUT., *Mar.* II, I; ed era stata occupata militarmente da una flotta al comando di Metello, luogotenente di Silla: APP., *bell. civ.* I, 89, 410.) non riusciva « accettabile » al Tibiletti. L'espressione usata da Cicerone nell'orazione pronunciata nel 56, in difesa di Lucio Cornelio Balbo (CIC., *Pro Balbo* 22, 50.), sembra dimostrare che in quell'anno Ravenna era nella condizione di *civitas foederata*. La città conservava immutato, nel 56, lo *status* giuridico conferitole fin dall'anno 89. Se così è, Ravenna costituì un'eccezione alla generale politica di concessione della cittadinanza nell'ambito della Cispadana. Il titolo di *civitas foederata* maschera probabilmente la concessione del diritto latino, momento di passaggio verso la piena cittadinanza; e assimila Ravenna piuttosto alle comunità della Transpadana, che tale diritto ottennero nello stesso momento in virtù della legge di Pompeo Strabone. Con l'istituzione delle regioni augustee Ravenna entra a far parte della regione VIII. Nel complesso mosaico elettorale dell'*Aemilia*, in cui le città sembrano esser state ripartite in tribù diverse secondo criteri di affinità etnica o di gravitazione economica, Ravenna è la sola comunità della regione iscritta alla tribù *Camilia*. Ma la *Camilia* è la tribù che copre (con l'eccezione del territorio riminese) la fascia litoranea da Pesaro ad Adria. Il fatto è certamente significativo: indizio forse di un processo organizzativo attuato simultaneamente su tutta questa parte della costa, sintomo dei forti legami che esistevano tra i due centri alle estremità del delta padano, porte di accesso alla via endolagunare verso Altino e Aquileia.

Come si è visto, nei momenti cruciali della storia ravennate acquistano, almeno apparentemente, rilievo i vincoli che uniscono la città all'ambito settentrionale, padano-veneto, piuttosto che quelli con il naturale entroterra romagnolo: a ragione dunque si è sostenuto che Ravenna faceva « sistema » con Aquileia (Bellezza). Il cardine di questo sistema è rappresentato dalla cintura di lagune interne, tramite le quali, ancora nella tarda antichità, si poteva raggiungere Altino (*It. Ant.* 126, 5-7: *ab Arimino recto itinere Ravenna m. p. XXXIII / inde navigatur Septem Maria Altinum usque*; *Tab. Peut.: Ravenna / Butrio VI / Augusta VI / Sacis, ad Padum XII / Neronia VI / Corniculani... / Radriani VI / VII Maria VI / Fossis VI / Eurone XVIII / Mino Meduaco VI / Maio Meduaco VI / ad Portu III / Altino XVI.*) e probabilmente la stessa Aquileia, come già lo Jacopi dedusse da uno dei frammenti dell'*edictum de pretiis* rinvenuti ad Afrodisia (« *Ann. Ép.* » 1947, n. 149: *Rav]enna Aquileiam in (modiis) (mille) (denariis) septemila quingenis*). Il prezzo è troppo alto per alludere a un trasporto marittimo; è assai probabile che si riferisca ad una navigazione lagunare). I poli erano costituiti dai porti di Aquileia e Ravenna.

Le notizie che possediamo su Ravenna si riducono soprattutto ad indizi. Un porto esisteva, nella città, fino dall'ultima età repubblicana, e venne acquistando importanza sempre maggiore. Nell'82, la flotta di Metello che si impadronì della città aveva senza dubbio bisogno di ampi bacini nei quali ricoverare le navi, o almeno doveva poter accedere dal mare alle lagune interne. Non è impossibile che anche Cesare, il quale aveva scelto Ravenna come sua base nella Cisalpina a partire dall'ottobre dell'anno 50 (*HIRT.* VIII, 50; 54, 4.), abbia apportato alcune migliorie alle installazioni portuali della città. Le possibilità strategiche di Ravenna, già intuite dal triumviro, che vi aveva preparato l'azione su Rimini dell'anno 49 e il successivo passaggio del Rubicone (*CAES.*, *De bello civ.* I, 7 ss.; *CIC.*, *Ad fam.* XIII, 12; *SUET.*, *Caes.* 35; *CASS. DIO* XLI, 4.), condiziona l'operato di Ottaviano. Già al tempo della guerra con Sesto Pompeo, egli ordina al suo legato, Lucio Cornificio, di muovere da Raven-

na con una squadra navale, che vi era stata stanziata in precedenza o addirittura era stata costruita *in loco* (APP., *bell. civ.* V, 80). Non sembra quindi esservi soluzione di continuità tra questa situazione e il provvedimento attuato dall'imperatore alcuni anni dopo (se ne ignora la data precisa, ma si tratta probabilmente di un evento dei primi anni del regno): la costruzione del grande porto di Classe, poche miglia a sud-est della città, e lo stanziamento qui di una imponente flotta da guerra (SUET., *Oct.* 49; TAC., *Ann.* IV, 5; VEGET., *Epit.* IV, 31; IORD., *Get.* 29.).

Malgrado la nuova, prevalente importanza militare della zona, continua l'attività civile del porto di Ravenna. Alla scelta della zona come sede della flotta ha contribuito certamente anche la ricchezza, soprattutto agricola, dell'entroterra; ma la produzione locale non può da sola bastare agli enormi bisogni dell'armata navale. E' necessario fare ricorso a generi d'importazione. L'economia della regione riceve ulteriore impulso dalla nascita delle industrie destinate alle forniture della flotta, e necessita di un porto efficiente: Ravenna diviene perciò lo sbocco al mare della fascia di centri compresi tra Imola e Cesena. L'imperatore provvede altresì a collegare Ravenna al braccio più meridionale del Po mediante un lungo canale navigabile. Questo asse, la *fossa Augusta*, già ricordata da Plinio (PLIN., *n.h.* III, 16, 119), secondo Sidonio Apollinare (SID. APOLL., *Epist.* I, 5.) si divideva in due bracci presso la città; uno di questi girava attorno alle mura, rafforzandone la protezione; l'altro traversava l'abitato, favorendo le attività commerciali. Si discute ancora sul tracciato e sulle reali funzioni di questo canale; sembra probabile, tuttavia, che la fossa Augusta vada connessa con la città. La via d'acqua rende certamente ancora più stretti i vincoli con l'ambito padano-veneto, perché tra i suoi compiti vi è quello di agevolare la navigazione endolagunare. Il duplice flusso di traffici da e verso l'interno potenzia ulteriormente l'economia della regione: Ravenna vive con Augusto un momento di particolare splendore, tanto che Strabone può definirla « la più grande tra

le città nelle paludi » (STRABO V, 1, 7 (214): ἐν δὲ τοῖς ἔλεσι μεγίστη μὲν ἔστι 'Ραοῦέννα)

Sull'impianto portuale che, secondo la descrizione di Ausonio (*Ord. Urb. nob.*) rese *celeberrima* Aquileia, non occorre diffondersi a lungo in questa sede, perché è notissimo. Un porto fluviale lungo il Natisone (PLIN., *n.b.* III, 18, 126: *Natiso cum Turro praefluence Aquileiam coloniam...*; STRABO V, 1, 8 (214); MELA II, 4, 61; cfr. AMM. MARC. XXI, 12, 8-9; HERODIAN. VIII, 2-6; IORD., *Get.* 43, 219.) esisteva già in epoca augustea, benché certamente più ridotto di quello i cui resti sono visibili ora, che risale all'età di Claudio. Esso era integrato da un impianto marittimo, destinato ad accogliere le navi maggiori, situato, secondo lo Schmiedt, presso la foce della Natissa.

