

L. BOSIO

EVOLUZIONE DEL SISTEMA STRADALE DELLA
VENETIA ORIENTALE, DALL'ETA' ROMANA ALL'EPOCA
LONGOBARDA.

EVOLUZIONE DEL SISTEMA STRADALE
DELLA VENETIA ORIENTALE
DALL'ETÀ ROMANA ALL'EPOCA LONGOBARDA

La colonia latina di Aquileia, *deducta in agro Gallorum* nel 181 a.C. ⁽¹⁾, non solamente porta un radicale mutamento nella storia della *Venetia* orientale ma viene anche a condizionare ed a dare un nuovo volto a tutto il sistema stradale della regione. Infatti gli itinerari fin qui seguiti dalle precedenti popolazioni lungo la media pianura dell'attuale Friuli verso i passi alpini vengono a riproporre i loro percorsi trovando in questo centro, fondato presso la costa adriatica, il loro nuovo punto d'incontro e di diramazione. A cominciare dalle vie *Postumia* ⁽²⁾ ed *Annia* ⁽³⁾ che nella seconda metà del II secolo furono condotte a collegare stabilmente Aquileia con il resto d'Italia.

La prima da Genova per Piacenza, Cremona, Verona, Vicenza, Oderzo raggiungeva Aquileia e il mare Adriatico ripercorrendo con ogni probabilità l'itinerario seguito nel 183 dal console M. Claudio Marcello quando dal territorio dei Liguri ⁽⁴⁾ era stato chiamato nella *Venetia* orientale contro i 12.000 Galli scesi nel territorio dell'attuale Friuli ⁽⁵⁾, rendendo quindi necessaria la fondazione della nuova colonia. Strada di fondamentale importanza militare per la Cisalpina, essa veniva a controllare il corso del Po, la importante via dell'Adige e, oltre Verona, l'alta pianura veneta a ridosso delle Alpi orientali ed il territorio dei Galli Carni per raggiungere infine Aquileia, assicurando così, assieme

(1) Liv., XI, 34.

(2) La via *Postumia* è ricordata dal miliare *CIL*, I², 624 = *ILS*, 5806 = *ILLRP*, 452; dall'iscrizione aquileiese *CIL*, V, 8313 = *ILS*, 5366 = *ILLRP*, 487a; dalla *Sententia Minuciorum*: *CIL*, V, 7749 = *ILS*, 5946 = *ILLRP*, 517. Sul percorso di questa via nella *Venetia* ed in particolare da Oderzo ad Aquileia: L. Bosio, *La via Postumia da Oderzo ad Aquileia in relazione alla rete viaria della Venetia*, «Atti Istituto Veneto SS.LL.AA.», CXXIII, 1964-65, p. 279 sgg.

(3) Parlano della via *Annia* le iscrizioni *CIL*, V, 1008a = *ILS*, 5375; *CIL*, V, 7992, 7992a = *ILS*, 5860; G. Brusin, *Sul percorso della via Annia fra il Piave e la Licenza e presso Torviscosa*, «Atti Istituto Veneto SS.LL.AA.», CVIII, 1949-50, p. 289. Sul percorso di questa via e sul problema della sua datazione: L. Bosio, *Itinerari e strade della Venetia romana*, Padova 1970, p. 53 sgg.

(4) Liv., XXXIX, 45, 3; 56, 3.

(5) Liv., XXXIX, 22, 6-7.

all'appoggio fornito dalla flotta romana dell'Adriatico, l'alimentazione necessaria a questo centro quale città di frontiera e testa di ponte per le nuove, prossime conquiste.

Alcuni anni dopo, proveniente da Adria e in collegamento con la via *Popillia* da Rimini ⁽⁶⁾, per Padova e lungo i territori della costa veneta era stesa la via *Annia*, il cui percorso probabilmente riproponeva l'itinerario seguito nel 181 e quindi nel 169 dai fanti coloni diretti a prendere possesso delle terre divise e loro assegnate nel territorio aquileiese ⁽⁷⁾.

Sempre nell'arco del II secolo a.C. e in relazione alle imprese dei consoli A. Manlio Vulzone ⁽⁸⁾ prima e C. Sempronio Tuditano ⁽⁹⁾ poi contro gli Istri e del console M. Emilio Scauro ⁽¹⁰⁾ sui Galli Carni cominciarono ad irradiarsi da Aquileia i tratti iniziali di quelle strade che poi condurranno, attraverso i valichi delle Alpi orientali e del Carso, ai paesi d'oltralpe e che verranno a completarsi durante il I secolo a.C. quando alla penetrazione subentrerà la romanizzazione del paese e il possesso delle regioni transalpine.

