

Claudio Azzara

Vie e linee di traffico nella Venetia tra antichità e alto medioevo

[Relazione inedita, tenuta il 20 maggio 1998 nell'ambito del seminario "Vie e mezzi di comunicazione"; Venezia, Fondazione Giorgio Cini, 18-20 maggio 1998 – Distribuito in formato digitale da "Reti Medievali"]

L'interesse di Roma per l'angolo nordest dell'Italia si rese esplicito nel 181 a. C. con la deduzione della colonia di Aquileia, un'iniziativa che veniva a configurarsi come il punto di partenza di una dichiarata politica altoadriatica da parte romana; durante il I secolo a. C. si andarono ulteriormente definendo e precisando con maggior chiarezza i termini di una penetrazione romana che si svolse nel sostanziale rispetto delle realtà preesistenti. Roma disegnò nella regione veneta una trama viaria che si sovrapponeva in massima parte al reticolo di itinerari del Veneto preromano, del quale venivano rispettate le direttrici e le funzioni tradizionali; le strade romane si preoccupavano non solo di garantire il collegamento reciproco tra i principali centri dell'interno della regione (Padova ed Este su tutti, per importanza, quindi i vari Treviso, Vicenza, Oderzo, Asolo, Monselice, Montegrotto) e tra questi e la costa (dove si trovavano gli sbocchi a mare di Altino e Adria), ma anche di spingersi verso i mercati dell'Europa centrale. Due importanti strade transalpine erano la cosiddetta "via del Piave", che attraversava le Alpi giungendo nella valle della Gail, in Carinzia, e un'altra che si spingeva verso oriente, fino alle Alpi Giulie. Nel corso del II secolo a. C., i Romani aggiunsero tre altre, rilevanti, nuove strade, che partivano tutte da Aquileia per dirigersi una verso Bologna, una seconda verso Genova e la terza, l'*Annia*, verso Adria (da dove poi partiva la *Popillia* che giungeva a Rimini). Ulteriori vie furono create in occasione del riordino complessivo dei territori padani che seguì l'incursione dei Cimbri, avvenuta nel 101 a. C., specialmente all'interno del triangolo compreso tra Verona, Padova e Aquileia: vennero difatti costruite strade tra Padova e Asolo, tra Brescia e Verona, tra Vicenza e Padova, tra Modena e Verona (passando per Ostiglia), tra Aquileia e il Norico e tra la stessa Aquileia e i territori dell'Istria e della Pannonia.

Una svolta nella politica romana relativa ai territori veneti si ebbe con la fondazione, attorno al 42-40 a. C., della colonia di *Iulia Concordia*, posta al punto di raccordo tra la via *Postumia* e l'*Annia*, che veniva a sottolineare il raggiungimento di un nuovo equilibrio tra le realtà dell'entroterra padano e la linea costiera adriatica. Sino a quel momento l'attenzione di Roma si era appuntata infatti in modo pressoché esclusivo sull'interno della regione veneta; ora invece veniva valorizzato e integrato nell'insieme regionale l'ambito costiero, di cui si recuperava appieno, nel mentre lo si poneva in un collegamento più stretto con il proprio retroterra, l'antico ruolo di ponte tra il mondo mediterraneo e l'Europa centrale. Ciò comportava di conseguenza anche una visione maggiormente unitaria della regione nel suo insieme, dalle Alpi fino al mare. Crebbero d'importanza in questo periodo centri litoranei quali Grado, Caorle e soprattutto Altino, che fungevano da sbocco a mare per le città dell'entroterra e da cui partivano direttrici capaci di proiettarsi fino ai mercati d'oltralpe. In epoca più tarda, a partire dal 46 d. C., proprio da uno di questi centri, Altino, si staccava una via, la *Claudia Augusta*, che giungeva fino a Trento, dove si raccordava ad altri itinerari diretti verso l'area danubiana. La valorizzazione conosciuta dall'arco altoadriatico in questo periodo è resa evidente anche dal rilievo che vennero ad acquisire le due vie parallele che, seguendo la linea costiera, collegavano Ravenna ad Altino, l'una per terra (sovrapponendosi in parte alla *Popillia*), l'altra passando attraverso la zona lagunare e paludosa litoranea nota nelle fonti antiche come *Septem Maria*.