Nella prima età imperiale, quando ormai la funzione di Adria si è esaurita, completano il « sistema » Ravenna-Aquileia alcuni porti veneti, tutti situati su un fiume o su un canale navigabile che li pone in contatto col mare attraverso le paludi costiere: Padova, Altino, Oderzo e Concordia. A Padova esisteva un porto fluviale sul *Medoacus*, ed era possibile, secondo quanto afferma Strabone (STRABO V, 1, 7 (213)) raggiungere il mare, discendendo il fiume per un tratto di 250 stadi. Le tracce, che sono emerse da scavi per lo più fortuiti, hanno rivelato impianti risalenti al I sec. d. C., con rifacimenti del II e III sec. Il porto di Altino si trovava forse in corrispondenza della palude di Cona, presso Ca' Noghera; Strabone (STRABO V, 1, 7 (214)) lo dice situato all'interno delle lagune, in posizione analoga a quella di Ravenna. *Opitergium* e *Concordia* erano collegate al mare rispettivamente dal Livenza e dal Lemene (STRABO V, 1, 8 (214)).

Integrava questo « sistema » il complesso portuale, in certo modo periferico, dell'Istria. Il primo, preziosissimo rilevamento degli impianti istriani si deve all'opera del Degrassi, il quale già ebbe ad osservare come le coste della regione presentino forse la maggiore concentrazione di porti grandi e piccoli, moli, scali ed ancoraggi dell'intero mondo romano. Gli impianti dell'Istria nascono per servire le numerose ville che, a partire

dal I sec. a. C. e fino al IV secolo inoltrato ornano la costa (MART., *Epigr.* IV, 25, 1: *Aemula Baianis Altini litora villis...*; CASSIOD., *Var.* 12, 22: *...Habet (scil. Histria) et quasdam non absurde dixerim Baias suas, ubi... numerosae conspiciuntur piscinae neptuniae, quibus etiam cessante industria passim ostrae nascuntur iniussa... Praetoria longe lateque lucentia in margaritarum species putes esse disposita, ut hinc appareat qualia fuerint illius provinciae maiorum iudicia.*), ed offrono sbocco al mare per le cave di pietra e per i grandi complessi industriali (soprattutto *fullonicae* e *figulinae*) della regione.

Una così ricca serie di installazioni portuali era evidentemente destinata a servire un commercio di grandi proporzioni. Ne promosse lo sviluppo Aquileia, che già durante il I secolo a. C. aveva pienamente intuito le possibilità dei mercati transalpini ed aveva saputo attrarre verso il settore altoadriatico i mercanti italici, scoraggiati dalla crisi del mercato egeo-anatolico. Un contributo importante all'indagine di questo fenomeno è stato fornito, negli ultimi anni, dall'archeologia. Negli scritti soprattutto dello Zevi e del Baldacci si è combinato, con ottimi risultati, l'esame della tipologia e dell'area di diffusione con lo studio dei bolli e dei *tituli picti* su anfore.

Sul commercio dei sarcofagi marmorei, provenienti soprattutto dall'Attica e dal Proconneso, che hanno dato vita alla grande tradizione scultorea delle scuole locali, hanno scritto pagine preziose soprattutto il Giuliano e il Ward Perkins, e, più di recente, il Gabelmann. E' stato poi esplorato da valenti studiosi ogni altro campo: quello dei vetri, quello delle ambre, quello delle paste vitree, quello dell'industria laterizia e della produttività fittile. Restano infine fondamentali i lavori di sintesi del Panciera sulla vita economica e sull'attività commerciale di Aquileia e delle regioni istriane, e le monografie di Géza Alföldy e di András Mocsy rispettivamente su Norico e Pannonia, le aree transalpine più strettamente legate all'angolo nord-orientale d'Italia.

Durante il primo secolo dell'impero il respiro commerciale di Aquileia è vastissimo. Dalla vicina Istria vengono alla

città, via terra e via mare, le olive e l'olio, prodotti tipici istriani (PLIN., *n.b.* XV, 3, 8; PAUS. X, 32, 19; MART., *Epigr.* XII, 63 s.; GALEN., *Method. med.* XI, 16 (X, p. 790 s., K.); *De sim. med. temper.* XI, 5 (XI, p. 871 K.); CASSIOD., *Var.* XII, 22, 1.), in parte riesportati, in anfore di produzione locale, verso mercati più lontani; lana di bassa qualità (PLIN., *n.b.* VIII, 73, 191); vino, destinato però ad essere riesportato, perché chiuso sul mercato aquileiese dai vini locali, superiori per qualità e non gravati del costo di trasporto; infine la tipica pietra istriana da costruzione. In cambio Aquileia inviava in Istria forse laterizi e legname; certamente utensili e manufatti in ferro e vetro, oltre ai prodotti che giungevano dall'oriente.

Le relazioni con il Norico e la Pannonia erano molto strette, come attestano concordemente le fonti letterarie (a distanza di secoli l'uno dall'altro Strabone, Erodiano e Giuliano ribadiscono per Aquileia il medesimo concetto di ἐμπόριον degli Italici per le regioni a settentrione e ad oriente delle Alpi: STRABO V, 1, 8 (214); HERODIAN. VIII, 2, 3; IULIAN., *Orat.* III [II], 71 d.) e quelle epigrafiche. Già intorno alla metà del II secolo a. C. mercanti ed avventurieri erano stati indotti ad addentrarsi tra le Alpi Tirolesi da notizie sulla presenza di minerali metallici; questi avevano rivelato le risorse del Norico al governo romano. Le più antiche monete romane rinvenute nella regione appartengono ad emissioni del periodo 172-151, e vi furono introdotte certamente dopo il 150 a. C., forse in coincidenza con la massiccia invasione di cercatori, attratti qui dalla scoperta delle miniere d'oro in Alta Carinzia (POL. XXIV, 10, 13 = STRABO IV, 6, 12 (208)). L'espulsione in massa dei cercatori, voluta dai sovrani del Norico, che erano interessati al monopolio dei giacimenti, non sembra aver inciso sulle ottime relazioni esistenti con il governo romano. L'intensificarsi dei contatti commerciali con l'Italia determina progressivamente grossi mutamenti nella storia e nelle strutture sociali della regione.