Dando uno sguardo generale a tale rete viaria, troviamo così, accanto alla *Postumia* ed alla *Annia* che collegavano Aquileia al resto della Penisola, la grande via diretta a settentrione ed ai paesi del Norico attraverso i passi di Monte Croce Carnico e di Saifnitz (Tarvisio); la strada dell'oriente e della Pannonia lungo la valle del Vipacco e i valichi di Piro e di Preval; la via per Trieste e per i paesi dell'Istria e della Dalmazia ⁽¹¹⁾. Questa raggiera di grandi percorsi, che si aprivano a ventaglio intorno ad Aquileia, completandosi con altre strade come quella per *Forum Iulii* e la valle del Natisone e quella da *Iulia Concordia per conpendium* al Norico ⁽¹²⁾, fissò nel tempo quel sistema viario che per

⁽⁶⁾ *CHL*, I², 637 = V, 8007 = *ILS*, 5807 = *ILLRP*, 453. Sul percorso della *Popillia*: L. Bosio, *I problemi portuali della frangia lagunare veneta nell'antichità, Venetia, Studi miscellanei di archeologia delle Venezie*, I, Padova 1967, p. 55 sgg.

⁽⁷⁾ Liv., XI, 34; XLIII, 17, 1.

⁽⁸⁾ Liv., XLI, 1, 2.

⁽⁹⁾ Plin., *Nat. Hist.*, III, 19, 129; Appian., *Illyr.*, 10, 30; *I.L.*, X, 4, n. 317.

⁽¹⁰⁾ A. Degrassi, *Fasti Triumphales*, *I.L.*, XIII, fasc. I, 1947, pp. 84-85, fragm. 36.

⁽¹¹⁾ Su queste vie si veda L. Bosio, *Itinerari e strade della Venetia romana*, cit., p. 163 sgg. (la via per il passo di Monte Croce Carnico); p. 145 sgg. (la via per la valle del Fella e il valico di Saifnitz); p. 185 sgg. (la strada lungo la valle del Vipacco ed il valico di Piro); p. 199 sgg. (le vie della penisola istriana).

⁽¹²⁾ Si rimanda a L. Bosio, *Itinerari e strade della Venetia romana*, cit., p. 179 sgg. (la via da Aquileia a Cividale e lungo le valli del Natisone e dell'Isonzo); p. 171 sgg. (la via da Concordia al Norico).

tanti secoli rappresenterà l'organismo portante della vita e delle intraprese degli uomini della *Venetia* orientale. Di questo sistema la *felix Aquileia* ⁽¹³⁾, *metropolis Venetiarum* ⁽¹⁴⁾, era il centro propulsore e direzionale, punto d'incontro e meta obbligata dove venivano ad incontrarsi le vie dell'occidente e dell'oriente europeo e dove il mare portava la voce delle terre bagnate dal Mediterraneo, rendendo possibile un discorso economico e culturale che dalla città si allargava all'intera regione.

Delle antiche direttrici, indicate dal precedente cammino degli uomini e segnate nella *Venetia* orientale prima dalla penetrazione paleoveneta e quindi dall'occupazione gallica, rimaneva ben poco nel nuovo assetto viario steso qui dalla conquista romana: qualche lacerto di via per gli obbligati passi alpini o attraverso il piano. La nuova realtà storica, facendo gravitare ed impostando lungo le città della costa da Altino a Trieste i centri del traffico e della vita regionale, proponeva nuove soluzioni viarie in contrasto con le precedenti legate alla media ed all'alta pianura friulana ⁽¹⁵⁾. Se infatti diamo uno sguardo ai maggiori centri della regione durante l'epoca romana, notiamo che tranne la modesta *Forum Iulii* sulla secondaria via lungo la valle del Natisone e la piccola *Iulium Carnicum*, chiusa fra le montagne carniche, le città più importanti, prima di tutte Aquileia, si affacciano sull'Adriatico o sono strettamente legate al mare, che condiziona anche l'intero sistema stradale della regione.

Così da Altino, sul margine interno della laguna veneta, si diramavano la via per Padova e per *Iulia Concordia*, la strada costiera attraverso i *Septem Maria* diretta a Ravenna, la via *Claudia Augusta* volta ai paesi della *Ractia* ed al Danubio ⁽¹⁶⁾. A Concordia giungevano l'*Annia*, che proseguiva per Aquileia, e la *Postumia* da Oderzo mentre si staccava il percorso tracciato da Augusto verso il Norico; nel contempo il fiume Lemene univa la città al suo scalo portuale di Caorle, il *portus Rcatinum*

(13) Martial., IV, 25, 5.

(14) Iordan., *Get.*, 42.

