

Giovanni Uggeri

VIE DI TERRA E VIE D'ACQUA
TRA AQUILEIA E RAVENNA IN ETA' ROMANA

Traffici lungo tutto l'arco lagunare alto-adriatico, tra Ravenna e l'estremità nord-orientale, dove sarà fondata nel 181 a. C. Aquileia, dovettero intercorrere già per tempo, anche se non disponiamo che di vaghi indizî, a parte la constatazione che la floridezza dei centri portuali di Adria e di Spina non poté dipendere che dall'ampiezza dei loro commerci.

Dal VI sec. a. C. Adria e poi Spina furono porti che permisero gli scambi tra la navigazione marittima, che risaliva l'Adriatico, e le svariate vie di navigazione interna, che mettevano a profitto fiumi, lagune e canali, convogliando dall'arco alpino ed appenninico i prodotti dell'interno, in modo che attraverso questi due porti venivano a collegarsi gli interessi del Mediterraneo con quelli dell'Europa centrale ⁽¹⁾.

La fortuna di questi percorsi andò quindi oltre gli interessi locali della fascia lagunare, investendo relazioni di ben più ampio respiro. Ma non è questa la sede per soffermarci sui traffici più remoti del *Venetorum angulus*. Mi limito soltanto a ricordare che recentemente essi hanno ricevuto nuova luce dalla massiccia documentazione archeologica di Frattesina di Fratta Pole-

(¹) Su Adria v. G. FOGOLARI - B. M. SCARFÌ, *Adria antica*, Venezia 1970; G. A. FERRO, *Considerazioni sulle origini di Adria*, « Atti e Memorie Acc. Patavina Sc. Lett. Arti », LXXXV (1972-73), 3, pp. 347-59; G. COLONNA, *I Greci di Adria*, « Riv. Stor. dell'Antichità », IV (Bologna 1974), pp. 1-21.

Su Spina v. G. UGGERI - S. UGGERI PATITUCCI, *Topografia e urbanistica di Spina*, « Studi Etruschi », XLII (1974), pp. 69-97.

Sulle relazioni v. COLONNA, *art. cit.*; L. BRACCESI, *Grecità adriatica*, Bologna 1977.

sine, che ha riportato all'attualità la famosa, quanto discussa, via dell'ambra, che dal Mar Baltico attraverso i fiumi della Polonia e della Germania e i valichi delle Alpi raggiungeva l'Adriatico alle foci del leggendario Eridano ⁽²⁾.

Quello che qui merita dirne, è che tutti questi traffici più antichi sono accomunati a quelli più tardi da una caratteristica costante, che è la capacità di dar vita volta a volta ad un emporio in grado di polarizzare i più disparati interessi per il convergere delle principali arterie sia terrestri che marittime; un porto che detiene la supremazia sull'arco lagunare; in età sto-

⁽²⁾ Su Frattesina v. « Padusa », IV (1968); V (1969); VIII (1972); IX (1973); XI (1975); A. M. BIETTI SESTIERI, *L'abitato protostorico di Frattesina di Fratta Polesine (Rovigo)*, « Aquileia Nostra », XLVII (1976), cc. 257-60.

Sulla via dell'ambra v. A. SPEKKE, *The ancient Ambra Routes and the Geographical Discovery of the Eastern Baltic*, Stockholm 1958; P. BOSCH - GIMPERA, *El problema indoeuropeo*, Mexico 1960, p. 234; B. BILINSKI, *Le vie dell'ambra, la Vistola e le carte geografiche di Tolomeo*, « Archaeologia Polona » VII (1964), p. 135 sgg. = in *Atti VI Congr. Int. Sc. Preist. Protost.* (1966), p. 129 sgg.; F. RITTATORE VONWILLER, *Manufatti di ambra della tarda età del bronzo in Italia*, « Parola d. Passato », f. CXXVIII (1969), p. 383; C. W. BECK, *Amber in Archaeology*, « Archaeology », XXIII (1970), pp. 7-11; N. NEGRONI CATACCHIO - G. GUERRESCHI, « St. Etr. », XXXVIII (1970), pp. 165-83; K. DABROWSKI, *Kalisia, a trade center on the amber road*, « Arch. », XXIV (1971), pp. 156-64; N. NEGRONI CATACCHIO, *La problematica dell'ambra nella protostoria italiana, le vie dell'ambra e i passi alpini*, « Bull. Ét. Préhist. Alpines », IV (1972); EAD., *Lo studio della problematica dell'ambra nella protostoria italiana: nuovi risultati*, in *Atti XV Riun. Scient. Ist. It. Preist. Protost.*, Verona - Trento 1972; C. ARIAS, *Nuove ricerche sull'ambra della protostoria italiana, ibid.*; *Studi e ricerche sulla problematica dell'ambra*, I sgg., Roma 1975, sgg.; J. M. TODD - M. H. EICHEL - C. W. BECK - A. MACCHIARULO, *Bronze and Iron Age Amber Artifacts in Croatia and Bosnia-Hercegovina*, « Journ. of Field Arch. », III (1976), 3, pp. 313-27.

Sulla leggenda delle *Electrides* e dell'Eridano v. più recentemente A. GRILLI, *L'Eridano e le isole Elettridi*, « Padusa », VIII (1972), pp. 63-69; ID., *Eridano, Elettridi e via dell'ambra*, in *Studi e ricerche sulla problematica dell'ambra*, I, Roma 1975, pp. 279-95; G. B. BIANCUCCI, « Riv. Fil. Cl. », CI (1973), pp. 207-20; BRACCESI, *Grecità adriatica*, cit.

rica vediamo succedersi Adria, Spina, Altino, Aquileia, Ravenna, Comacchio, Venezia. Pare che sulla laguna alto-adriatica non ci sia posto che per una Dominante, anche se questa è soggetta a cambiare con il trasformarsi dell'apparato idrografico⁽³⁾.

In ogni epoca della storia assurge a città dominante quel porto che realizza una più efficiente convergenza di tutte le rotte marittime, fluviali e lagunari e che riesce a sfruttare al tempo stesso la posizione sicura derivante dall'essere circondato dalle lagune.

Tentativi intesi a mantenere in vita un emporio e una città, oltre il breve arco cronologico in cui assolvono ad una naturale funzione geografica, si registrano in tutti i tempi; ma di solito la natura finisce con il prevalere. Basterà accennare ai laboriosi quanto precari tentativi escogitati per salvaguardare la navigazione di Adria, di Spina, di Padova, di Altino, di Ravenna, di Aquileia e della stessa Venezia⁽⁴⁾.

⁽³⁾ M. BARATTA, *Spina*, « La Geografia », XIII (1925), pp. 83-85; Id., *Ravenna Felix*, *ibid.*, XVIII (1930), p. 6; Id., *Topografia antica di Ravenna e del suo territorio*, in *Atti II Congr. Naz. Studi Romani*, Roma 1931; R. CHEVALLIER, *Ravenne héritière de Spina*, « Rev. Ét. Lat. », XXXIX (1961), p. 196 sgg.

⁽⁴⁾ Per Adria, v. PLIN., N.H., III, 16, 120: *fossa Flavia, quam primi a Sagi fecere Tusci egesto amnis impetu per transversum in Atrianorum paludes quae Septem Maria appellantur ... Fossiones ac Philistina, quod alii Tartarum vocant, omnia ex Philistinae fossae abundantione nascentia.*

Per Spina, v. N. ALFIERI, *Spina e le nuove scoperte, problemi archeologici e urbanistici*, in *Atti Spina*, suppl. a « Studi Etruschi », XXV (1959), pp. 31-38; Id., P. E. ARIAS, *Spina, guida al museo archeologico in Ferrara*, Firenze 1960, p. 36, tav. XIII.

Per Padova, v. L. BOSIO, *I porti antichi nell'arco lagunare veneto*, in *Atti Conv. Int. studi ant. Classe, Ravenna 1967, Faenza 1968*, pp. 15-22; Id., *I problemi portuali della frangia lagunare veneta nell'antichità*, in *Venetia, studi miscellanei di arch. delle Venezie*, I, Padova 1967, p. 77 ss.; S. PANCIERA, *Porti e commerci nell'alto Adriatico*, in *Ant. Altoadr.*, II (1972), p. 80.

Per Altino, v. PANCIERA, *ibid.*

Per Aquileia, v. M. MIRABELLA ROBERTI, *Il porto romano di Aquileia*

Se c'è stato tuttavia un periodo, nel quale, in vista di un superiore e più generale interesse, una situazione di equilibrio è stata mantenuta nella laguna attraverso un sistema idraulico artificiale, questo è stato certamente quello romano, che ha visto coesistere Altino nel punto più interno e Ravenna ed Aquileia alle due estremità di un sistema di *fossae* e di strade in grado di trasformare l'arco lagunare alto-adriatico in asse strategico e commerciale fondamentale e di straordinaria efficienza, che risulta già completamente realizzato entro il primo secolo dell'Impero.

I - SVILUPPO STORICO

Vediamo ora come maturò questo articolato sistema attraverso il complesso e graduale processo di conquista e di romanizzazione della Cisalpina orientale.

L'occasione per un diretto intervento militare romano proprio nella regione degli amici Veneti fu dato dall'invasione del 186 a. C. da parte di Celti, probabilmente Taurisci secondo la suggestiva ipotesi del Sartori, ai danni di quel territorio che

leia, in *Atti Conv. Classe cit.*, pp. 383-98.

Per Ravenna, v. U. PULITI, *I porti di Ravenna dall'antichità ad oggi*, Ravenna 1921; G. CORTESI, *Il porto e la città di Classe*, Faenza 1967; A. RONCUZZI - L. VEGGI, *Nuovi studi sull'antica topografia del territorio ravennate*, « Boll. Ec. Cam. Comm. Rav. », 1968, 3, pp. 193-201; A. RONCUZZI, *Rapporti tra ricerca archeologica e studio dell'abbassamento del suolo nel Ravennate*, « Atti Casa Matha », IV (1970), pp. 48-50; G. BERMOND MONTANARI, *Nuovi contributi alla topografia antica di Ravenna*, in *Adriatica praehistorica et antiqua misc. G. Novak dicata*, Zagreb 1970, pp. 579-82; EAD., *La topografia della città di Ravenna e del suo territorio attraverso le testimonianze archeologiche*, « Felix Ravenna », CIX-CX (1975); P. FABBRI, *L'evoluzione del quadro ambientale di Ravenna nell'antichità*, in *Corsi Arte Rav. Biz.*, XXIII (Ravenna 1976), pp. 209-26.

