

L. BOSIO
ITINERARI E STRADE DELLA VENETIA
ROMANA
Edizioni CEDAM Padova

LUCIANO BOSIO

ITINERARI E STRADE
DELLA VENETIA
ROMANA

EDIZIONI CEDAM - PADOVA

La ricostruzione, in un organico lavoro di sintesi, del sistema viario della *X regio Venetia et Histria* ⁽¹⁾ trova ormai valide giustificazioni sia nella presenza di altri studi consimili, apparsi anche in questi ultimi anni e riguardanti vari territori dell'Italia antica ⁽²⁾, sia nella gran quantità di ricerche particolari sulle *viae* delle Venezie; ricerche queste che rendono il problema della viabilità romana nella *X regio* maturo di essere visto nella sua globalità.

⁽¹⁾ PLIN., *Nat. Hist.*, III, 18, 126-127 (ed. Mayhoff): *Sequitur decima regio Italiae, Hadriatico mari adposita, cuius Venetia, fluvius Silis ex montibus Tarvisanis, oppidum Altinum, flumen Liguentia ex montibus Opiterginis et portus eodem nomine, colonia Concordia, flumina et portus Reatinum, Tiliaventum Maius Minusque, Anaxum, quo Varamus defluit, Alsa, Natiso cum Turro, praefluentes Aquileiam coloniam XV p. a mari sitam. Carnorum haec regio iunctaque Iapudum, amnis Timavus, castellum nobile vino Pucinum, Tergestinus sinus, colonia Tergeste, XXXIII ab Aquileia. Ultra quam sex milia p. Formio amnis, ab Ravenna CLXXXVIII, anticus auctae Italiae terminus, nunc vero Histriae...* (19, 129): *Histria ut paeninsula excurrit...* *Oppida Histriae civium Romanorum Agida, Parentium, colonia Pola, quae nunc Pietas Iulia, quondam a Colchis condita; abest a Tergeste CV. Mox oppidum Nesactium et --- nunc finis Italiae --- fluvius Arsia...* (19, 130): *In mediterraneo regionis decimae colonia Cremona, Brixia Cenomanorum agro, Venetorum autem Ateste et oppida Acclum, Patavium, Opitergium, Belunum, Vicetia. Mantua Tuscorum trans Padum sola reliquia. Venetos Troiana stirpe ortos auctor est Cato, Cenomanos iuxta Masaliam habitasse in Volcis. Feltrini et Tridentini et Beruenses Raetica oppida, Raetorum et Euganeorum Verona, Iulienses Carnorum...*

La *X regio Venetia et Histria* ricavò il suo nome dai due antichi popoli --- Veneti e Istri --- che sono ricordati nel IV secolo a. C. come confinanti fra loro da Pseudo Scilace (*Periplus*, 20, in "Geographi Graeci Minores", I, Parigi 1855, ed. C. MÜLLER: Μετὰ δὲ Ἐνέτους εἰσὶν Ἴστροι ἔθνος καὶ ποταμὸς Ἴστρος...) e che abitavano i territori lungo l'arco dell'alto Adriatico, che oggi vengono a formare gran parte della Venezia Euganea e la regione giuliana, cioè l'odierna Istria.

⁽²⁾ Per la Cisalpina è sufficiente ricordare: G. A. MANSUELLI, *La rete stradale e i cippi millari della regione ottava*, in "Atti e Mem. Dep. St. Patria per l'Emilia e la Romagna", VII (1941-42), pagg. 33-69; G. CORRADI, *Le strade romane dell'Italia occidentale*, Torino 1968.

Infatti fin qui gli studiosi, che si sono volti a ricercare gli antichi tracciati della *Venetia*, hanno visto questo problema solo per settori o hanno illustrato questo o quell'itinerario, questa o quella zona particolare, senza pervenire ad una organica visione storico-archeologica d'insieme ⁽³⁾.

Se poi qualche lavoro ha fermato la sua attenzione sull'intero sistema stradale della regione, o ha offerto di questo un quadro a grandi linee inserendolo in un contesto maggiore ⁽⁴⁾, o ne ha fatto un panorama affrettato e generico, preoccupato di trovare nella presenza di questi percorsi una delle chiavi per illuminare e risolvere problemi di altra e diversa natura.

A questi motivi, che ci hanno convinto della opportunità di un tale lavoro, è anche da aggiungere l'importanza che la *X regio* veniva a rivestire nell'economia stradale romana, posta com'era ai confini orientali dell'Italia augustea e quindi in diretto rapporto, oltre le Alpi Tridentine e Giulie, con le grandi direttrici del Danubio, della Drava e della Sava da una parte, con i vasti paesi dei Balcani dall'altra. Da questo *angulus Venetorum* infatti Roma aprirà le sue vie verso l'oriente europeo; attraverso queste conoscerà sia le fortune di ambiziose conquiste, sia il timore di violente invasioni che, con il declinare della forza romana, dilagheranno oltre questi confini verso l'Italia.

È bene subito precisare che i limiti imposti alla presente ricerca, cioè i confini della *X regio*, sono dettati unicamente dalla necessità di dare una cornice geografica e storica ben definita al lavoro, scegliendo in questo caso il volto unitario di una regione augustea ⁽⁵⁾. È qui solo il caso di ricordare che non è infatti possibile parlare di un sistema stradale romano che si concluda entro i limiti di una singola regione, in quanto il problema viario di Roma,

⁽³⁾ Questi studi particolari sono ricordati più avanti, nelle ricerche sulle singole vie, alle quali si rimanda.

⁽⁴⁾ Così N. ALFIERI, *Le vie di comunicazione dell'Italia settentrionale*, in "Arte e civiltà romana nell'Italia settentrionale dalla repubblica alla tetrarchia", I, Bologna 1964, pagg. 57 sgg.

⁽⁵⁾ La divisione dell'Italia in undici regioni venne effettuata con ogni probabilità in occasione del secondo censimento di Augusto nell'8 a.C. (L. PARETI, *Storia di Roma e del mondo romano*, IV, Torino 1955, pag. 564). Tale divisione, che non voleva avere e non ebbe il valore di una ripartizione amministrativa, rimasta per altro sempre legata alle autonomie locali, nacque da una ragione più ideale che pratica: fu la rivalutazione e la riabilitazione etnico-storica degli antichi popoli d'Italia,

se per comodità o necessità di studio può essere visto per settori, deve giocoforza sempre ricondursi ad un disegno generale che trova le sue origini in un piano organico abbracciante l'intera Italia o meglio ancora l'Impero.

Nate infatti le grandi strade di Roma da esigenze militari e politiche, in quanto l'utilità commerciale viene sempre in un secondo tempo, esse rispondono non a bisogni contingenti e settoriali, ma ad un vasto e lungimirante disegno di conquista e di dominio. In tal modo queste *viae* nascono nel presente per determinare e preparare una realtà futura che esse stesse indicano con i loro lunghi rettifili e le decise direzioni; nel contempo sono unite fra loro da uno stretto legame di interdipendenza che le rende tutte momenti necessari di una rapida ed articolata organizzazione logistica.

In altre parole esse rappresentano e puntualizzano i diversi momenti dell'essere e del divenire del pensiero militare e politico di Roma in continua dialettica con lo svolgersi delle vicende storiche. Così con Roma il sistema viario assume aspetti e finalità del tutto particolari e nuove, giustificanti la diversa concezione storica della conquista romana. Esso sistema infatti, come si è detto, viene a far parte integrante del disegno politico di Roma: non più come atto a posteriori di una realtà già determinata e fissata nei suoi contorni, ma momento determinante di un conseguente e preciso sviluppo politico. In questo senso il seguire la nascita e lo sviluppo delle diverse strade permette di ritrovare nel tempo e nello spazio i mille momenti in cui si articola la politica di Roma, che appunto si concreta e si risolve nella corsa e nell'incontro delle grandi *viae*, rispondenti sempre ad un impegno preciso e ad un piano generale che ritrovano nella spinta di penetrazione e nella ordinata organizzazione dello Stato le loro sollecitazioni e le ragioni di manifestarsi.

fusi ormai nel grande crogiuolo dell'unità della Penisola e partecipi ugualmente della vita dell'Impero. Per questi motivi le undici regioni ricavarono i loro nomi da quelli delle più importanti popolazioni storiche locali, entro i loro confini; in tal modo i diversi gruppi etnici videro salvaguardata, ed anzi riaffermata, nell'Italia unificata da Augusto, una loro nobiltà storica. Naturalmente in questa ripartizione furono dimenticati quei popoli che non potevano vantare una « personalità » italica; così in Italia meridionale riaffiorarono i nomi delle antiche popolazioni autoctone, mentre nel nord fu dato a due regioni il generico appellativo di *Octava* (poi dal II secolo d. C. *Aemilia*) e di *Transpadana* in quanto, pur volendo cancellare ogni ricordo dei Galli, non fu possibile sostituire al nome di queste popolazioni quello di un preesistente gruppo etnico locale.

Da tutto questo si può comprendere la differenza sostanziale che corre fra queste strade ed i precedenti percorsi. Con ciò non si vuol dire che i Romani siano stati i primi a costruire vere e proprie strade; ma se itinerari anche importanti non mancarono prima, il sistema viario di Roma fu qualcosa di diverso da quanto precedettero. Infatti la stessa « via regia » persiana, tracciata da Dario I fra Susa e Sardi e quindi prolungata fino ad Efeso ⁽⁶⁾, anche se risponde al preciso disegno di collegare il mare Egeo al Golfo Persico in modo da rivelarsi l'asse portante del traffico del grande Impero, nella sua unicità è da ricondursi piuttosto ad una organizzatissima, grande via carovaniera, costruita e controllata da un potente Stato per l'intero suo percorso, che ad una via di Roma, la quale trova invece in un intero sistema geopolitico e sociale il suo naturale sviluppo e la sua finalità.

La differenza sostanziale sta proprio nel fatto che gli itinerari di epoca preromana si presentano frammentari e relativi al collegamento fra centri vicini o rispondono, come le grandi vie di traffico, ad esigenze dettate dagli spostamenti di popoli o dalle intraprese commerciali; sono determinati perciò da necessità contingenti ed immediate e il variare e il morire di un cammino dipendono appunto dal variare e dal venir meno di queste particolari necessità.

Le strade romane invece prescindono o per lo meno sono solo relativamente condizionate dai centri intermedi ed uniscono invece centri lontanissimi ed eterogenei. Oltre a questo i Romani vedono in un preciso sistema viario uno degli elementi fondamentali della loro conquista e della efficiente organizzazione dello Stato.

Infatti la rete stradale romana si manifesta come il principale mezzo di penetrazione in ogni territorio sottoposto all'influenza romana e nel contempo rappresenta la struttura ordinatrice di ogni

⁽⁶⁾ Questa via, ricordata da Erodoto (V, 52-53-54), dopo Susa attraversava il Tigri sopra l'antica città di Arbela, seguendone per un buon tratto il corso fino alla sorgente. Inoltratasi poi fra i monti dell'Armenia, tagliava il corso superiore dell'Eufrate in Cappadocia e, passando per Kayseri, Bogazköy e *Ancyra* (l'odierna Ankara), terminava a Sardi al limite della Lidia tenuta dai Greci. Da qui venne poi prolungata fino ad Efeso. Era lunga da Susa a Sardi km. 2497,5 (secondo le distanze date da Erodoto: 13.500 stadi o 450 parasaghe) e da Susa ad Efeso km. 2597,4 (14.040 stadi) in quanto da Sardi ad Efeso intercorreva una distanza di km. 99,9 (540 stadi). Era inoltre divisa in 111 stazioni postali con altrettanti alberghi; le carovane impiegavano a percorrerla 90 giorni. Sulla « via regia » si veda W. M. RAMSAY, *The historical geography of Asia Minor*, London 1890, pag. 27 sgg.

attività connessa con l'amministrazione del paese, del quale diviene in definitiva l'elemento determinante del suo integrarsi nello Stato romano. In tal senso queste strade sono da considerarsi fra i fattori principali dell'unificazione della Penisola e del mondo antico sotto il governo di Roma, unificazione che non si ferma solamente all'aspetto politico o militare o economico, ma che diviene un fatto sociale, culturale, civile. Attraverso queste direttrici si assiste all'incontro di tanti uomini, all'immissione di tanti coloni in nuovi elementi etnici, in nuove comunità, il che rende possibile un rapporto di collaborazione e di dialogo fra entità umane, spesso di diversa od addirittura opposta organizzazione politica e sociale. Questo fatto favorisce e sollecita prima, determina poi l'innesto dell'elemento nuovo sull'antico e di conseguenza il formarsi di una società diversa, non più chiusa nel limitato ambito del suo particolarismo, ma aperta alle voci nuove e inserita armonicamente nel grande respiro dello Stato romano. In definitiva queste grandi arterie si rivelano come « le linee direttrici del popolamento, col tempo consolidatosi e in parte pianificato nell'organizzazione romana » (7).

Inoltre, quali veicoli di cultura, queste antiche vie esportano le idee e la lingua di Roma, importano le conquiste di più lontane civiltà; lungo le strade si incontrano i pensieri del mondo antico che, fusi nel crogiuolo dell'Impero, daranno vita alla civiltà latina. In questo senso, già nel mattino della sua romanizzazione la *Venetia* offrirà a Roma l'animo di Catullo, il canto di Virgilio, la voce di Tito Livio.

È stato detto che la strutturazione politico-amministrativa dell'Italia romana prima, dell'Impero poi, finì per assumere l'aspetto di una civilizzazione urbana (8), anche se le antiche origini ci richiamano ad un carattere prettamente rurale sia di Roma che delle lontane civiltà italiche. Questa affermazione è tanto più valida se si pensa alla rete della viabilità romana che, allacciando fra loro precedenti insediamenti umani, fino a quel tempo centri motori di tanti particolari e limitati sistemi viari, inserisce ed integra ognuno di questi nel maggior contesto della romanizzazione, cosicché mentre ogni città viene a rappresentare un organo vitale e necessario, ogni strada diviene un'arteria obbligata di alimentazione e di respiro di

(7) G. A. MANSUELLI, *I Cisalpini*, Firenze 1962, pag. 136.

(8) P. M. LUGLI, *Storia e cultura della città italiana*, Bari 1967, pag. 96.

un unico grande corpo vivo ed efficiente in quanto orchestrato perfettamente in ogni sua parte.

Così noi non possiamo parlare, durante la colonizzazione greca, di un unico sistema stradale dell'Italia meridionale, ma di molteplici sistemi: di Sibari, di Crotone, di Locri ecc. e delle loro sub-colonie, indipendenti uno dall'altro ed originati dalle particolari e diverse necessità di ogni singola colonia. Ma quando Roma viene a condizionare in un'unica realtà politica tutta l'Italia meridionale, solo allora e per la prima volta troviamo un sistema stradale che, cancellando il particolarismo dei precedenti insediamenti, collega in modo organico fra loro tutti questi centri, dando un volto unitario a tutta la regione. In realtà, e in contrasto con quanto è stato detto anche recentemente ⁽⁹⁾, di un vero e proprio sistema viario della Magna Grecia non si può parlare che dopo la fine della colonizzazione greca e solamente con la conquista romana.

La stessa cosa si ritrova nella regione veneta. Prima dell'avvento di Roma anche qui possiamo incontrare, durante lo svolgersi delle varie culture, diversi insediamenti umani e di conseguenza molteplici percorsi che mettono in relazione questi centri fra di loro.

È chiaro però che questi itinerari preromani sono sempre circoscritti nell'ambito di una *facies* culturale o trovano la loro origine nell'incontro di particolari interessi fra centri vicini, dei quali spesso uno rappresenta il centro gravitazionale; nell'idea prima però non esiste mai un preordinato disegno stradale.

Accanto ed in coincidenza con questi tracciati, dettati ora da interessi commerciali, ora da coincidenze culturali, ora da convenienze ed affinità politiche od etniche, si sviluppano le grandi direttrici dei traffici e delle migrazioni, che trovano la loro lontana origine in quei primitivi sentieri che, fino dai tempi più remoti, si sono aperti al cammino ed agli incontri degli uomini.