Singolari apparivano ai contemporanei le forme della viabilità all'interno di questa area costiera, dalla morfologia particolarissima: nella *Geografia* di Strabone si ricorda che in essa si era verificato un cospicuo intervento umano, che aveva dato vita ad una fitta rete di canali e di argini per irrigare il suolo, in parte prosciugato, e per costituire vie di navigazione che interessavano anche le città più interne, toccate a loro volta da vie d'acqua (come nel caso di Padova, città che – viene precisato – non distava molto dalla zona paludosa ed che era collegata al mare da un fiume che scorreva "attraverso le paludi"). I centri più propriamente litoranei, dal loro canto, venivano a

trovarsi tra le acque “come isole”, con l’acqua che penetrava anzi entro il nucleo urbano stesso, costringendo gli abitanti a una circolazione su ponti e barche.

Insomma, in età romano-imperiale, tutto il settore nordorientale della penisola, ordinato da Augusto come *X regio* e riorganizzato da Diocleziano come *VIII provincia Venetia et Histria*, con confine occidentale all’Adda, appariva dotato di un complesso sistema viario che trovava il proprio orientamento comune in direzione della linea costiera, sbocco naturale del sistema economico e produttivo regionale, lungo la quale correavano a loro volta importanti itinerari, marittimi, terrestri ed endolagunari, distesi tra Ravenna ed Altino, e dove, ben protetti dalla morfologia della costa e opportunamente inseriti nel sistema di collegamenti con il retroterra, si disponevano i porti regionali: soprattutto, Adria, nella quale confluivano i traffici dei territori bagnati dal Po, Altino, punto di sbocco del Veneto centrale e della stessa *Raetia*, Aquileia, nella quale si raccordavano le sempre più importanti vie verso il Norico, la Pannonia, l’Istria. Si trattava dunque di un sistema del quale, pur nel persistere di articolazioni e differenziazioni di diversa matrice e di remota ascendenza, veniva avvertito il carattere sostanzialmente integrato e al cui interno l’area litoranea giocava comunque un ruolo di spicco.

L’età gota

Gli assetti viari e le direttrici di traffico dell’Italia nordorientale trasmesse dal basso impero alle epoche successive non sembrano aver conosciuto stravolgimenti sostanziali nel corso dei sessant’anni di durata del *Regnum Gothorum*, introdotto nel 493; anzi, lo scrupolo di Teoderico e dei suoi successori appare esser stato quello di conservare inalterato, quanto più possibile, il quadro ereditato dai secoli anteriori, garantendo la sostanziale continuità sia dell’assetto amministrativo della provincia, sia delle sue funzioni caratteristiche, ad esempio con il tentativo di preservare quella tipica osmosi di scambi tra l’ambito costiero e l’entroterra della *Venetia*, che sarà invece destinata a declinare dopo l’invasione longobarda. Così, nella testimonianza delle *Variae* di Cassiodoro serba un posto di primo piano il nodo viario di Ostiglia, attraversato dai fondamentali itinerari che univano Ravenna, Pavia e Verona, vale a dire le tre città regie. Per i collegamenti tra l’Istria e Ravenna restava centrale il percorso marittimo lungo la costa altoadriatica, integrato da quella via per acque interne, lagunari, già ben funzionante in età anteriore, che si estendeva da Aquileia alla capitale. Proprio per tale strada dovevano avvenire i rifornimenti di vino, olio, *garum*, e altri prodotti alimentari richiesti all’Istria per la mensa regia, come documenta anche la celeberrima lettera di Cassiodoro ai tribuni marittimi delle lagune venetiche, lungo un percorso ben conosciuto e sicuro, perché consentiva di evitare la più rischiosa navigazione in mare aperto.

Grande attenzione appare esser stata prestata anche al mantenimento delle infrastrutture, a cominciare dalla cura del sistema di trasporto pubblico, il *cursus*; senza voler certo negare il verificarsi di concreti interventi, si deve rammentare, peraltro, che l’insistenza nelle fonti (le quali, sostanzialmente, si riducono al solo Cassiodoro) circa l’assunzione di simili iniziative da parte di Teoderico risponde, in larga misura, a intenti ideologici, “propagandistici”, tesi ad attribuire alla regalità ostrogota funzioni e campi d’azione – quali, per l’appunto, la promozione dell’attività edilizia pubblica – tradizionali del modello della potestà imperiale romana, cui i re goti si richiamavano. Insomma, riguardo alle reali entità e frequenza di simili interventi bisogna “far la tara” alle (poche) testimonianze letterarie da cui dipendiamo.

