

Il progetto teodoriciano di difesa adriatica

di Giancarlo Frassinetti

Che la difesa dell'Adriatico si sia posta come necessità imprescindibile per il governo teodoriciano si evince dalla testimonianza, benché non esplicita, di Cassiodoro¹. Cassiodoro, *consiliarus* del padre prefetto al pretorio, questore dal 507 al 511 d.C., console nel 514, *patricius* in un anno imprecisato, *magister officiorum*, cioè sovrintendente a tutti gli *officia* periferici e a vari dipartimenti di palazzo², prefetto al pretorio dal 533 al 537³, ebbe per un trentennio altissime funzioni di governo presso la corte degli ostrogoti. Mentre ancora ricopriva la prefettura, si dedicò alla raccolta dei documenti ufficiali, i *dicta*, da lui redatti nel corso degli *honores*, nella sua attività di questore, maestro degli uffici, prefetto, con lo scopo di conferire l'adeguata *facundia* ai *rudēs viri* che dopo di lui avrebbero seguito la carriera pubblica (la nobiltà ostrogota) e di tramandare il ricordo di coloro che hanno ricevuto le *dignitates* e conseguentemente le *laudes* di Cassiodoro (la classe dirigente romana)⁴: il lavoro, svolto tra 537 e 538, portò alla compilazione delle *Variae*, così chiamate soprattutto per la disomogeneità ell'elaborazione stilistica⁵. L'opera ha ricevuto dai moderni unanime giudizio negativo per l'enfasi, il patologico attaccamento al passato, la vanità letteraria esibite⁶. Malgrado ciò, costituisce una cospicua fonte di notizie preziose sull'epoca teodoriciano e post-teodoriciano. Il libro V, quello che più interessa l'argomento qui trattato, contiene atti risalenti agli ultimi anni del regno di Teodorico. Le tre lettere di Cassiodoro raccolte in questo libro presentano *Theodericus rex* quale mittente e sono indirizzate ad Abbondanzio, *praefectus praetorio*, a Wilia, sovrintendente al patrimonio, e a Gudinando, usciere⁷.

Al prefetto del pretorio Teodorico esprime retorico compiacimento per il buon punto cui è giunto il progetto dell'allestimento di una consistente flotta⁸, di navi a tre ordini di remi⁹, i *dromones*, in ottemperanza ad un precedente ordine regio per il quale Abbondanzio era stato incaricato di reclutare marinai in ogni parte d'Italia costituendo così equipaggi adeguati per prendere possesso dei dro-

moni costruiti con intenso lavoro¹⁰. L'opera, per Teodorico, è opportuna per le operazioni militari e utile per i commerci¹¹, ed è già in grado di incutere rispetto e timore a greci ed africani¹², cioè bizantini e vandali. Per completare l'opera è necessario provvedere, aggiunge Teodorico, gli equipaggiamenti, in particolar modo le vele, e il re ostrogoto fissa un giorno preciso per il compimento del progetto, il 13 giugno di un anno non precisato, ma con molto elevata probabilità degli ultimi anni, i più tormentati, del regno teodoriciano, dal 523 al 526¹³. Per coronare l'opera Teodorico ordina al suo funzionario che sia tagliato il legname necessario lungo le due rive del Po e ampliare pertanto il numero dei dromoni¹⁴.

Sembrirebbe si fosse già costituita una consistente flotta teodericiana, per la quale si persegue un ulteriore ampliamento, ma già in possesso di una dimensione ragguardevole.

Al *Comes patrimonii* Wilia, nella lettera 18 del libro V, Teodorico ricorda l'ordine precedentemente impartito di reperire operai esperti nel costruire navi¹⁵, i quali devono convergere a Ravenna il 13 giugno, la stessa data indicata nella lettera relativa ad Abbondanzio, per la costruzione di navi anche grazie il legname reperibile lungo le rive del Po nelle proprietà regie¹⁶. Al sovrintendente al patrimonio Wilia, quindi, è affidata la cura della mano d'opera per l'esecuzione del progetto sulla flotta¹⁷.