Per Venezia, v. B. ZENDRINI, *Memorie storiche dello stato antico e moderno delle Lagune di Venezia*, Padova 1811, I-II; R. CESSI, *Evoluzione storica del problema lagunare*, in *Atti Conv. per la conservaz. e difesa della Laguna e della città di Venezia*, Venezia 1960; G. TAMBA, *Interventi tecnici del collegio delle acque: sintesi secolo XIV - anno 1797*, in *Mostra storica della Laguna Veneta*, Venezia 1970, p. 119 sg.

sin dal quarto secolo doveva essere stato occupato dai Carni⁽⁵⁾. La circostanza che il nuovo *ager publicus* derivato dalla conquista militare potesse considerarsi *gallicus* (e non veneto) permise ai Romani di dedurvi la popolosa colonia latina di Aquileia⁽⁶⁾. Né una colonia poteva significare un semplice sfruttamento agricolo per Roma, meno che mai in quel particolare momento e in questa posizione così avanzata verso popolazioni indomite. Il nuovo centro, raggiunto all'inizio faticosamente attraverso la bassa pianura padovana oppure lungo la costa adriatica, dovette essere presto collegato alle retrovie ben consolidate lungo il piede dell'Appennino sull'asse della via Emilia tracciata nel 187 a. C.⁽⁷⁾.

L'unica traccia di quello che fu probabilmente il primo atto di politica viaria romana in territorio veneto è conservata in un passo poco chiaro di Strabone, il quale attribuisce il collegamento stradale tra Bologna ed Aquileia a quel M. Emilio Lepido, che aveva tracciato la famosa via Emilia tra Rimini e Piacenza⁽⁸⁾. La considerazione che Aquileia non esisteva ancora in quel momento ha portato a concludere che Emilio poté aprire la nuova e meno famosa via Emilia in occasione del suo secondo consolato, ossia nel 175 a. C., sei anni dopo la deduzione della colo-

(5) F. SARTORI, *Galli transalpini transgressi in Venetiam*, « Aquileia Nostra », XXXI (1960), cc. 1-40; F. CASSOLA, *Storia di Aquileia in età romana*, in « Antich. Altoadr. », I (1972), p. 28.

(6) A. CALDERINI, *Aquileia romana*, Milano 1930; E. T. SALMON, *Roman Colonization under the Republic*, London 1969, pp. 106-08; CASSOLA, *art. cit.*; R. F. ROSSI, *La romanizzazione della Cisalpina*, in *Aquileia e Milano* (« Ant. Altoadr. », IV), Udine 1973, p. 50 sg.

(7) E. BORMANN, *CIL XI*, p. 1001 sgg.; K. MILLER, *Itineraria romana*, Stuttgart 1916, 243; G. A. MANSUELLI, *La rete stradale e i cippi miliari della regione ottava*, « Atti e Memorie R. Dep. St. Patria Em. e Rom. », VII (1941-42), p. 49 sgg.; G. RADKE, « *Gymnasium* », LXXI (1964), p. 209 sgg.; in « *Klio* » (1964), p. 301 sgg.; in *R.E. Suppl.*, XIII (1973), cc. 1575-95.

(8) Strab. V 1, 11 (217): ὁ δὲ τὴν ἐξῆς μέχρι Βοωνίας, κακείθεν εἰς Ἀκυλιάν παρὰ τὰς ῥίζας τὰς τῶν Ἄλπεων ἐγκυκλούμενος τὰ ἔλη.

nia aquileiese⁽⁹⁾. Di questa strada Strabone dice soltanto che correva ai piedi delle Alpi attorno all'arco lagunare; ma la sua natura militare, di strada di penetrazione e di arroccamento, dovette consigliarne allora un percorso piuttosto rettilineo attraverso le terre basse del bolognese e del ferrarese, fino a raggiungere Padova e di là il bordo lagunare, che veniva poi costeggiato fino ad Altino ed Aquileia. Questa Emilia « altinate » dovette perdere d'importanza successivamente con il sorgere e lo svilupparsi di nuove arterie più efficienti. L'*Itinerarium Antonini* suggerisce l'abbandono della prima parte del suo percorso, sostituito dalla via che muoveva da Modena e che evitava perciò i terreni acquitrinosi aggirandoli più a monte⁽¹⁰⁾. L'ultimo tratto, da Padova ad Aquileia, fu sfruttato invece dalle strade successive.

Infatti, dopo poco più di un quarto di secolo, il console Spurio Postumio Albino, come sappiamo dalla documentazione epigrafica⁽¹¹⁾, procedeva a tracciare una grande strada di arroccamento, che da Genova attraversava l'Appennino e poi — con una serie di grandiosi rettifili — la pianura padana fino a raggiungere Verona, Vicenza e Aquileia; l'ultimo tratto, all'incirca dal sito della futura Concordia, veniva a coincidere con la precedente via Emilia altinate, se accettiamo un originario tracciato costiero della via Postumia, duplicato più tardi al di sopra della linea delle risorgive, allorquando si acquisì una conoscenza più profonda delle caratteristiche idrografiche di questo ambiente⁽¹²⁾.

(9) N. ALFIERI, *Le vie di comunicazione dell'Italia settentrionale*, in *Arte e civiltà romana nell'Italia settentrionale*, Bologna 1964, p. 61; L. BOSIO, *Itinerari e strade della Venetia Romana*, Padova 1970, pp. 50, 115; G. RADKE, *Viae publicae*, in *R.E. Suppl.*, XIII (1973), cc. 180-83 dell'estr.; G. UGGERI, *La romanizzazione dell'antico Delta Padano*, Ferrara 1975, pp. 57, 155-57.

(10) La deviazione imposta dall'impaludamento fu commentata già nel sec. XIV da Riccobaldo, *Chronica parva Ferrariensis* (*Rev. Ital. Script.* VIII), c. 474 c; UGGERI, *op. cit.*, p. 157 sg.

(11) *CIL* I² 624 = *ILS* 5806 = A. DEGRASSI, *ILLRP*, 452; BOSIO, *Itinerari, cit.*, pp. 27-38.

(12) Per la Stradalta, v. P. FRACCARO, *La via Postumia nella Venezia*, in *Festschrift für R. Egger*, Klagenfurt 1952, pp. 270-75 = in *Opu-*

La Postumia risale al 148 a. C.; appena un quindicennio più tardi un nuovo piano di collegamenti stradali sarà promosso dalla politica a sfondo agrario del periodo graccano, che intendeva rendere facilmente accessibili nuove terre, fino allora scarsamente sfruttate quasi soltanto da pastori. Nel 132 a. C. il console Popillio Lenate tracciava una strada lungo il litorale scarsamente abitato tra Ravenna ed Altino, forse contemporaneamente a quell'altra via Popillia destinata a collegare il meridione d'Italia e la Sicilia alla via Appia⁽¹³⁾.

L'unica testimonianza certa della via Popillia settentrionale è offerta dalla pietra miliare rinvenuta nel 1844 subito a sud-est di Adria, presso la chiesa di S. Maria della Tomba. Di forma inconsueta, consiste in una rozza lastra triangolare di arenaria dell'Appennino Romagnolo, infissa al suolo con la parte più stretta. Contiene due dati: il nome del fondatore della strada e la distanza di 81 miglia dal capolinea, che è stato supposto pertanto più verosimilmente a Rimini, cui pare rimandare anche il materiale lapideo, che dovette essere trasportato per via d'acqua dalle coste prossime al piede dell'Appennino. Vicino al miliario furono anche osservati i resti di una massicciata stradale, per cui dobbiamo credere che sia stato rinvenuto *in situ*⁽¹⁴⁾. Pertanto, quasi sicuramente, la via Popillia andava da *Ariminum* ad Adria; ma non è detto che essa si arrestasse qui. Se teniamo conto del toponimo *Pupilia* nella Laguna veneta, possiamo anzi

scula, III, Pavia 1957, pp. 219-227; G. B. BRUSIN, *La via Postumia da Oderzo ad Aquileia e all'Isonzo*, « Arch. Veneto », s. V, LXXIX (1966), pp. 5-14.

Per il tracciato diretto, v. L. BOSIO, *La via Postumia da Oderzo ad Aquileia in relazione alla rete viaria della Venetia*, « Atti Ist. Veneto Sc. Lett. Arti », CXXIII (1964-65), pp. 279-333; ID., *Itinerari, cit.*, p. 37 sg.

⁽¹³⁾ G. SUSINI, *Il momento politico della via Popilia*, in *Corsi di cult. sull'arte Rav. e Biz.*, XVIII (1971), p. 507 sgg.

⁽¹⁴⁾ CIL V 8007 = I² 637 = ILS 5807 = ILLRP 453; A. DE BON, *Il Polesine ne l'antico Impero*, Rovigo 1934, p. 47; BOSIO, *Itinerari, cit.*, pp. 41-49; UGGERI, *op. cit.*, pp. 159-60.

supporre che la via proseguisse verso nord in direzione di Altino, dove veniva a congiungersi alla già ricordata via Emilia altinate⁽¹⁵⁾.

Per le due vie Popillie, del Nord e del Sud d'Italia, Attilio Degrassi ha avanzato l'ipotesi che a completarle fosse il pretore dell'anno successivo, Annio, che avrebbe così portato a termine quel vasto programma di politica stradale, che era stato deciso l'anno precedente, ma che non era stato possibile condurre a termine nell'arco del consolato di Popillio⁽¹⁶⁾. Se è così, come pare probabile dopo il rinvenimento di un miliario del pretore Annio a Vibo Valentia sulla Popillia meridionale, una via Annia si aggiunse alla Popillia anche nella Venetia nel 131 a. C. Non a caso, allora, proprio da Aquileia nel 129 a. C. il console Sempronio Tuditano poteva intraprendere la spedizione contro Giapidi e Istriani⁽¹⁷⁾.