Lungo la via che risale la valle del Tagliamento sorge il centro commerciale del Magdalensberg. La prima presenza umana sul monte della Carinzia fu certamente determinata dalla pre-

senza di miniere di ferro nella regione. All'interno del successivo *oppidum* celtico si sviluppa, a partire dal 100 a. C., lo stabilimento commerciale romano. L'insediamento, cresciuto fino a diventare una vera e propria città, offre testimonianze talvolta clamorose (come quella dell'« idolino dell'Helenenberg ») sulla presenza di agenti delle grandi case mercantili italiche, e soprattutto aquileiesi (la più importante delle quali sembra essere quella dei *Barbii*). L'adeguamento delle classi dirigenti e poi di tutti gli abitanti ad uno standard di vita più elevato, e la sempre crescente richiesta di beni di consumo smorzano gradualmente le differenze tra Romani e Norici; il diffondersi della lingua latina e la crescita di una città romana nel centro economico, se non politico, del paese preparano l'annessione. Nel 15 a. C. il Norico viene occupato, praticamente senza resistenza: ultimo atto di un processo diluito nel tempo e attuato senza scosse. L'insediamento sul Magdalensberg, dove i primitivi edifici in legno intorno alla piazza-mercato sono stati abbattuti per fare posto a sontuose dimore private, conosce la massima prosperità sotto i regni di Augusto e Tiberio. Iscrizioni e reperti archeologici danno preziosi ragguagli sulla natura degli scambi. Il mercato sul Magdalensberg rappresenta una specie di fiera, cui convergono i prodotti da ogni parte del Norico. I compratori trovano qui anche talune facilitazioni tipiche dei grandi mercati; se infatti si preferisce il pagamento per contanti, sono ammesse anche dilazioni con scadenze per lo più inferiori ai cinque mesi, come attestano graffiti che riportano fedelmente la contabilità dei mercanti.

Al Norico si chiedevano essenzialmente minerali metallici, e soprattutto il ferro, famoso a Roma fin dall'età di Augusto (*HORAT.*, *Carm.* I, 16, 9; *Epod.* XVII, 71; *OVID.*, *Met.* XIX, 712; *PETR.*, *Satyr.* 70, 3; *PLIN.*, *n.b.* XXXIV, 41, 145; *MART.*, *Epigr.* IV, 55, 12), greggio o spesso lavorato in forma di *anuli*, *incudes*, *unci*, *secures* o *cumbae* (spesso venduti in grandi partite di 500 o più pezzi per volta); legname; bestiame (soprattutto cavalli) e schiavi; latticini e formaggio; prodotti tessili (*STRABO* IV, 6, 9 (207) sulle foreste del paese e sui prodotti della pa-

storizia; *Edict. de pret.* XIX 43; 44; 47; *Exp. tot. mundi* 57 sull'industria tessile). Si dava in cambio olio soprattutto istriano; (famosa la casa di produzione di C. *Laecanius Bassus*, che mandava olio d'oliva sul Magdalensberg); vino, locale, retico e istriano (i passi di Strabone ed Erodiano parlano di οἶνος alle popolazioni illiriche delle zone danubiane: STRABO V, 1, 8 (214); HERODIAN., VIII, 2, 3); *garum* e frutta (secondo l'opinione del Baldacci le anfore rinvenute sul Magdalensberg contenevano anche questi prodotti); τὰ ἐκ θαλάττης, le merci pregiate provenienti dalle provincie orientali; e gli altri beni di consumo, i vetri (famoso le fiasche di *Sentia Secunda*); le lampade; gli oggetti e le suppellettili in metallo lavorato; il vasellame aretino, la *sigillata* padana, le ceramiche con decorazione en barbotine. Anche quando, nell'età di Claudio, con decisione improvvisa, si abbandona il Magdalensberg, il commercio con queste regioni non conosce soste; e anzi trae maggior respiro nel periodo successivo alle riforme claudiane.

I mercanti romani sono assai più interessati al controllo delle ricche miniere del Norico che non agli umili prodotti della valle della Sava. Essi non reputano opportuno istituire in Pannonia un centro di scambi paragonabile al Magdalensberg: schiavi, bestiame e pelli, i poveri prodotti delle genti pannoniche, vengono dapprima portati sul mercato di Aquileia, per essere venduti (STRABO V, 1, 8 (214): κομίζουσι... ἐκεῖνοι δ' ἀνδράποδα καὶ βοσκήματα καὶ δέρματα...) e fanno da intermediarie a questo traffico le tribù che abitano sulle Alpi Giulie. Anche dopo la conquista e la pacificazione di quest'area difficile non vi è alcuna traccia di un adeguamento immediato degli indigeni, neppure delle classi dirigenti, al modulo di vita romano. Nei tumuli e negli insediamenti pannonici si sono rinvenuti solo molto raramente oggi d'importazione; e la presenza di pochi reperti isolati sembra attestare la povertà di queste popolazioni e forse anche il loro disinteresse verso i prodotti della civiltà dominante. Tuttavia un commercio con la Pannonia esiste.

Dall'Italia Settentrionale vengono la ceramica; le lampade con i nomi di artigiani famosi; i vasi di bronzo e le suppellet-

tili prodotte forse da fabbriche della stessa Aquileia; vengono oggetti e generi di lusso, come le ambre, che tornano nella regione di provenienza dopo essere state lavorate nelle officine aquileiesi; le gemme ed i famosi vetri di Aquileia, che reggono, su questo mercato, la concorrenza del prodotto di Colonia fino al II-III secolo. Tuttavia le tracce di queste merci sono state rinvenute quasi esclusivamente nelle colonie e nelle fortezze legionarie; e soprattutto, per il periodo giulio-claudio, in alcune zone della fascia più occidentale, lungo la cosiddetta via dell'ambra.

Questa era stata uno dei vettori della penetrazione romana in Pannonia, e l'asse lungo il quale si era organizzata la prima presenza stabile nella regione; cardini ne sono le fortezze legionarie di *Poetovio* e *Carnuntum*. A scandire le distanze tra i caposaldi di questa arteria nascono: prima la tiberiana *Emona*, tra Aquileia e *Poetovio*; poi, a metà strada tra *Poetovio* e la fortezza di confine a *Carnuntum*, la colonia claudiana di *Savaria*. Va sottolineato, tuttavia, che almeno per la prima metà del I secolo, tutta la parte occidentale della Pannonia, fino al *Peiso lacus*, l'odierno Balaton, resta legata al Norico (VELL. II, 109, 5: *...a Carnunto, qui locus Norici regni proximus ab hac parte erat...*; PLIN., *n.b.* III, 25, 147: *Noricis iunguntur lacus Peiso, deserta Boiorum; iam tamen colonia divi Claudii Sabaria et oppido Scarabantia Iulia habitantur.*). Le comunità lungo la via dell'ambra fruiscono probabilmente di uno *status* speciale, godendo del diritto di cittadinanza concesso al Norico; e solo in seguito vengono progressivamente unite alla vicina Pannonia (con la sola eccezione di Celeia).