Così il corso del Po, che con i suoi affluenti permette di penetrare profondamente nella pianura padana e fino ai grandi laghi, e le vallate alpine, che uniscono le genti dell'uno e dell'altro versante, sono le iniziali, grandi direttrici di traffico attraverso le quali i popoli della preistoria e della protostoria vengono nella futura *Venetia* a contatto fra loro. Sono queste le prime « strade », determinate

⁽⁹⁾ G. LUGLI, *Il sistema stradale della Magna Grecia*, in "Atti II Convegno di Studi sulla Magna Grecia", Taranto 1962, pag. 23 sgg.

dalla natura del terreno e dalle necessità degli uomini, che si esprimono nei sentieri che scendono lungo le dorsali alpine o che seguono il corso dei maggiori fiumi, accompagnandosi ai traffici sull'acqua. Certamente questi itinerari non possono essere avvertiti attraverso resti e manufatti legati ad opere viarie, ma ugualmente è possibile rilevarli nelle loro linee generali grazie ai reperti paleontologici ed archeologici che, permettendoci di fissare il sorgere ed il diffondersi delle diverse culture, ci danno anche la possibilità di ritrovare sul terreno i contatti e i rapporti dei diversi popoli. L'archeologia ci offre anche preziose informazioni per determinare sia l'entità dei diversi insediamenti umani, sia la loro posizione sul terreno, che si ritrova sempre dove la natura e l'interesse hanno suggerito agli uomini i punti più favorevoli al passaggio, agli incontri, alla difesa, alla stabile dimora ⁽¹⁰⁾.

Per queste ragioni, a cavallo fra la protostoria e la storia, Adria e Spina si affacciano sul mare lungo i bracci dell'antico delta del Po, luoghi d'incontro dei mercanti greci con i popoli della valle padana e delle zone alpine ⁽¹¹⁾. Nel contempo sappiamo, attraverso le fonti letterarie ⁽¹²⁾, dell'esistenza di un percorso terrestre che univa Spina a Pisa, toccando naturalmente l'etrusca *Felsina*, la quale doveva essere collegata anche con Adria, come potrebbero indicare i reperti comuni alle due città ⁽¹³⁾. Su Adria inoltre veniva a gravitare il traffico proveniente dalla valle dell'Adige, dove un'attiva corrente di transito è attestata fino dalla tarda età del bronzo ⁽¹⁴⁾. E qui, dove ha inizio la grande valle e il fiume si apre in due grandi curve, trova la sua lontana origine la futura Verona, dapprima sulle alture della sponda sinistra e quindi nella grande ansa della sponda

⁽¹⁰⁾ Sul sorgere e l'affermarsi degli insediamenti umani in relazione all'ambiente geografico: M. POËTE, *La città antica*, Torino 1958, pag. 27 sgg.

⁽¹¹⁾ L. BOSIO, *I problemi portuali*, pag. 29.

⁽¹²⁾ Ps. SCYL., *Periplus*, 17: καὶ ἐστὶν (ἐπὶ αὐτῆς (Spina) ἀπὸ Πίσσης πόλεως) ὁδὸς τριῶν ἡμερῶν.

⁽¹³⁾ G. BERMOND MONTANARI, *Le influenze mediterranee a nord del Po*, in "Catalogo della Mostra dell'Etruria padana e della città di Spina", I, Bologna 1961, pag. 375, nn. 1206, 1207; pag. 389.

⁽¹⁴⁾ Sulla presenza di una via di traffico lungo la valle dell'Adige fin dalla tarda età del bronzo: G. CAPOVILLA, *Studi sul Noricum*, in "Fontes Ambrosiani, XXV (Miscellanea G. GALBIATI, vol. I)", 1951, pagg. 6, 7; G. BERMOND MONTANARI, *Le influenze mediterranee a nord del Po*, cit., pag. 392.

opposta ⁽¹⁵⁾. Lungo il corso dell'Adige fiorisce anche la paleoveneta *Ateste* ⁽¹⁶⁾, centro di una cultura che trova i suoi maggiori punti di diffusione in Vicenza e Padova, in Belluno ed Oderzo ⁽¹⁷⁾, ed anche, seppur in maniera minore, nella futura Altino ⁽¹⁸⁾.

È proprio la presenza di questi insediamenti preromani ad assicurarci in queste epoche l'esistenza di particolari percorsi i quali, se non possono essere documentati con precisione sul terreno, sono resi evidenti dalla necessità dei naturali rapporti fra luogo e luogo e dalle coincidenze culturali.

Nell'estremo occidentale del territorio, che farà parte poi della *X regio*, l'etrusca Mantova ⁽¹⁹⁾ rende logico un collegamento con i territori della Cispadana e, verso nord, con la valle dell'Adige, mentre l'antico insediamento umano nel luogo ove poi sorgerà Cremona ⁽²⁰⁾ suggerisce, accanto ad una via fluviale lungo il Po verso Adria e il mare, anche l'esistenza di un percorso terrestre che doveva accompagnarsi al corso del grande fiume ⁽²¹⁾. Per lo stesso motivo Brescia preromana richiama quei rapporti con Verona, che ritro-

⁽¹⁵⁾ La Forlati Tamaro (B. FORLATI TAMARO, *Verona* in "Arte e civiltà romana nell'Italia settentrionale dalla repubblica alla tetrarchia", II, Bologna 1965, pag. 564) fa risalire l'origine di Verona « nata da un traghetto » all'età del bronzo.

⁽¹⁶⁾ Sull'antico corso dell'Adige per Este e il suo territorio si veda: A. PROSDOCIMI, *Lapidi e manufatti romani riguardanti l'antico corso dell'Adige per l'agro atestino*, in A. AVERONE, *Sull'antica idrografia veneta*, Mantova 1911, pag. 156 sgg.; B. BRESCIANI, *L'antico corso atestino dell'Adige*, in "Bollettino della Società Letteraria di Verona", n. 4, 1933, pag. 3 sgg.; E. GHISLANZONI - A. DE BON, *Romanità del territorio padovano*, Padova 1938, pag. 28.

⁽¹⁷⁾ Per *Ateste* e per questi centri: G. B. PELLEGRINI, *La lingua venetica*, pag. 25 sgg. (Este); pag. 291 sgg. (Padova); pag. 377 sgg. (Vicenza); pag. 429 sgg. (Oderzo); pag. 443 sgg. (Belluno).

⁽¹⁸⁾ Ultimamente, e precisamente nel febbraio 1967, negli strati sottostanti il livello dell'abitato romano sono venuti alla luce cinque vasi fittili che si possono attribuire al III-IV periodo atestino (notizia della Soprintendenza alle Antichità del Veneto). Altri ritrovamenti preromani ad Altino sono ricordati da G. PAVANELLO, *La città di Altino e l'agro altinate orientale*, Treviso 1900, pag. 24.

⁽¹⁹⁾ Sull'origine etrusca di Mantova A. M. TAMASSIA, *Mantova*, in "Arte e civiltà romana nell'Italia settentrionale", cit., II, pag. 567.

⁽²⁰⁾ N. DEGRASSI, s. v. *Cremona*, in "E.A.A.", II, pag. 926.

⁽²¹⁾ La via del Po rappresentò l'arteria principale del commercio preistorico dell'alta Italia: H. PHILIPP, s. v. *Padus*, in "R.E.", XVIII, 1, col. 2181; G. PAVANELLO, *La laguna di Venezia*, in "Commissione per l'esplorazione scientifica del Mediterraneo", vol. II, parte III, tomo VI, Venezia 1935, pag. 9; C. BATTISTI, *Prolegomeni ad un'interpretazione dei nomi locali della zona di Spina*, in "Spina e l'Etruria Padana", suppl. a "St. Etr.", XXV, Firenze 1959, pag. 162.

viamo nel ricordo di Catullo ⁽²²⁾. All'altro estremo della Venezia infine, i reperti archeologici ⁽²³⁾ e i castellieri dell'Istria ⁽²⁴⁾ e del Friuli ⁽²⁵⁾ chiariscono le grandi direttrici di marcia di antichi popoli attraverso i valichi delle Alpi Giulie e del Carso: lungo le valli del Tagliamento, dell'Isonzo e del Natisone verso l'alta pianura veneta; oltre i rilievi carsici fino al mare.

Da tutto questo è già possibile ritrovare una vasta rete di percorsi che ora la necessità, ora la volontà dell'uomo sono andati proponendo e determinando attraverso il corso dei secoli. Naturalmente, come si è detto, non si può qui parlare di un sistema stradale unitario in quanto si tratta di itinerari nati da particolari esigenze, indipendenti uno dall'altro, soggetti a frequenti variazioni e non resi stabili e sicuri da opere viarie. Essi però ci possono suggerire, pur nella loro frammentarietà, interessanti indicazioni sul tracciato di tante strade che attraverseranno poi la Venezia romana.

Così dopo la costruzione dell'*Aemilia* da Rimini a Piacenza, il cui percorso ripropone un precedente cammino lungo i piedi degli Appennini ⁽²⁶⁾, dovette staccarsi da questa grande via verso la valle dell'Adige un itinerario stradale che con ogni probabilità veniva a raccogliere un'eredità etrusca. Lo stesso percorso poi della *via Postumia*, che oltre Tortona toccava Piacenza, Cremona e Verona ⁽²⁷⁾, può aver ripreso in parte un più antico itinerario che per la via più breve e più sicura permetteva ai territori della Liguria, intesa in senso lato, di raggiungere il Po e quindi l'Adige, cioè la maggior strada di penetrazione che, attraverso le Alpi centro orientali, si dirige verso i paesi del medio Danubio.

⁽²²⁾ CATULL., LXVII, v. 34: ... *Brixia Veronae mater* ... Sull'origine di Brescia si veda A. RAMPINELLI, *I Galli*, in "Storia di Brescia", I, Brescia 1961, pag. 109.

⁽²³⁾ F. VON DUHN-F. MESSERSCHMIDT, *Italische Gräberkunde*, II, Heidelberg 1939, pag. 107 sgg.; S. STUCCHI, *Forum Iulii (Cividale del Friuli)*, Roma 1951, pag. 16 sg. (con ampia bibliografia sull'argomento); F. SARTORI, *Galli transalpini transgressi in Venetiam*, in "Aquileia Nostra", XXXI, 1960, col. 5.

⁽²⁴⁾ C. MARCHESETTI, *I castellieri preistorici di Trieste e della regione giulia*, Trieste 1906; L. BOSIO, *I problemi portuali*, pag. 36 sg.

⁽²⁵⁾ L. QUARINA, *Castellieri e tombe a tumulo in provincia di Udine*, in "Ce fastu?", XIX, 1943, nn. 1-2, pag. 69 sgg.

⁽²⁶⁾ N. ALFIERI, *Le vie di comunicazione dell'Italia settentrionale*, cit., pag. 60.

⁽²⁷⁾ P. FRACCARÒ, *La via Postumia nella Venezia*, in "Opuscula", I, Pavia 1957, pag. 196.

Ugualmente la *Popillia*, condotta oltre Rimini e Ravenna, lungo i cordoni della costa adriatica, fino ad Adria, viene a riproporre in nuovi termini un antico collegamento fra questa città e Spina ⁽²⁸⁾, mentre la *via Annia* da Adria per Padova ed Altino richiama i più lontani rapporti fra questi tre centri paleoveneti; così anche la via da Vicenza a Padova e da quest'ultima città ad Este.

È chiaro però che, dove le necessità della strategia e della politica di Roma impongono il sorgere e l'affermarsi di un nuovo insediamento, si viene anche a determinare un disegno stradale che trova nel nuovo centro la sua ragione d'essere e di svilupparsi. È il caso di Aquileia e della rete stradale che si dirama da questa città. Ma anche in questo caso le nuove *viae* riprendono, dove e quando è possibile, precedenti cammini che la natura dei luoghi, la facilità delle comunicazioni, i passi obbligati hanno segnato sul terreno. In tal senso, a nord di Aquileia si riprende l'antica via del Fella verso il Norico, ad est la grande strada della Pannonia oltre i rilievi carsici, mentre ad occidente la rete stradale aquileiese si innesta in quelle direttrici di marcia che già si erano rese necessarie in epoca paleoveneta.

Con questo si vuol dire che Roma tenne presenti, nel tracciare le sue grandi strade attraverso la futura Venezia, le esperienze precedenti, accettando le indicazioni che il terreno già offriva, ovunque queste non fossero in contrasto con i suoi propositi militari e politici. In altre parole, i Romani ascoltarono attentamente e fecero proprio ciò che il passato, in questo particolare campo, poteva offrire di utile alla situazione presente, soprattutto all'inizio della loro penetrazione e per la costruzione delle prime grandi arterie stradali.

Si spiega in tal modo anche il tempo relativamente breve impiegato nello stendere *viae* come l'*Aemilia*, la *Postumia*, la *Popillia*, l'*Annia*; ciò può giustificarsi solamente con la possibilità di avere ripreso in molte parti tracciati più antichi. D'altra parte la stessa *Claudia Augusta ab Altino* viene in un certo senso a confortare questo asserto. Nata dalla volontà dell'imperatore Claudio, ma determinata da esigenze militari, politiche ed economiche, questa via, completamente nuova nel suo primo tratto, ritrova poi il suo naturale svolgimento nella presenza di più antichi percorsi che permettono di spiegare la quasi contemporaneità della messa in opera del

(28) L. BOSIO, *I problemi portuali*, pag. 28.

cippo di Cesiomaggiore in val Belluna ⁽²⁹⁾ e di quello di Rablat nella valle Venosta ⁽³⁰⁾, e di conseguenza la rapidità di esecuzione di questa grande opera viaria.

A Roma va naturalmente il merito di aver saputo dar vita ad un completo, efficiente, articolato sistema stradale che, tenendo presenti le indicazioni del passato e le nuove esigenze, l'antico cammino dei popoli e la realtà politica e sociale in atto, seppe armonizzarsi in un grande quadro unitario, causa non ultima del peculiare e individuale volto delle Venezie. A tutto questo va aggiunto l'impiego di una tecnica assai esperta, che ha permesso la realizzazione di vere e proprie opere monumentali, ancor oggi ammirate per la loro arditezza e la loro funzionalità ⁽³¹⁾.

* * *

In questa ricerca sulle vie romane della *X regio* mi sono fermato a considerare solamente quelle strade che per le indicazioni itinerarie e la documentazione epigrafica e storica sono da ritenere le più importanti della *Venetia* romana. A queste *viae* ho aggiunto

⁽²⁹⁾ C.I.L., V, 8002 = DESSAU, *I.L.S.*, 208.

⁽³⁰⁾ C.I.L., V, 8003.

⁽³¹⁾ Numerosissimi gli studiosi che hanno rivolto la loro attenzione alla tecnica stradale ed all'organizzazione viaria romana. Fra gli altri: C. MERCKEL, *Die Ingenieurtechnik in Altertum*, Berlin 1899, pag. 236 sgg.; A. NEUBURGER, *Die Technik des Altertums*, Leipzig 1919, pag. 463 sgg.; A. GRENIER, *L'Archéologie du sol - Les routes*, in "Manuel d'Archéologie Gallo-Romaine", XII, Paris 1934, pag. 317 sgg.; R. J. FORBES, *Notes on the history of ancient roads and their constructions*, in "Archäologisch - historische Bijdragen", III, Amsterdam 1934, pag. 131 sgg.; M. A. LEVI, *Roma antica*, in "Società e costume - Panorama di Storia sociale e tecnologica", II, Torino 1963, pag. 491 sgg. Seguendo quanto per primo aveva affermato il Bergier (N. BERGIER, *Histoire des grands chemins de l'Empire romain*, Paris 1926), il quale era giunto a fissare uno schema comune per la costruzione delle strade romane, basandosi su notizie e dati di VITRUVIO (*De Arch.*, VII, 1) e di PLINIO (*Nat. Hist.*, XXXVI, 184-189), che egli riferiva alla tecnica stradale, mentre in realtà riguardano la preparazione della pavimentazione di edifici, e rifacendosi anche ai versi di STAZIO (*Silvae*, IV, 40-48), dove si descrive la costruzione della via Domiziana, i sopracitati studiosi hanno quasi codificato e fissato in un preciso e costante schema la tecnica seguita dai Romani per la costruzione delle maggiori strade. Dai loro studi veniamo così a sapere che i Romani dapprima scavavano una fossa (*gremium*), superiore alla larghezza prevista per la strada, fino a trovare il terreno solido. Sopra questo veniva stesa una massicciata di grosse pietre (*statumen*), alta dai 20 ai 60 centimetri; quindi si gettava uno strato di pietrisco di circa 25-30 cm. (*ruderatio* o *rudus*), ricoperto da uno strato di sabbia (*nucleus*) dello spessore di 35-40 cm.; su questo infine si

quei percorsi che, pur mancando di specifiche indicazioni antiche, possono trovare conferma nelle testimonianze archeologiche ed anche toponomastiche. Così ho ricordato la Cremona-Brescia, la cui presenza romana viene assicurata dagli agri centuriati delle due città, dei quali questa strada rappresentava il *kardo maximus*; la stessa cosa vale anche per la Padova-Asolo, alla quale viene pure il conforto della documentazione toponomastica. Infine ho aggiunto a questo studio la Aquileia-Cividale del Friuli (*Forum Iulii*) che trova la sua conferma archeologica in un tratto di strada romana scoperto ad oriente di quest'ultima cittadina.