Dell'Annia abbiamo due testimonianze epigrafiche alle porte di Aquileia⁽¹⁸⁾, ma essa dovette ricongiungersi alla Popillia proprio ad Adria, dove è stato rinvenuto il miliario di Popillio. Tra Adria e Padova abbiamo anche una testimonianza nella toponomastica: il piccolo centro di Agna⁽¹⁹⁾, conserva probabilmente il ricordo dell'antica via Annia, che pertanto con una serie di rettifili, rintracciati sul terreno dal De Bon⁽²⁰⁾, con-

⁽¹⁵⁾ A. GLORIA, *Codice diplomatico Padovano dal secolo sesto a tutto l'undicesimo*, I, Venezia 1877, n. 28, p. 42: ...*usque ad Pupilia* (a. 912). Il DE BON, *Il Polesine, cit.*, p. 73, pensava che, riferendosi a Poveglia, fosse da escludere l'identificazione con la via.

⁽¹⁶⁾ A. DEGRASSI, *Un nuovo miliario calabro della via Popillia e la via Annia del Veneto*, in *Scritti vari di antichità veneto-istriane*, II, Roma 1962, p. 1031.

⁽¹⁷⁾ CASSOLA, *art. cit.*, p. 34.

⁽¹⁸⁾ CIL V 7992 a = ILS 5860. D'incerta provenienza l'iscrizione dispersa CIL V 1008 a = ILS 5375.

⁽¹⁹⁾ D. OLIVIERI, *Toponomastica veneta*, Venezia 1961², p. 1; BOSIO, *Itinerari cit.*, p. 54.

⁽²⁰⁾ A. DE BON, *Il Polesine, cit.*, pp. 4, 51 sg., 73 sg.; *Tabula Imperii Romani, Mediolanum*, Roma 1966, p. 21.

giungeva Adria a Padova e di conseguenza la via Popillia alla più antica via Emilia altinate. Nel successivo percorso l'Annia veniva a riutilizzare l'Emilia altinate e questo spiega, probabilmente, perché abbia potuto rimpiazzarne anche il nome, che un po' alla volta si estese all'ultimo tratto da Concordia ad Aquileia, che forse era stato già utilizzato dalla Postumia. Non è da escludere tuttavia che la via Annia muovesse addirittura da Bologna su quel tracciato ad oriente dell'Emilia altinate, che è stato suggerito dal De Bon⁽²¹⁾. Va ricordato altresì che c'è chi, come il Wiseman, riferisce l'Annia al console del 153 a. C., escludendo pertanto che si tratti di un prolungamento della Popillia⁽²²⁾.

Intorno al 131 a. C. in ogni caso il quadro viario poteva considerarsi concluso su tutto l'arco lagunare alto-adriatico tra Ravenna ed Aquileia e l'indipendenza dei Veneti veniva pertanto compromessa definitivamente.

II - ANALISI TOPOGRAFICA

1) *Le strade*

Ci soffermeremo ora brevemente ad analizzare le singole arterie stradali sotto il profilo topografico (Figg. 1-2).

Accenno appena in questa sede al primo tratto della via Popillia, che andava probabilmente da Rimini a Ravenna lungo il litorale, benché qualche studioso pensi che essa dovesse avere inizio dal *Forum Popilii* (Forlimpopoli), basandosi essenzialmente sul toponimo⁽²³⁾. A favore di *Ariminum* come punto di partenza e di un percorso costiero stanno la distanza di 33 miglia indi-

(21) DE BON, *op. cit.*, p. 85 sg.

(22) T.P. WISEMAN, *Viae Anniae*, « Papers Brit. School Rome », XXXII n.s., XIX (1964), p. 28 sgg.

(23) G. RADKE, *Die Strasse des Konsuls P. Popillius in Oberitalien*, « Latomus », XXIV (1965), p. 819; ID., *Viae publicae*, *cit.*, cc. 190-92 dell'estr.; T.T. HINRICHS, *Der römische Strassenbau zur Zeit der Gracchen*, « Historia », XVI (1967), 2, p. 168.

cata dall'*Itinerarium Antonini* (che ben s'accorda con quella complessiva di 81 miglia fino ad Adria conservataci dal miliario di Popillio) ed inoltre tracce di basolato e un miliario conservatosi lungo questo tracciato fiancheggiante la Pineta di Classe, nella Valle Standiana presso il Fosso della Ghiaia⁽²⁴⁾. Più tardi andò in auge una variante più interna, fatta di due tronconi rettilinei, di cui la vecchia strada veniva a costituire l'ipotenusa. Si trattò di un rettilineo da Rimini alla via del Dismano⁽²⁵⁾, di cui si veniva a sfruttare l'ultimo tratto. Su questa strada un miliario è stato rinvenuto a Pisignano, l'antica *mutatio ad Novas*, e un altro a Campiano⁽²⁶⁾. Questa variante allungava di quattro miglia il percorso e non si addice pertanto al tracciato originario della via Popilia, ma è più tardo, nato dall'utilizzazione

(24) *Carta archeologica*, Foglio 89, II SO, nn. 41-42; MANSUELLI, *La rete stradale*, cit., pp. 39 e 56, n. 24; G. CORTESI, *Popilia e Romea*, « Boll. Cam. Comm. Ravenna », 1957, 7, pp. 3-11; SUSINI, *Profilo di storia romana della Romagna*, « Studi Romagnoli », VIII (1957), p. 17; ID., *Via Popilia, colonne milliarie*, « Not. Scavi », s. VIII, XV (1961), p. 48 sgg.; L. VEGGI-A. RONCUZZI, *L'antica viabilità nel territorio classico, la via Popilia*, « Boll. Cam. Comm. Ravenna », 1966, 12, pp. 938-46; U. FOSCHI, *Strade romane fra Ravenna, Rimini e Cesena attraverso il territorio Cervese*, « Atti e Memorie Dep. St. Patria Prov. Romagna », n.s., XII-XIV (1960-63) [1966], pp. 43-56; G. BERMOND MONTANARI, « Boll. Cam. Comm. Ravenna », 1967, 6, pp. 457-66; H. HERZIG, *Le Réseau routier des régions VI et VIII d'Italie*, Bologna 1970, p. 91 sg., n. 39; UGGERI, *op. cit.*, p. 158 sg.; G. BERMOND MONTANARI, *La topografia della città di Ravenna e del suo territorio attraverso le testimonianze archeologiche*, « Felix Ravenna », CIX-CX (1975), p. 76; A. VEGGIANI, *Le variazioni della linea di costa del Ravennate dall'età preromana al Medioevo*, in *Corsi cult. Rav. Biz.*, XXIII, Ravenna 1976, p. 341, fig. 5.

(25) Sulla via del Dismano, v. A. CAMPANA, *Decimo, Decimano, Dismano. Ricerche di topografia romana e medioevale della pianura romagnola*, in *Emilia romana*, I, Firenze 1941, pp. 1-39; G. SUSINI, *Per una problematica della colonizzazione romana: i quesiti del Dismano*, « Studi Romagnoli », XVIII (1967), pp. 227-54; N. ALFIERI, *Problemi della rete stradale attorno a Ravenna*, in *Corsi cult. Rav. Biz.*, XIV (1967), p. 13.

(26) G.A. MANSUELLI, « *Fasti Arch.* », X (1955), p. 326, n. 4146; SUSINI, *Via Popillia*, cit., p. 48 sgg.; HERZIG, *op. cit.*

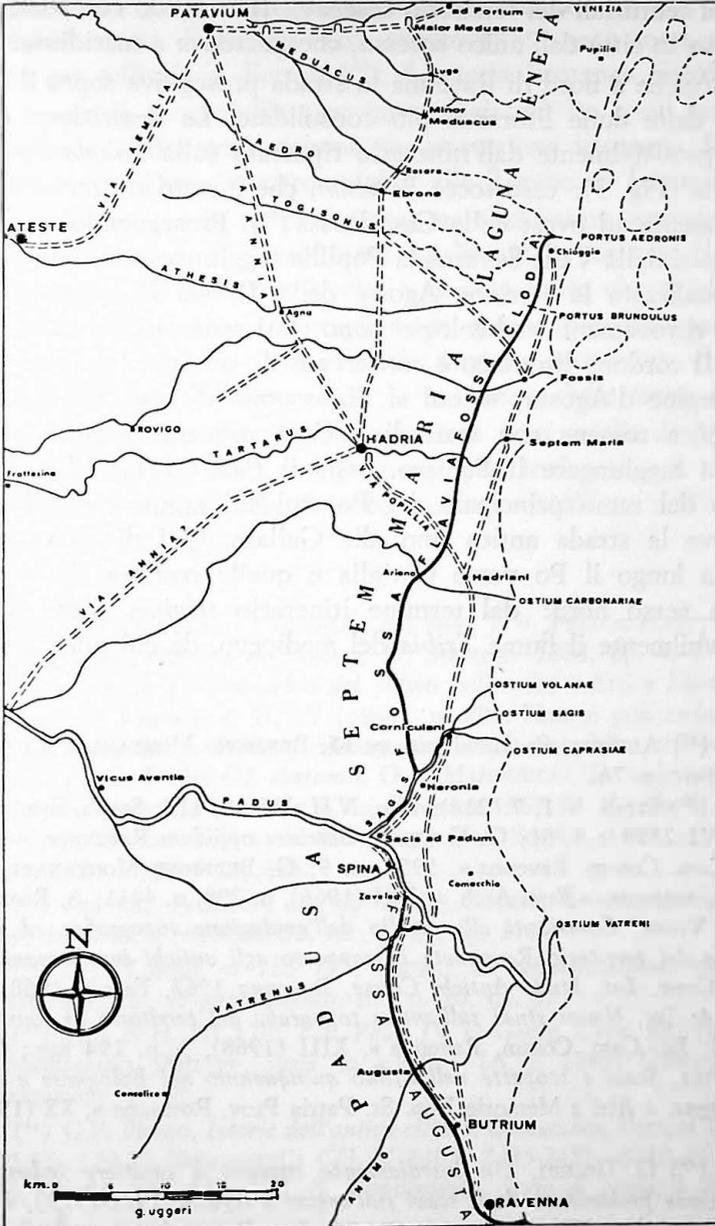


Fig. 1 - La viabilità antica tra Ravenna e Padova.

di assi centuriali del territorio cesenate. Il raccordo con Ravenna entrava in città dall'unico accesso, che guardava a meridione (27).