Da questo quadro risulta evidente che il commercio con la Pannonia è destinato a fornire beni di consumo e generi di lusso ai coloni, ai soldati e, in generale, agli Italici qui residenti fino dall'età di Augusto (Velleio ricorda che, come primo atto della rivolta del 6 d. C., vengono *trucidati negotiatores*: VELL. II, 110, 5.). Ne profittano, tuttavia, anche le popolazioni indigene stanziate nella parte occidentale della regione; rinvenimenti particolarmente abbondanti provengono dai tumuli tra la

Drava e il Danubio. A questa particolare clientela si rivolgono i mercanti italici. Si sono rinvenute ad *Emona*, a *Poetovio*, a *Carnuntum*, a *Siscia*, centro per le forniture dell'esercito, numerose testimonianze della loro presenza; particolarmente insistente è il ricordo dei liberti delle grandi case mercantili aquileiesi, qui residenti in veste di direttori delle filiali locali. Il commercio comincia a svilupparsi seriamente durante i regni di Tiberio e soprattutto di Caligola e Claudio; ma è verso la fine del secolo che si verifica una vera e propria svolta. Il connotato saliente dell'armata danubiana, composta durante il I secolo di poche unità ausiliarie, sembra essere la frugalità; le forniture dell'esercito e i rozzi prodotti dell'industria locale sono sufficienti alle limitate necessità dei soldati.

Ma negli ultimi anni del suo regno Domiziano sposta sul fronte del Danubio, e soprattutto sul confine pannonico, numerose legioni. Sono molte migliaia di uomini, contando anche le truppe ausiliarie, potentemente rinforzate da nuovi contingenti. Nasce così il problema dei rifornimenti, in una regione non abituata ad ospitare una simile armata; e il problema è anche qualitativo, perché i legionari provenienti dalla Gallia e dal Reno sono abituati a ben altro tenore di vita rispetto ai soldati, solo parzialmente romanizzati, che avevano militato negli *auxilia* pannonici. Ancora una volta i primi a percepire lo spostamento dell'asse economico sono gli Italici, che sciamano verso i nuovi mercati, costituiti dalle fortezze legionarie sul Danubio. Da *Emona* i *Caesernii*, da *Savaria* i *Canii* e gli *Opponii*, tutte famiglie di origine aquileiese, raggiungono *Brigetio*, *Aquincum*, *Mursa*, e i centri minori sul fiume. La richiesta, enormemente accresciuta, di beni di consumo, crea una corrente di scambio tra le città della Pannonia occidentale ed i castra sulla frontiera.

Con la Pannonia e con il Norico i rapporti sono strettissimi; ma i traffici della città veneta toccavano ben altri mercati. Bronzi e vetri si esportavano, almeno fino alla metà del I secolo, verso la Gallia e soprattutto verso la libera Germania.

Lo studio dei bolli e dei *tituli picti* aveva già consentito di documentare (grazie soprattutto alla presenza di nomi famosi,

come quello di C. Lecanio Basso o quello di Calvia Crispinilla, possessori di *figulinae* nel Veneto o in Istria) i contatti tra l'Aquileiese ed alcune regioni d'Italia: il Veneto, naturalmente; l'alto Adige; talune aree della Lombardia e del Piemonte; l'Emilia. Ora gli ultimi studi dello Zevi e del Baldacci, attenti anche alla tipologia e all'area di distribuzione, hanno individuato una circolazione di anfore del tipo 6 Dressel detto « istriano » (perché caratteristico delle anfore provenienti dalla regione) lungo l'Adriatico. All'altezza di Taranto il flusso si biforca in due correnti distinte: l'una verso la Grecia, ed Atene in particolare; l'altra verso il Canale di Sicilia e Cartagine; oppure, risalendo il Tirreno, verso Ostia e Roma. Relazioni forse non solo commerciali esistevano tra Aquileia e la sponda dalmata dell'Adriatico; e sono documentati i rapporti con la Grecia. Non solo giungevano ad Atene le anfore del tipo istriano; ma, provenienti dall'Attica e dal Proconneso, risalivano l'Adriatico verso le coste padano-venete quei bei sarcofagi attici, i cui frammenti sono stati ritrovati in gran numero nella regione. D'importazione greca sembrano essere anche i diversi esemplari di coppe del tipo detto megarese od omerico.

Aquileia, inoltre, è uno dei mercati preferiti dagli orientali, soprattutto dai Siriani, che vi stabiliscono una loro base commerciale già durante il I secolo a. C. e divengono il gruppo provinciale più numeroso nella città. Anche l'*edictum de pretiis* diocleziano, nei frammenti rinvenuti ad Afrodizia, in cui si fissano le tariffe massime per i noli sui trasporti, attesta l'esistenza di una rotta regolare tra Aquileia e i porti della Siria. Questo particolare commercio doveva riguardare per lo più merci d'importazione: stoffe pregiate e cuoi lavorati, vetro e pietre preziose, avorio, seta, spezie e profumi; ma non doveva essere senza contropartita. Agli orientali interessavano l'ambra (che era possibile barattare alla pari, sui mercati indiani, con perle, gemme e merci delle più preziose: PLIN., *n.h.* XIX, 4,19: *eandemque omnia haec* [scil.: il corallo rosso, l'asbesto e l'ambra] *quam gemmae auctoritatem.*), uno dei generi di scambio più pregiati; e le materie prime delle provincie transalpine e danu-

biane (l'oro, naturalmente; ma anche il ferro, il rame, il piombo, esportato in pani o lamine o sotto forma di manufatti, quali asce, coltelli, lesine, fino alle coste dell'India e dell'Arabia: *Peripl. mar. Erythr.* 6; 28; 49; 56); e Aquileia era, ad un tempo, il capolinea della cosiddetta via dell'ambra e la porta alle provincie sul Danubio. Relazioni, infine, esistevano con l'Egitto (regolari rotte commerciali *ab Alexandria* raggiungevano Aquileia, secondo lo stesso *edictum de pretiis*) e con l'Africa, in particolare con Cartagine.

Le notizie su Ravenna sono, anche a questo proposito, molto meno numerose e precise; mancano, soprattutto, le prove di un ruolo commercialmente attivo svolto dalla città. Tuttavia, attraverso il dato delle fonti letterarie, dell'epigrafia e dell'archeologia, è possibile tentare una parziale ricostruzione del suo tessuto di relazioni commerciali, anche se i risultati restano assai labili, e qualsiasi nuovo ritrovamento potrebbe rovesciare talune conclusioni. Dalla pianura emiliano-romagnola venivano certamente le derrate agricole, necessarie al mantenimento dell'armata navale; e tra queste l'olio prodotto nell'entroterra appenninico.

Verso Ravenna scendeva su chiatte o zattere il legname per l'edilizia, soprattutto il larice alpino, per esservi imbarcato in direzione degli scali adriatici (VITR. 11, 9, 6); seguivano la stessa strada, probabilmente, alcuni prodotti tipici della regione veneta, come le pietre da costruzione (il marmo rosso di Verona, per esempio, impiegato nella villa di Russi, o la pietra d'Istria) e il pregiato olio istriano.