Peraltro, pur in presenza di una riconosciuta continuità di fondo, è possibile scorgere nella *Venetia* gota anche alcuni fenomeni di mutamento degli assetti complessivi, soprattutto nel senso di una redistribuzione degli equilibri fra i diversi centri e di un conseguente orientamento in parte modificato di talune direttrici di traffico, suscettibile di ulteriori e più marcati sviluppi in età posteriore. Indubbiamente crebbero, in questo periodo, centri urbani, talora di secondaria importanza in epoca romana, capaci di proporsi ora come piazzeforti particolarmente efficaci nel presidio del territorio; e, per converso, talune *civitates* che avevano goduto di grande rilievo in passato conobbero processi di decadenza più o meno netta e più o meno rapida, come nel caso di Aquileia, che era stata baricentro non solo della *Venetia*, ma, con Milano, di tutta l’Italia padana durante il bassoimpero, e che adesso appariva progressivamente scalzata dalla rapida crescita della vicina Cividale. Tra i centri in ascesa, oltre a Cividale, si può ricordare almeno Treviso, sede di un

horreum, cioè di un granaio statale, cui l'intera regione nordorientale poteva far ricorso in caso di penuria alimentare; oppure Trento, a sua volta sede di un *horreum* e collocata in una posizione di massima rilevanza strategica, all'incrocio di importanti strade e in una zona che le consentiva di controllare la Val d'Adige e le valli minori limitrofe. Si tratta, va ribadito, di processi molto lenti, che in questo primo momento si esprimevano piuttosto ancora come linee di tendenza, destinate a definirsi gradatamente nel tempo in rapporto alle vicende storiche della *Venetia*. In ogni caso, il declino dell'ordinamento politico, economico e culturale rappresentato dalla romanità non poteva non riflettersi, magari in tempi lunghi, anche sull'assetto territoriale e sul sistema viario della regione.

Due episodi, collocati rispettivamente all'inizio e alla fine del dominio goto sull'Italia, vengono tradizionalmente assunti come momenti simbolo della progressiva frantumazione del sistema viario della *Venetia* romana e della futura divaricazione, anche sul piano stradale, tra l'area litoranea e l'entroterra veneto; e per l'appunto come momenti simbolo possiamo coglierli anche noi, avendo coscienza che – e ciò va precisato – essi, quando avvennero, furono in realtà determinati da situazioni strettamente contingenti e da precise scelte tattiche. All'atto della calata in Italia, Teoderico aveva seguito una vecchia strada romana, ricalcata su un tracciato preromano che immetteva da età remote le genti pannoniche nell'Adriatico, la quale, attraverso il Passo della Silva Piri, collegava *Iulia Emona* (Lubiana) ad Aquileia; se però fino all'Isonzo il re goto seguì un percorso tradizionale, per proseguire da lì verso Verona egli, anziché affidarsi al consueto itinerario che da Aquileia scendeva verso sud costeggiando il litorale adriatico, optò per una nuova via tutta interna e d'importanza secondaria sino ad allora, la cosiddetta "Stradalta", che passava per Codroipo attraversando la pianura friulana. Sessant'anni più tardi, nella fase culminante della quasi ventennale guerra tra Goti e Bizantini, il comandante imperiale Narsete, entrando a sua volta in Italia da nord est, constatata la presenza di possenti sbarramenti nemici attorno a Verona, decise all'opposto di attraversare la *Venetia* mantenendosi a ridosso della linea costiera, lungo un itinerario che veniva ritenuto impraticabile a cagione della peculiarissima morfologia del luogo, caratterizzato dalla presenza di numerose foci di fiumi che rendevano apparentemente impossibile il transito di un esercito numeroso.

L'età longobarda

Per i territori della *Venetia*, seguendo un itinerario tradizionale che attraversava il Vipacco, avvenne, nel 569, anche l'ingresso in Italia dei Longobardi. Occupata per prima Cividale, il re Alboino proseguì da qui lungo la "Stradalta" in direzione di Verona e di Vicenza. La presa di possesso del territorio italico da parte dei nuovi invasori progredì in modo tutt'altro che organico e pianificato, per iniziativa di bande di guerrieri, che agivano con ampia autonomia d'azione; il loro insediamento si limitò, in un primo tempo, ad alcuni punti nevralgici del territorio, di peculiare rilevanza strategica e capaci di consentire il controllo delle principali vie di traffico. Analoghi scrupoli dimostrarono i Bizantini, preoccupati, ad esempio, di conservare, con il possesso di Feltre e di Belluno, la disponibilità della via *Claudia Augusta*. Nel 615-616, dopo la conquista longobarda di Concordia, venne fortemente ridotta la capacità di controllo da parte imperiale delle strade dell'entroterra della *Venetia* e, di conseguenza, dovettero allora conoscere nuovo impulso gli itinerari endolagunari.