Anche a nord di Ravenna la strada proseguiva sopra il cordone delle dune litoranee più consolidate. La descrizione ci è data probabilmente dall'itinerario riportato sulla *Tabula Peutingeriana* (Fig. 3): esso tocca *Butrium*, che è stato rintracciato recentemente ad ovest della Casa Rossa (28). Proseguendo sui vecchi dossi della Valle Savarna la Popillia raggiungeva Umana, dove va localizzata la stazione Agosta della *Tabula Peutingeriana* e dove ritrovamenti archeologici sono stati segnalati in varie epoche. Il cordone litoraneo è conservato da qui alla località Fosse dall'argine d'Agosta, su cui si dispongono diversi insediamenti di epoca romana con resti di selciato romano riutilizzato (29), fino a raggiungere il Paviero, ossia il *Padus vetus*, il vecchio alveo del ramo principale del Po, sul cui argine ben rilevato correva la strada antica fino alle Gallare. Qui diramavano la strada lungo il Po verso Ostiglia e quella costiera che proseguiva verso nord: dal termine itinerario *trivium* prese nome probabilmente il fiume *Tribia* del medioevo, da cui poi l'attuale

(27) ALFIERI, *Problemi*, cit., p. 15; BERMOND MONTANARI, *La topografia*, cit., p. 76.

(28) Strab. V 1, 7 (214); Plin. N.H. III 15, 115; Steph. Byz., s.v.; CIL VI 2379 a 5, 51; G. CORTESI, *Butrium oppidum Ravennae*, « Boll. Ec. Cam. Comm. Ravenna », 1955, n. 9; G. BERMOND MONTANARI, *Butrium, scoperte*, « Fasti Arch. », XXI (1966), p. 298, n. 4411; A. RONCUZZI-L. VEGGI, *Contributi allo studio dell'evoluzione topografica ed idrografica del territorio Ravennate in rapporto agli antichi insediamenti*, in *Atti Conv. Int. Studi Antich. Classe, Ravenna 1967, Faenza 1968*, pp. 91-114; ID., *Nuovi studi sull'antica topografia del territorio di Ravenna*, « Boll. Ec. Cam. Comm. Ravenna », XIII (1968), 3, p. 194 sgg.; G.V. GENTILI, *Scavi e scoperte nell'ultimo quinquennio nel Bolognese e nella Romagna*, « Atti e Memorie Dep. St. Patria Prov. Romagna », XX (1969), p. 17.

(29) G. UGGERI, *Un insediamento romano a carattere industriale (relazione preliminare degli scavi sull'argine d'Agosta, 1971-1973)*, « Musei Ferraresi », III (1973), pp. 174-86; ID., *Il popolamento romano, in Insediamenti nel Ferrarese*, I, Firenze 1976, p. 19, figg. 22-30.

Valle Trebba⁽³⁰⁾. La strada parafluviale è costellata da una serie ben documentata di insediamenti romani⁽³¹⁾ e ne è forse conservato un miliario a Ferrara⁽³²⁾. L'arteria litoranea fiancheggiava invece il corso dell'antico ramo *Sagis* del Po e sul punto di diramazione dovremo riconoscere la stazione itineraria *Sacis ad Padum*⁽³³⁾. Dopo quattro miglia, alle Tombe di Lagosanto, sito frequentato già in epoca etrusca, ma ricchissimo soprattutto di materiale romano⁽³⁴⁾, dobbiamo localizzare la stazione *Neronia*. La *Tabula Peutingeriana*, che è la sola fonte che ci abbia conservato la descrizione dettagliata di questo percorso paralitoraneo, non indica la distanza dalla stazione successiva, che è *Corniculani*; ma il confronto con la lunghezza delle tappe contigue farebbe situare *Corniculani* a quattro o sei miglia da *Neronia*⁽³⁵⁾. Il toponimo tramandato fa supporre inoltre che si tratti di *Cornua Volani*, dato che la voce « corno » è diffusa nell'idro-

(³⁰) Il *fluvius Tribia* è ricordato nel 964: J. v. PFLUGK-HARTTUNG, *Acta Pontificum Romanorum inedita*, II, Stuttgart 1884, pp. 43-47; L. BELLINI, *I vescovi di Comacchio nel primo millennio*, « Atti e Memorie Dep. Ferr. St. Patria », s. III, V (1967), p. 206. Non si può escludere tuttavia il nome latino *Trebius*, documentato nella zona dalla stele-ossuario dedicata a C. *Trebio Cl. Anteroti*, G.A. MANSUELLI, *Le stele romane del territorio ravennate e del basso Po*, Ravenna 1967, N. 17; cfr. L. Numisius L. f. *Trebius* della stele di Adria, « Not. Scavi », 1883, p. 154; E. PAIS, *CIL, Suppl. It. I*, 493.

(³¹) ALFIERI, *Problemi, cit.*, pp. 15-17; UGGERI, *La romanizzazione, cit.*, pp. 168-74; *Il popolamento, cit.*, p. 20, fig. 12.

(³²) *CIL V 8008 = ILS 777*; UGGERI, *La romanizzazione, cit.*, p. 170, tav. XV; *Id.*, *Il popolamento, cit.*, p. 20, fig. 9.

(³³) Plin. *N.H.* III 120; *Tab. Peut.* IV 1; Geogr. *Cypr.* 622 (p. 54 ed. HONIGMANN). PHILIPP, *Sagis*, in « *R.E.* » IA, c. 1741; UGGERI, *La romanizzazione*, p. 50.

(³⁴) G.F. FERRO, *Istoria dell'antica città di Comacchio*, Ferrara 1701, pp. 53-55; 522-23 (Sancassani); *CIL V 2405, 2435-2437; 8110 10, 17, 31, 74, 81, 84, 134, 136, 170*; S. AURIGEMMA, *Scavi di Spina*, I, Roma 1960, p. 8.

(³⁵) UGGERI, *La romanizzazione, cit.*, pp. 162-64.

nimia della regione⁽³⁶⁾. Può darsi che la nostra stazione sia da mettere in rapporto con la valle Corno, che si situava sulla grande ansa del Volano in prossimità di Valle Bosco, dove si ebbero diversi rinvenimenti di epoca romana⁽³⁷⁾. Sempre lungo gli antichi dossi litoranei, detti qui Monticelli, proseguiva la strada antica, che fu detta poi dei Marinelli; diversi ritrovamenti di epoca romana si sono avuti lungo queste dune costiere e basole trachitiche dell'antico selciato stradale si trovano divelte lungo le fattorie che fiancheggiano questo tracciato⁽³⁸⁾. In prossimità di Massenzatica, sviluppatasi in epoca tardo-imperiale⁽³⁹⁾, si attraversava il *Gaurus*, la foce *Carbonaria* di Plinio, e si giungeva così a San Basilio, cioè alla stazione itineraria *Hadriani* (emendo così il *Radriani* della *Tabula Peutingeriana*), situata nel punto in cui dalla via litoranea si dipartiva il diverticolo che portava ad Adria. Notevole appare questo *vicus Hadrianus* dalla mole di testimonianze archeologiche restituite, tra le quali, si annoverano edifici con pavimenti musivi, un ricco sepolcreto, tegolame e mattoni bollati⁽⁴⁰⁾.

Può darsi che in età augustea il ramo di Po *Carbonaria* servisse da confine tra la ottava e la decima regione d'Italia, come sembrerebbe indicare la persistenza del confine dell'esar-

(³⁶) Cfr. ad es. Cornacervina, documentata dall'898 (L.A. MURATORI, *Ant. It. M. Aevi*, I, c. 153 sgg.; P. FEDERICI, *Rerum Pompos. Hist.*, I, p. 400. Per la fine del sec. X: P.F. KEHR, *Italia Pont.*, V, p. 51, n. 164; A. VASINA, in *Insedimenti nel Ferrarese*, cit., I, p. 85), e i vari fiumi Corno e Cornio ricordati *infra*.

(³⁷) M. BARATTA, *Il sito di Spina*, « Athenaeum », n.s., X (1932), p. 233.

(³⁸) UGGERI, *La romanizzazione*, cit., p. 159 sg.; ID., *Il popolamento*, cit., p. 18, figg. 11 a-b.

(³⁹) T. ZANARDELLI, *I nomi locali in aticus nell'Emilia e nella Romagna*, « Studi Glott. It », III, (Palermo 1903), p. 34; UGGERI, *La romanizzazione*, cit., pp. 98, 160.

(⁴⁰) L. CONTON, *Le antiche necropoli di Adria*, 1908, p. 10, nota III; DE BON, *Il Polesine*, cit., p. 51 sg.

cato alla *mensa Walani* (⁴¹). In questo caso ben si giustificherebbe il toponimo *Hadrianus* per un *vicus* che era situato nel punto d'accesso al territorio di Adria e di conseguenza al Veneto. Non abbiamo sicuri elementi di giudizio, poiché anche l'argomento dell'ascrizione tribale non può essere utilizzato in quanto i contigui municipi di Ravenna e di Adria erano ascritti alla stessa tribù (⁴²).