Da oltr'Alpe, e più precisamente dal Norico, veniva forse il ferro destinato ai mille usi della flotta; tappa intermedia nel tragitto di questo prodotto verso l'Italia centrale e Roma, dove era famoso già agli inizi dell'era nostra. Il rinvenimento di numerosi esemplari di vasellame in vetro ha fatto ritenere probabile l'esistenza di fabbriche locali. Si ignora, tuttavia, se la sabbia del litorale ravennate possieda o meno le qualità richieste per tale produzione; sabbia silicea potrebbe esser stata fatta venire appositamente dalle provincie orientali o dall'Africa. Certe sono, invece, le importazioni di oggetti in vetro dalle provincie

germaniche a partire dal II-III secolo d. C. Di provenienza siriana (anche se molto tarda) si ritiene un particolare gruppo di anfore con scritte dipinte in caratteri greci. Il marmo è tutto d'importazione. Oltre ai tipi già ricordati, la città impiega prevalentemente marmo greco: soprattutto pentelico, tasio, del Proconneso, delle isole. Dalla Grecia, infine, e precisamente da Sciro, provengono anfore che hanno contenuto probabilmente vino.

Anche Ravenna presenta alcune caratteristiche tipiche del grande mercato, più proprie, tuttavia, di Aquileia, l'ἐμπόριον Ἰταλίας: la posizione all'imbocco di un'importante via sussidiaria, com'era quella endolagunare; il ricco entroterra; le industrie fiorenti nella zona. Mancano, come si è detto, le prove di un ruolo attivo della città sulle grandi vie del commercio mediterraneo. Tuttavia non sempre un emporio si identifica con un centro urbano: può corrispondere anche ad un'area più vasta. Ravenna è in contatto, non sappiamo se diretto o mediato, con molti dei mercati su cui opera Aquileia: l'Istria, la Germania e la Gallia meridionale, la Grecia, probabilmente il Norico e le regioni orientali dell'impero. Poiché non si può certo pensare ad una concorrenza nei confronti della grande città veneta, forse il sistema bipolare Aquileia-Ravenna si può considerare un unico grande emporio. Da Aquileia si irraggiavano i traffici, e a Ravenna, « porta » meridionale d'accesso alla rete lagunare e fluviale altoadriatica, si affidavano compiti sussidiari, tali tuttavia da garantire a questa una buona prosperità commerciale riflessa. Il rapporto che lega Ravenna all'emporio nella *Venetia* potrebbe, in ultima analisi, essere simile, fatte le debite proporzioni, a quello tra Antiochia e le altre città della *Tetrapolis* di Siria.

Certo è che le due città appaiono legate per tutta l'antichità. Come si è visto, il progressivo esaurirsi del mercato egeo, forse più che la paura di Mitridate, e la contemporanea scoperta delle miniere del Norico aveva provocato il riflusso dei mercanti italici da quelle regioni d'oriente così capillarmente sfruttate, e la nuova politica d'investimento nel Veneto orientale e in Istria. Il mercato aquileiese era apparso ben presto degno di interesse

agli stessi Siriaci, che, dopo aver inferto il colpo di grazia all'attività dei mercanti italici in oriente, quando avevano intrapreso la propria « diaspora » in tutto l'impero, erano divenuti abituali frequentatori di queste sponde, portando con sé prodotti e soprattutto tecniche artigianali nuove. Dopo la conquista delle regioni alpine e dell'Illirico, i nuovi mercati del Norico e della Pannonia sono appannaggio quasi esclusivo delle case aquileiesi, che di qui raggiungono anche le altre aree sul Danubio.

Per mare, come si è visto, i mercanti aquileiesi raggiungono l'Italia meridionale, la Grecia, le coste dell'Africa. Restano chiuse invece, almeno in apparenza, le rotte del Mediterraneo orientale. I rapporti tra Aquileiesi e Siriaci sono infatti molto intensi; ma sembrano improntati ad una specie di mutuo rispetto delle sfere di influenza. Se, come dice il Panciera, « è probabile che le case commerciali di Aquileia abbiano lasciato ai mercanti orientali il rischio di una lunga navigazione fino alla città » (anche perché sarebbe stato difficile, forse, inserirsi in un'area dominata dai Siriani), gli orientali, come sostiene la Cracco Ruggini, non sembrano avere assunto mai, « nei confronti del ceto mercantile cisalpino, la rilevante importanza che tanto spesso è stata proclamata » (anche perché non investirono mai il loro denaro in questa regione, e i *negotiatores* siriani residenti sembrano rappresentare solo l'infimo ingranaggio delle potenti case commerciali d'oriente, quello incaricato della distribuzione locale).

Sorgono ora, nella *Venetia et Histria* le magnifiche *villae*, e nascono le industrie. Comincia in questo momento anche il miracolo edilizio di Aquileia: secondo Erodiano (HERODIAN. VIII, 2, 4-5), la più antica cinta di mura, risalente alle origini stesse della colonia, ormai inutile per le mutate caratteristiche della città e per l'instaurarsi della pace augustea, viene ovunque superata dall'enorme sviluppo edilizio, e in qualche punto volontariamente abbattuta per dare sfogo alle nuove costruzioni. Fra l'età di Augusto e quella di Massimino (per fronteggiare la minaccia del quale sorge la seconda, più ampia cinta di mura), la città conoscere un continuo incremento.

Anche Ravenna traversa fasi analoghe a quelle della città

veneta. La prima menzione del suo porto risale, come si è visto, all'anno 82, quando ormai Aquileia andava precisando la sua vocazione commerciale. Nell'età augustea Ravenna è particolarmente favorita dal potere centrale, sia con provvedimenti di più vasta portata, come la creazione del porto a Classe e lo scavo della *fossa Augusta*, che rivoluzionano la vita della città, sia con decisioni di minore rilevanza, ma pur sempre significative, tra le quali rientra, forse, la creazione della scuola di gladiatori ricordata da Strabone [STRABO V, 1, 7 (213)]. Se si accoglie l'ipotesi del Mansuelli, l'*oppidum municipale*, il centro regolare, con mura e pianificazione ortogonale, non coincide affatto con la città nata su palafitte, solcata da vie d'acqua e attraversabile per mezzo di ponti e traghetti, descritta da Strabone [STRABO V, 1, 7(213): ἐν δὲ τοῖς ἔλεσι μέγιστη μὲν ἐστὶ Ῥαοῦννα ξυλοπαγῆς ὅλη καὶ διάρρητος. γεφύραις καὶ πορθμείοις ὀδευομένη].