(15) Gli insediamenti che richiama le civiltà paleoveneta e celtica possono suggerire gli itinerari seguiti nell'attuale Friuli in età preromana. Su questi insediamenti si veda F. Sartori, *Galli transalpini transgressi in Venetiam*, « Aquileia Nostra », XXXI, 1960, c. 1 sgg.; G. Fogolari, *La protostoria delle Venezie, Popoli e civiltà dell'Italia antica*, IV, Roma 1975, Carta a p. 65 e p. 153 con relativa bibliografia sull'argomento.

(16) L. Bosio, *Itinerari e strade della Venezia romana*, cit., p. 39 sgg. (la via da Ravenna ad Altino attraverso i *Septem Maria*); p. 127 sgg. (la via *Claudia Augusta*).

sull'Adriatico⁽¹⁷⁾. Abbiamo già parlato dell'importanza come grande centro logistico di Aquileia, il cui porto fluviale sul Natisone era in diretto collegamento con il vicino scalo marittimo di Grado⁽¹⁸⁾. Infine a Trieste ed al suo porto confluivano la strada da Aquileia, la via *Flavia* dai centri costieri dell'Istria e il percorso attraverso i rilievi del Carso dalla *Palus Lugea* e dai territori della Pannonia⁽¹⁹⁾.

Tale situazione stradale, come si è detto, rimase inalterata per tutta l'epoca imperiale ed anche quando la pressione dei barbari farà innalzare sulle Alpi orientali il *Vallum Alpium Iuliarum*⁽²⁰⁾, l'intero sistema di comunicazioni si incentrerà su questi centri maggiori. È sufficiente osservare sulla *Tabula Peutingeriana*⁽²¹⁾, un documento cartografico attribuito alla metà del IV secolo d.C., il rilievo dato alla città di Aquileia, descritta con una cinta murata e con torri, ed al reticolo viario che si diparte da questa; è sufficiente guardare la vignetta della *Notitia Dignitatum*⁽²²⁾, della fine dello stesso secolo, dove accanto alla catena alpina orientale ed a due opere di fortificazione è disegnata una città murata, nella quale è facile ritrovare il maggior centro della *Venetia* orientale.

E quando i barbari si affacceranno minacciosi sulle Alpi Giulie, proprio queste vie e i centri maggiori posti lungo la linea costiera verranno a condizionare il percorso delle loro invasioni. Soprattutto la rovinosa incursione degli Unni, preceduti nel 401 e nel 408 dai Visigoti di Alarico. Nel 452 Attila, disceso con il suo popolo lungo la grande via del valico di Piro e della valle del Vipacco e superato l'Isonzo al *Pons Sonti*⁽²³⁾, saccheggiava Aquileia abbandonandola poi

(17) L. Bosio, *I problemi portuali della frangia lagunare veneta nell'antichità*, cit., p. 87.

(18) L. Bosio, *I problemi portuali della frangia lagunare veneta nell'antichità*, cit., p. 91.

(19) L. Bosio, *L'Istria nella descrizione della Tabula Peutingeriana*, « Atti e Memorie della Società Istriana di Archeologia e Storia Patria », XXII n.s. (LXXIV), 1974, p. 71 sgg. (via *Flavia*); p. 60, n. 67 (la via da Trieste alla *Palus Lugea*).

(20) *Claustra Alpium Iuliarum, I. Fontes*, « Katalogi in Monografije - Narodni Muzej v Ljubljani », Ljubljana 1971.

(21) *Tabula Peutingeriana (Codex Vindobonensis 324)*, Österreichische Nationalbibliothek, Wien, *Segmentum III*; L. Bosio, *La Venetia orientale nella descrizione della Tabula Peutingeriana*, « Aquileia Nostra », XLIV, 1973, fig. 3.

(22) *Notitia Dignitatum*, oc., XXIV: *Tractus Italiae circa Alpes* (O. Seeck, Frankfurt a. M., 1962).

(23) Su questo ponte si veda L. Bosio, *Ponte Sonti (Tab. Peutingeriana)*, « Atti Istituto Veneto SS.LL.AA. », CXXII, 1963-64, p. 157 sgg.

colpita a morte per procedere quindi per la via *Annia* alla volta delle malcapitate *Iulia Concordia* ed Altino, che subivano la stessa, misera sorte. Fu rapida Pazione attilana ma terribile per le città costiere della Venezia e determinante per il loro ruolo già assolto in precedenza di centri direzionali del traffico della regione. Infatti non molti anni dopo, nel 490, quando Teodorico per la stessa via delle Alpi raggiungerà il ponte dell'Isonzo, difeso invano da Odoacre, punterà direttamente, senza piegare per Aquileia, a Verona inseguendo il rivale sconfitto ⁽²⁴⁾.