Entrati in territorio veneto, due strade si dipartivano da *Hadriani*: la prima, a sinistra, lungo le Tombe di Ariano Vecchio raggiungeva Adria (⁴³); l'altra, a destra, proseguiva sul cordone litoraneo fino alla foce del Tartaro, il fiume di Adria (⁴⁴). Di lì a poco un'altra foce incrociava la strada a *Fossis* della *Tabula Fossiones* nel medioevo (⁴⁵), ora Fossone; si trattava di uno dei corsi dell'*Athesis*. Al di là della foce la strada si biforcava di nuovo e, a destra, proseguendo sul litorale, raggiungeva Chioggia, ove ne sono stati segnalati i resti dal Bellemo (⁴⁶); mentre a sinistra fiancheggiava la Laguna Veneta, toccando le Motte, Civè e i Tre Ponti. La successiva stazione itineraria, Ebrone, ossia la foce del fiume Edrone, detto Retrone nel medioevo (⁴⁷), si può localizzare a Vallonga, dove sono stati osservati

(⁴¹) N. ALFIERI, *Appunti di topografia altomedievale: « usque ad Mensam Walani »*, (Agn. Rav. 159), « Atti Acc. Sc. Ist. Bologna, Cl. Sc. Mor., Rend. », LXII (1973-74), pp. 19.

(⁴²) J.W. KUBITSCHKEK, *Imperium Romanum tributim discriptum*, Vindobonae 1889, pp. 98 sgg., 108; A. DONATI, *Aemilia tributim discripta*, Faenza 1967, p. 132, nn. 289-90; UGGERI, *La romanizzazione, cit.*, pp. 63-65.

(⁴³) DE BON, *Il Polesine, cit.*, pp. 49-51.

(⁴⁴) Era qui la stazione *Septem Maria* della *Tab. Peut.*, H. PHILIPP, in R.E., IIA, c. 1551. Sul fiume v. A. VEGGIANI, *Il ramo del Po di Adria nella tarda età del Bronzo*, « Padusa », VIII (1972), 3-4.

(⁴⁵) GLORIA, *Cod. dipl. Padov., cit.*, I, n. 10 (a. 840, *Fossiones*).

(⁴⁶) V. BELLEMO, *Il territorio di Chioggia*, Chioggia 1893, p. 55 sgg.; DE BON, *Il Polesine, cit.*, pp. 77-79.

(⁴⁷) D. OLIVIERI, *Sui nomi locali vicentini*, p. 644; Id., *Toponomastica Veneta, cit.*, p. 112; BOSIO, *I problemi portuali, cit.*, p. 75 sgg., fig. 8.

ruderi romani e un argine romano di struttura imponente (⁴⁸). Il tratto *Hadriani-Ebrone* della *Tab.* va forse considerato come una tarda variante sui cordoni litoranei e sul dosso del Retrone al posto di un collegamento diretto *Hadriani-Hadria-Ebrone* per Cavarere e Monsole (⁴⁹), reso inutilizzabile per la subsidenza di quelle terre, alla stregua del collegamento Bologna-Vico Variano (⁵⁰).

A Rosara si incontrava probabilmente la foce più meridionale del *Meduacus minor*, la cui foce settentrionale era a Lova, dove resti romani confermano l'esistenza della stazione itineraria (⁵¹); qui l'antico corso minore del Brenta è perpetuato dal Cornio. A Lugo, che ha restituito pure notevoli resti romani (⁵²), si attraversava la foce meridionale del *Meduacus maior*, mentre il ramo principale si raggiungeva a San Bruson (⁵³). Qui ci si collegava alla strada proveniente da Padova, ossia alla via

(⁴⁸) J. FILIASI, *De' Veneti primi e secondi*, II, Padova 1811, p. 190 sg.; CIL V 2878; E. GHISLANZONI - A. DE BON, *Romanità del territorio padovano*, Padova 1938, p. 28; C. GASPAROTTO, *Padova romana*, Roma 1951, p. 143 sg.; G. MARCOLIN - D. LIBERTINI, *Storia di Piove di Sacco*, Vicenza 1966, p. 30.

(⁴⁹) DE BON, *Il Polesine*, *cit.*, pp. 73-75.

(⁵⁰) V. *supra*, nota 10.

(⁵¹) GASPAROTTO, *Padova romana*, *cit.*, p. 155; M. SALVATORI, *Precisazioni intorno alla via Popillia nel tratto da Adria a porto Menai*, « Boll. Museo Civ. Padova », LX (1971), 1, pp. 21-25 (identifica in base alla foto aerea un tratto di strada a sud di Lova con l'andamento della Strada Cavaizza, ma m. 400 più a ovest).

(⁵²) SALVATORI, *art. cit.*, p. 25. Il percorso da qui ad Altino è stato riconosciuto sulla foto aerea da G. SCHMIEDT, *La prospezione aerea nella ricerca archeologica*, in *Conv. Int. sulla tecnica e il diritto nei problemi della odierna archeologia*, Venezia 1962, Roma 1963, p. 82, fig. 2 (p. 71).

(⁵³) Il *Meduacus* corrisponderebbe al greco Eridano ('*Ἠρέτανος*), A. PERETTI, *Teopompo e Pseudo-Scilace*, « Stu. Class. Or. », XII (1963), p. 58 sgg.

(⁵⁴) « Not. Scavi » 1888, p. 215; GASPAROTTO, *Padova romana*, *cit.*, p. 144; G. CAPOVILLA, *Studi sul Noricum*, in « Fontes Ambrosiani », XXV (Miscellanea G. Galbiati, I, 1951), p. 109.

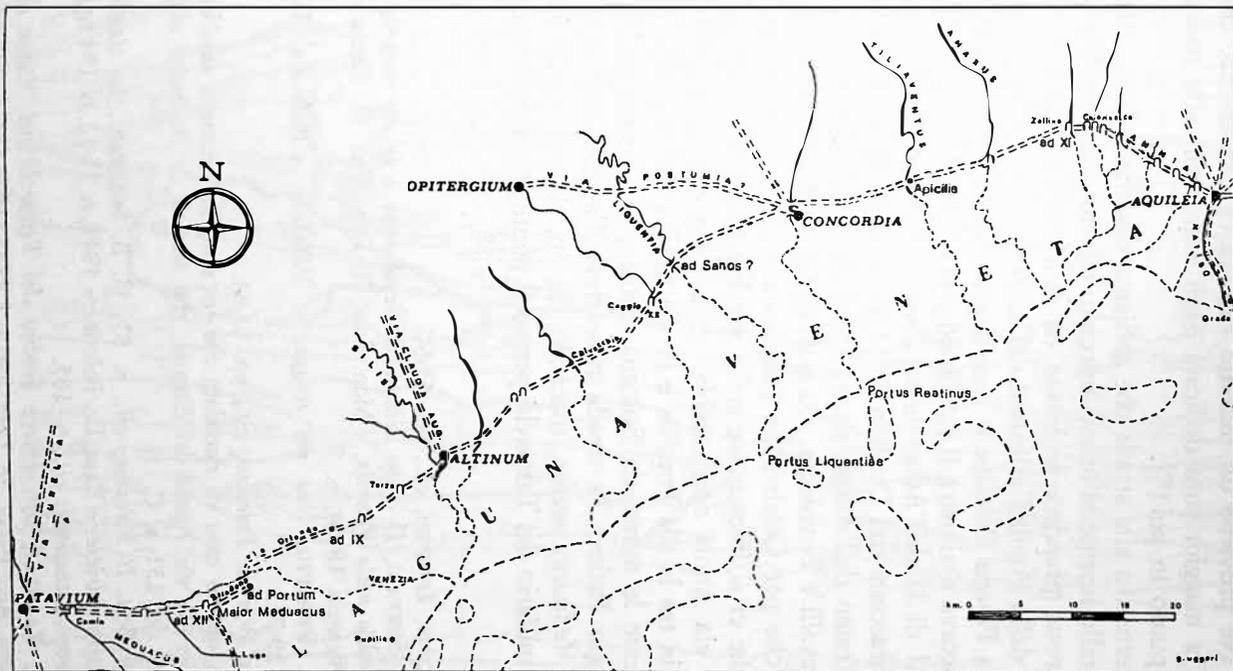


Fig. 2 - La viabilità antica tra Padova e Aquileia. Per la costa è stato utilizzato A. STEFANON, *Nuove possibilità di studio sull'evoluzione della costa del Golfo di Venezia alla luce della recente scoperta di formazioni rocciose (Beachrock) nei fondali dell'alto Adriatico*, in *Mostra storica della Laguna Veneta*, Venezia 1970, pp. 41-44, tav. 15, fig. 1.

Annia⁽⁵⁵⁾. Ne proviene un miliario dell'età di Costantino, che testimonia la maggior cura dedicata dagli imperatori alla strada da questo punto in poi⁽⁵⁶⁾.

In alternativa alla strada che abbiamo descritto, diamo uno sguardo parallelamente al nuovo tracciato offerto dalla via Annia. Questa dovette prendere le mosse da Adria, dove giungeva il diverticolo della Popillia attestato dal miliario. Con un rettilineo attraversava Fasana Polesine e raggiungeva l'Adige a Pettorazza dove si staccava a sinistra il rettilineo che si dirigeva verso Rovigo⁽⁵⁷⁾. Al di là dell'Adige la strada passava per Agna, dove è stata rintracciata dal De Bon⁽⁵⁸⁾. Qui si attraversava forse il più antico ramo dell'Adige, proveniente da Este. Si proseguiva per Arzercavalli e Bovolenta. Da qui in poi è ancora conservato il rettilineo che per Casalserugo portava a Padova, dove è stato supposto che ci si immettesse nella vecchia via Emilia altinate; per cui la via Annia non sarebbe stata altro che un raccordo di 28 miglia tra la via Popillia e la via Emilia⁽⁵⁹⁾, a meno che non prendesse le mosse da Bologna, come pure è stato supposto⁽⁶⁰⁾. Dopo Padova la strada percorreva l'argine destro del Brenta, il *Meduacus maior*, toccando Camin, dove è stato rinvenuto un miliario dei Tetrarchi presso il ponte sul ramo setten-

⁽⁵⁵⁾ BOSIO, *Itinerari, cit.*, pp. 53-64.