Rispetto al nucleo originario, appunto quello straboniano, sviluppatosi in modo inorganico lungo le vie d'acqua, la città cinta di mura (probabilmente è opera dell'imperatore Claudio, cui risale la famosa *porta aurea*) rappresenta una addizione e forse una parziale sistemazione della città. Già prima del II secolo, tuttavia Ravenna si allarga verso nord-est, in quella zona che prende successivamente il nome di *Regio Caesarum*; area forse legata all'attività del porto e destinata ad accogliere magazzini, officine ed altri impianti ed installazioni navali. Se Aquileia si arricchisce di monumenti sontuosi, anche Ravenna conosce la costruzione di edifici ed opere pubbliche, quasi certamente attribuibili ai primi secoli dell'impero: oltre alla *porta aurea*, di età claudiana, l'acquedotto traiano, il *pons Augustus*, l'anfiteatro. Anche a Ravenna l'incremento demografico è continuo, come è provato dal grande sviluppo delle necropoli. Forse le fortune delle due città sono semplicemente aspetti parziali del periodo di straordinaria prosperità di cui gode l'Italia; ma le consonanze, nella storia di Aquileia e Ravenna, appaiono veramente numerose e significative, fino all'ultima, che vede le due città fronteggiare unite la minaccia di Massimino. Aquileia rappresenta la prima linea di resistenza, Ravenna la retrovia, in cui Pupieno

raccoglie le forze d'Italia (e da cui si propone, forse, di far giungere aiuti agli Aquileiesi tramite il corridoio lagunare, difficile da controllare per l'armata assediante).

Frattanto la prosperità di Aquileia era andata scemando. Verso la fine del I secolo l'olio spagnolo e il *garum* delle stesse terre avevano invaso il Mediterraneo, giungendo fino ad Aquileia (come è dimostrato dalla presenza di anfore del tipo Dressel 20, le tipiche olearie della Betica, e da altre anfore inedite del Museo di Aquileia e di Verona). Anche per il commercio del vino si fa sempre più sentire la concorrenza dei nuovi centri di produzione vinicola in Gallia e sul Reno. Aquileia perde gradualmente il mercato mediterraneo delle derrate e dei prodotti di largo consumo, donde traeva uno dei cespiti più importanti. Non basta: a partire dalla fine del secolo sono fortemente insidiati anche i rapporti, finora quasi di monopolio, con la Pannonia e con il Norico. In Pannonia lo spostamento dell'asse economico verso il confine aveva allungato le linee di traffico via terra, rendendo problematico e costoso il trasporto delle merci dall'Italia, e preferibile, per quanto possibile, la produzione *in loco*. Tuttavia l'aumento della richiesta e l'inesperienza dell'ancor giovane industria locale consentono, per qualche tempo ancora, il mantenimento delle posizioni acquisite. Ma la nuova situazione politico-militare sulle frontiere europee ha in sé le premesse per una crisi irreversibile dei traffici aquileiesi. Le officine della Gallia meridionale inviavano da tempo i loro prodotti nella parte sud-occidentale della provincia tramite la stessa Aquileia; e quindi quel mercato era noto. All'inizio del II secolo lo spostamento di ingenti masse militari dal Reno al Danubio libera la ben attrezzata industria renana, che può ora destinare all'esportazione gran parte dei prodotti prima riservati al mercato interno e alle truppe di presidio. La conquista degli *Agri Decumates*, inoltre, offre la possibilità di aprire un commercio gallo-germanico lungo l'asse del Danubio. Le merci delle provincie occidentali raggiungono agevolmente, lungo la facile e sicura via fluviale, i nuovi mercati, situati proprio a ridosso del fiume; e il ridottissimo costo di questo tipo di trasporti le rende

estremamente competitive rispetto a quelle che debbono compiere lunghi percorsi via terra. Assieme alle merci discendono il fiume anche gli artigiani; benché essi siano presenti anche a *Carnuntum*, *Savaria*, *Brigetio*, località tradizionalmente dominio dei mercanti italici, la loro roccaforte principale diviene *Aquincum*, per lungo tempo sede della X *Gemina*, una legione proveniente dalla *Germania Inferior*. I vincoli particolarmente saldi ed antichi rendono più lento questo processo nella vicina regione norica. Ancora verso la metà del III secolo mercanti provenienti dal Norico visitano con apparente regolarità i centri produttivi dell'Italia settentrionale. Tuttavia, se le ceramiche delle officine sud-galliche avevano avuto poca fortuna nella regione, i legami con le provincie occidentali si vanno facendo sempre più stretti. Già il prodotto delle officine della Gallia centrale (Lezoux) e di quelle della Gallia orientale (Heiligenberg) è largamente presente nella provincia. Dopo le grandi guerre marcomanniche, le sigillate delle officine renane invadono la regione. Solo l'agricoltura rimane a garantire la prosperità della città veneta. I commerci con l'oriente, ancora molto attivi, non incidono (se non, in qualche misura, negativamente) sull'economia di Aquileia e della regione, perché sono gestiti direttamente, soprattutto da Siriaci, fino allo stadio ultimo della distribuzione locale; e perché i grandi mercanti, benché sembrino privilegiare commercialmente Aquileia rispetto alla stessa Roma (fino alla tarda antichità, come ha sostenuto la Cracco Ruggini), apparentemente disdegnano qualsiasi investimento produttivo nella *Venetia*, o sono resi impotenti ad attuarlo dalla chiusura decretata nei loro confronti dalle classi economicamente privilegiate. Dalla metà del III secolo anche questi commerci subiscono una brusca flessione, in conseguenza di eventi che si verificano su teatri lontanissimi (l'avvento della dinastia iranica, la chiusura dei porti della Characene, lo scoppio delle guerre in oriente, la fine di Palmira); e Aquileia è strettamente coinvolta nella crisi del *limes* danubiano, di cui è divenuta la naturale retrovia.

Di Ravenna, per questo periodo, si conosce ben poco: solo fatto che la collega ad Aquileia è la presenza di Pupieno nella

città durante la guerra con Massimino il Trace. Dobbiamo tuttavia presumere che anche il porto dell'*Aemilia* abbia conosciuto un periodo di crisi, da cui la salvarono parzialmente la posizione tranquilla e la presenza della flotta. Benché le prospettive dell'armata navale fossero assai mutate sul piano strategico, essa restava, in ambito locale, un significativo elemento di stabilità economica anche nei peggiori momenti di crisi. Forse lo sviluppo del sobborgo di *Caesarea* (da non confondere con la *regio Caesarum*), che le fonti tardo-antiche ricordano situato tra Ravenna e Classe (IORD., *Get.* 29: *trino siquidem urbs ipsa vocabulo gloriatur, trigeminaque positione exultat, id est prima Ravenna, ultima Classis, media Caesarea inter urbem et mare*), è il sintomo dei rafforzati legami tra l'abitato civile e la base militare, divenuta, nella tarda antichità, punto di riferimento anche economico.