Ho tralasciato invece tutte le altre strade che, in difetto di una specifica documentazione, potevano lasciar troppo libero corso alle ipotesi, che per altro non mancano anche per i percorsi più documentati. In questo senso non ho parlato di una via da Mantova a Verona o da Padova a Treviso o dei numerosi percorsi che si diramavano dai centri maggiori salendo le cento valli delle Alpi o allargandosi nella pianura e fino al mare.

Si è voluto invece, come si è detto, guardare solamente alle grandi *viae* le quali, oltre a rappresentare la struttura portante del-

appoggiava il pavimento stradale (*summa crusta* o *pavimentum*) composto di grosse lastre di pietra poligonali (basoli). Alcune *viae* erano anche fiancheggiate dalle *crepidines*, due corsi di pietre che venivano a delimitare il piano stradale. Secondo gli studiosi sopraricordati, questa era la tecnica seguita per le *silice stratae*, cioè per le grandi strade selciate. Moltissime vie però non erano lastricate, ma semplicemente inghiaiate (*glarea stratae*); per queste la tecnica era più semplice e gli strati si riducevano alla *runderatio* e ad una massiciata formata di breccia e ghiaia ben battuta, in modo da ottenere un conglomerato sufficientemente duro e resistente. Questa schematizzazione, che si può ritrovare anche in quasi tutte le odierne opere di divulgazione scientifica e nei manuali, viene invece decisamente rifiutata da F. HERTLEIN, *Art, Naturgeschichte und Kennzeichen unserer Römerstrassen. Fundberichte aus Schwaben*, II, Stuttgart 1924, pag. 53 sgg. A nostro avviso, sembra non si possa generalizzare un criterio costruttivo, anche se è possibile ritrovarlo in qualche strada di Roma, né stendere in base ad alcuni esempi una legge valida per tutti i casi. In altri termini, la tecnica costruttiva, l'uso e la quantità delle sottostrutture stradali ed il tipo di pavimentazione furono via via determinati dalla situazione topografica e dalla natura del terreno che la via doveva attraversare. Così una stessa strada si poteva presentare in parte *silice strata* ed in parte *glarea strata*, a seconda dei terreni che essa veniva a percorrere, come pure poteva richiedere sottostrutture o sovrastrutture diverse per diversi tratti. Riesce difficile perciò parlare di una tecnica stradale in assoluto e per precisi schemi, anche in base agli esempi che la ricerca archeologica ci offre; è preferibile piuttosto parlare di criteri costruttivi simili in simili situazione topografiche.

l'intero sistema stradale della *Venetia*, sono state partecipi delle più importanti vicende che la storia ha scritto in questa regione con il lento e faticoso cammino degli uomini.

Di queste strade sono ricordate innanzitutto le più antiche, a cominciare dalla *via Postumia*, la *regina viarum* della *Venetia*, seguita dalle altre due grandi vie storiche: la *Popillia* e l'*Annia*. Vengono quindi la via da Bologna a Verona e lungo la valle dell'Adige e la strada proveniente da Bergamo in collegamento con *Mediolanum* da una parte, con il lago di Como dall'altra. Questi itinerari ci permettono di fissare le linee fondamentali del sistema viario della *X regio*; su questi infatti si impostano e da questi si diramano gli altri percorsi.

Per avere poi un quadro, il più ordinato possibile di questi altri, ci è sembrato opportuno partire con la nostra ricerca da occidente. Abbiamo così la *Cremona-Brixia* e la *Cremona-Mantua-Hostilia*; quindi la *Vicetia-Patavium*, la *Bononia-Patavium* (diretta poi per la *via Annia* ad Aquileia) e la *Patavium-Acelum*. Seguono la *via Claudia Augusta* da Altino e le grandi vie dirette da Aquileia al Norico (la *Aquileia-Virunum* e la *Aquileia-Aguntum*) alle quali veniva ad unirsi la strada da *Iulia Concordia* al Norico. Infine completano questo quadro le vie che da Aquileia si dirigevano alle Alpi Giulie (la via per *Forum Iulii* e quella per *Iulia Emona*) ed ai territori dell'Istria (per *Tergeste* e *Pola*; per l'entroterra carsico a *Tarsatica*).

Alla ricerca è anche allegata una tavola illustrativa della *X regio augustea* ⁽³²⁾ con i suoi centri maggiori ed i percorsi delle *viae* ricordate nel presente lavoro. Sono segnate lungo le stesse anche le *mansiones* e le *mutationes* indicate dai tre più importanti documenti viari romani, cioè l'*Itinerarium Antonini* ⁽³³⁾, l'*Itinerarium Burdigalense* ⁽³⁴⁾ e la Tavola Peutingeriana ⁽³⁵⁾.

⁽³²⁾ Per i confini della *X regio augustea* ci siamo attenuti alle indicazioni offerte dalla T.I.R., *Tergeste*, Tavola allegata L. 33 e dalla T.I.R., *Mediolanum*, Tavola allegata L. 32, ambedue edite dalla *Union académique internationale*. Anche per gli oronimi e gli idronimi si segue la nomenclatura riportata su queste due tavole.

⁽³³⁾ L'Itinerario d'Antonino (*Imperatoris Antonini Augusti Itinexaria Provinciarum et Maritimum*) viene attribuito all'inizio del III secolo d.C. e precisamente all'epoca dell'imperatore Caracalla (W. KUBITSCHKEK, s.v. *Itinerarien*, in "R.E.", IV, coll. 2336-2337). Per l'Itinerario d'Antonino: O. CUNTZ, *It. Rom.*

⁽³⁴⁾ L'Itinerario Burdigalense (*Itinerarium a Burdigala Hierusalem usque et ab*

Queste poste stradali minori sono riportate nella forma indicata dai tre itinerari in quanto, a nostro avviso, sembra esse trovino generalmente la loro origine nell'insegna della locanda o del posto di cambio e di sosta che il viaggiatore avrebbe incontrato durante il suo viaggio. Infatti le *mansiones Ponte Sonti* o *Fonte Timavi*, le *mutationes Ad Finem* o *ad Pirum* (per ricordarne solo alcune), che troviamo lungo gli antichi itinerari, richiamano alla memoria le locande « Al Ponte », « Alla Sorgente », « Al Confine », « Al Pero », che oggi noi incontriamo così frequenti sulle nostre strade.

Heraclea per Aulonam et per Urbem Romam Mediolanumque usque) ricorda il viaggio compiuto nel 333 d.C. da un pellegrino di *Burdigala* (Bordeaux) a Gerusalemme (W. KUBITSCHK, s. v. *Itinerarien*, in "R.E.", IX, col. 2334). Per l'itinerario Burdigalense si cita: O. CUNTZ, *It. Rom.*

(³⁵) La *Tabula Peutingeriana* è una Carta romana che descrive le strade di tutto il mondo allora conosciuto ed è attribuita dal Miller, il suo maggior illustratore, al IV secolo d.C. (365-366) (K. MILLER, *It. Rom.*, pag. XXIX sgg.; Id., *Die Peutingerische Tafel*, Stuttgart 1962, pag. 2). Ultimamente su questo documento itinerario è uscito il lavoro di A. e M. LEVI, *Itineraria Picta - Contributo allo studio della Tabula Peutingeriana*, Roma 1967, i quali ritengono che la Carta sia stata compilata in due momenti diversi: 1) al principio del III secolo d.C., nell'epoca in cui l'Impero era ancora nella sua massima espansione; 2) negli ultimi anni del IV o all'inizio del V secolo (in questo secondo momento ci sarebbe stato un rifacimento della Tavola) (*op. cit.*, pag. 172).

LA VIA POSTUMIA

La *via Postumia* fu la prima grande via storica ad attraversare il territorio della futura *X regio* (*). Costruita dal console Spurio Postumio Albino nel 148 a.C., come sappiamo da un miliare oggi conservato nel Museo Maffeiano di Verona ⁽¹⁾ (fig. 1), la strada veniva a congiungere Genova con Aquileia, dove si trova una iscrizione del II secolo a.C. che ricorda la presenza di questa via ⁽²⁾ (fig. 2).

Il suo tracciato, come ormai ritrovamenti e studi hanno documentato, toccava le località di Tortona, Piacenza, Cremona, Verona, Vicenza ed Oderzo ⁽³⁾.

Il Fraccaro, che ne ha rintracciato il percorso attraverso il Veneto, precisa che lo scopo della *via Postumia* « non era quello di congiungere Genova con Aquileia, cioè due città situate agli opposti limiti della Cisalpina e senza rapporti diretti fra loro; ma di costituire quella che oggi, nel linguaggio militare, si direbbe una strada di arroccamento » ⁽⁴⁾. La via infatti veniva a tagliare longi-

(*) Per una migliore comprensione del testo si consiglia di servirsi delle Tavole (I.G.M. = 1:25000) relative ai territori attraversati dagli itinerari antichi, presi in considerazione da questa ricerca.

⁽¹⁾ C.I.L., I², 624 = DESSAU, *I.L.S.*, 5806 = A. DEGRASSI, *I.L.L.R.P.*, n. 452: *S(purius) Postumius S(purii) f(ilius) S(purii) n(epos) / Albinus co(n)s(ul) / CX[X]II Genua Cr[e]mo[nam] / XXVII*. La *via Postumia* è ricordata anche nella *Sententia Minuciorum* (C.I.L., V, 7749 = DESSAU, *I.L.S.*, 5946 = A. DEGRASSI, *I.L.L.R.P.*, n. 517; N. LAMBOGLIA, *Liguria romana. Studi storico-topografici*, I, Alasio 1939, cap. V, pag. 210 sgg.).

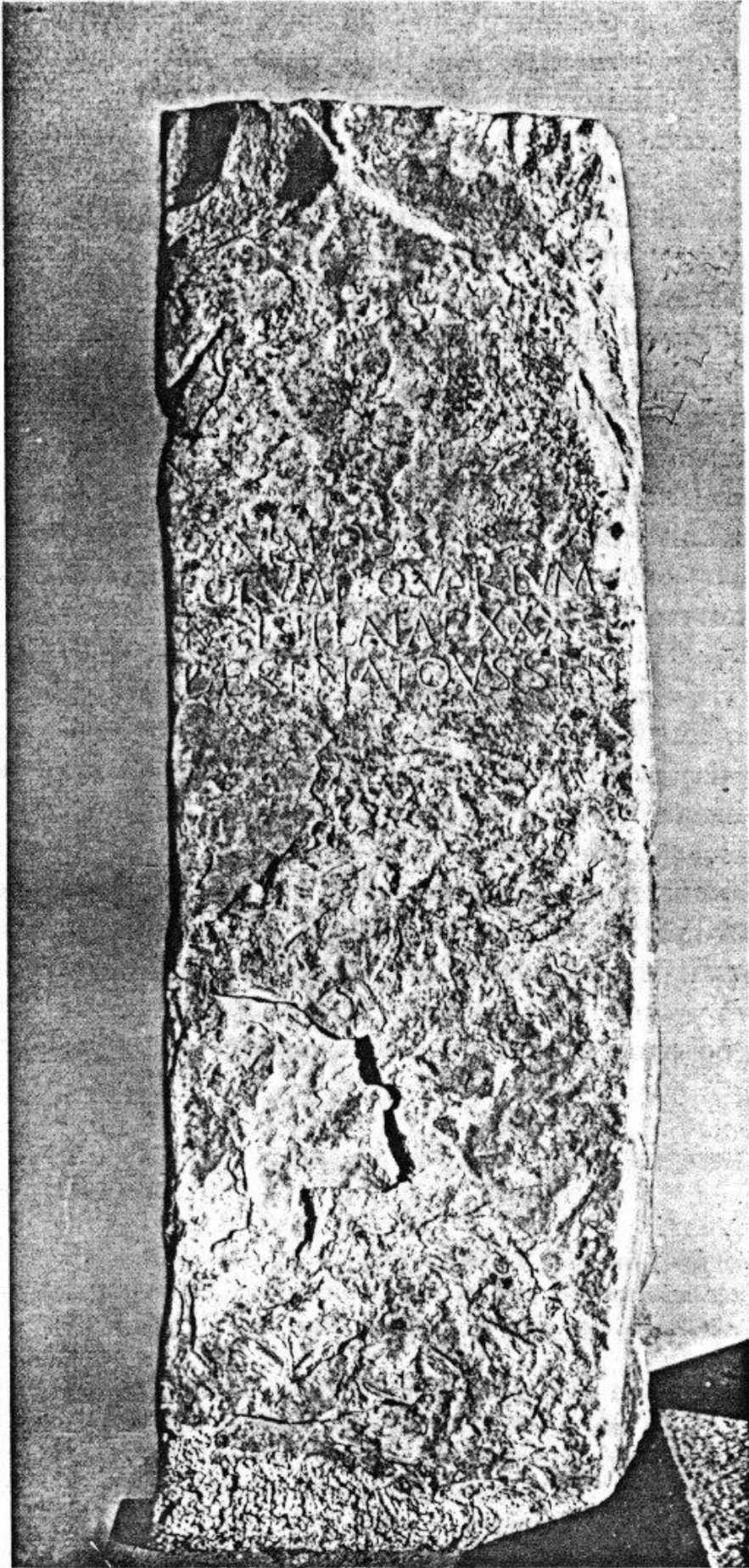
⁽²⁾ C.I.L., V, 8313 = DESSAU, *I.L.S.*, 5366 = A. DEGRASSI, *I.L.L.R.P.*, n. 487 a: [---] / *De via Postumia in / forum pequarium / meisit. Lata p(edes) XXX[X] / de Senatous sente(ntia)*.

⁽³⁾ Si rimanda allo studio di P. FRACCARO, *La via Postumia nella Venezia*, cit., pag. 195 sgg., ove si trova anche una esauriente bibliografia sull'argomento.

⁽⁴⁾ P. FRACCARO, *La via Postumia nella Venezia*, cit., pag. 197. Sulla funzione strategica di questa via anche F. SARTORI, *Verona romana. Storia politica, economica, amministrativa*, in "Verona e il suo territorio", I, Venezia 1960, pag. 166.



1 — Verona, Museo Maffeiano. Miliare della *via Postumia*.



2 — Aquileia, Museo Archeologico. Iscrizione che ricorda la *via Postumia*.

tudinalmente la pianura padana allacciando fra loro località allora di indubbia importanza strategica, attraverso rapidi e diretti collegamenti. Di qui i decisi e lunghissimi rettifili, che ancor oggi permangono ben visibili sul terreno e che indicano come per la costruzione di questa via si dovesse dare massimo peso agli argomenti militari, talvolta anche contro una difficile situazione topografica.

La via entrava nel territorio della futura *X regio augustea* a Cremona, passando sulla riva sinistra del Po; da qui si portava poi a Verona, cioè ai piedi delle Alpi ed all'imboccatura della grande valle dell'Adige.

Il tratto Cremona-Verona è ricordato dalla Tavola Peutingeriana solamente fino a *Betriacum* (oggi S. Andrea di Calvatone) ⁽⁵⁾ per una distanza di XXII miglia (circa km. 34) ⁽⁶⁾, ma da *Betriacum* a Verona l'intero percorso dell'antica via rimane ben rilevabile sul terreno lungo un tracciato che ancor oggi sulle tavolette al 25.000 è ricordato come « via Postumia » (probabilmente si tratta qui di una restituzione dotta).