La strada allora seguita dal sovrano goto fu la « Stradalta », diretta attraverso la media pianura friulana a Codroipo ⁽²⁵⁾.

Il Fraccaro, in un suo studio ormai famoso ⁽²⁶⁾, vede in questa via il tracciato della primitiva *Postumia* che, dopo Oderzo, si portava a nord oltre la linea delle resorgive per ridiscendere poi con un largo giro verso Aquileia. Qui non è il caso di riprendere una questione su questa via che mi vede, come ho avuto già modo di scrivere a suo tempo ⁽²⁷⁾, dissenziente dalla tesi del grande studioso. Rimane invece il fatto, e la marcia di Teodorico lo prova, che la « Stradalta » portava direttamente da Codroipo al ponte dell'Isonzo, collegandosi qui con la grande via diretta da Aquileia, attraverso i passi carsici, ai territori della Pannonia.

Ed è proprio in questo ponte dell'Isonzo, luogo di passaggio obbligato delle precedenti e poi delle seguenti invasioni, che io trovo uno dei punti determinanti dell'evoluzione di una situazione viaria che si andrà delineando e maturando nella *Venctia* orientale durante l'alto medioevo. In questo periodo, secondo il Leicht ⁽²⁸⁾, e in seguito alla nuova situazione venutasi a creare dopo la impresa attilana il governatore della *Venctia et Histria* trasportava la sua sede da Aquileia a *Forum Iulii*, la quale così diveniva, secondo quanto ci dice il Catalogo

⁽²⁴⁾ Fasti Vindobonenses, *Priores*, « M.G.H. aue. ant. », t. IX, a. 490, p. 316; *Ingressus est rex Theodericus in fossato pontis Sontis V Kl. Septembris et fugit Odoacar rex de fossato et abiit in Beronam*.

⁽²⁵⁾ C.G. Mor, *Dalla caduta dell'Impero al Comune, Verona e il suo territorio*, II, Verona 1964, p. 6, n. 1.

⁽²⁶⁾ P. Fraccaro, *La via Postumia nella Venezia*, *Opuscula*, I, Pavia 1957, p. 195 sgg. e in particolare p. 219 sgg.

⁽²⁷⁾ L. Bosio, *La via Postumia da Oderzo ad Aquileia in relazione alla rete viaria romana della Venezia*, cit., p. 325.

⁽²⁸⁾ P.S. Leicht, *Caput Venetiae*, « Memorie Storiche Forogiuliesi », XXVII-XXIX, 1939, p. 347 sgg.

di Madrid ⁽²⁹⁾, il *caput Venetiae*, proponendosi ormai come centro direzionale della regione.

Certo è che durante il seguente dominio gotico *Forum Iulii*, cinta di robuste mura ed in posizione strategicamente rilevante, fu uno dei caposaldi, con ogni probabilità il maggiore, del sistema difensivo, le *clausurae* di Cassiodoro ⁽³⁰⁾, steso lungo i piedi delle Alpi orientali. Sistema che costrinse nel 552 Narsete, giunto sulle coste della Venezia orientale durante la sanguinosa guerra combattuta dai Bizantini contro i Goti, a seguire il litorale dell'alto Adriatico per raggiungere Ravenna ⁽³¹⁾, spinto dalla necessità di evitare i centri fortificati e quindi le strade dell'interno, presidiati quelli e queste dai Goti e dagli alleati Franchi.

Ed anche Bisanzio, uscita vittoriosa dalla disastrosa guerra gotica, si trovò nella necessità di consolidare e di rafforzare contro la pressione dei barbari il *limes* della frontiera orientale lungo la linea già precedentemente stesa dai Goti, linea di difesa che trovava i suoi punti chiave nei *castra* e nei *castella*, legati in Friuli al caposaldo maggiore di *Forum Iulii*, sede di una *stratia* bizantina e con ogni probabilità centro dell'amministrazione bizantina della regione orientale ⁽³²⁾.

In questo sistema difensivo e nel nuovo volto politico-amministrativo che la *Venetia* orientale era venuta assumendo prima con i Goti, poi con Bisanzio, spostando l'asse direzionale della regione da Aquileia a *Forum Iulii*, l'attuale Cividale, e quindi alla media pianura friulana, è possibile cogliere il mutamento, nel tempo vieppiù consolidatosi, di una strutturazione viaria che poi troverà il suo aspetto definitivo con i Longobardi.