All'usciere Gudinando, nella lettera 19 del libro V, *Theodericus rex* ordina di recarsi in una non precisata provincia per recuperare i marinai già ivi raccolti secondo le disposizioni di Abbondanzio e Wilia e portarli a Ravenna per il 13 giugno¹⁸.

Per una corretta interpretazione dei passi di Cassiodoro è necessaria una loro adeguata contestualizzazione. Anche nell'Adriatico cominciava a riacutizzarsi la minaccia piratica, in un contesto internazionale che presentava un'espansione del fenomeno piratico da una valenza meramente locale ad una dimensione "internazionale", fenomeno rilevante a partire dalla fine del IV secolo d.C.¹⁹, da indurre Stefano Tramonti a parlare di "nuova internazionalizzazione della pirateria" per l'epoca tardoantica e altomedievale²⁰.

L'altoadriatico fu una regione che a partire dalla crisi del sistema centrale romano conobbe una particolare floridezza, per la presenza della corte prima a Milano e poi a Ravenna, che contribuì anche dal punto di vista politico alla valorizzazione del bacino marittimo. Il volume dei commerci che legava il sistema portuale altoadriatico tra Ravenna ed Aquileia era anche strettamente legato all'importanza che quest'area aveva avuto in età altoimperiale per il collega-

mento tra le regioni danubiane e l'Italia. Ravenna in particolare diventò dalla fine del V secolo d.C. il punto di riferimento privilegiato in Occidente del sistema economico romano centrato ormai su Costantinopoli²¹.

Sulla prosperità economica e l'intensità dell'attività commerciale altoadriatica nella tarda antichità e nel primo medioevo testimonia anche la folta presenza di ebrei ed orientali, dediti soprattutto all'attività mercantile²².

Ma la ricchezza economica della regione dovette comportare una forte attrazione per l'attività piratica, la quale aveva ripreso a costituire una seria minaccia per i viaggi ed i commerci in tutto il Mediterraneo, e quindi anche nell'Adriatico, dato che l'incapacità dell'Impero romano a porre in atto azioni efficaci di repressione aveva reso possibile la ripresa di usi atavici di procacciamento del sostentamento attraverso l'azione piratesca a numerose popolazioni rivierasche²³. Nel corso del V secolo d.C. la pirateria concorse corposamente alla dissoluzione della *pars occidentalis* dell'impero, acquisendo un carattere internazionale ed incidendo prepotentemente in tutto il sistema economico imperiale, riprendendo le dimensioni possedute nel periodo tardo-repubblicano²⁴.

A Ravenna, sede privilegiata dell'amministrazione teodoriciano, aveva avuto sede, come noto, una delle due flotte pretorie romane; la flotta ravennate aveva subito, come del resto le altre armate dell'Impero romano, una violenta destrutturazione nella seconda metà del III sec. d.C., sotto l'incalzare delle improvvisate forze barbariche, che nel corso di quel secolo avevano minato alle basi le strutture dell'impero romano²⁵. La restaurazione tetrarchica che era seguita alla fine del secolo non aveva ricostituito più le grandi flotte, ma si era limitata a stanziare delle squadre navali di modeste dimensioni nei punti più esposti alle invasioni barbariche, in particolare modo sui fiumi di frontiera. La flotta di Ravenna fu comunque mantenuta come quella di Miseno, anche se l'unico sicuro elemento a favore dell'esistenza della flotta ravennate nel IV sec. d.C. viene dalla *Notitia dignitatum*, problematico documento redatto all'epoca di Teodosio I ed aggiornato verso il 425-429 d.C.²⁶. In conformità all'epocale cambiamento al quale venne sottoposta l'Italia da Diocleziano, cioè la provincializzazione, che equiparò il suolo italico alle province sottoponendolo alla parcellizzazione in vari piccoli distretti amministrativi, alle flotte italiane fu affidata un'area di azione di dimensioni più ridotte rispetto ai primi due secoli dell'era cristiana²⁷. Nel corso del IV sec. d.C. la flotta ravennate si dovette ridurre a ben poca cosa. Contemporaneamente, l'ascesa di Costantinopoli (330 d.C.) dovette comportare senz'altro la formazione di una grande base navale, erede della grande flotta

imperiale romana e progenitrice della più tarda flotta bizantina²⁸.