Aquileia non possiede un simile elemento equilibratore. Dopo la riforma diocleziana e il trasferimento della capitale a *Mediolanum*, Aquileia diviene sede dell'apparato burocratico legato alla corte imperiale, e punto di grande rilievo strategico sulla via da Milano verso *Sirmium*, cuore della regione balcanica, e Costantinopoli. La città è costretta, a partire dal 340, a pagare un doloroso tributo alla sua posizione, passaggio obbligato per tutti gli eserciti in lotta durante le guerre civili e per le orde dei barbari. Malgrado i danni prodotti dalle scorrerie e dalle carestie periodiche, l'agricoltura sembra aver garantito un po' di respiro alla regione: si esportano tuttora, durante il IV secolo, vino e olio verso le aree transalpine (AMBR., *De Helia* 53; *Epist.* XVIII, 20-22; EUG., *Vita Severini* XXVIII, 2, p. 45), grano ed altri generi alimentari verso Roma. Durante il V-VI secolo soltanto l'Istria continua questi traffici (CASSIOD., *Var.* I, 34; II, 12).

Molte delle industrie appaiono, dalla *Notitia Dignitatum in partibus Occidentis*, trasformate ormai in aziende di stato. Dalle fonti, come ha rilevato il Panciera, emergono molteplici sintomi di un decadimento economico irreversibile; né la rinnovata presenza di mercanti orientali, né lo sperpero delle classi

agiare nei generi di lusso possono essere interpretati come prove di una prosperità inesistente. Anzi, come ha osservato la Cracco Ruggini, è caratteristico delle classi elevate, soprattutto nelle società più povere, il gusto esibizionistico per una vita lussuosa e falsamente liberale. Ormai le caratteristiche che possono garantire lo sviluppo di una città sono ben altre da quelle che hanno fatto la fortuna di Aquileia. Proprio Ravenna, invece, riparata dall'impenetrabile cintura di paludi e in grado di assicurare il collegamento via mare con Costantinopoli (in alternativa alla malsicura strada attraverso la regione balcanica) viene scelta da Onorio come capitale. Così proprio Ravenna, nel momento stesso in cui comincia il suo periodo di maggior splendore, priva la città veneta di ogni residua importanza: ultimo, doloroso episodio della « vita parallela » che sembra aver accomunato nell'età antica i due grandi porti altoadriatici.



BIBLIOGRAFIA

Le fonti non esplicitamente citate nel testo sono, ovviamente, rintracciabili nelle opere di sintesi generale, o, per quanto concerne Ravenna romana, in alcuni articoli specifici di G. Bermond Montanari, G. Bovini, A. Donati, G. A. Mansuelli, G. Susini, citati qui di seguito. Le fonti relative alla tarda antichità sono state spogliate con estrema cura da L. Cracco Ruggini nei suoi lavori sull'Italia Annonaria.

a) Opere generali:

Oltre alle grandi sintesi storico-economiche del Rostovzef, del Frank, del Chilver, dell'Heichelheim, strumenti essenziali per chi si occupi di questi problemi, va consultato: S. PANCIERA, *Porti e commerci nell'Alto Adriatico*, « *Aquileia e l'Alto Adriatico*. - 2 - *Aquileia e l'Istria*. - *Antichità Altoadriatiche II* », Udine 1972, pp. 79-112.

b) Situazione politica:

Sulle vicende della conquista e sulla romanizzazione dell'Italia nord-orientale un quadro sintetico, ma assai chiaro offrono: F. CASSOLA, *La politica romana nell'Alto Adriatico*, « *Aquileia e l'Alto Adriatico* », cit., pp. 43-63; R. F. ROSSI, *La romanizzazione dell'Istria*, Ibidem., pp. 65-78.

c) Aquileia:

Su Aquileia sono fondamentali le seguenti monografie: A. CALDERINI, *Aquileia romana*, Milano 1930; S. PANCIERA, *Vita economica di Aquileia in età romana*, Aquileia 1957.

d) Ravenna:

Utile sempre, alla conoscenza della città, è la raccolta dei *Monumenti Ravennati* di M. FANTUZZI, e preziose altresì sono le osservazioni del Testi-Rasponi al *Liber Pontificalis* d'Agnello. Per una bibliografia aggiornata al 1956 si veda: G. BOVINI, *Le origini di Ravenna e lo sviluppo della città in età romana*, « *Felix Ravenna* », LXXXVII (1956), pp. 38 ss.

I lavori su Ravenna sono raccolti essenzialmente sulla rivista « *Felix Ravenna* » e sulla pubblicazione annuale destinata ad ospitare le lezioni dei Corsi di Cultura sull'Arte Ravennate e Bizantina.

Sui problemi generali si vedano gli: *Atti del I Convegno Internazionale sulle antichità di Classe*, Ravenna 1967.

Contributi recenti su Classe e *Caesarea* sono raccolti nei volumi miscellanei: *Studi storici, topografici e archeologici sul Portus Augusti di Ravenna e sul territorio classicano*, Faenza 1961; e *Convegno per lo studio della zona archeologica di Classe per mezzo dell'aerofotografia*, Faenza 1962.

Sulle fonti si veda: G. A. MANSUELLI, *Le fonti su Ravenna antica*, XVIII « *Corso di Cultura sull'Arte Ravennate e Bizantina* », Ravenna 1971, pp. 333-347.

La situazione geografica e la topografia della città sono trattate, oltre che nel già citato articolo di G. Bovini, nei seguenti lavori: G. A.

MANSUELLI, *Geografia e storia di Ravenna antica*, XIV « *Corso di Cultura sull'Arte Ravennate e Bizantina* », Ravenna 1967, pp. 157-190; P. VERZONE, *Ipotesi di topografia ravennate*, XIII « *Corso di Cultura sull'Arte Ravennate e Bizantina* », Ravenna 1966, pp. 433-443; G. A. MANSUELLI, *Elementi organici e razionali nell'urbanistica ravennate*, « *Felix Ravenna* », CI (1970), pp. 27-37; G. BERMOND MONTANARI, *Recenti ritrovamenti archeologici in Ravenna (con note geografiche di Arnaldo Roncuzzi)*, « *Felix Ravenna* », CI (1970), pp. 7-21.

Sulla situazione giuridica della città e sull'ordinamento tribale della Cispadana si vedano: A. DONATI, *Aemilia tributim descripta*, Faenza 1967; ID., *L'ordinamento tribale romano in area ravennate*, XXIV « *Corso di Cultura sull'Arte Ravennate e Bizantina* », Ravenna 1977, pp. 195-196; G. SUSINI, *Origini di Ravenna romana: Cicerone, pro Balbo 22, 50*, XIV « *Corso di Cultura sull'Arte Ravennate e Bizantina* », Ravenna 1967, pp. 361-365; G. TIBILETTI, *Ravenna populus foederatus e le zone della Cisalpina rese « latine » nell'89 a. C.*, « *Studi romagnoli* », XXIV (1973), pp. 25-31.