Provenienti dalla Pannonia, nel 568 essi discesero in Italia ⁽³³⁾. Li guidava il loro re Alboino, che seguì la via delle precedenti invasioni, cioè la grande strada del valico di Preval e della valle del Vipacco. Una tradizione, ancora alimentata da diversi studiosi moderni ⁽³⁴⁾, parla

⁽²⁹⁾ Catalogo di Madrid, « M.G.H., script. rer. lang. », p. 81, n. 6 e 188: *Sunt huius Venetiae infra Veronam et Vicentiam, Pataviumque et Mantuam civitates seu et alias. Sed inter omnes Aquileia civitas extitit caput, pro qua nunc Forum Iulii ita dictus est quod Iulius Caesar forum negotiationis ibi statuerat.*

⁽³⁰⁾ Cassiod., *Variae*, II, 19.

⁽³¹⁾ Procop., *De bello Gothico*, IV, 16.

⁽³²⁾ M. Brozzi, *I primi duchi longobardi del Friuli e la politica bizantina verso il ducato*, « Arheoloski Vestnik », XXI-XXII, Ljubljana 1970-71, p. 75, n. 3.

⁽³³⁾ Paul. Diac., *Hist. Lang.*, II, 7.

⁽³⁴⁾ Si veda a tale proposito A. Giacomini - E. Bartolini, *Historia Langobardorum Pauli Diaconi*, Venezia, s.d., Libro II, nota n. 24.

dell'ingresso in Italia di questo popolo per la valle del Natisone, ma lo stesso racconto di Paolo Diacono ⁽³⁵⁾ e gli ultimi studi in proposito ⁽³⁶⁾ chiariscono senza ombra di dubbio che l'invasione dei Longobardi avvenne lungo la strada della Pannonia, che in epoca romana collegava Aquileia a *Iulia Emona*, l'attuale Lubiana, attraverso i rilievi del Carso settentrionale, i monti dell'Ocra ricordati da Strabone ⁽³⁷⁾. Tale via conduceva direttamente al *Pons Sonti*, oltre il quale si apriva la pianura della *Venetia* orientale. E qui i Longobardi, abbandonata la grande via diretta ad Aquileia, si volsero a settentrione ad occupare *Forum Iulii*. Tale scelta — come avverte il Brozzi — non avvenne per caso: « dopo la distruzione di Aquileia nel 452 *Forum Iulii*, già fortificata nel Basso Impero, doveva essere non solo la fortezza più vasta della regione, ma, soprattutto, la più efficiente da un punto di vista militare. E di questo importante particolare i Longobardi, già federati dell'Impero, dovevano essere a perfetta conoscenza. Appare perciò più che logico che Alboino puntasse proprio su *Forum Iulii*, onde costituirvi la sua prima base militare » ⁽³⁸⁾. È da aggiungere a questo che una occupazione di Aquileia, già declassata dalle precedenti vicende, avrebbe portato i Longobardi a ridosso della costa del mare, vigilata dai presidi e soprattutto dalla potente flotta bizantina.

Occupata quindi *Forum Iulii* e messo a capo della città il nipote Gisulfo, circondandolo delle migliori *fare* ⁽³⁹⁾, Alboino riprese la sua avanzata alla conquista della Venezia e dell'Italia settentrionale. Quale strada seguì il re per portarsi al Piave e quindi a Verona? È da pensare che Alboino non si sia diretto a Cividale con tutta la sua gente ma che abbia fatto sostare il suo popolo al ponte dell'Isonzo, per poi spingersi con una schiera dei suoi alla volta di *Forum Iulii* per farne il primo caposaldo della sua conquista in modo da assicurarsi le spalle da eventuali attacchi, soprattutto da parte dei pericolosi Avari. Ripreso poi contatto con la sua gente, il re dovette seguire la stessa

⁽³⁵⁾ Paul. Diac., *Hist. Lang.*, II, 9.

⁽³⁶⁾ J. Werner, *Die Langobarden in Pannonien*, München 1962 (« Memorie dell'Accademia Bavarese », N.S., vol. 55 A/B), p. 14; L. Bosio, *Ponte Sonti (Tab. Peutingeriana)*, cit., p. 170, n. 45; L. Bosio, *La via romana dalla Pannonia alla X regio e il cammino dei Longobardi*, *Atti del Convegno di Studi longobardi (Udine-Cividale 15-18 maggio 1969)*, Udine 1970, p. 155 sgg.

⁽³⁷⁾ Strabo, IV, 6, 10, 207.

⁽³⁸⁾ M. Brozzi, *I primi duchi longobardi del Friuli e la politica bizantina verso il ducato*, cit., p. 75.

⁽³⁹⁾ Paul. Diac., *Hist. Lang.*, II, 9.

strada percorsa da Teodorico, cioè la « Stradalta », come bene ha chiarito il Mor ⁽⁴⁰⁾.