La via dopo Cremona, correndo su argine ⁽⁷⁾, raggiungeva, dopo aver toccato la località di Piadena ⁽⁸⁾, l'odierno paese di Calvatone e da qui, piegando a nord-est, puntava con un lunghissimo rettifilo ancora intatto (22 km.) verso Goito, dove attraversava il fiume Mincio ⁽⁹⁾. Con un altro rettifilo di 30 chilometri la strada romana, passando per Villafranca che ha restituito numerosi documenti antichi ⁽¹⁰⁾, raggiungeva infine Verona. Entrava in città attraverso la porta Borsari e giungeva quindi all'Adige, che superava su un ponte andato distrutto, ma ancora ricordato con il nome di ponte Postumio ed i cui resti si sono potuti rilevare nel

⁽⁵⁾ C. HÜLSEN, s. v. *Betriacum*, in "R.E.", III, 1, col. 369 sgg.; T.I.R., *Mediolanum*, pag. 34.

⁽⁶⁾ K. MILLER, *It. Rom.*, col. 286.

⁽⁷⁾ TAC., *Hist.*, III, 21, 2: *Sistere tertiam decumam legionem in ipso viae Postumiae aggere iubet, cui iuncta a laevo septima Galbiana patenti campo stetit.*

⁽⁸⁾ In questa località sono venute alla luce tombe galliche e romane (T.I.R., *Mediolanum*, pag. 137).

⁽⁹⁾ Questo tratto di strada è oggi chiamato « La Levà », toponimo che richiama un tracciato antico su argini (D. OLIVIERI, *Di alcune tracce*, pag. 187). A Goito, lungo il percorso della *via Postumia*, venne alla luce un sepolcreto romano (N. DEGRASSI, *Goito - Sepolcreto romano con oreficerie*, in "N. Sc.", 1941, pag. 325 sgg.).

⁽¹⁰⁾ C.I.L., V, 3491, 3648, 8845; F. SARTORI, *Verona romana*, cit., I, pag. 219, n. 6.

letto del fiume ⁽¹¹⁾. Qui il percorso della via veniva anche a determinare l'orientamento della città stessa, come si può ancora osservare dall'impianto urbanistico di Verona antica.

Superato il fiume Adige la *Postumia* continuava per via S. Maria in Organo e via S. Nazzaro per imboccare quindi la strada che oggi porta a S. Michele Extra e a S. Martino Buonalbergo, il cui tracciato coincide con quello della via antica, dirigendosi a Vicenza.

Il tratto Verona-Vicenza è ricordato dall'*Itinerarium Antonini*, dall'*Itinerarium Burdigalense* e dalla Tavola Peutingeriana.

L'*Itinerarium Antonini* ⁽¹²⁾, descrivendo la via proveniente da *Mediolanum*, segna fra *Verona civitas* e *Vicetia civitas* una distanza di XXXIII miglia. L'*Itinerarium Burdigalense* ⁽¹³⁾, che pure riporta il percorso proveniente da Milano, dà fra le due città un itinerario più particolareggiato:

<i>civitas Verona</i>	
<i>mutatio Cadiano</i>	mil. X
<i>mutatio Aureos</i>	mil. X
<i>civitas Vicentia</i>	mil. XI

La Tavola Peutingeriana ⁽¹⁴⁾ infine, d'accordo con l'Antonino, offre una distanza di XXXIII miglia.

Come si vede, il *Burdigalense* segna fra le due città XXXI miglia, con una differenza di due miglia rispetto agli altri due Itinerari, ma ciò si può spiegare con un arrotondamento in meno della distanza di ogni singola posta. Pertanto sulla misura di XXXIII miglia non dovrebbero esserci dubbi, tanto più che la distanza attuale fra Verona e Vicenza, lungo la statale moderna (S.S. 11), è di 50 chilometri, corrispondenti grosso modo alla cifra di XXXIII miglia data dai due Itinerari ($33 \times 1480 = \text{m. } 48.840$). Ciò fa subito pensare ad un percorso antico che doveva seguire il tracciato della via attuale, considerato anche che a S. Michele Extra fu trovato il terzo miliare della strada ⁽¹⁵⁾ e più oltre, sempre lungo l'odierno per-

⁽¹¹⁾ P. FRACCARO, *La via Postumia nella Venezia*, cit., pag. 201. Sul ponte « Postumio », si veda L. BESCHI, *Verona romana - I monumenti*, in « Verona e il suo territorio », cit., I, pag. 406 sgg.

⁽¹²⁾ O. CUNTZ, *It. Rom.*, pag. 19, 128.

⁽¹³⁾ O. CUNTZ, *It. Rom.*, pag. 88, 558-559.

⁽¹⁴⁾ K. MILLER, *It. Rom.*, col. 258.

⁽¹⁵⁾ C.I.L., V, 8022.

corso, il quarto miliare ⁽¹⁶⁾. Di questo parere è anche il De Bon ⁽¹⁷⁾, che ha diligentemente ricercato sul terreno il possibile itinerario della via fra queste due città.

Il Fraccaro invece ritiene che la *via Postumia*, staccandosi a S. Martino Buonalbergo dal tracciato della strada moderna, si portasse più a nord, fra i colli, seguendo il percorso della strada carrozzabile secondaria che porta a Colognola ai Colli ⁽¹⁸⁾. Egli sostiene la tesi di un percorso più alto (e pertanto più lungo rispetto alla distanza data dagli Itinerari) con la presenza dei toponimi Ponte di Settimo e « la Decima » ⁽¹⁹⁾, che si incontrano lungo questo itinerario, i quali starebbero appunto a testimoniare l'esistenza di una antica strada. Inoltre questo studioso ricorda ben cinque miliari provenienti dalla zona di Colognola: due portanti l'iscrizione dell'VIII miglio, l'uno con il nome di Massenzio ⁽²⁰⁾, l'altro di Costanzo Cloro ⁽²¹⁾; uno con il IX miglio, dedicato a Diocleziano ⁽²²⁾; uno con l'XI miglio e con due iscrizioni successive di Massenzio l'una, di Crispo, Licinio il giovane e Costantino II l'altra ⁽²³⁾; infine il quinto, privo del numero delle miglia, con il nome di Costanzo Cloro ⁽²⁴⁾. Dalla stessa località di Colognola proviene anche la colonnina dedicata agli imperatori Valentiniano e Valente, mancante dell'indicazione della distanza ⁽²⁵⁾. È da precisare però che nessuno di questi miliari venne ritrovato *in situ*.

Il Fraccaro giustifica questo percorso lungo la zona collinosa anche con la situazione idrografica della pianura sottostante, che allora si doveva presentare alquanto difficile e che avrebbe perciò costretto gli ingegneri romani a scegliere un cammino più alto ⁽²⁶⁾.

⁽¹⁶⁾ C.I.L., V, 8021.

⁽¹⁷⁾ A. DE BON, *La via Postumia da Verona a Vicenza*, in "Ateneo Veneto", CXXXII, vol. 128, nn. 11-12, 1941, pagg. 514-521.

⁽¹⁸⁾ P. FRACCARO, *La via Postumia nella Venezia*, cit., pag. 202.

⁽¹⁹⁾ Questi toponimi richiamano termini itinerari; si veda G. B. PELLEGRINI, *Il contributo degli studi toponomastici alla storia della regione veneta*, in "Atti Deput. St. Patria per le Venezia", 1962, pag. 40.

⁽²⁰⁾ C.I.L., V, 8017.

⁽²¹⁾ C.I.L., V, 8018.

⁽²²⁾ C.I.L., V, 8016 = DESSAU, *I.L.S.*, 636.

⁽²³⁾ C.I.L., V, 8015 = DESSAU, *I.L.S.*, 669.

⁽²⁴⁾ C.I.L., V, 8019.

⁽²⁵⁾ C.I.L., V, 8020.

⁽²⁶⁾ P. FRACCARO, *La via Postumia nella Venezia*, cit., pagg. 209, 210.

Questo pertanto è il tracciato della via dato da questo studioso: da Colognola ai Colli per Pescaria, Orgnano e S. Vittore la *Postumia* raggiungeva Soave, da dove, valicando la sella fra monte Rocchetta e monte Tondo, scendeva a Monteforte d'Apone; quindi risaliva a Montecchio Maggiore, dove sono conservati due miliari di Costantino ⁽²⁷⁾ di cui si ignora però il luogo del ritrovamento. Da Montecchio la strada doveva raggiungere la località di S. Daniele e quindi Sovizzo, dove avveniva l'attraversamento del fiume Retrone, ed infine ritornava sulla strada statale per Vicenza, entrando in città per la principale porta occidentale.

La documentazione portata dal Fraccaro per sostenere questo percorso particolarmente laborioso è seria e circostanziata; preferisco però pensare, come il De Bon, alla *via Postumia* che segue un tracciato in pianura, per i seguenti motivi:

1) la distanza data concordemente dagli Itinerari antichi, che si può giustificare solamente con un percorso che ricalchi la direzione della strada moderna;

2) le difficoltà d'ordine logistico legate ad un tracciato lungo i dossi montani, soprattutto tenendo conto delle particolari finalità alle quali doveva rispondere nel II secolo a.C. questa via ed alla situazione militare e politica dell'epoca;

3) i miliari, nessuno dei quali è stato trovato *in situ*, anzi diversi si trovano raccolti in un'unica località; il che può suggerire una migrazione di tali pietre dalla strada « bassa »;

4) la possibilità della presenza di un altro tracciato (« alto »), posteriore alla *Postumia* ⁽²⁸⁾, che può aver ripreso un cammino di epoca preistorica;

5) l'esistenza lungo il percorso della via moderna (come ora vedremo) di reperti archeologici e di interessanti toponimi.

Pertanto, per queste ragioni e per la stessa caratteristica della via che preferisce i decisi rettifili, ritengo che la *Postumia* nel tratto Verona-Vicenza sia stata tracciata con un percorso molto vicino a quello della attuale strada statale.

⁽²⁷⁾ C.I.L., V, 8013, 8014.

⁽²⁸⁾ I reperti archeologici romani lungo la strada data dal Fraccaro appartengono generalmente all'età imperiale; così dicasi per Colognola ai Colli (oltre ai miliari, C.I.L., V, 3217, 3224, 3261, 3265, 3267, 3300, 3314, 3317, 3321, 3341, 3428, 3512, 3620, 3623, 3660, 3867, 3874, 3877, "N. Sc.", 1918, pag. 108) e per Montecchio Maggiore (C.I.L., V, 3155, 3186).

Con buone probabilità la via antica, dopo aver seguito l'itinerario dell'arteria moderna fino alla località di Stra⁽²⁹⁾, si portava più vicino al limite delle colline, lungo un percorso rilevabile ancora oggi in alcuni sentieri che conducono alle località di C. Calò, Crociera Pilastro, S. Lorenzo⁽³⁰⁾, La Madonnina. Seguendo poi un tratto dell'odierno corso del torrente Aldegà, la strada raggiungeva Masòn, il cui toponimo può richiamare la presenza di una antica *mansio*⁽³¹⁾, e da qui perveniva a Montebello Vicentino⁽³²⁾. Oltre questo paese la via antica proseguiva per la località « la Gualda », che ricorda un antico posto di vedetta⁽³³⁾, reinserendosi infine nella statale n. 11 in località Tavernelle⁽³⁴⁾, presso il quale luogo fu trovato (però anche questo non *in situ*) un miliare con l'indicazione del

(29) Il toponimo Stra si riconnette a *strata* (D. OLIVIERI, *Saggio di una illustrazione*, pag. 347). A sud di questa località si trova il paesino di Caldiero il quale, come giustamente osserva il FRACCARO (*La via Postumia nella Venezia*, cit., pag. 207), non può identificarsi con la stazione di cambio di *Cadianum*, segnata dall'Itinerario Burdigalense nel tratto Verona-Vicenza, in quanto l'attuale Caldiero deriva da *calidus* (D. OLIVIERI, *Saggio di una illustrazione*, pag. 213). E infatti a Caldiero è venuto alla luce un centro termale romano (per le terme: "N. Sc.", 1883, pag. 316; per le iscrizioni: C.I.L., V, 3372, 3696, 3772). Però, pur non essendoci alcun riferimento con l'antico toponimo stradale, la presenza di un centro romano a Caldiero, e per giunta termale, sembra abbastanza importante per avvertire anche la vicina presenza della grande strada.

(30) A S. Lorenzo di Soave sono venuti alla luce diversi reperti di epoca romana: C.I.L., V, 3639, 3875, "N. Sc.", 1917, pag. 229.

(31) La località è testimoniata nel Medioevo; infatti la chiesa di S. Giovanni e Macario in Masòn apparteneva ai cavalieri di Malta ed in origine ai Templari, dai quali derivò il nome di *Mansio Templi* (G. MACCÀ, *Storia del territorio vicentino*, VIII, Coldogno 1812-16, pagg. 65, 136).

(32) Da Masòn e fino a Montebello sono venute alla luce testimonianze romane: G. B. DAL PRÀ, *Cenni statistici e storici di Montebello Vicentino*, manoscritto della prima metà del XIX secolo, conservato nell'Archivio Municipale di Montebello Vicentino, pag. 8; A. DE BON, *Romanità del territorio vicentino*, Vicenza 1938, pag. 49. È da aggiungere che, secondo una informazione ricevuta dal Municipio di Montebello, nell'inverno 1944-45 in località Colombara, un chilometro a sud-ovest del paese, vennero alla luce alla profondità di 2 metri, tracce di selciato stradale con basoli di trachite. Non sono riuscito però a trovare conferma di questa notizia. Resti di un antico pavimento stradale in questa località sono anche ricordati da M. GIRARDI, *La topografia di Vicenza romana*, Venezia 1924, pag. 23.

(33) « *Gualda* è nome d'origine germanica e significa luogo di osservazione o vedetta », così D. OLIVIERI, *Toponomastica Veneta*, Venezia 1960, pag. 144.

(34) Secondo l'OLIVIERI (*Saggio di una illustrazione*, pag. 348) il toponimo Tavernelle potrebbe derivare da *Tabernulae* di origine romana.

IX miglio ⁽³⁵⁾. La *Postumia* raggiungeva quindi Vicenza lungo l'itinerario della strada attuale.

D'altra parte lo stesso Fraccaro, alla fine delle sue argomentazioni aggiunge: « Non mi sento di negare recisamente che nell'antichità sia esistito un percorso in piano: cioè che i tecnici romani abbiano nel II secolo a. C. tracciato la *via Postumia* a rettifili fra Verona e Vicenza » ⁽³⁶⁾.

Per quanto riguarda l'ubicazione delle due *mutationes* segnate dall'*Itinerarium Burdigalense*, in mancanza di documenti sicuri, possiamo fissarne la posizione sul terreno in base alle distanze e cioè *Cadianum* presso la località « la Posta Vecchia » a nord della stazione ferroviaria di Caldiero; *mutatio Aureos* presso Montebello Vicentino.

Oltre Vicenza il percorso della via è ricordato solamente dalla Tavola Peutingeriana ⁽³⁷⁾, che ne dà la seguente descrizione grafica:

<i>Vicetia</i>	
<i>Opitergio</i>	XXXIII
<i>Concordia</i>	XL
<i>Aquileia</i>	XXX

Gli altri due Itinerari invece, giunti a Vicenza, proseguono con il percorso per Padova, sul quale avremo modo di soffermarci più avanti.

Le indicazioni date dalla Tavola trovano conferma anche sul terreno nel lunghissimo rettifilo di oltre 60 chilometri che dalle rive del Brenta, a nord del paese di S. Pietro in Gu, conduce fino ad Oderzo, e nei numerosi toponimi legati a questo percorso.