⁽⁵⁶⁾ F. STEFANI, *Il cippo miliare di Sambruson e le vie consolari Annia ed Emilia nella Venezia*, « Mon. Stor. R. Dep. Ven. St. Patria », s. IV, VI (Venezia 1888), p. 5.

⁽⁵⁷⁾ R. PERETTO, *Una via romana a Villadose*, « Padusa », IV (1968), pp. 19-21.

⁽⁵⁸⁾ DE BON, *Il Polesine, cit.*, pp. 81-84.

⁽⁵⁹⁾ In questo caso va ricordato che un semplice raccordo sarebbe stata anche quella via Annia dell'Etruria, che sembra da attribuire allo stesso pretore del 131 a. C.

⁽⁶⁰⁾ DE BON, *Il Polesine, cit.*, p. 85; G. B. SCARPARI, *Le strade romane dell'agro Adriese*, « Rass. Ec. Polesine » 1949, n. 11-12, p. 194 sg.; UGGERI, *La romanizzazione, cit.*, p. 165.

⁽⁶¹⁾ G. RAMILLI, *Un miliare inedito dei Tetrarchi nel Museo di Padova*, « Mem. Acc. Patav. Sc. Lett. Arti », LXXXI (1968-69), p. 225 sg.; BOSIO, *Itinerari, cit.*, p. 56.

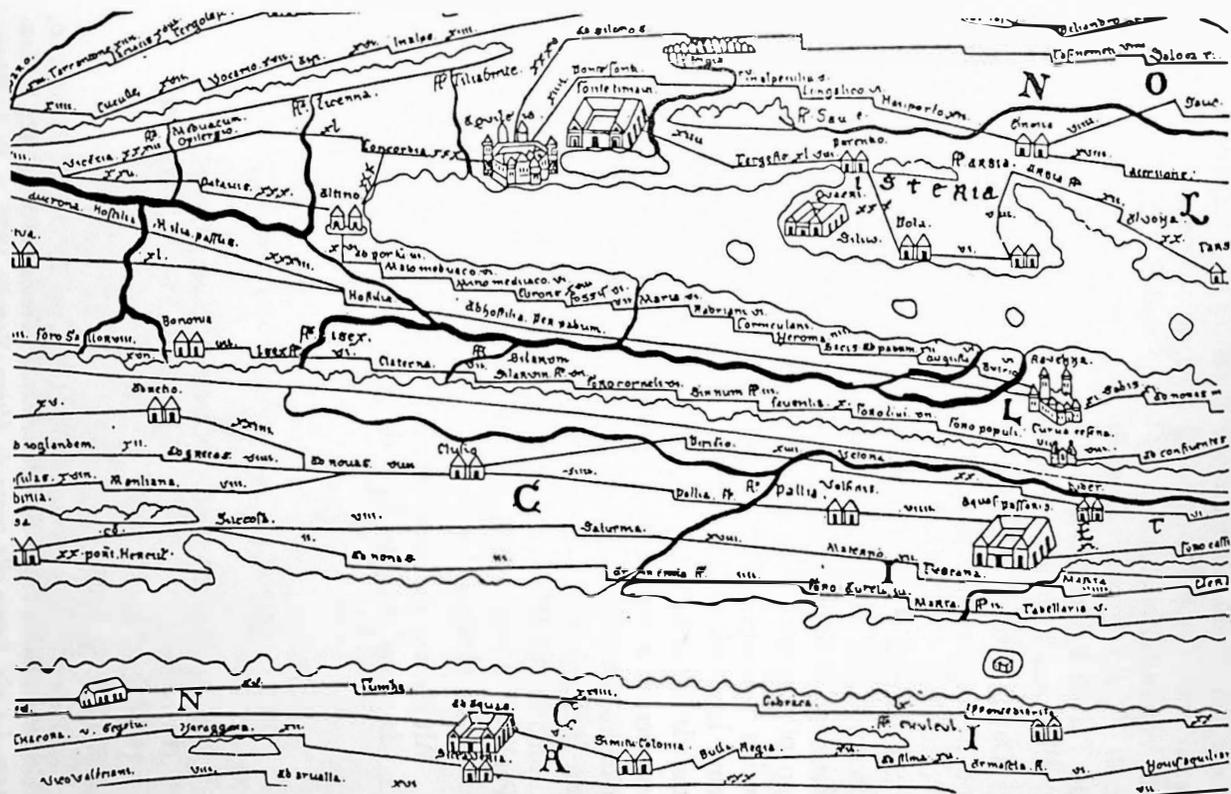


Fig. 3 - Riproduzione della porzione della Tabula Peutingeriana riguardante la viabilità tra Aquileia e Ravenna.

trionale del *Meduacus minor*, e il centro di Stra, che ne conserva il ricordo toponomastico. Lungo questo percorso un miliario fu rinvenuto alla Stanga⁽⁶²⁾. Dopo dodici miglia, *ad Duodecimum*⁽⁶³⁾, si raggiungeva San Bruson, che sull'itinerario costiero della *Tabula* è indicato come *Maio Meduaco*. Ci ricollegiamo così all'itinerario precedentemente descritto.

Da San Bruson il tracciato è conservato dalla Stradona, che dopo tre miglia raggiungeva *ad Portum*, identificato dal Gloria a Porto Menai⁽⁶⁴⁾, che costituì forse lo sbocco lagunare del commercio patavino lungo il ramo principale del Brenta (che proseguiva con alveo lagunare verso Fusina e S. Nicolò di Lido) o forse più semplicemente il punto di diramazione tra questo ramo più settentrionale e quello delle Giare, che per la Piazza Vecchia si dirigeva verso il porto di Malamocco. Al di là del Brenta la strada antica è suggerita dall'andamento della cosiddetta via Orlanda attraverso Marghera, l'antica stazione *ad Nonnum*, perché a nove miglia da Altino, Campalto, dove è stato rinvenuto un miliario⁽⁶⁵⁾, e Terzo d'Altino, che conserva nel nome il ricordo della terza pietra miliare a partire da Altino⁽⁶⁶⁾. L'ultimo tratto della via Annia alle porte di Altino (tra Noghera e Pagliaga) è meglio documentata da tutta una serie di ritrovamenti archeologici⁽⁶⁷⁾.

Altino era un nodo viario di prim'ordine, ove giungeva anche la fossa endolagunare da Ravenna e da cui si staccava

(62) C. GASPAROTTO, *Carta archeologica, Foglio 50*, Firenze 1939, p. 20, n. 32.

(63) *Itin. Burd.* 559 (ed. O. CUNTZ, *It. Rom.*, I, p. 88).

(64) GLORIA, *Cod. Dipl. Padov.*, cit., I, 259; II, 138 e 786.

(65) *CIL* V 8006.

(66) *CIL* V 8005.

(67) « *Arch. Veneto* » n.s. XXVI (1883), pp. 231-37; G. PAVANELLO, *La città di Altino e l'agro altinate orientale*, Treviso 1900, p. 42; J. MARCELLO, *La via Annia alle porte di Altino*, Venezia 1956, p. 9; L. BOSIO, *La via Postumia*, cit., p. 334 sgg.



Fig. 4 - Concordia. Ponte sul Lemene. Veduta d'insieme.



Fig. 5 - Concordia. Ponte sul Lemene. Testata occidentale.



Fig. 6 - Via Annia. La traccia nell'aratura fresca.

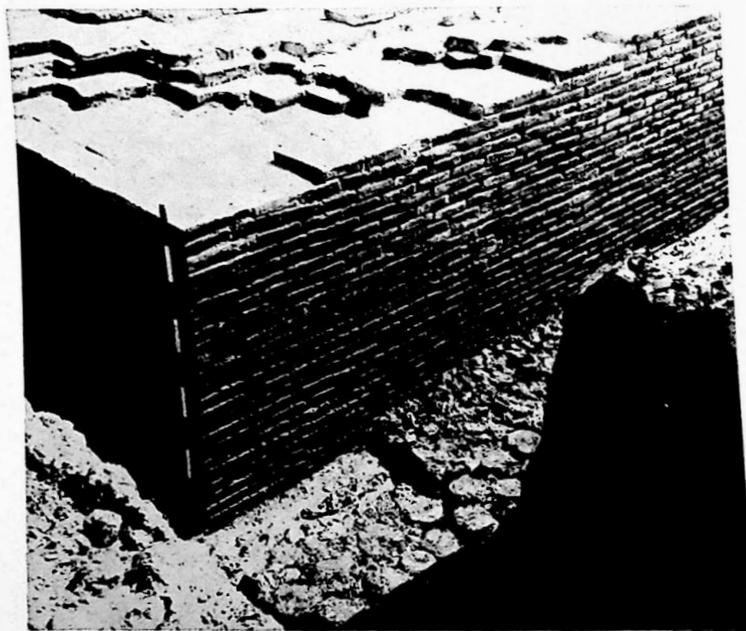


Fig. 7 - Baro Zavelea (Comacchio). Basamento di torre romana.

verso nord-ovest la via Claudia Augusta diretta verso i paesi danubiani⁽⁶⁸⁾.

La via Annia proseguiva verso nord-est fiancheggiata dalla necropoli⁽⁶⁹⁾ ed a partire dalla zona del Ponte della Catena dal Fosso Gorgazzo. Qui tra le Case Bellesine e le Cascinelle vennero in luce due miliari, l'uno relativo all'imperatore Gioviano e l'altro a Valentiniano, Teodosio e Arcadio⁽⁷⁰⁾. A Musile si doveva attraversare il Piave in corrispondenza di San Donà. A nord-est del Borgovecchio la strada è conservata con il nome significativo di Calvecchia. Presso Ceggia sono stati rinvenuti il miliario XX (evidentemente a partire da Altino) e i resti di un ponte romano su un alveo fluviale ora interrato, ma riconoscibile sulla fotografia aerea⁽⁷¹⁾. Il toponimo Pra di Levada tramanda il ricordo della « levada », ossia del terrapieno della strada antica sopraelevata su questi terreni paludosi.