Il progressivo consolidarsi, nel corso del VII secolo, del confine politico tra la terraferma ormai longobarda e la linea costiera rimasta bizantina alterò profondamente, pur senza annullarlo del tutto, il tradizionale rapporto di scambi economici tra l'interno della regione e la zona litoranea: ne fu prova il ridisegnarsi – parzialmente anticipato sotto i Goti – della stessa rete viaria regionale, che ora privilegiava i percorsi tutti interni a ciascuno dei due ambiti anziché quelli che collegavano l'uno all'altro, conducendo dall'entroterra verso il mare. Andarono difatti decadendo quelle vie, quali l'*Annia* o la *Popillia*, che per secoli avevano congiunto le zone più interne alla costa e, per contro, si svilupparono quegli itinerari che rimanevano tutti compresi entro ciascuno dei due sistemi, itinerari che erano in genere preesistenti, ma che in età anteriore avevano goduto di un'importanza assai ridotta. Quindi, in buona parte non si trattò di creazione di strade nuove, ma di "rilancio" di piste antiche.

In ambito bizantino restò vitale il percorso che seguendo la costa collegava Ravenna all'Istria attraverso il litorale veneto; entro la sfera longobarda fu invece il centro di Cividale, pervenuto ad un ruolo di assoluto rilievo con la costituzione del ducato, a determinare la direzione delle vie di collegamento. Da Cividale partiva la strada che, passando per Cormons, giungeva a *Pons Sonti*, immettendosi quindi sull'itinerario per la Pannonia; dallo stesso *Pons Sonti* un'altra strada correva fino al castello di Duino, tagliando la penisola istriana dalla *Venetia*. Soprattutto acquistava grande rilievo la via, di entità modesta in epoca romana, che partendo da Cividale veniva attraversando longitudinalmente la pianura friulana, per innestarsi infine sulla *Postumia* che conduceva a Verona.

Il mutamento del quadro viario regionale, oltre che dal nuovo confine, era in larga misura determinato, ancora una volta, dalla ridefinizione della gerarchia dei centri urbani all'interno del territorio controllato dai Longobardi (ad esempio con il declino di Padova, a beneficio di Vicenza e di Treviso, o con la ricordata centralità di Cividale) e dalla riorganizzazione della stessa *Venetia* bizantina, con il tramonto di antiche città quali Altino, Aquileia e Concordia, vittime di vicende belliche e di fenomeni naturali disastrosi, ma soprattutto private della propria funzione economica dallo strozzamento delle tradizionali vie di traffico transalpine e dalla contrazione dei commerci altoadriatici. A loro sostituzione si ponevano nuove realtà collocate all'estremo margine costiero e nelle lagune, quali Grado, Cittanova, Malamocco.

L'alto medioevo ostrogoto e longobardo (e poi anche carolingio), con riferimento all'area veneta, ereditò quindi dall'età romana un sistema viario complesso e perfettamente rispondente agli assetti economici della regione e andò – più che non stravolgendolo – riplasmandolo in ragione delle proprie mutate esigenze. Pur se il quadro che abbiamo sin qui ricostruito appare nel suo complesso tenere, alla luce delle attuali conoscenze, ci pare necessario sottolineare in chiusura due indicazioni tematiche e di metodo che possono fornire nuovo impulso alla ricerca in questo campo. Circa la questione della cesura rappresentata, anche per lo sviluppo del sistema viario, dal sorgere del confine longobardo/bizantino, va rammentato che un fertile filone di studi sta riconsiderando i reali meccanismi di funzionamento delle frontiere altomedievali, che appaiono sempre più come organismi in realtà assai penetrabili dalle attività degli uomini. Anche il confine veneto, superata la fase di emergenza militare, sembra aver ostacolato molto meno di quanto si pensasse un tempo gli scambi e i rapporti tra i due ambiti politici. In secondo luogo, un reale progresso delle conoscenze in questo campo non può avvenire senza un significativo contributo dell'archeologia; avvertenza, questa, che solo in apparenza sembra scontata, se si considera come molte ricostruzioni sul tema – anche da parte di specialisti – avvengano tuttora sulla base esclusiva delle fonti scritte, senza controprove di diversa natura. Mentre, iniziative di scavo, che ci si augura sempre più numerose, bene dimostrano l'impossibilità di assumere le testimonianze letterarie – o quelle normative – quali rappresentazione esatta della realtà materiale.