Nasceva così, con *Forum Iulii* capitale, il ducato longobardo del Friuli il cui vasto territorio trovava i suoi limiti ad ovest nel corso del fiume Livenza, a nord nelle Alpi Carniche comprese nell'antico agro di *Iulium Carnicum*, ad est nella valle dell'alto e medio Isonzo, a sud lungo il percorso orientale della via *Annia* che diveniva così la linea di demarcazione fra la terraferma longobarda ed i luoghi costieri vigilati dalle forze e dalla flotta di Bisanzio.

Compresi innanzitutto della necessità di controllare stabilmente la vasta regione con una salda organizzazione difensiva, i Longobardi si preoccuparono subito di insediarsi in quei centri fortificati che permettevano loro di controllare le maggiori vie di penetrazione e di transito. Paolo Diacono, parlando dell'invasione avarica del 610, ricorda questi *castra* quando dice che « i Longobardi si erano fortificati anche nelle vicine rocche di Cormons, di Nimis, d'Osoppo, di Artegna, di Gemona e di Invillino, inespugnabile quest'ultima, grazie alla sua posizione in cui sorge » ⁽⁴¹⁾. Tali località, nominate dallo storico longobardo, ci permettono di avere un quadro della nuova situazione viaria nella Venezia orientale in questo momento storico. L'insediamento di Cormons infatti permetteva di controllare la via proveniente dal *Pons Sonti*, lungo la quale i Longobardi erano arrivati a Cividale; Nimis la strada che, staccandosi da *Forum Iulii*, si portava sempre ai piedi delle colline dell'alta pianura cividalese ad Artegna ad incontrare la grande via che, attraverso la pianura friulana, portava ai valichi alpini ed ai paesi del Norico. Il maggior centro di Gemona controllava questa strada come quella che seguiva il corso del Tagliamento, vigilata dalle rocche di Osoppo e di Ragogna. Invillino infine sbarrava le vie della Mauria e della valle del Degano, rappresentando nel contempo un caposaldo alle spalle di chi scendeva per la grande via del passo di Monte Croce Carnico e della valle del Bût.

Fissata così in *Forum Iulii* la capitale del ducato longobardo, questa città divenne il maggior centro viario della regione cominciando ad assolvere quel ruolo logistico che aveva prima svolto Aquileia. Le strade sono organismi vivi, non fermi e statici ma dinamici ed in continua

⁽⁴⁰⁾ C.G. Mor, *La marcia di re Alboino (568-70), Problemi della civiltà e dell'economia longobarda*, « Economia e Storia », n. 12, Milano 1964, p. 184 sg.

⁽⁴¹⁾ Paul. Diac., *Hist. Lang.*, IV, 38.

evoluzione con lo svolgersi delle vicende umane che condizionano ed accompagnano il loro nascere, il loro fiorire ed il loro decadere e così molti percorsi, già presenti in età romana ma di secondaria importanza, vennero ora nel nuovo contesto storico a svolgere un ruolo di primo piano, mentre declinavano o addirittura diventavano intransitabili altre vie precedentemente di grande traffico, come ad esempio la via *Annia*.

Come abbiamo visto, primaria importanza aveva assunto la strada che da Cividale per Cormons portava al *Pons Sonti*, collegandosi con quella diretta ai paesi della Pannonia. Sempre dal *Pons Sonti*, un punto chiave del sistema viario della *Venetia* orientale e dove l'altura di Farra d'Isonzo ricorda la presenza di un antico stanziamento longobardo a guardia del passaggio del fiume ⁽⁴²⁾, si staccava, oltre alla « Stradalta » ed alla via diretta ad Aquileia, il percorso, divenuto ora di notevole importanza strategica e logistica, che, seguendo il corso inferiore dell'Isonzo e mantenendosi sempre ai piedi dei rilievi del Carso, raggiungeva infine il Timavo e il Castello di Duino (il *castellum Pucinum* di Plinio ⁽⁴³⁾, il *Πούχιον* di Tolomeo ⁽⁴⁴⁾, il *Puciolis* dell'Anonimo Ravennate ⁽⁴⁵⁾ e di Guidone ⁽⁴⁶⁾, il *castellum Potium* di Paolo Diacono ⁽⁴⁷⁾), in possesso dei Longobardi ed estremo limite meridionale del loro ducato, che qui si affacciava sul mare ⁽⁴⁸⁾.

Anche il percorso attraverso la valle del Natisone, dove confluiva il traffico dell'alto Isonzo e del passo del Predil e quello della valle dell'Idria e del valico di Piedicolle, trovava nella nuova capitale il suo crescente, rilevante sviluppo. Così pure la via che da *Forum Iulii*, lungo i limiti dell'alta pianura cividalese e le colline del Friuli orientale, permetteva di raggiungere per Artegna e Gemona la strada del Fella e la via di Monte Croce Carnico, dirette ai territori norici.