In prossimità di Sant'Anastasia si attraversava la Livenza con un ponte i cui ruderi erano ancora visibili nell'Ottocento⁽⁷²⁾; era qui probabilmente la *mutatio ad Sanos* ricordata dall'*Itinerarium Burdigalense*, che però in questo punto tradisce una lacuna⁽⁷³⁾. Più avanti la via Annia è ben conservata e riprende il toponimo significativo di Levada, fino in prossimità di San Giusto sul Reghena, dove ci si collegava alla via Postumia, che

(68) B. M. SCARFÌ, « Boll. Arte » s. V, LIII (1968), p. 50 sg.; M. LACHINI, *Il territorio di Altinum*, « Atti CeSDIR », IV (1972-73), p. 191 sgg. Sulla via Claudia Augusta v. *La via Claudia Augusta Altinate*, Venezia 1938; BOSIO, *Itinerari, cit.*, pp. 129-43.

(69) SCARFÌ, « Boll. Arte », cit., p. 50 sg.

(70) G. BRUSIN, *Due miliari della via Altino-Concordia*, « Atti Ist. Veneto Sc. Lett. Arti », C (1940-41), 2, p. 376 sgg.

(71) CIL V 8001. G. BRUSIN, *Sul percorso della via Annia fra il Piave e la Livenza e presso Torviscosa*, « Atti Ist. Ven. Sc. Lett. Arti », CVIII (1949-50), p. 121 sgg.

(72) L. ROCCO, *Motta di Livenza e i suoi dintorni*, Treviso 1897, p. 586.

(73) *Itin. Burd.* 559 (p.88). *Tab. Imp. Rom., Tergeste*, p. 21.

proveniva da nord-ovest⁽⁷⁴⁾. Più tardi da qui si piegava a sud-est per raggiungere la colonia *Iulia Concordia*, superando il fiume Lemene su un ponte, i cui avanzi furono scoperti nel 1877⁽⁷⁵⁾.

La via Annia attraversava il Lemene su un altro ponte, che il Gregorutti credette di poter riconoscere in grandi massi squadrati messi in luce nel 1848, e passava un mezzo chilometro all'interno rispetto al sito in cui sarebbe stata fondata poi Concordia⁽⁷⁶⁾.

Dopo il Lemene la strada passava per San Giacomo di Portogruaro e Villastorta e superava la roggia di Lugugnana a Vado, come pare indicare il toponimo; per Venzone raggiungeva San Giorgio al Tagliamento⁽⁷⁷⁾. La *mutatio* di *Apicilia*, che è ricordata nell'*Itinerarium Burdigalense* a nove miglia da Concordia, è da identificare probabilmente a Latisanotta e sarebbe giustificata pertanto dall'attraversamento del *Tiliaventus*⁽⁷⁸⁾. L'Annia proseguiva con l'andamento conservato dalla strada statale della Venezia Giulia (SS n. 14) per Crosere, che allude ad un crocevia, Isola Augusta, dove la roggia che fiancheggia la via funge da confine comunale ed indica pertanto una certa persistenza del tracciato, fino all'attraversamento del fiume Stella⁽⁷⁹⁾.

⁽⁷⁴⁾ BOSIO, *Itinerari*, pp. 36-38. Il quadrivio cade in località Diesime.

⁽⁷⁵⁾ « Not. Scavi » 1878, p. 27 sgg.; G. BRUSIN, *Concordia colonia romana*, in *Monumenti romani e cristiani di Iulia Concordia*, Pordenone 1960, p. 11. Il ponte ha subito recentemente nuovi restauri (figg. 4-5).

⁽⁷⁶⁾ C. GREGORUTTI, *La via Annia*, « Archeografo Triestino », XII (1886), p. 200. Poco a est del Lemene un altro diverticolo raggiungeva la porta nord di Concordia: E GHISLANZONI, « Not. Scavi », 1931, p. 142; B. SCARPA BONAZZA, *Concordia romana*, in *Iulia Concordia dall'età romana all'età moderna*, Treviso 1962, p. 78.

⁽⁷⁷⁾ BOSIO, *La via Postumia*, cit., p. 334 sgg.; ID., *Itinerari*, cit., pp. 38, 62-64.

⁽⁷⁸⁾ *It. Burd.* 559 (p. 88). *Tab. Imp. Rom.*, *Tergeste*, p. 24.

⁽⁷⁹⁾ Il ponte antico è stato rintracciato sulla riva orientale, m. 50 a sud del ponte attuale della strada statale: C. MENGOTTI, *Un cippo miliare di Costantino scoperto a Palazzolo dello Stella*, « Aquileia Nostra », 45-46 (1974-75), cc. 135-46.

Conservato è anche il tratto successivo da Palazzolo dello Stella, dove è stato rinvenuto recentemente un miliario costantiniano⁽⁸⁰⁾, per Muzzana del Turgnano, Levaduzza (altra sopravvivenza della « levada », ossia della strada antica rialzata), Zelvina, dove è stato rinvenuto un miliario di Licinio⁽⁸¹⁾. Qui è da identificare probabilmente la *mutatio ad Undecimum*, ossia ad undici miglia da Aquileia⁽⁸²⁾.

A San Giorgio di Nogaro si attraversava il fiume Corno e si giungeva così a Chiarisacco, dove sono stati rinvenuti tre miliari, rispettivamente di Valentiniano e Valente, di Valentiniano II e Valente, di Magnenzio⁽⁸³⁾. Al passaggio sulla roggia Zumiel (o fiume Zumello) sono stati rintracciati la massicciata della strada antica⁽⁸⁴⁾ e la famosa iscrizione che ricorda il restauro della via Annia, *labe corrupta, a porta usque ad septimum miliarem*⁽⁸⁵⁾.

Qui si abbandonava l'andamento della strada attuale, che punta su Torviscosa e Monfalcone, e si piegava invece a sud-est in direzione di Aquileia, passando per Malisana e superando l'Aussa al Ponte Orlando, dove nel 1935 si rinvenne un miliario di Gioviano⁽⁸⁶⁾. Un altro miliario proviene dal fondo Tombola di Moruzis ed anche questo ricorda il restauro della via Annia, *influentibus palustribus aquis eververata*⁽⁸⁷⁾. Vediamo quindi che nel terzo secolo la denominazione Annia finì col prevalere sulle altre. Si giungeva così ad Aquileia, attraverso i fondi Ravendola e Marignane, come indica l'infittirsi delle testimo-

⁽⁸⁰⁾ *Ibid.*

⁽⁸¹⁾ PAIS, *CIL Suppl. It.*, 1062.

⁽⁸²⁾ *It. Burd.*, 559 (p. 88). MENGOTTI, *loc. cit.*

⁽⁸³⁾ *CIL V 7793*; PAIS, *CIL Suppl. It.*, 1061, 1063. Qui poneva la *mutatio ad Undecimum* la *Tab. Imp. Rom., Tergeste*, p. 21 (ma v. nota prec.).

⁽⁸⁴⁾ G. PELLEGRINI, *S. Giorgio di Nogaro, scoperte archeologiche presso il fiume Zumello*, « *Not. Scavi* », 1917, p. 235 sg.

⁽⁸⁵⁾ G. BRUSIN, *Sul percorso della via Annia, cit.*, p. 289.

⁽⁸⁶⁾ G. BRUSIN, *Due miliari della via Altino-Concordia, cit.*, p. 387.

⁽⁸⁷⁾ *CIL V 7992, 7992 a = ILS 5860.*

nianze archeologiche. Si ricordino in particolare per quest'ultima località l'iscrizione dedicata a Costantino⁽⁸⁸⁾ e i resti del Ponte Rosso presso il fiume Terzo⁽⁸⁹⁾, dove è stato rinvenuto nel 1969 un miliario con due dediche, l'una a Gioviano, l'altra a Valente, Valentiniano e Graziano⁽⁹⁰⁾. Il manufatto dell'ultimo tratto della strada è facilmente riconoscibile dopo le arature fino alle porte di Aquileia (Fig. 6).

Tutto il sistema viario dell'arco lagunare nord-adriatico, su cui ci siamo fin qui soffermati, fu concepito e realizzato dai Romani in meno di mezzo secolo, tra il 175 e il 131 a. C. Il momento particolare richiese soluzioni particolari, che si concretarono in grandi strade, spesso rettilinee e di arroccamento, sempre comunque dettate da precisi intenti strategici.

Queste strade mantennero la loro vitalità anche più tardi, perché attraverso questi territori continuarono a marciare gli eserciti per raggiungere le frontiere della *ripa* Danubiana. Ne abbiamo la prova nei successivi restauri curati dai vari imperatori e nei ricordati miliari, che risultano dedicati ripetutamente agli imperatori del IV secolo. Si ha notizia anche delle varianti resesi necessarie, come per la Postumia ritracciata al di sopra della linea delle risorgive⁽⁹¹⁾, per l'Emilia altinate, che allungò il suo percorso per Modena e Ostiglia⁽⁹²⁾, per la via Popillia, che venne a passare per *ad Novas*⁽⁹³⁾.

2) *Le vie d'acqua*

Il processo di profonda romanizzazione subito dalla Cisalpina ne fece una regione di rilevante potenziale economico, che

(88) CIL V 8269.

(89) C. GREGORUTTI, *Iscrizioni inedite aquileiesi*, « Archeografo Triestino », XII (1886), p. 159 sgg.

(90) MENGOTTI, *Un cippo miliare*, cit., c. 146 nota 33.

(91) FRACCARO, *La via Postumia nella Venezia*, cit., p. 219 sgg.; G. B. BRUSIN, *La via Postumia da Oderzo*, cit., pp. 5-14.

(92) V. *supra*, nota 10.