La via, uscita da Vicenza per il ponte degli Angeli, dopo aver toccato Ospedaletto e Cà della Levà (con Levada, come abbiamo già detto, viene indicata di solito una antica strada su argini) raggiungeva l'odierno paesino di Postumia ⁽³⁸⁾, che mantiene vivo il toponimo della strada romana, e da qui il corso del Brenta (*Me-*

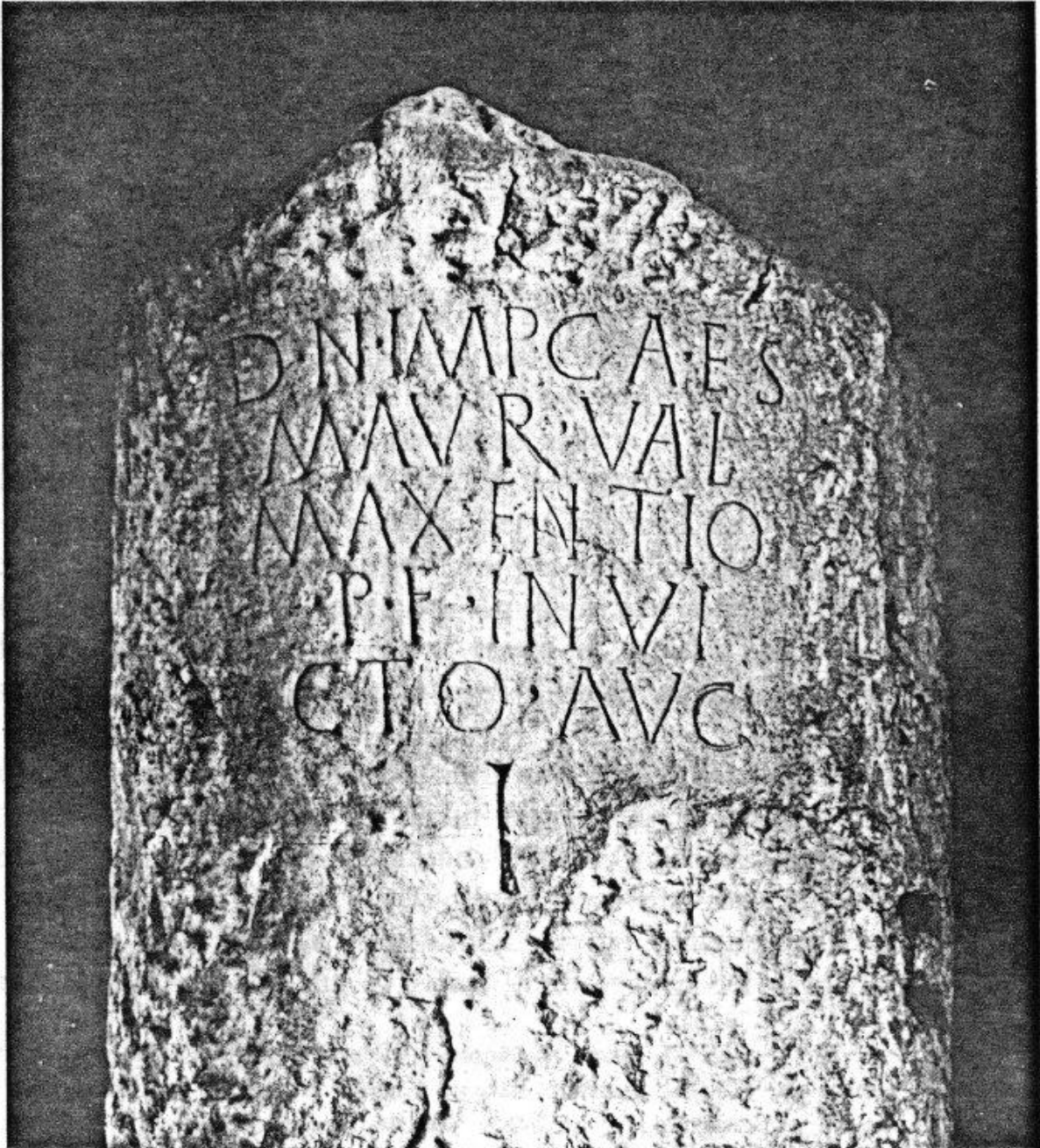
⁽³⁵⁾ C.I.L., V, 8012.

⁽³⁶⁾ P. FRACCARO, *La via Postumia nella Venezia*, cit., pag. 212.

⁽³⁷⁾ K. MILLER, *It. Rom.*, coll. 258, 259.

⁽³⁸⁾ P. FRACCARO, *La via Postumia nella Venezia*, cit., pag. 214. Il Fraccaro considera questo toponimo una restituzione dotta, però ricorda anche la voce popolare di Postuma, con la quale si sarebbe chiamata un tempo questa località. Sull'argomento si veda a pag. 214 la nota 53.

duacus). Da questo fiume ha inizio il lunghissimo rettilineo che raggiunge, dopo aver superato il Piave, la città di Oderzo (*Opitergium*). Lungo questo tratto si ritrovano nomi chiaramente legati all'antica via: così Postioma, una frazione del comune di Paese, e Case Postioma, in comune di Maserada.



3 — Oderzo, Museo Opitergino. Miliare di Massenzio.

È da notare che la Tavola Peutingeriana segna fra Vicenza ed Oderzo XXXIII miglia, pari a km. 50 circa, e da Oderzo a Concordia XL miglia, che corrispondono a circa 60 chilometri. Queste distanze date dalla Tavola non corrispondono però alle distanze

reali fra questi centri poiché fra Vicenza ed Oderzo intercorrono km. 80 (LIII miglia), mentre fra Oderzo e Concordia ci sono solamente km. 30, cioè XX miglia. Abbiamo perciò fra Vicenza ed Oderzo una differenza in meno di XX miglia (XXXIII anziché LIII), mentre per il tratto Oderzo-Concordia si trovano XX miglia in più (XL anziché XX). Spiego queste differenze con una svista del compilatore della Tavola il quale deve aver portato per errore XX miglia del percorso Vicenza-Oderzo su quello Oderzo-Concordia, riuscendo però ugualmente esatto nel computo della distanza complessiva fra Vicenza e Concordia, che appunto, sommando i dati forniti dalla Tavola, viene ad essere di miglia LXXIII (LIII + XX) pari al cammino effettivo di km. 110 circa, quanti appunto intercorrono fra queste due località.

Questa trasposizione di XX miglia nel tratto Vicenza-Concordia può anche indicare come la Tavola descriva una sola e ben precisa strada in quanto, trattandosi di un unico percorso, era importante per il compilatore che di questo risultasse esatto il numero complessivo delle miglia. Dico questo perché il Fraccaro, anziché far proseguire direttamente la *via Postumia* per Concordia ed Aquileia, dopo Oderzo fa prendere alla strada un percorso molto più alto e vizioso (Sacile, Pordenone, Codroipo, Aquileia) per ovviare, come già precedentemente aveva fatto con il tratto di strada Verona-Vicenza, alla situazione idrografica piuttosto difficile della bassa pianura friulana ⁽³⁹⁾.

La strada proposta dal Fraccaro però non è ricordata da alcun Itinerario, non è documentata da alcun reperto archeologico e si presenta molto più lunga del cammino Oderzo-Concordia-Aquileia (km. 106 anziché 73) ⁽⁴⁰⁾. La via Oderzo-Concordia invece, oltre ad essere segnata sulla Tavola, è testimoniata dal miliare dedicato all'imperatore Massenzio ⁽⁴¹⁾ (fig. 3), con l'indicazione del I miglio

⁽³⁹⁾ P. FRACCARO, *La via Postumia nella Venezia*, cit., pag. 219 sgg.

⁽⁴⁰⁾ Sull'interpretazione da dare al disegno stradale offertoci dalla Tavola e sulla validità del percorso *Opitergium - Iulia Concordia - Aquileia*, in contrasto con quanto ritiene il Fraccaro, si veda L. BOSIO, *La via Postumia*, pagg. 279-333. Ultimamente e proprio in relazione a questo lavoro è intervenuto sull'argomento anche G. B. BRUSIN, *La via Postumia da Oderzo ad Aquileia e all'Isonzo*, in "Archivio Veneto", serie V, LXXIX, 1966, pagg. 5-14. Questo studioso propende però per la tesi del Fraccaro, cioè per un percorso della *Postumia* che dopo Oderzo si portava a nord, oltre la linea delle risorgive, e seguiva quindi il tracciato della Stradalta fino a sud di Palmanova, per scendere infine ad Aquileia.

⁽⁴¹⁾ C.I.L., V, 8000.

da Oderzo, e dalla località di Annone (*ad Nonum*) ⁽⁴²⁾ che si trova esattamente a nove miglia da Concordia. Inoltre questo percorso si giustifica con il carattere precipuamente militare della strada stessa, che le imponeva di raggiungere la meta (Aquileia) per il cammino più breve.

Giunta dunque a Concordia, dopo aver toccato le località di Annone (*ad Nonum*) e di Pradipozzo, la *via Postumia* proseguiva attraverso i paesi di S. Giacomo di Portogruaro, Villastorta, Vado e S. Giorgio, raggiungendo il Tagliamento pressapoco all'altezza della moderna Latisanotta. Superato il fiume, continuava per Pallazolo dello Stella, Muzzana, Levaduzza (anche qui si incontra il toponimo « Levada »), Zellina e Chiarisacco, tenendosi sulla direzione seguita dalla statale moderna (S.S. 14). Dopo Chiarisacco la via antica piegava decisamente verso Aquileia, che essa raggiungeva attraverso i fondi detti « Ravendola » e « Marignane » ⁽⁴³⁾.

La *via Postumia* nel tratto Concordia-Aquileia seguiva quel tracciato che più tardi si chiamerà *via Annia*, come prolungamento della strada proveniente da Padova e da Altino. Ma di questo mutamento del nome e del ricordo di quest'ultima strada da parte degli Itinerari e delle fonti antiche avremo modo di parlare fra poco, ricercando il percorso della *via Annia* ⁽⁴⁴⁾.

⁽⁴²⁾ D. OLIVIERI, *Toponomastica Veneta*, cit., pag. 145, nota n. 3; T.I.R., *Tergeste*, pag. 20.

⁽⁴³⁾ Sui tratti stradali Oderzo-Concordia e Concordia-Aquileia si veda L. BOSIO, *La via Postumia*, pag. 334 sgg. dove, oltre al percorso della antica via, si trova anche una esauriente indicazione dei vari reperti archeologici venuti alla luce lungo questo itinerario. Voglio qui ricordare che nel tratto Concordia-Aquileia sono venuti alla luce quattro miliari: uno, dedicato all'imperatore Licinio, nella località di Zellina (PAIS, *Suppl. C.I.L.*, V, 1062) e tre a Chiarisacco (C.I.L., V, 7993, dedicato agli imperatori Valentiniano e Valente; PAIS, *Suppl. C.I.L.*, V, 1061, dedicato a Valentiniano II e Valente; Id., *Suppl. C.I.L.*, V, 1063, dedicato all'imperatore Magnenzio).

⁽⁴⁴⁾ Si veda a pag. 61.

LA VIA ANNIA

Parlando della *via Popillia* abbiamo visto che da Adria, in prolungamento con questa, venne stesa una strada diretta alla volta di Padova e da qui per Altino ad Aquileia. Il Degrassi ⁽¹⁾, prendendo in considerazione tale percorso, in base anche alle testimonianze epigrafiche che si riferiscono espressamente ad una *via Annia* ⁽²⁾, ne attribuisce la costruzione a T. Annio Rufo durante la sua pretura del 131 a.C. Egli avrebbe così, un anno dopo, completato l'opera del console Popillio (la stessa cosa sarebbe avvenuta per la *via Popillia* calabra) legando in tal modo il suo nome a questa via, che da lui prese il nome di *via Annia*.

(1) A. DEGRASSI, *Un nuovo miliario calabro della via Popillia e la via Annia del Veneto*, cit., pag. 1033; ID., *La via Annia e la data della sua costruzione*, in "Scritti vari di Antichità", cit., pag. 1036. La Gasparotto invece (C. GASPAROTTO, *Patavium (Storia e monumenti: dalle origini al 601 d.C.)*, in "Padova - Guida ai monumenti e alle opere d'arte", Venezia 1961, pag. XXXII) data la costruzione dell'*Annia* al 153 a.C. « per ragioni storiche » in quanto « è inammissibile un sì lungo ritardo nel congiungere, via terra, Rimini, Padova ed Aquileia ». A parte che il primo tratto di questa via (la *Popillia*) è del 132 a.C. e che non è pensabile che la parte settentrionale (*Annia*) sia stata costruita prima di quella meridionale (*Popillia*), mi sembra opportuno ripetere qui quello che scrissi in un mio precedente lavoro (L. BOSIO, *La via Postumia*, pag. 289) riguardo la nascita di una via storica: « Quando noi parliamo della *Postumia* e dell'*Annia*, ci riferiamo a due vie storiche legate al nome del loro costruttore e non a probabili precedenti percorsi tracciati dalle prime necessità ed i cui itinerari possono essere stati in parte ripresi dalle due grandi vie posteriori. È più che probabile la presenza di un percorso che dalla bassa pianura padana portava ad Aquileia, ma questo percorso divenne *via Annia* solamente quando il pretore Annio lo trasformò in una grande strada, dandogli il suo nome ».

(2) Il nome di *via Annia* si ritrova in due iscrizioni scoperte presso Aquileia (C.I.L., V, 7992, 7992 a = DESSAU, *I.L.S.*, 5860; G. BRUSIN, *Sul percorso della via Annia fra il Piave e la Livenza e presso Torviscosa*, in "Atti Ist. Ven. SS.LL.AA.", CVIII (1949-50), pag. 289) e in un'iscrizione d'incerta provenienza, ora andata perduta (C.I.L., V, 1008 a = DESSAU, *I.L.S.*, 5375).

Anche il Brusin ⁽³⁾, riprendendo l'opinione di diversi studiosi, indica Adria come punto di partenza della via e dice che questa passava per Padova. Aggiunge a tal proposito che « a settentrione di Adria la località di Agna nel Padovano, dove è visibile un largo e bel rettilineo, caratteristico delle strade antiche, ha ricevuto senza ombra di dubbio il nome di Annia » ⁽⁴⁾.

Nessun Itinerario antico però ricorda il tratto Adria-Padova, ma questa dimenticanza può giustificarsi con la presenza di quella strada litoranea che, divenuta con il tempo il naturale prolungamento della *via Popillia* ⁽⁵⁾, finì per ridurre il percorso Adria-Padova a via di minore importanza. Non dobbiamo infatti dimenticare che gli Itinerari sono molto tardi rispetto alla data di costruzione di questa strada.

Comunque, il percorso della *via Annia*, come è stato rilevato dal De Bon ⁽⁶⁾, usciva da Adria per la località Ponti Nuovi, a nord della quale piegava verso Fasana Polesine e quindi per Pettorazza Grimani raggiungeva con un lungo rettilineo, ancora ben rilevabile sul terreno, la località di Agna, che ricorda nel nome l'antica via.

A settentrione di Agna la strada attuale, che porta alla località « il Cristo », ricalca il percorso romano, il quale si può ritrovare anche in alcuni tratti di strada ad est di Arre e presso Arzercavalli.

L'*Annia* raggiungeva infine il paese di Bovolenta, da dove parte il lungo rettilineo che per Casalserugo e Pozzoveggiani porta a Padova.

⁽³⁾ G. BRUSIN, *Sul percorso della via Annia fra il Piave e la Livenza e presso Torviscosa*, cit., pag. 116.

⁽⁴⁾ Dello stesso parere è anche l'OLIVIERI (*Toponomastica Veneta*, cit., pag. 1): « Agna (nel Padovano) da *Annius* sull'antica *via Annia* ». Presso questa località sono state trovate anche tracce dell'antico pavimento stradale, composto di grandi basoli di trachite (T.I.R., *Mediolanum*, pag. 21). Fra gli ultimi studiosi di questa via, T. P. WISEMAN (*Viae Anniae*, in "B.S.R.", XXXII, ns. XIX, 1964, pag. 28 sg.) è invece del parere che la *via Annia* non partisse da Adria diretta a Padova, ma passasse più ad occidente seguendo la linea Bologna-Ferrara-Rovigo. Ora una *via Annia* che nel II secolo a. C. preferisca il percorso Ferrara-Rovigo-Padova a quello, a nostro avviso, più logico per Adria (ove giungeva la *Popillia*) sembra alquanto discutibile. Su questa questione si veda anche L. BOSIO, *La via Postumia*, pag. 103, n. 59.