⁽⁴²⁾ M. Brozzi, *Contributo secondo allo studio sugli stanziamenti longobardi in Friuli*, « Ce fastu? », XXXVII, 1961, 1-6, p. 17. Sui ritrovamenti longobardi a Farra d'Isonzo: F. Dreossi, *Farra d'Isonzo*, « Atti Accademia Lincei », 1943, p. 189.

⁽⁴³⁾ Plin., *Nat. Hist.*, III, 18, 127.

⁽⁴⁴⁾ Ptolem., III, 1, 24.

⁽⁴⁵⁾ An. Rav., IV, 31, 7.

⁽⁴⁶⁾ Guido, 20, 7; 117, 5.

⁽⁴⁷⁾ Paul. Diac., *Hist. Lang.*, VI, 51.

⁽⁴⁸⁾ Sul Castello di Duino in età romana e longobarda si veda: L. Bosio, *Pucinum - Puciolis - Potium*, « Atti Accademia SS.LL.AA. di Udine », 1970-72, serie VII, vol. IX, p. 359 sgg.

Ma più importante di tutte, e di modestissimo interesse in età romana ⁽⁴⁹⁾, era con il tempo divenuta la via che da Cividale, tagliando longitudinalmente la pianura friulana, andava ad unirsi a Codroipo alla « Stradalta » proveniente dal ponte dell'Isonzo, per procedere poi oltre il Tagliamento e la Livenza, che essa incontrava all'altezza di Sacile, verso Verona e Pavia. Di questo percorso parla Paolo Diacono quando ricorda la ribellione di Alachi; « Avendo Cuniberto raccolto contro di lui un esercito, i Friulani per la loro fedeltà vollero muovere in suo aiuto; ma Alachi, attestatosi presso il ponte della Livenza, che dista 48 miglia da Cividale ed è sulla strada di chi si reca a Pavia, nascosto in un boschetto detto Capulano, poiché l'esercito dei Friulani procedeva in ordine sparso, come giungeva un gruppo egli lo costringeva a giurargli fedeltà, facendo bene attenzione che nessuno tornasse indietro, e avvertisse quelli che stavano venendo » ⁽⁵⁰⁾.

Seguendo questa via, la cui direttrice rappresenta ancora l'asse portante del traffico del territorio friulano dalla Livenza alle Alpi orientali, Ratchis ed Astolfo, lasciata la natia Cividale, raggiunsero Pavia per salire sul trono del regno longobardo. È questa la strada che portò alla scuola palatina di Pavia e poi alla corte del re il cividalese Paolo Diacono. E quando Rotgaudo, l'ultimo duca longobardo del Friuli, si mosse con i suoi *exercitales* contro le forze di Carlo Magno nell'estremo, solitario tentativo di riscossa, percorse questo cammino, per spegnere poi per sempre le sue vane ed eroiche speranze sulle rive del Piave ⁽⁵¹⁾.

A queste vicende storiche pensavo, percorrendo il tracciato moderno che ripropone oggi nel Friuli questo antico percorso per venire dalla mia Cividale qui fra voi a Pavia.

LUCIANO BOSIO

⁽⁴⁹⁾ L. Quarina, *Le vie romane del Friuli*, « Bollettino dell'Istituto Storico e di Cultura dell'Arma del Genio », f. 16, 1942 (ristampa 1970), p. 32 dell'estratto e Tavola allegata).