Non sembra appropriato considerare una flotta militare il naviglio presente nel porto di Classe nel V secolo della nostra era, benché H. Viereck ipotizzi, senza alcun supporto documentale, qualche inverosimile azione della flotta ravennate ancora intorno al 460 d.C., per contrastare il predominio dei mari dei vandali di Genserico²⁹: quando all'inizio del V sec. d.C. l'impero d'occidente cadde in una crisi irreversibile, non fu più, ragionevolmente, possibile mantenere una, per quanto modesta, regolare flotta. Ugualmente senza base documentale, M. Bollini prolunga l'esistenza della *classis Ravennas* sino alla fine dell'impero d'occidente³⁰.

La flotta di Ravenna di IV secolo d.C., di molto ridimensionata, dovette continuare ad esistere per tutto il secolo o gran parte di esso, integrandosi in un dispositivo puramente locale che associava la marina e l'esercito di terra³¹, e utilizzò non più il vecchio porto augusteo, che aveva cessato di esistere nel corso dello stesso IV secolo a causa della subsidenza e della mancanza di manutenzione³², ma si avvalse di un porto di qualche importanza, attivo nella stessa area con estensione alquanto ridotta, immediatamente a sud degli attuali Fiumi Uniti³³. Questo porto operò almeno fino al VII secolo, per soddisfare le nuove esigenze di capitale assunte da Ravenna³⁴. L'esistenza di questo porto è provata dalle recenti indagini archeologiche e dalle fonti: una lettera di Sidonio Apollinare del 467 d.C.³⁵; le lettere qui in esame di Cassiodoro³⁶; da Procopio, che nel 540 d.C. vide personalmente il porto nel *προαστειον* (sobborgo) di Classe³⁷; dal mosaico di Sant'Apollinare Nuovo³⁸; da Iordanes³⁹.

Proprio le testimonianze di Procopio e Iordanes possono fare luce sulle lettere tramandate da Cassiodoro: il tentativo di Teodorico di approntare una flotta capace di reggere il confronto con quella bizantina e vandala e di consentire la difesa dell'Adriatico dall'incursioni piratesche non aveva avuto buon esito, probabilmente perché il re ostrogoto non ebbe il tempo di darvi effettivo compimento, ponendosi l'ambizioso progetto negli ultimissimi anni del suo regno, poco prima della morte. Il nucleo iniziale di flotta non fu ampliato, ma poté consentire solo incursioni "piratesche" agli ostrogoti, come quella di Totila nel 545 d.C.⁴⁰. Lo storico di Giustiniano, Procopio, che ebbe modo personalmente di entrare a Ravenna al seguito dell'esercito di Belisario, non poté prendere in considerazione il porto se non da un punto di vista commerciale, essendo questo privo di qualsiasi caratterizzazione militare, come retoricamente rimarcato dallo stesso Iordanes.