⁽⁵⁾ Si veda a pag. 46.

⁽⁶⁾ A. DE BON, *Il Polesine ne l'antico Impero*, cit., pagg. 4, 51, 52, 73 sg. Il De Bon ha studiato e rintracciato sul terreno l'intero percorso della *via Annia* da Adria fino a Padova.

Il percorso della via romana da Padova fino ad Aquileia è invece ricordato da tre Itinerari antichi. Questa abbondanza di notizie per questo tratto, in contrasto con il completo silenzio sul percorso Adria-Padova deriva dal fatto che negli Itinerari la *Patavium-Aquileia* viene legata ad altre vie e precisamente alla strada che proveniva da Bologna ed a quella che giungeva da Milano (è un po' quello che succede oggi con le linee ferroviarie da Milano e da Bologna che, dirette a Venezia, vengono ad unirsi a Padova).

L'*Itinerarium Antonini* (⁷), che include il percorso di questa via nella descrizione di una strada che da *Mediolanum* andava ad Aquileia, dà le seguenti indicazioni:

<i>Patavis civitas</i>	
<i>Altinum civitas</i>	m. p. XXXIII
<i>Concordia civitas</i>	m. p. XXXI
<i>Aquileia civitas</i>	m. p. XXXI

L'*Itinerarium Burdigalense* (⁸), sempre riferendosi allo stesso tracciato, ne chiarisce ancor meglio il percorso segnando le stazioni intermedie:

<i>civitas Patavi</i>	
<i>mutatio Ad Duodecimum</i>	mil. XII
<i>mutatio Ad Nonum</i>	mil. XI
<i>civitas Altino</i>	mil. VIII
<i>mutatio Sanos</i>	mil. X
<i>civitas Concordia</i>	mil. VIII
<i>mutatio Apicilia</i>	mil. VIII
<i>mutatio Ad Undecimum</i>	mil. XI
<i>civitas Aquileia</i>	mil. XI

La Tavola Peutingeriana (⁹) infine così descrive questo cammino:

(⁷) O. CUNTZ, *It. Rom.*, pag. 19, 128.

(⁸) O. CUNTZ, *It. Rom.*, pag. 88, 559.

(⁹) K. MILLER, *It. Rom.*, coll. 259 e 311; *Die Peut. Taf., Segmentum IV*, 4, 5.

<i>Patavis</i>	
<i>Altino</i>	XXX
<i>Concordia</i>	XXX
<i>Aquileia</i>	XXX

Prima però di ricercare sul terreno il percorso dell'antica strada, a cui si rifanno questi Itinerari, è opportuno soffermarci brevemente sulle distanze offerte dagli stessi. Per il tratto Padova-Altino, l'Antonino segna XXXIII miglia, il Burdigalense XXXII, la Tavola XXX. Però l'Itinerario d'Antonino, riportando l'altra via proveniente da Bologna e diretta ad Aquileia ⁽¹⁰⁾, segna fra Padova ed Altino XXXII miglia, cioè la stessa misura data dal Burdigalense, che pertanto risulta la più accettabile, rapportata anche alla distanza effettiva fra queste due località. La Tavola probabilmente porta invece un arrotondamento per difetto (o forse questi Itinerari si riferiscono a due diversi percorsi che, come vedremo, dovevano esistere fra Padova ed Altino).

Per gli altri tratti, Altino-Concordia e Concordia-Aquileia, le misure date dall'Antonino e dalla Tavola vengono a corrispondere; così pure la distanza segnata dal Burdigalense fra Concordia ed Aquileia. Non corrispondono invece alle misure date dagli altri due Itinerari le XIX miglia (X + VIII) indicate dal Burdigalense per il percorso Altino-Concordia. Con ogni probabilità qui si tratta della omissione di una stazione; su questa dimenticanza ritorneremo più oltre, quando si cercheranno le località moderne corrispondenti alle stazioni segnate da questo libro di viaggi.

Riprendendo ora con il percorso della via, la *Annia* usciva da Padova per l'attuale via Altinate e l'ex porta Ognissanti, diretta per Stra a S. Bruson lungo un tracciato che ancor oggi è in gran parte rilevabile sul terreno alla destra della riviera del Brenta.

Da S. Bruson fino ad Altino la *Annia* seguiva quel percorso che abbiamo ricordato nella nostra ricerca sulla *via Popillia* ⁽¹¹⁾.

Due stazioni intermedie sono date dall'Itinerario Burdigalense lungo il percorso Padova-Altino. La prima di queste (*Ad Duodecimum*), lontana XII miglia da Padova, è stata ubicata a S. Bruson dove, come abbiamo visto, veniva a trovarsi anche la *mansio Maio Meduaco*, segnata dalla Tavola lungo la via Ravenna-Altino, che

⁽¹⁰⁾ O. CUNTZ, *It. Rom.*, pag. 42, 281-282.

⁽¹¹⁾ Si veda a pag. 49. Su questo percorso anche G. SCHMIEDT, *op. cit.*, pag. 82.

qui appunto si univa alla Padova-Altino; l'altra stazione *Ad Nonum* è stata fissata a Marghera, a VIII miglia da Altino ⁽¹²⁾. È da ricordare inoltre che lungo tutto questo percorso sono venuti alla luce ben 4 miliari: alla Stanga ⁽¹³⁾ (fig. 5), a S. Bruson ⁽¹⁴⁾, a Campalto ⁽¹⁵⁾, a Terzo d'Altino ⁽¹⁶⁾.

Ma si parla anche di un'altra via che da Padova andava ad Altino lungo la riva sinistra del Brenta, con un percorso leggermente più lungo. Per questa ragione alcuni studiosi attribuiscono alla Tavola la via lungo la destra del Brenta, agli altri due Itinerari quella di sinistra, localizzando la *mutatio Ad Duodecimum* dell'Itinerario Burdigalense a Dolo, la *mutatio Ad Nonum* a Mestre ⁽¹⁷⁾. Questa possibilità di due percorsi, sulla destra e sulla sinistra del *Meduacus Maior*, mi sembra del tutto accettabile e valida, non solo per l'esistenza di testimonianze antiche anche lungo la sponda sinistra del fiume, ma soprattutto per il notevole volume di traffici, che doveva svolgersi in epoca romana lungo questo ramo del *Meduacus*, e per le diverse distanze, date dagli Itinerari, che si giustificano molto bene con la presenza di due tracciati.

Dopo Altino e fino ad Aquileia l'intero tracciato della via è stato studiato e rilevato da apposite commissioni nominate dalla R. Deputazione Veneta sopra gli Studi di Storia Patria ⁽¹⁸⁾.

⁽¹²⁾ Fra gli altri studiosi, stabiliscono in queste località le due stazioni stradali segnate nell'Itinerario Burdigalense: E. GHISLANZONI - A. DE BON, *Romanità del territorio padovano*, cit., pag. 57; A. SIMIONI, *Storia di Padova dalle origini alla fine del secolo XVIII*, Padova 1968, pag. 69.

⁽¹³⁾ C. GASPAROTTO, *Carta archeologica del foglio 50 della Carta d'Italia (I.G.M.)*, Firenze 1939, pag. 20, n. 32.

⁽¹⁴⁾ F. STEFANI, *Il cippo miliare di Sambruson e le vie consolari Annia ed Emilia nella Venezia*, cit., pag. 5.

⁽¹⁵⁾ C.I.L., V, 8006.

⁽¹⁶⁾ C.I.L., V, 8005.

⁽¹⁷⁾ K. MILLER, *It. Rom.*, col. 259.

⁽¹⁸⁾ Le relazioni di queste Commissioni si trovano per i tratti *da Mestre ad Altino, da Altino al Livenza, dal Livenza al Tagliamento*, in "Archivio Veneto", N.S. XXVI, 1883, pagg. 231-237 e 238-247; XXVII, 1884, pag. 267 e 490; per il tratto *Ausa-Zellina*, in "Monumenti Storici della R. Deputazione Veneta", X, 4, Miscellanea, III, 1885, pagg. 1-13. Sul percorso di questa via si veda ancora G. BRUSIN, *Sul percorso della via Annia fra il Piave e la Livenza e presso Torviscosa*, cit., pag. 115 sgg.; Id., *La via Annia da Altino ad Aquileia*, in "Atti del Convegno per il retroterra veneziano", Mestre-Marghera, 13-15 nov. 1955, pagg. 27-34; J. MARCELLO, *La via Annia alle porte di Altino*, Venezia 1956, pag. 9; L. BOSIO, *La via Postumia*, pag. 334 sgg.



5 — Padova, Museo Civico. Miliare della *via Annia*.

L'*Annia* da Altino proseguiva attraverso la località detta Cà Tron e il Canale della Fossetta, cento metri circa sotto l'osteria di ugual nome, fino a sud di Musile sul Piave ⁽¹⁹⁾ (fig. 6). Da qui la via si dirigeva, passando alquanto ad occidente di S. Donà di Piave, verso Ceggia dove, a sud del paese, vennero ritrovati un miliare, con la distanza di XX miglia ⁽²⁰⁾, ed il manufatto di un ponte ⁽²¹⁾. La fotografia aerea ha permesso di individuare anche l'alveo dell'antico fiume, ora interrato.

Si deve poi giungere al fiume Livenza per trovare altre testimonianze romane della presenza della strada ⁽²²⁾. Più oltre, e precisamente presso il fiume Lemene, furono dissotterrati nel 1848 dei grandi massi di pietra riquadrati che, come ritiene il Gregorutti, potevano essere appartenuti al ponte ⁽²³⁾.

In questi luoghi nel 41 a. C. venne fondata *Iulia Concordia* ⁽²⁴⁾, che però non era posta sulla via antica. Infatti l'*Annia* non attraversava la città, ma passava a circa 500 metri a nord di Concordia, la quale comunicava con la via per mezzo di due strade, una ad occidente e l'altra ad oriente ⁽²⁵⁾. Ad ovest di questa città infatti furono scoperti nel 1877 i resti di un ponte che serviva appunto una delle strade di raccordo ⁽²⁶⁾.

⁽¹⁹⁾ Nel Comune di Musile e precisamente lungo il « fosso Gorgazzo » fra le località Bellesine e Cascinelle, presso il tracciato della antica strada, sono venuti alla luce nel 1932 due cippi miliari, senza però l'indicazione della distanza. I due miliari sono dedicati rispettivamente a Gioviano ed a Valentiniano, Teodosio ed Arcadio (G. BRUSIN, *Due miliari della via Altino-Concordia*, in "Atti Ist. Ven. SS.LL.AA.", C, II, 1940-41, pag. 376 sgg.).

⁽²⁰⁾ C.I.L., V, 8001.

⁽²¹⁾ G. BRUSIN, *Sul percorso della via Annia fra il Piave e la Livenza e presso Torviscosa*, cit., pag. 121 sgg.

⁽²²⁾ La strada attraversava la Livenza a S. Anastasia su di un ponte, del quale nel secolo scorso esistevano ancora i resti (L. ROCCO, *Motta di Livenza e i suoi dintorni*, Treviso 1897, pag. 586). Da questi luoghi proviene anche l'iscrizione C.I.L., V, 1930.

⁽²³⁾ C. GREGORUTTI, *La via Annia*, in "Archeografo Triestino", XII, Trieste 1886, pag. 200.

⁽²⁴⁾ L. BOSIO, *La centuriazione dell'agro di Iulia Concordia*, in "Atti Ist. Ven. SS.LL.AA.", CXXIV, 1965-66, pag. 251. Su questa data di fondazione anche P. L. ZOVATTO, *Guida del Museo e della città di Portogruaro*, Portogruaro 1965, pag. 10.

⁽²⁵⁾ E. GHISLANZONI, *Concordia - Ritrovamenti sul terreno*, in "N. Sc.", 1931, pag. 142; B. SCARPA BONAZZA, *Concordia romana*, in "Iulia Concordia dall'età romana all'età moderna", Treviso 1962, pag. 78.

⁽²⁶⁾ "N. Sc.", 1878, pag. 27 sgg.; G. BRUSIN, *Concordia colonia romana*, in "Monumenti romani e cristiani di Iulia Concordia", Pordenone 1960, pag. 11 e fig. 2.



6 — Musile di Piave (Venezia). Miliare di Valentiniano, Teodosio ed Arcadio sulla
Via Annia.

La distanza fra Altino e Concordia è di 45 chilometri, pari a XXX miglia romane, giusto quanto dicono l'Antonino e la Tavola. Questa misura non corrisponde invece al numero delle miglia date dal Burdigalense (XIX miglia) e ciò ci spinge, come abbiamo detto, a pensare alla caduta di una stazione intermedia. Questa minore distanza non permette naturalmente di localizzare sul terreno l'ubicazione della *mutatio Sanos*; solamente come ipotesi potremmo pensarla al passaggio della Livenza, che dista appunto, come questa stazione, VIII miglia da Concordia ⁽²⁷⁾.

Da *Iulia Concordia* ad Aquileia la *Annia* percorreva quel tracciato che abbiamo già ricordato parlando della *via Postumia* ⁽²⁸⁾.

E qui nasce un grosso problema. Sappiamo che questa via si chiamava *Annia* per essere ricordata con questo nome in due iscrizioni del III secolo d. C., trovate lungo il tratto Concordia-Aquileia nei pressi di quest'ultima città ⁽²⁹⁾. Abbiamo però affermato precedentemente che la *via Postumia*, proveniente da Oderzo, seguiva lo stesso cammino da Concordia ad Aquileia, ove un'iscrizione ne ricorda la presenza ⁽³⁰⁾. Come allora si spiega che quest'ultimo tratto, percorso per primo dalla *Postumia*, abbia poi preso il nome di *Annia*?

Il Fraccaro ⁽³¹⁾ ha, come si è visto, risolto il problema facendo prendere alla *Postumia* un percorso diverso da quello dell'*Annia*: la *via Postumia* a nord, la *via Annia* a sud. Abbiamo però discusso questa tesi della *Postumia* « alta » in base a ragioni militari, a dati archeologici, a indicazioni itinerarie, che ci hanno permesso di giustificare il percorso di questa via da Oderzo ad Aquileia per Concordia. Ci rimane perciò di chiarire il motivo per il quale il tratto Concordia-Aquileia nelle fonti epigrafiche rinvenute nella zona non sia ricordato come *via Postumia* ma come *via Annia*, cioè come continuazione della strada che da Altino giungeva ad Aquileia anziché come continuazione della maggiore e più antica che veniva da Verona ed oltre.

La strada che da Adria per Padova ed Altino portava ad Aquileia, come sappiamo, venne chiamata *Annia* dal nome del suo costruttore T. Annio Rufo. Essa naturalmente fu così denominata dalla

⁽²⁷⁾ T.I.R., *Tergeste*, pag. 21.

⁽²⁸⁾ Si veda a pag. 38.

⁽²⁹⁾ Si rimanda alla nota 2 di pag. 53.

⁽³⁰⁾ C.I.L., V, 8313 = DESSAU, *I.L.S.*, 5366 = A. DEGRASSI, *I.L.L.R.P.*, 487 a.

⁽³¹⁾ P. FRACCARO, *La via Postumia nella Venezia*, cit., pag. 219 sgg.

fine della *via Popillia*, cioè da Adria, fino al punto d'unione con la *via Postumia*, presso la località ove poi sorgerà Concordia. Inseritasi nella *Postumia*, la via continuava per Aquileia perdendo il suo nome. Questo nel 131 a. C., anno della sua costruzione.

In seguito poi, con il trascorrere del tempo, venute a mancare le ragioni storiche che avevano determinato nel 148 a. C. la costruzione della *Postumia*, la grande strada cominciò ad essere trascurata, mentre sempre maggiore importanza andava nel frattempo acquistando la *via Annia*. Infatti da Vicenza era staccata dalla vecchia *Postumia* la strada che a Padova si inseriva nell'*Annia* ⁽³²⁾, riducendo così il tratto Vicenza-Oderzo-Concordia a via di minore importanza. Inoltre lungo la laguna veneta era steso quel percorso che da Ravenna portava direttamente ad Altino, cioè ancora sulla *via Annia*, la quale finì per diventare l'arteria principale fra Aquileia e il resto d'Italia. Cosicché, con il passar degli anni, chiunque nel Veneto accennava alla *via Annia*, intendeva ormai riferirsi ad un ben determinato percorso che da Adria o da Padova l'avrebbe condotto fino ad Aquileia. In tal modo il nome di questa via, che prima finiva a Concordia, cioè al punto d'incontro con la preesistente *Postumia*, venne poi necessariamente ad estendersi anche al suo tronco finale.