L'economia della città in epoca romana è stata studiata da: G. A. MANSUELLI, *Economia di Ravenna in età romana*, XXI « *Corso di Cultura sull'arte Ravennate e Bizantina* », Ravenna 1974, pp. 207-216; G. BERMOND MONTANARI, *Lineamenti di storia economica di Ravenna romana in rapporto alle fonti archeologiche*, XXIV « *Corso di Cultura sull'Arte Ravennate e Bizantina* », Ravenna 1977, pp. 87-104.

e) Altre città:

G. FOGOLARI - B. M. SCARFÌ, *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; P. SCARPA BONAZZA BUORA VERONESE, *Concordia romana*, « *Iulia Concordia dall'età romana all'età moderna* », Treviso 1962, pp. 15-102.

f) Sistema portuale:

A. DE BON, *Rilievi di campagna*, « *La via Claudia Augusta Altinate* », Venezia 1938, p. 15; A. DEGRASSI, *I porti romani dell'Istria*, « *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, pp. 24-81; e in « *Scritti vari di Antichità* », II, Roma 1962, pp. 821-874); G. MUSOLINO, *La via acquea da Ravenna ad Altino*, « *Ateneo Veneto* », 146, 2, pp. 125-137; G. SCHMIEDT, *Contributo della fotointerpretazione alla situazione geografico-topografica dei porti antichi in Italia*, Firenze 1964; J. ROUGÈ, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire Romain*, Paris 1966; L. BOSIO, *I porti antichi nell'arco lagunare veneto*, « *Atti del Convegno Internaz. di Studi sulle ant. di Classe* », cit., pp. 15-22; ID., *I pro-*

blemi della frangia lagunare veneta nell'antichità, « Venetia », I, Padova 1967, pp. 13-96; M. MIRABELLA ROBERTI, *Il porto romano di Aquileia*, « Atti del Convegno Internaz. di Studi sulle ant. di Classe », cit., pp. 383-398; G. UGGERI, *La terminologia portuale romana e la documentazione dell'Itinerarium Antonini*, « Studi Ital. Fil. Class. », XL (1968), pp. 225-254; N. ALFIERI, *Le vie di comunicazione dell'Italia settentrionale. Dalla Repubblica alla Tetrarchia*, Catalogo I, Bologna 1964, pp. 57-70.

g) Rapporti con le province alpine ed illiriche:

M. PAVAN, *La provincia romana della Pannonia Superior*, « Atti Acc. Naz. Lincei », s. VIII, vol. VI, 1955, pp. 467-480; J. J. WILKES, *Dalmatia*, London-Boston 1969; G. ALFOLDY, *Noricum*, London-Boston 1974; A. MÓCSY, *Pannonia and Upper Moesia*, London-Boston 1974.

h) Gli orientali e Aquileia:

Per questo problema, oltre ai già citati lavori di sintesi del Panciera, vanno consultati i seguenti studi: G. BRUSIN, *Orientali in Aquileia romana*, « Aquileia Nostra », XXIII (1953-54), coll. 55-70; L. RUGGINI, *Ebrei ed orientali nell'Italia settentrionale tra il IV e il VI sec. d. C.*, « Studia et Docum. Hist. et Iuris », XXVI (1959), pp. 186-308; ID., *Economia e società nell'Italia annonaria*, Milano 1961.

i) Studi sulle anfore e sui traffici:

A. DEGRASSI, *Aquileia e l'Istria in età romana*, « Studi Aquileiesi offerti a G. Brusin », Aquileia 1953, pp. 51-65; ID., *L'esportazione di olio e olive istriane in età romana*, « Atti e memorie Soc. Istr. Arch. e Storia Patria », n.s., IV, 1956, pp. 104-112; F. ZEVI, *Appunti sulle anfore romane*, « Archeologia Classica », XVIII (1966), pp. 208-247; ID., *Anfore istriane ad Ostia*, « Atti e memorie 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)*, « Listy Filologické », LXXXIII (1960), pp. 58-63; P. BALDACCI, *Alcuni aspetti dei commerci nei territori cisalpini*, « Centro di Studi e Documentazione sull'Italia romana. Atti », I, 1967-68 (1969), pp. 7-50.

l) Vetri, ambre, produzioni e traffici diversi:

A. STENICO, *Ambre scolpite*, « Arte e civiltà romana, Catalogo », cit., II, Bologna 1965, pp. 376-381; ID., *Ceramica*, *Ibid.*, II, pp. 322-330; ID., *Coroplastica*, *Ibid.*, II, pp. 342-346; C. SALETTI, *Argenterie e oreficerie*, *Ibid.*, II, pp. 408-411; A. FROVA, *Vasellame bronzeo*, *Ibid.*, II, pp. 312-313; G. SENA CHIESA, *La glittica*, *Ibid.*, II, pp. 387-392; ID., *Gemme del Museo Nazionale di Aquileia*, Aquileia 1966; A. GIULIANO, *Il commercio dei sarcofagi attici*, Roma 1962; ID., *I sarcofagi nell'Italia settentrionale*, « Arte e civiltà romana, Catalogo », cit., II, pp. 500-503; J. B. WARD PERKINS, *Il commercio dei sarcofagi di marmo fra Grecia e Italia settentrionale*, « Atti I Congr. Intern. Arch. Italia settentrionale », Torino 1963, pp. 119-124; H. GABELMANN, *Die Werkstattgruppen der*

oberitalischen Sarkophage, (Beihefte der Bonner Jahrbücher, Band 34), Bonn 1973; C. CARDUCCI, *Vetri*, « *Arte e civiltà romana, Catalogo* », cit., II, pp. 356-360; C. CALVI, *I vetri romani del museo di Aquileia*, Aquileia 1968; V. RIGHINI, *Lineamenti di storia economica della Gallia Cisalpina; la produttività fittile in età repubblicana*, Bruxelles 1970; ID., *Sul commercio romano nella Cisalpina*, « *Rivista Storica dell'Antichità* », I (1970), pp. 219-228.

m) *Edictum de maximis pretiis*:

Diokletians Preisedikt hrsg. von S. LAUFFER, Berlin 1971 (nuova edizione dell'editto-calmiere); sui frammenti di Afrodisiade si vedano, oltre ai già citati lavori del Panciera, i seguenti studi: G. IACOPI, *Gli scavi della missione archeologica italiana ad Afrodisiade nel 1937*, « *Mon. Antichi* », XXXVIII (1939), cc. 202-224 e cc. 231-232; A. CALDERINI, *Per la storia dei trasporti fluviali da Ravenna ad Aquileia*, « *Aquileia Nostra* », X (1939), cc. 35-36; E. R. GRASER, *The Significance of two New Fragments of the Edict of Diocletian*, « *Trans Proc. Amer. Phil. Assoc.* », LXXI (1940), pp. 157-174; M. GIACCHERO, *Note sull'editto-calmiere di Diocleziano*, « *Ist. Storia Antica dell'Università di Genova* », IV (1962), pp. 5-50.

n) Regione veneta e commerci nella tarda antichità:

Su questo argomento, oltre ai già citati lavori del Panciera e della Cracco Ruggini, si veda: S. MAZZARINO, *L'area veneta nel Basso Impero*, « *Le origini di Venezia* », Venezia 1964, pp. 37-55.