Note

- 1 Cassiodoro, *Variae*, 5.17-19. Sulla politica navale di Teodorico si veda S. Patitucci Uggeri, *La politica navale di Teodorico: riflessi topografici nel ravennate, Teodorico il Grande e i Goti d'Italia*, in *Atti del XIII Congr. Intern. di Studi sull'Alto Medioevo* (Milano, 2-6 novembre 1992, Spoleto 1993, pp. 771-786).
- 2 Sull'interpretazione della carica: A. Giardina, *Aspetti della burocrazia nel basso impero*, Roma 1977, pp. 55 ss.
- 3 Per la carriera politica di Cassiodoro: A. Momigliano, *Cassiodoro* (1978), poi in *Sesto contributo alla storia degli studi classici e del mondo antico*, II, Roma 1980, pp. 487-508; A. Giardina, *Cassiodoro politico e il progetto delle Variae, Teodorico il Grande*, cit., pp. 51-55.
- 4 Cassiodoro, *Variae, Praefatio*, 1-9. Si veda particolarmente Giardina, *Cassiodoro politico*, cit., pp. 59-60.
- 5 Cassiodoro, *Variae, Praefatio*, 17.
- 6 A. Giardina, *Cassiodoro politico*, cit., pp. 56-57.
- 7 Per la lettura integrale delle lettere in esame: M. Pierpaoli, *Vita e personaggi di Ravenna antica*, Ravenna 1984, pp. 67-68.
- 8 Cassiodoro, *Variae*, V, 17: «obtulisti oculis nostris subito classeam silvam».
- 9 Cassiodoro, *Variae*, V, 17: «trireme vehiculum remorum tantum numerum prodens».
- 10 Cassiodoro, *Variae*, V, 17: «Dudum igitur magnitudini vestrae ex Italiae litoribus officia iussimus praeferre nautarum, ut dromones, quos industria fabricare valuisset, manus remigum provisus susciperet». Per L. Casson, *Ships and Seamen in the ancient World*, Princeton 1971, pp. 148 e ss., i dromoni erano barche ad un ordine di remi in quanto «the words *trireme vehiculum* need not be taken to the letter» (nota 31), e questo «was brought about no doubt by chronic shortages of money and men».
- 11 Cassiodoro, *Variae*, V, 17: «Quod et armatis aptum et congruum probatur esse commerciis».
- 12 Cassiodoro, *Variae*, V, 17: «Non habet quod nobis Graecus imputet aut Afer insultet».
- 13 Anche M. Pierpaoli, *Vita*, cit., p. 67, oltre a A. Giardina, *Cassiodoro politico*, cit., p. 71.
- 14 Cassiodoro, *Variae*, V, 17: «Sed quoniam dromonum numerum iuvante deo cupidimus ampliari, si qua ligna fabricis eorum necessaria per utramque Padi ripam potuerint inveniri». In merito si veda R. Meiggs, *Trees and Timber in the Ancient Mediterranean World*, Oxford 1982, pp. 152-153. S. Tramonti, *La pirateria in età imperiale romana, Studi in onore di Mario Mazzotti*, «Ravenna. Studi e ricerche», 1 (1994), pp. 170-171, ne deduce che le pinete ravennate dovevano oramai essere insufficienti al fabbisogno per il massiccio sfruttamento attuato nei secoli precedenti.
- 15 Cassiodoro, *Variae*, 5.18: «Pridem igitur nos iussisse meministi, ut per domum nostram navigandi quaererentur artifices».
- 16 Cassiodoro, *Variae*, 5.18: «Si qua etiam per ripam fluminis Padi ligna fabricandis apta dromonibus in praediis regalibus potuerint reperiri [...]».
- 17 Anche M. Pierpaoli, *Vita*, cit., pp. 67-68.
- 18 Cassiodoro, *Variae*, 5.19: «Atque ideo ordinatione magnificorum virorum Abundantii praefecti praetorio atque Wiliae comitis patrimonii ad illam provinciam te iubemus excurrere,

ut tam de domo regia quam in locis aliis habitantes secundum priora praecepta provisos nautas ad urbem Ravennatem die iduum Iuniarum deo auxiliante festinare compellas, quatenus nulla tarditas tam praeclaris iussionibus afferratur».

19 Sulla navigazione dall'ultimo secolo dell'Impero romano sino all'età altomedievale si veda J. Rougé, *Quelques aspects de la navigation en Méditerranée au V siècle et dans la première moitié du VI siècle*, «Cah. Hist.», 6 (1961), pp. 129-154.

20 S. Tramonti, *La pirateria*, cit., pp. 166 ss.

21 A. Lewis, *Mediterranean Maritime Commerce: A.D. 300 - 1100 Shipping and Trade, La navigazione mediterranea nell'Alto Medioevo*, in *XXV Settimana di Studio del Centro Italiano di Studi sull'Alto Medioevo*, Spoleto 1978, II, pp. 484-487; S. Tramonti, *La pirateria*, cit., pp. 170-171.