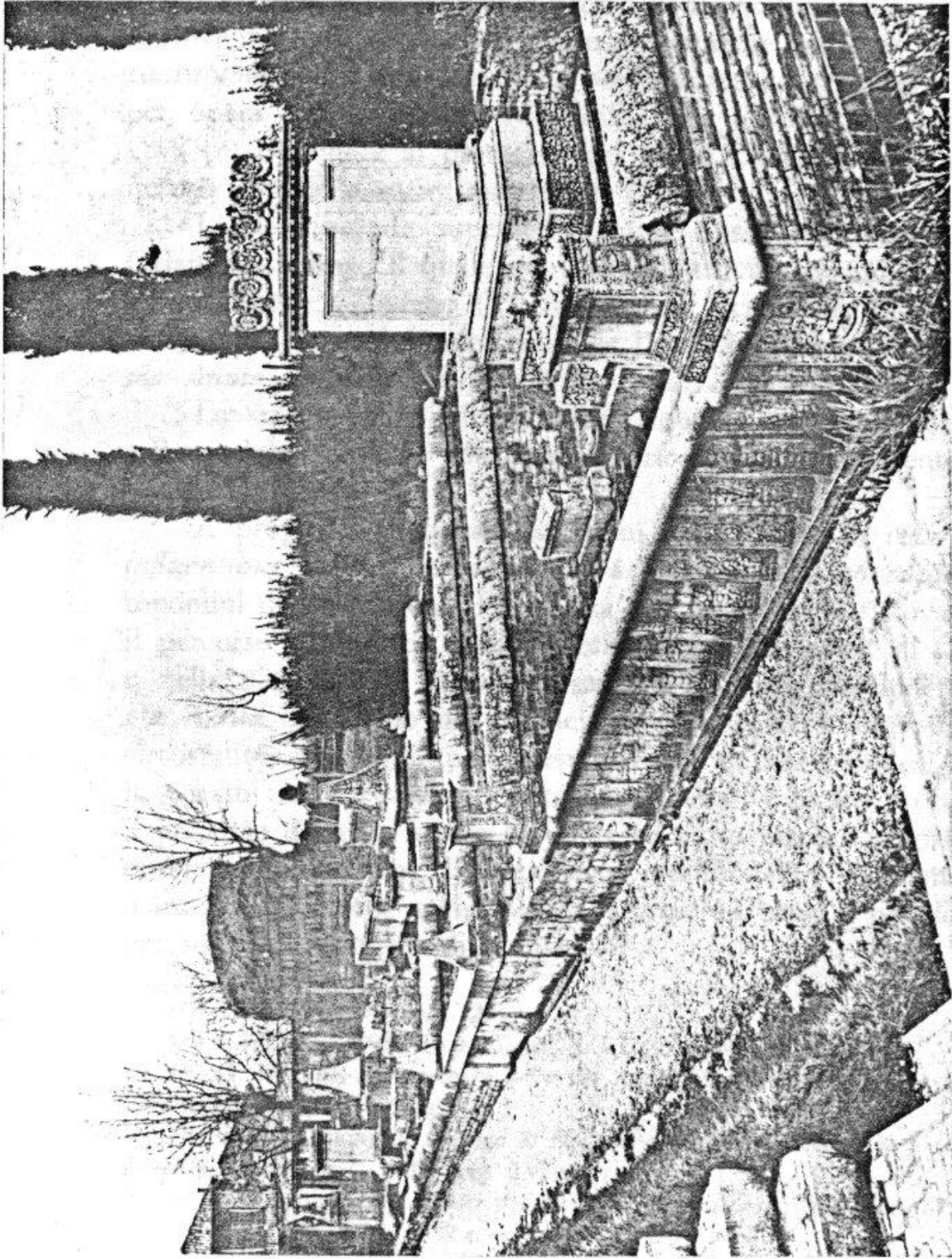
Dunque non più *Postumia* ad Aquileia ma *Annia*, ed allora si comprende anche il silenzio intorno alla grande strada, che viene completamente dimenticata. Se essa invece fosse giunta ad Aquileia con un percorso diverso, come sostiene il Fraccaro, non potremmo giustificare nei pressi della città un silenzio tanto completo intorno a questa via. Si possono così spiegare anche le iscrizioni del III secolo d. C. trovate lungo il tratto Concordia-Aquileia, che parlano di restauri della *via Annia*, dovuti alle erosioni delle acque palustri. Sono però passati quasi quattro secoli dalla costruzione della *via Postumia*.

Sono ora da ricordare le due stazioni segnate dall'Itinerario Burdigalense lungo il tracciato Concordia-Aquileia. La *mutatio Apicilia* doveva trovarsi presso l'odierno paese di Latisanotta, che dista 13 chilometri (VIII miglia) da Concordia e che si trova sul fiume Tagliamento ⁽³³⁾. Oltre questa località, ove c'era il guado sul fiume, e precisamente a Zellina fu trovato un miliare privo della distanza ⁽³⁴⁾. L'altra stazione *Ad Undecimum* cade presso il paese di Chiarisacco,

⁽³²⁾ Si veda la via Vicenza-Padova a pag. 109.

⁽³³⁾ T.I.R., *Tergeste*, pag. 24.

⁽³⁴⁾ PAIS, *Suppl. C.I.L.*, V, 1062.



7 — Aquileia. Sepolcreto della via Annia.

che dista appunto km. 16,500 (XI miglia) da Aquileia ⁽³⁵⁾. Qui furono trovati ben tre miliari ⁽³⁶⁾, tutti tre però senza l'indicazione delle miglia.

Più oltre, e precisamente presso l'odierna località di Torviscosa, si rinvenne l'iscrizione che parla espressamente della *via Annia, labe conruptam* e del suo riassetto *a porta usque ad septimum miliarem* per opera dell'imperatore Massimino ⁽³⁷⁾. Questo VII miliare doveva corrispondere al passaggio del fiume Zumello, dove si rinvennero i resti della antica massiciata ⁽³⁸⁾.

L'*Annia* quindi, superato il fiume Aussa attraverso il « ponte Orlando », presso il quale nel 1935 fu trovato un miliare dedicato all'imperatore Gioviano ⁽³⁹⁾, toccava la località di Moruzis, dove venne alla luce nel fondo Tumbola l'altra iscrizione che parla della *via Annia, influentibus palustribus aquis eververatam* ⁽⁴⁰⁾.

La strada infine giungeva ad Aquileia passando per i fondi « Ravendola » e « le Marignane », ricchi di ritrovamenti archeologici ⁽⁴¹⁾ (fig. 7).

A proposito di queste iscrizioni che parlano di *viam Anniam influentibus palustribus aquis eververatam* e *labe conruptam* e dei toponimi di Levada e di Levaduzza che frequenti si ritrovano lungo il percorso dell'antica strada, presso Altino, ad ovest di Concordia e nelle vicinanze di Aquileia, sembra di poter concludere che la *via Annia* da Altino ad Aquileia doveva correre alta sul terreno circostante, su argini, per difendersi dai terreni paludosi che essa in questo tratto veniva ad attraversare. Anzi è molto probabile che il percorso della via stessa in un certo senso venisse proprio a delimitare a settentrione l'ampia zona meridionale, confinante con il mare Adriatico, che anche oggidì si presenta bassa e paludosa, sempre soggetta ad opere di bonifica.

⁽³⁵⁾ T.I.R., *Tergeste*, pag. 21.

⁽³⁶⁾ C.I.L., V, 7993; PAIS, *Suppl. C.I.L.*, V, 1061, 1063.

⁽³⁷⁾ G. BRUSIN, *Sul percorso della via Annia fra il Piave e la Livenza e presso Torviscosa*, cit., pag. 125 sg.

⁽³⁸⁾ G. PELLEGRINI, *S. Giorgio di Nogaro - Scoperte archeologiche presso il fiume Zumello*, in "N. Sc.", 1917, pag. 235 sg.

⁽³⁹⁾ G. BRUSIN, *Due miliari della via Altino-Concordia*, cit., pag. 387.

⁽⁴⁰⁾ C.I.L., V, 7992, 7992 a = DESSAU, *I.L.S.*, 5860.

⁽⁴¹⁾ G. BRUSIN, *Trovamenti di antichità in occasione di lavori di bonifica*, in "N. Sc.", 1930, pag. 448 sgg.; Id., *Nuovi monumenti sepolcrali di Aquileia*, in "Associazione Nazionale per Aquileia", I, Venezia 1941, pag. 5 sgg.; Id., *Necropoli lungo la via Annia*, in "Fasti Archeol.", VIII, 1953, n. 3598.

LA VIA DA CONCORDIA AL NORICO

Dalla colonia di *Iulia Concordia* era possibile comunicare direttamente con il *Noricum*, senza dover passare per Aquileia, mediante un percorso diretto ai piedi delle Alpi Giulie settentrionali.

Da parte degli antichi non abbiamo alcun cenno su questa strada ed anche gli Itinerari la dimenticano completamente, ma il ritrovamento lungo il suo tracciato di ben sei cippi miliari (scoperta questa che non trova riscontro in alcuna altra via romana che attraversava l'odierno Friuli) indica in modo indubbio la sua importanza, che viene attestata anche da tutti gli studiosi, primo il Mommsen, che ne hanno ricercato il percorso ⁽¹⁾.

Senza dubbio la costruzione di questa via si rese necessaria per alleggerire il traffico che da Altino era diretto verso le Alpi nord-orientali e per favorire quanti, scendendo dal nord o salendovi, avevano fretta di raggiungere al più presto le loro mete senza essere costretti a toccare Aquileia. Per tale motivo questa strada può venir considerata una *via per compendium*.

Non ci sono documenti che precisino la data della sua costruzione; tuttavia poiché cinque dei sei miliari, rinvenuti lungo il percorso e che ricorderemo più oltre, portano la dedica all'imperatore Augusto e sono stati collocati, come si può chiaramente ricavare dalle epigrafi, durante il XIII consolato e la XXII potestà tribu-

⁽¹⁾ C.I.L., V, pag. 936; W. CARTELLIERI, *Die römischen Alpenstrassen*, cit., pag. 12; P. STICOTTI, *Le vie romane della regione Giulia*, in "Atti del XIII Congr. Geogr. Ital.", II, Udine 1938, pag. 308; L. QUARINA, *Le vie romane nel Friuli*, cit., pag. 18; P. SOMEDA DE MARCO, *G. Domenico Bertoli e la sua terra natale*, Pordenone 1948, pagg. 6, 12, 13, 18. Lo Sticotti, per i miliari scoperti lungo questa strada e dedicati a Augusto, le attribuisce il nome di via «*Iulia Augusta*»; il Quarina e il Someda sempre per la stessa ragione propongono invece di chiamarla via «*Augusta*».

nizia dell'imperatore, si può fissare la costruzione della via fra l'1 luglio del 2 e il 30 giugno dell'1 a.C. per opera di Augusto.

Inoltre questi sei miliari permettono di ricostruire il percorso con sufficiente esattezza, soprattutto nella sua parte terminale.

Infatti il primo tratto della strada non è stato ancora ben accertato, mancando al riguardo qualsiasi dato archeologico e toponomastico che possa richiamare con sicurezza un antico percorso. A tal proposito, anche il paese di Cintello che la via doveva toccare e che venne inteso come un *ad quintum*, è invece piuttosto da ricondurre alla voce *cinctum* e ad un'origine agraria ⁽²⁾. Comunque, con ogni probabilità la strada antica dopo *Iulia Concordia*, tenendosi sulla sinistra del fiume Lemene ⁽³⁾ e passando per Cintello e Cordovado ⁽⁴⁾, raggiungeva il corso del Tagliamento dopo aver toccato il paesino di Pieve di Rosa, dove fu trovato un cippo miliare dedicato agli imperatori Valerio Massimiano Erculeo e Flavio Costanzio ⁽⁵⁾.

Superato quindi il Tagliamento, la via proseguiva per l'odierna cittadina di Codroipo ⁽⁶⁾ e da qui, passando ad oriente dei paesi

⁽²⁾ Cintello, come il vicino Cinto Caomaggiore, viene fatto derivare dall'indicazione miliare *ad quintum* (L. QUARINA, *Le vie romane nel Friuli*, cit., pag. 19; D. OLIVIERI, *Toponomastica Veneta*, cit., pag. 145), ma è più probabile che i due toponimi si spieghino con il termine *cinctum* = recinto (R.E.W., 1921), cioè con un nome legato ad una antica proprietà fondiaria. Sulla questione si veda L. BOSIO, *La centuriazione dell'agro di Iulia Concordia*, cit., pagg. 218-219 e 230.

⁽³⁾ Ad est di Portogruaro ed a tre chilometri circa a nord di *Iulia Concordia* furono trovate tracce di una strada romana che il Bertolini riferisce al nostro percorso (G. C. BERTOLINI, *Portogruaro*, in "N. Sc.", 1904, pag. 293 sg.).

⁽⁴⁾ A Cordovado è stata ritrovata l'iscrizione C.I.L., V, 1908.

⁽⁵⁾ C.I.L., V, 7994. Il miliare indica un restauro della via e di conseguenza documenta anche l'importanza che doveva avere questo itinerario. Il cippo deve essere stato collocato fra il 294 ed il 305 d.C., anno della morte del primo imperatore.

⁽⁶⁾ Non è accertata l'origine di questo centro, tuttavia alcuni studiosi fanno derivare il suo nome da *quadrivium* (G. FABRIS, *Distretto di Codroipo*, Udine 1895, pag. 4; D. OLIVIERI, *Toponomastica Veneta*, cit., pag. 137). Il toponimo si spiega con la presenza in questo luogo di un antico incrocio stradale: la via da Concordia veniva qui ad incontrare quel percorso che il Fraccaro considera la *via Postumia* proveniente da Oderzo e diretta ad Aquileia (si veda a pag. 37) e che io invece ritengo essere un tracciato steso in epoca posteriore (dopo il 52 a.C.) per collegare direttamente *Opitergium* con il ponte romano sull'Isonzo e con la via che da Aquileia conduceva a *Iulia Emona* (Lubiana) (L. BOSIO, *La via Postumia*, pag. 327 sgg.).

di S. Lorenzo e di Pantianicco, raggiungeva la località di Tomba, presso Mereto, dove fu rinvenuto da Someda De Marco un sepolcro di età romana ed il tracciato della strada (7).

Dopo Tomba si giunge a Fagagna da dove proviene uno dei miliari posti da Augusto, con l'indicazione del XXXIII miglio (8) (fig. 25). Un altro cippo miliare, sempre dedicato ad Augusto e con la cifra di XXXVIII miglia (9), si è trovato a Colloredo di Montalbano; una strada campestre, detta tuttora « via Romana » e sulla direzione dell'antico tracciato, collega ancor oggi questo paese con Fagagna.

Poco più a nord di Colloredo, presso il paese di Vendoglio è venuto alla luce il terzo miliare di Augusto con la distanza del XXXVIII miglio (10). Dalla località di Pers infine provengono altri due miliari di Augusto, l'uno con l'indicazione di XXXV miglia (11) (probabilmente portato da un'altra parte per la distanza inferiore a quella del miliare di Vendoglio), l'altro con la cifra di XXXXI miglia (12).

Abbiamo così nello spazio di pochi chilometri ben cinque cippi miliari dedicati ad Augusto; essi non possono lasciar dubbi sull'importanza che questo imperatore doveva attribuire alla strada.

Continuando oltre Pers, si giunge alla palude di Bueris dove, durante i lavori per la bonifica della zona, venne alla luce un tratto di questa strada, con il selciato ancora intatto, della larghezza di circa quattro metri (13). La via infine veniva ad incontrare la grande

(7) P. SOMEDA DE MARCO, *op. cit.*, pagg. 13 e 18; T.I.R., *Tergeste*, pag. 51.