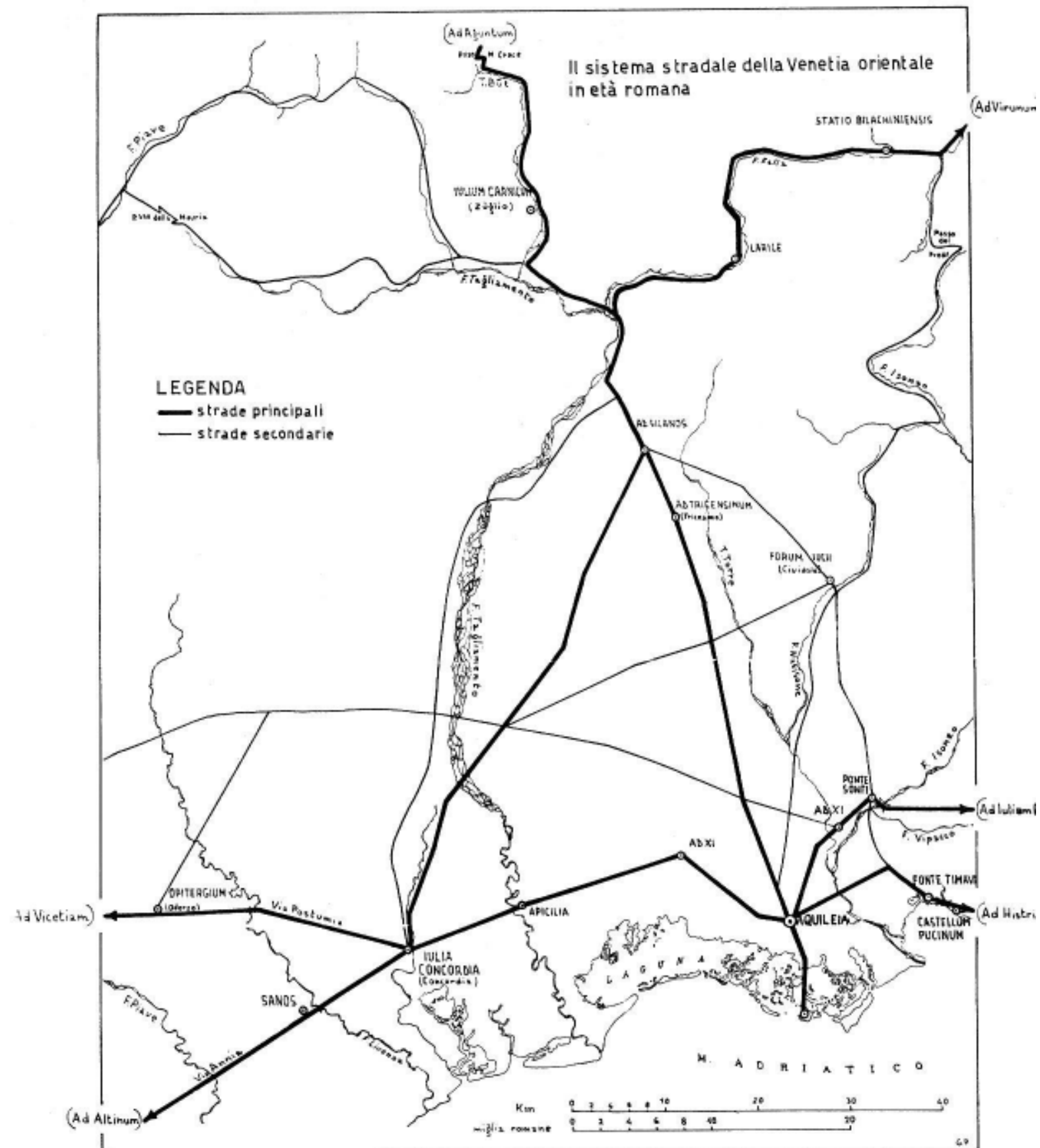
⁽⁵⁰⁾ Paul Diac., *Hist. Lang.*, V, 40. La località di *Capulano*, oggi Cavolano, si trova appena a sud di Sacile. La strada pertanto, raggiunta Codroipo, continuava diretta a Sacile senza scendere ad Oderzo, secondo il tracciato della via *Postumia* suggerito dal Fraccaro. Si innestava quindi nella antica *Postumia* ad occidente di *Opitergium* dopo aver superato il Piave all'altezza di S. Polo. Sul tracciato di questa via per il territorio sacilese si veda quanto scrive C.G. Mor, *Nuove prospettive sulla più antica storia del Sacilese*, Sacile, Società Filologica Friulana, 43° Congresso, 11 settembre 1966, p. 14.

⁽⁵¹⁾ «M.G.H.», *Script.*, I, p. 154; *Annales regni Francorum*, ed. Kurze, ad a. 776, p. 42 sgg.

Il sistema stradale della Venetia orientale in età romana

LEGENDA

- strade principali
- strade secondarie



Il sistema stradale della Venetia orientale in età longobarda

LEGENDA
 — strade principali
 — strade secondarie

Key locations and features on the map include:
 - Rivers: F. Piave, F. Tagliamento, F. Fella, F. Sisona, F. Vipacco.
 - Cities/Towns: Forum Iulii (Cividale), Aquileia, Concordia, Reunia (Rappagna), Glemona (Cormons), Artenia (Artefina), Nemas (Nemis), Osopus (Osoppo), Capulanus (Livolano), Oritergium, Julia Concordia, Cormones (Cormons), Puciolis (Castellum Potium).
 - Roads: Via Annia, Via Julia.
 - Scale: 0 to 40 km, 0 to 20 miles.
 - Sea: M. ADRIATICO.

M. A D R I A T I C O

Kruskal

Figure 2