22 In particolare L. Ruggini, *Ebrei ed orientali nell'Italia settentrionale tra IV e VI sec. d.C.*, «Stud. et Doc. Hist. Iur.», 25 (1959), pp. 186-308.

23 S. Tramonti, *La pirateria*, cit., p. 166.

24 Sul grande sviluppo della pirateria nel Mediterraneo verso la fine del II sec. a.C. e la prima metà del I sec. a.C. si veda S. Tramonti, *Hostes communes omnium. La pirateria e la fine della repubblica romana (145-33 a.C.)*, in «Ann. Univ. Ferrara», sez. VI Lettere, vol. VII, n. 1, Ferrara 1994.

25 Per la flotta ravennate negli ultimi secoli dell'impero, e in particolare nel III secolo d.C., si veda G. Frassinetti, *La flotta ravennate nel III secolo dell'età imperiale, Adriatico - Genti e civiltà (febbraio-marzo 1995)*, Cesena 1996, pp. 229-254.

26 Sulle numerose problematiche suscitate da questa fonte si veda fra gli altri G. Clemente, *La Notitia Dignitatum*, Cagliari 1968, p. 359; E. Demougeot, *La Notitia Dignitatum et l'histoire de l'Empire d'Occident au début du cinquième siècle*, «Latomus», 34 (1975), pp. 1079-1134; M. Reddé, *Mare Nostrum. Les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'Empire romain*, Rome 1986, p. 598 nota 595.

27 M. Bollini, *La fondazione di Classe e la comunità classaria*, in *Storia di Ravenna. I. L'età antica*, a cura di G. Susini, Venezia 1990., p. 306; Reddé, *Mare Nostrum*, cit., p. 637; C. G. Starr, *Roman Imperial Navy. 31 B.C.-A.D. 324*, II ed. con add., London 1959, p. 198; G. Jacopi, *La Classis Ravennas*, ANL, VIII ser. 6 (1951), pp. 534.

28 M. Reddé, *Mare Nostrum*, cit., pp. 582-592, 640-641, 659.

29 H. Viereck, *Die römische Flotte, Classis Romana*, Herford 1975, p. 236.

30 M. Bollini, *La fondazione*, cit., p. 306.

31 M. Reddé, *Mare Nostrum*, cit., p. 597.

32 P. Fabbri, *Il controllo delle acque tra tecnica ed economia*, in *Storia di Ravenna. II. 1. Dall'età bizantina all'età ottoniana*, a cura di A. Carile, Venezia 1992, p. 21.

33 Per la positura del porto-canale tardoantico e bizantino si veda G. Bermond Montanari, *Topografia di Ravenna e Classe*, in *Ravenna e il porto di Classe*, a cura di G. Bermond Montanari, Imola 1983, pp. 18-22; M. G. Maioli e M. L. Stoppioni, *Classe e Ravenna fra terra e mare*, Ravenna 1988, pp. 30-46. A sud di esso si sviluppò l'abitato. Si veda M. G. Maioli, *La topografia della zona di Classe*, in *Storia di Ravenna I*, cit., pp. 384-385: «L'abitato di epoca tardo romana e bizantina, che ingloba gli edifici più antichi, disegna una sagoma a semicerchio o a crescente lunare a sud del canale del porto, del quale segue la curvatura, occupando la zona

a sud di via Marabina e dei Fiumi Uniti, ad est della statale Romea, fino a via del Muro Lungo ad est, ove era ubicata la confluenza del molo con le mura, per un'ampiezza di m 600 verso sud; non sembra si estendesse a nord del canale portuale, se non per un minimo tratto lungo le sue sponde».