(8) C.I.L., V, 7995. Nella stessa località è stata trovata l'iscrizione C.I.L., V, 1793 che ricorda la *gens Fania*, dalla quale il Vale ritiene sia derivato il nome attuale di Fagagna (G. VALE, *Santa Colomba e la Pieve di Osoppo*, Udine 1927, pag. 14). Di diverso parere è il Pellegrini, che pensa invece ad una origine fitonimica da *fagetum* (G. B. PELLEGRINI, *Friuli preromano e romano*, in "Atti dell'Accademia di Udine", serie VII, vol. VII, 1966-1969, pag. 30 dell'estratto).

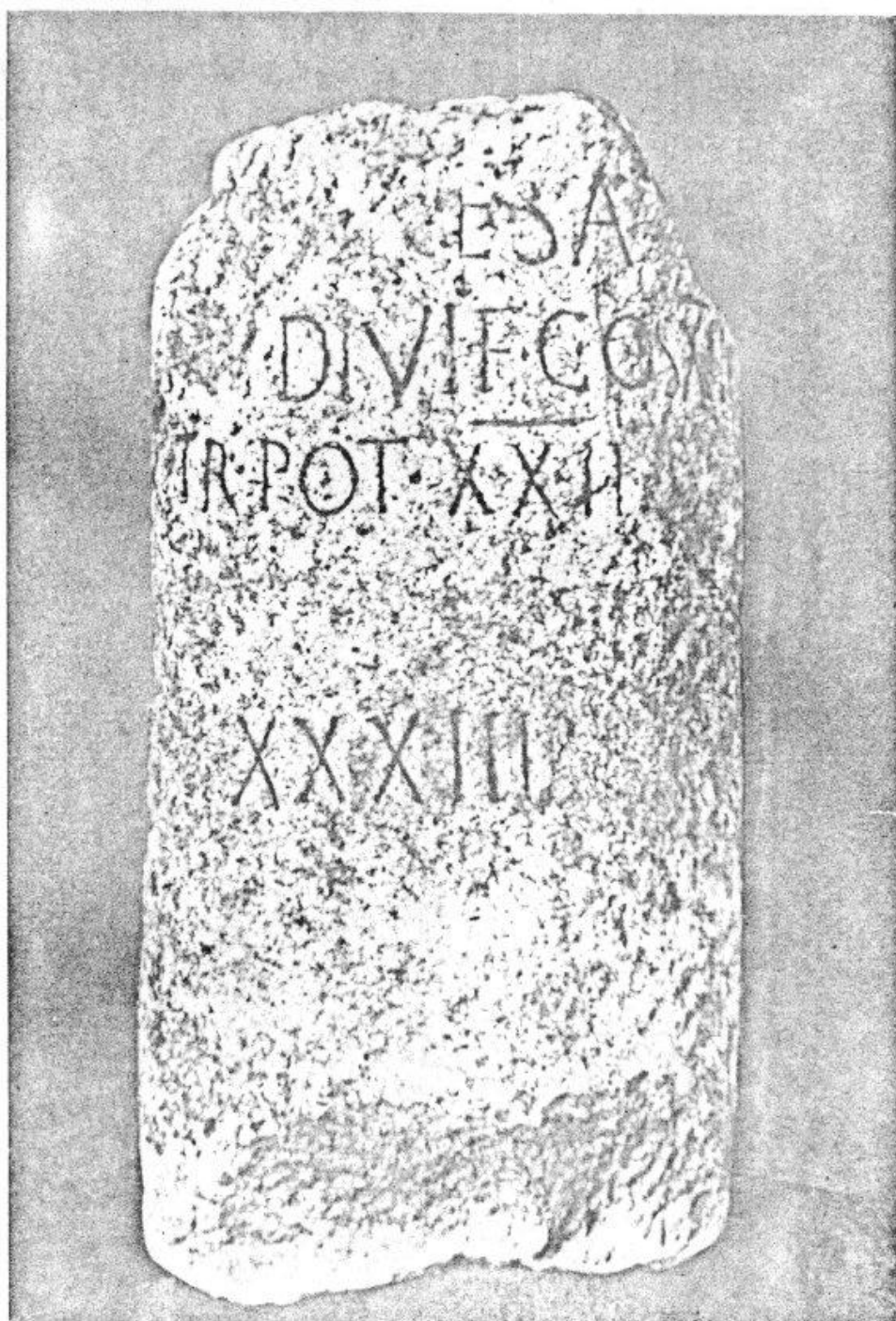
(9) C.I.L., V, 7996.

(10) C.I.L., V, 7997.

(11) C.I.L., V, 7998.

(12) C.I.L., V, 7999.

(13) G. BIASUTTI, *Le paludi - Per la sistemazione del torrente Urana*, Udine 1903, pag. 9, n. 1; G. COSTANTINI, *Guida delle Prealpi Giulie*, Udine 1912, pag. 474; G. B. DE GASPERI, *Note sul bacino torboso di Bueris - Consorzio Urana-Soima*, Udine 1914, pag. 25. Alcuni anni fa, recatomi a Bueris per vedere se rimanesse ancora qualche traccia di questa strada, mi furono indicati da don Roberto Merluzzi, l'allora



25 — Udine, Museo Civico. Miliare di Augusto della via da Concordia al Norico.

strada che da Aquileia conduceva con un ramo a *Virunum*, con l'altro ad *Aguntum*; il punto di unione doveva corrispondere alla stazione di *Ad Silanos*, che la Tavola Peutingeriana ricorda ⁽¹⁴⁾ e che è da fissarsi nei pressi della località di Artegna, a qualche chilometro da Bueris ⁽¹⁵⁾.

parroco del luogo, alcuni basoli raccolti nell'orto di sua proprietà, che dovevano essere appartenuti al selciato della via romana.

⁽¹⁴⁾ K. MILLER, *Die Peut. Taf., Segmentum IV*, 5.

⁽¹⁵⁾ Si veda a pag. 156.

CONCLUSIONE

Alla fine di questo lavoro e dopo aver fermato lo sguardo sulle maggiori *viae* che attraversavano la *X regio*, sembra cosa utile riassumere, seguendo uno sviluppo diacronico, le ragioni storiche di tali strade in modo da rendere più evidenti quei concetti sulla importanza e sulle finalità degli itinerari romani quali elementi e momenti indicatori della politica latina, che già sono stati ricordati nella premessa a questa ricerca.

All'inizio del II secolo a.C. i Romani tracciano la via *Aemilia* che, legando la precedente colonia di Piacenza a Rimini e all'Italia cisappenninica attraverso il nuovo centro di Bologna, si rivela come l'asse portante della romanizzazione della Cisalpina. Questa via inoltre, nella sua parte occidentale, assolve anche al compito di controllare i movimenti dei turbolenti Liguri.

Nel 148 a.C. la costruzione della via *Postumia* viene a continuare la trama di questo grande disegno storico unendo Genova ad Aquileia, il Tirreno ai territori dell'estremo golfo dell'Adriatico. A Piacenza l'*Aemilia* e la *Postumia* si incontrano e si dipartono: la prima volta lungo l'Appennino settentrionale a Rimini ad incontrare la *Flaminia* e con essa raggiungere Roma; la seconda diretta, quale strada di arroccamento, ai piedi delle Alpi centro-orientali e fino ai rilievi del Carso. In mezzo a queste si aprono i territori affacciatisi sul grande arco dell'alto Adriatico dove il Po, con il suo corso navigabile, offre una terza grande via di penetrazione, che si ritrova con le prime a Piacenza.

Dopo Cremona la *Postumia*, puntando su Verona, indica in maniera inequivocabile le nuove direttrici di marcia della politica di Roma verso il settentrione (valle dell'Adige) e l'oriente (Alpi Giulie e Istria). Il possesso dell'importante sbocco della valle dell'Adige è con la *Postumia* assicurato; più oltre il lungo rettilineo della via fra Vicenza ed Oderzo, in pieno territorio veneto, pone

una seria ipoteca sul futuro destino di questo popolo. La strada raggiunge infine Aquileia, collegando così la colonia orientale al resto d'Italia ed assicurando alla stessa quella alimentazione che le è necessaria quale testa di ponte per le future conquiste.

A questa grande via segue poi la costruzione, rispettivamente nel 132 e nel 131 a.C., della *Popillia* e dell'*Annia* che da Rimini, dunque ancora in collegamento con l'*Aemilia*, si portano ad Adria e quindi, per Padova e lungo i territori della costa veneta, si uniscono alla *Postumia* diretta ad Aquileia. Con queste *viae* giunge a maturazione la politica « alto-adriatica » di Roma che trova in questi percorsi il necessario completamento ai suoi traffici marittimi nell'Adriatico e, nel porto di Adria, la sicurezza di un movimento fluviale lungo il Po dal mare fino a Piacenza. Inoltre, la costruzione dell'*Annia* per Padova ed Altino segna anche la fine, almeno di fatto, della libertà degli « alleati » Veneti, il cui territorio ormai, con la preesistente via *Postumia* a Vicenza ed a Oderzo, è sotto il completo controllo delle forze di Roma.

La linea *Popillia-Annia* viene anche a determinare con le precedenti *Aemilia* e *Postumia* un grande triangolo che appoggia la sua base sull'Adriatico, dove stanziava la forza navale di Roma, ha la sua bisettrice nel corso del Po e i suoi vertici in Rimini, Piacenza, Aquileia. Bastano queste indicazioni per chiarire un disegno militare e politico, tracciato e definito in tutti i suoi dettagli e in tutti i suoi prossimi sviluppi.

Probabilmente nello stesso tempo, cioè sempre entro l'arco della seconda metà del II secolo a.C., da Modena si stacca la via volta a settentrione attraverso Ostiglia. Questa, tagliando trasversalmente la pianura padana, collega con diretto cammino l'*Aemilia* con Verona e la *Postumia*; in definitiva i passi dell'Appennino tosco-emiliano, aperti verso l'Italia centrale e Roma, con la grande valle dell'Adige e le Alpi centro-orientali, oltre le quali si incontra la pianura danubiana. Lungo questa strada, sul maggiore fiume d'Italia, Ostiglia inizia allora il suo destino di importante scalo fluviale e stradale.

Nell'estremo orientale poi, in relazione con le imprese dei consoli A. Manlio Vulzone prima e C. Sempronio Tuditano poi contro gli Istri, del console M. Emilio Scauro sui Galli Carni, cominciano ad irradiarsi da Aquileia i percorsi iniziali di quelle strade che condurranno Roma, attraverso le Alpi Giulie e la penisola istriana, nel Norico e nei territori dei Balcani.

Questa iniziale struttura portante del sistema stradale della *Venetia*, che siamo qui venuti rapidamente delineando, finisce poi per comporsi e per completarsi in un vasto disegno viario durante il I secolo a. C., quando alla penetrazione subentra la romanizzazione del paese.

Dopo il grave pericolo corso dalla regione nel 101 a. C. con la calata dei Cimbri lungo la valle dell'Adige, penso si sia imposta la messa in opera di una strada da Verona fino a Trento in prosecuzione della via proveniente da Modena per Ostiglia. Lo stesso carattere di piazzaforte e di caposaldo, quale Trento avrà in seguito contro le popolazioni retiche, denuncia la necessaria, precedente presenza di un efficiente collegamento con la pianura padana.

Alla prima metà del secolo è da attribuire anche il percorso che da Milano, passando per Bergamo e Brescia, raggiunge Verona per proseguire poi, inserendosi nel preesistente percorso della *Postumia*, alla volta di Aquileia. Questa nuova strada, come abbiamo visto, viene a raccogliere in parte l'eredità della vecchia via che, nel nuovo contesto storico della Cisalpina ormai saldamente legata al dominio di Roma, vede venir meno il suo ruolo di primaria arteria stradale. Tanto più che dalla stessa *Postumia*, forse proprio nel medesimo periodo, si stacca la via che da Vicenza conduce a Padova e che ben presto assorbe la maggior parte del traffico, diretto non solo verso quest'ultima città, ma anche verso i territori della Venezia orientale grazie al collegamento con Altino ed Aquileia mediante la via *Annia*.

Da Aquileia poi, probabilmente verso la metà del secolo e in relazione con grossi interessi economici che finiscono per sollecitare anche problemi di natura militare e politica, è aperta la via per la val del Fella, diretta oltre le Alpi Giulie in territorio norico.

Intorno alla stessa epoca e precisamente dopo l'irruzione dei Giapidi nel 52 a. C. e in diretto rapporto con la fondazione di *Forum Iulii* nel 50 a. C., è da collocare la costruzione della via che unisce Aquileia alle valli del Natisone e dell'Isonzo, almeno per il primo tratto fino a Cividale del Friuli; a non molti anni più tardi, dopo la deduzione della colonia di *Tergeste*, deve risalire anche la messa in opera delle vie che attraversano l'Istria. Infine, per rimanere sempre ai percorsi partenti da Aquileia, probabilmente in seguito alle campagne di Ottaviano in Pannonia ed in Dalmazia (35-33 a. C.) è condotta oltre le alture carsiche la via diretta in Pannonia.

Siamo giunti in tal modo alla fine del I secolo a.C., quando in questa regione nuove vicende storiche propongono altri percorsi stradali. L'impresa, che nel 16-15 a.C. Druso conduce contro i *Raeti* partendo da *Tridentum*, nel mentre assicura a Roma i territori delle Alpi Tridentine, determina anche la ragione d'essere e la costruzione della grande via attraverso la valle dell'Adige da Trento a *Pons Drusi* (Bolzano) e da qui, lungo la direttrice dell'Isarco, verso il passo del Brennero e la nuova provincia della *Raetia et Vindelicia*.

Fra l'1 luglio del 2 e il 30 giugno dell'1 a.C., come si può ricavare dai miliari dedicati ad Augusto, è stesa la via *per conpendium* da *Iulia Concordia* al Norico per collegare rapidamente questa provincia con l'Italia senza il passaggio obbligato per Aquileia.

Probabilmente intorno agli stessi anni trova la sua completa sistemazione anche la strada, pur questa *per conpendium*, che per *Iulium Carnicum* si porta ad *Aguntum* e quindi, lungo la Drava e la val Pusteria, va ad incontrare a sud della località di Vipiteno la via dell'Adige e dell'Isarco proveniente da Verona.

Durante questo I secolo inoltre, pur non avendo alcun dato sicuro al riguardo, è pensabile che abbiano trovato la loro strutturazione definitiva anche la strada da Cremona a Brescia, legata ai territori centuriati di questi centri; il percorso da Padova ad Asolo, anche questo determinato da due divisioni agrarie; la via da Cremona per Mantova ad Ostiglia e la tanto discussa via da Bologna a Padova.

Questa fitta ed articolata rete di percorsi stradali è sufficiente a chiarire da sola la nuova dimensione storica assunta dalla *Venetia*, ormai inserita nel processo della sua completa romanizzazione; illustra anche il vasto movimento di uomini e di cose che da questa *X regio*, attraverso le valli dei suoi monti, si va sempre più allargando verso i paesi del Danubio centro-orientale. E proprio a questo fiume è diretta la *Claudia Augusta*, l'ultima grande strada militare della Venezia. La via è legata all'affermarsi di Altino come porto dell'alto Adriatico e come testa di ponte dei traffici transalpini diretti nella *Raetia et Vindelicia* e riceve il suo nome da Claudio. Allo stesso imperatore, come sembra, è da riferire anche quel percorso che, staccandosi a sud-est di Adria dalla via *Popillia*, mette in diretta comunicazione, lungo la frangia lagunare veneta, Ravenna, sede della flotta pretoria, con Altino; questo itinerario si rivela in

tal modo come il naturale prolungamento verso sud della *Claudia Augusta*.

Infine è da ricordare la via *Flavia*, stesa sotto Vespasiano e Tito da Trieste a Pola attraverso l'Istria, ma questa è da considerare, più che un nuovo tracciato, la ristrutturazione definitiva di un cammino già attivo in epoca precedente.

Questa dunque la situazione viaria della *Venetia* quale si è andata evolvendo dall'inizio della romanizzazione del paese all'epoca flavia, cioè al I secolo d.C. Dopo tale periodo i numerosi miliari, posti lungo questi itinerari, ci testimoniano la costante preoccupazione di mantenere in efficienza questa rete stradale, che con le sue linee direttrici riproporrà, anche dopo il declino di Roma e per largo spazio di tempo, il cammino di tanti uomini.