34 M. Bollini, *Fondazione di Classe*, cit., p. 306; P. Fabbri, *Il controllo delle acque*, cit., pp. 21-22.

35 Sidonio Apollinare, *Epistulae*, 1.5; 5-6.

36 Cassiodoro, *Variae*, V, 17-19.

37 Lo storico bizantino prende in considerazione solo il ruolo commerciale del porto. Si veda G. A. Mansuelli, *Le fonti antiche per i problemi urbanistici*, in *Ravenna e il porto*, cit., p. 15.

38 Per questo mosaico: G. Bovini, *La raffigurazione della "Civitas Classis" e dell'imboccatura dell'antico porto della città nei mosaici di S. Apollinare Nuovo di Ravenna*, in *Studi storici, topografici e archeologici del Portus Augusti di Ravenna e sul territorio classico*, Faenza 1961, pp. 67-86; G. A. Mansuelli, *Fonti antiche*, cit., p. 17; Maioli, *Topografia*, cit., p. 384.

39 Iordanes, *Getica*, 150-151: «qui (il Po) septima sui alvei parte mediam influit civitatem, ad ostia sua amoenissimum portum praebens, classem ducentarum quinquaginta navium Dione referente tutissima dudum credebatur recipere statione. Qui nunc [...] quod aliquando portus fuerit spatiosissimus ortus ostendit arboribus plenus, verum de quibus non pendeant vela, sed poma». Le parole dello storico gotico vanno interpretate nel senso che l'antico porto di Classe, nel VI sec. d.C., era interrato nella sua maggior parte, nei due bacini semiartificiali, rimanendo funzionante nel porto-canale ristrutturato nel corso del IV-V sec. d.C.

40 J. Ferluga, *L'Esarcato, Storia di Ravenna*, II, 1, Venezia 1991, pp. 351-353; S. Tramonti, *La pirateria*, cit., p. 172.

La pirateria nell'Adriatico svevo e angioino da Federico II a Roberto il Saggio

di Davide Aquilano

Il commercio nell'Adriatico: pirati, mercanti e grano. Appena salita sul trono di Napoli, nel 1343, la diciassettenne regina Giovanna si trova a rispondere agli ambasciatori di Venezia su un argomento delicato. Il senato veneziano chiede di poter acquistare il grano anche dall'aragonese Sicilia senza che la flotta angioina frapponga ostacoli. Giovanna I rigetta in maniera perentoria la richiesta, aggiungendo che la Puglia e l'Abruzzo sono pieni di grano, mentre Messina, posta sotto assedio dalle sue truppe, non può fornire nulla alla loro Repubblica¹.

L'ambasciata veneziana si colloca al termine di un periodo molto difficile per i rapporti veneto-napoletani. Non c'era uno stato di guerra dichiarata, ma Venezia e Roberto il Saggio (1309-1343) erano entrati in una spirale senza fine di reciproche accuse e conseguenti rappresaglie, che stavano seriamente danneggiando i loro interessi e quelli dei propri alleati. A causa di queste complicazioni, la presenza commerciale veneta nella costa adriatica del Regno stava diminuendo, soprattutto perché i veneziani si erano ormai messi alla ricerca di altri mercati per gli approvvigionamenti alimentari, soprattutto in Sicilia².

Nel periodo svevo e nella prima età angioina Venezia aveva mostrato particolare interesse per il grano dei territori orientali del Regno, sia per l'offerta consistente sia per la qualità del prodotto. Ma erano state soprattutto le esenzioni parziali o totali dalle imposte indirette, frutto di privilegi ormai secolari, a spingere i mercanti veneti a rifornirsi in quello che può essere definito, senza esagerazione, il «granaio» dell'Adriatico. Anche le città della costa orientale, infatti, comprano il grano nei porti pugliesi, molisani ed abruzzesi, perché i loro territori non ne producono a sufficienza per coprire la domanda delle popolazioni urbane, generalmente impegnate in attività commerciali marittime e terrestri.

Spesso le piccole comunità dalmate non riescono a soddisfare le proprie esigenze alimentari e, non potendo acquistare il grano necessario, sono costrette a

¹ «Proposte e ricerche», fascicolo 43 (2/1999)