(93) V. *supra*, nota 26.

si associò man mano al primitivo interesse strategico⁽⁹⁴⁾. La floridezza della regione appariva evidente a Polibio verso la metà del II sec. a. C.⁽⁹⁵⁾; Catone e Varrone non lesinano lusinghieri apprezzamenti ai prodotti del fertile e ricco retroterra della pianura padana⁽⁹⁶⁾. La fascia che ci interessa ne era stata e tornò ad esserne lo sbocco naturale.

Questa nuova corrente di traffici, a carattere prevalentemente commerciale, necessitava però di percorsi differenti, di vie adatte al trasporto delle derrate piuttosto che alle marce degli eserciti. Siffatte arterie non potevano essere che vie d'acqua, le sole in grado di permettere agevoli trasporti a merci spesso pesanti ed ingombranti: difatti esse furono in grado di alimentare commerci di materiali da costruzione, marmi, pietre, laterizi, legnami e metalli, accanto al sale e alle altre derrate tradizionali⁽⁹⁷⁾.

Ho già detto all'inizio che gli scambi più antichi erano stati affidati in questa regione alle vie d'acqua e che i porti più fiorenti sull'arco lagunare erano stati proprio quelli in grado di controllare i punti di convergenza delle arterie fluviali, lagunari e marittime. La decadenza cui andarono soggetti i centri dell'antico delta padano, Adria e Spina, si accompagnò alla decadenza di quelle arterie artificiali preesistenti, di cui forse i Romani non avvertirono sulle prime l'importanza⁽⁹⁸⁾.

Soltanto nel clima di riorganizzazione della vasta compagine imperiale promosso da Augusto ed in stretta relazione con il potenziamento di Ravenna, ove viene stanziata la flotta militare, si riprendono i lavori di canalizzazione lagunare, per la neces-

⁽⁹⁴⁾ G. A. MANSUELLI, *I Cisalpini*, Firenze 1962.

⁽⁹⁵⁾ Polyb. II 15. A. MAROTTA, *La « felicitas loci » della Gallia Cisalpina in Polibio 2, 15, 1-7*, « Ann. Sc. Norm. Sup. Pisa », s. III, III, 3 (1973), pp. 815-25; P. TOZZI, *Catone fr. 39 Peter e Polibio II, 15*, « Rend. Ist. Lomb., Cl. Lett. », CVII (1973), pp. 499-501.

⁽⁹⁶⁾ Caton. *Orig. fr. 39 PETER*; Varr. R.R. II 3, 9; 4, 10-11; 5, 9.

⁽⁹⁷⁾ UGGERI, *La Romanizzazione, cit.*, pp. 127-34.

⁽⁹⁸⁾ Spina era ormai ridotta ad un piccolo villaggio quando Augusto decise di intervenire per potenziare la navigazione interna: Strab. V 1, 7.

sità di convogliare i prodotti della Cisalpina sul porto di Ravenna, che appare più legato al sistema marittimo e lagunare alto-adriatico che non all'entroterra meridionale⁽⁹⁹⁾. Si trattava in definitiva di collegare con un canale artificiale paralitoraneo Classe al ramo principale del Po, che permetteva a sua volta di allacciarsi a tutte le altre arterie interne. Recentemente è stato precisato il tracciato della prima parte di questa via d'acqua augustea, che fiancheggiava sul lato interno il cordone dunoso formatosi in epoca classica e su cui si sviluppò il centro di *Butrium*⁽¹⁰⁰⁾. Qui si espandeva lo specchio lagunare della Padusa⁽¹⁰¹⁾, attraverso la quale la navigazione sfruttava delle *fossae* che vi erano state approfondite artificialmente e che sono cantate nel distico di Valgio:

*et placidam fossae qua iungunt ora Padusam
navigat Alpini flumina magna Padi*⁽¹⁰²⁾.

All'altezza di Umana si attraversavano i dossi trasversali di un fiume appenninico, sui quali si impostò la *statio Augusta*, situata a metà circa del percorso della *fossa*, che fiancheggiava poi l'argine omonimo, cioè il cosiddetto litorale etrusco. Delle lunghe passerelle di tegolame rinvenute a più riprese lungo l'argine d'Agosta durante i lavori di bonifica della Valle del Mezzano e di sistemazione del canale circondariale Gramigne-Fosse potrebbero essere messe in relazione con la necessità di assicurare una linea di camminamento solida ai fianchi della *fossa* per le necessità del traino con l'alzaia⁽¹⁰³⁾. All'altezza della villa di

⁽⁹⁹⁾ G. SUSINI, *Origini di Ravenna romana*, in *Corsi Arte Ravenn. Biz.*, 1967, pp. 361-65; G. A. MANSUELLI, *Economia di Ravenna in età romana*, *ibid.*, 1974, pp. 207-16; P. FABBRI, *L'evoluzione del quadro ambientale di Ravenna nell'antichità*, *ibid.*, 1976, p. 213.

⁽¹⁰⁰⁾ V. *supra*, nota 28.

⁽¹⁰¹⁾ L. GAMBI, *Cosa era la Padusa*, Faenza 1950.

⁽¹⁰²⁾ Valgius *ap. Schol. Dan. ad Verg. Aen.* XI 457. Cfr. *Sil. It.* VIII 603: *Lenta paludosae perscindant stagna Ravennae.*

⁽¹⁰³⁾ S. UGGERI PATITUCCI, *Il popolamento di età romana nell'antico Delta Padano, 1 - Valle del Mezzano*, « *Atti e Memorie Dep. Prov. Ferr. St. Patria* », s. III, XI (1972), pp. 97-99.

Agosta è stata rinvenuta una lunga passerella trasversale, che mi pare dovesse fiancheggiare sulla sponda destra il Santerno, l'antico *Vatrenus*, fino alla confluenza nella *fossa Augusta* ⁽¹⁰⁴⁾. Fino all'odierna località Fosse il canale di Augusto doveva sfruttare appunto il corso endolagunare del Santerno; poi il fiume piegava verso est ⁽¹⁰⁵⁾; mentre la *fossa* proseguiva verso nord, fino a sboccare nel Po all'altezza del Baro Zavelea.

Il punto d'immissione della *fossa* nel Po può essere suggerito oggi grazie ad un manufatto che ho avuto la fortuna di scoprire la scorsa estate nella Valle del Mezzano, nella zona appunto del Baro Zavelea. Ho messo in luce un basamento quadrato di m. 7,44 di lato ⁽¹⁰⁶⁾, a struttura laterizia compatta, impiantato su un dosso costipato con fitte palificazioni, di cui sono visibili i due filari più esterni, costituiti da grossi tronchi di rovere accostati. Benché il monumento sia conservato soltanto per un'altezza di due metri, è evidente dalla solidità dell'impianto e dalla massa delle macerie che dovesse raggiungere originariamente un'altezza notevole. Si trattava quindi di una grande torre sovrastata da un coronamento marmoreo, di cui sono state ritrovate una lastra di rivestimento e una base di colonna. Un monumento del genere, oltre a celebrare la realizzazione della grande opera pubblica, come gli archi di trionfo che inauguravano le vie, doveva servire da torre di segnalazione e in definitiva da faro, particolarmente necessario in una zona sulla quale la nebbia incombe per sei mesi all'anno, per segnalare l'imbocco della *fossa* a chi discendeva il Po, il cui alveo antico è qui indicato con il nome di Canalazzo (Fig. 7).

⁽¹⁰⁴⁾ UGGERI, *Un insediamento romano, cit.*, p. 176.

⁽¹⁰⁵⁾ A. VEGGIANI, *Il corso del fiume Santerno nel delta padano in epoca romana*, « Boll. Ec. Cam. Comm. Rav. », 1973, 2. UGGERI, *Il popolamento romano, cit.*, p. 30, fig. 8 a, mostra la sponda fossile del *Vatrenus* in Valle Fossa di Porto. Cfr. Plin. N.H. III 16, 119-20: *proximum inde ostium magnitudinem portus habet qui Vatrene dicitur ... auget ibi Padum Vatrenus amnis*; Martial. III 67: *Vaterno, Eridanoque pigiores*.

⁽¹⁰⁶⁾ Si noti che il lato di 25 piedi ne fa una tipica torre romana.

Non sappiamo con sicurezza se il collegamento lagunare si limitasse per allora alla *fossa Augusta*, che abbiamo testé descritta, o ne sopravvivessero ancora gli altri canali, tracciati soprattutto dagli Etruschi per collegare i centri lagunari. Quello che è certo è che all'età di Plinio essi erano stati riabilitati ed era possibile una navigazione interna continuativa da Ravenna ad Altino con uno sviluppo complessivo che Plinio valuta in 120 miglia ⁽¹⁰⁷⁾. Fu l'imperatore Claudio, di cui sono ben note le benemeritenze nel campo del sistema viario veneto, a riattare la parte settentrionale di questo sistema endolagunare con quella *fossa Clodia*, che è ricordata da Plinio ⁽¹⁰⁸⁾. La città di Chioggia, che ne conserva il nome ⁽¹⁰⁹⁾, costituisce per noi un prezioso riferimento topografico per tentare la localizzazione della *fossa*, che era anche in relazione coi due Brenta e con il porto Edrone, ossia la foce del Retrone, come si ricava sempre dal testo pliniano. Probabilmente si trattò di un ripristino dell'antica *fossa Philistina* ⁽¹¹⁰⁾. La *fossa Clodia* doveva collegare le acque del Tartaro, il fiume di Adria, con Chioggia sulla laguna profonda alla foce dell'Edrone. Probabilmente il canale Loreo ne perpetuò la funzione attraverso il Medioevo. Anche nella Laguna Veneta dovette essere realizzata qualche minore opera di canalizzazione tra Chioggia, San Nicolò di Lido e Altino, dove nel 1952 fu rimesso in luce, parallelo alla via Annia sul suo lato meridionale, un canale profondo cinque metri, per la lunghezza di un miglio ⁽¹¹¹⁾.

Il sistema Ravenna-Altino raggiunse la piena funzionalità

⁽¹⁰⁷⁾ Plin. N.H. III 16, 119: (*Padus*) *diductus in flumina et fossas inter Ravennam Altinumque per CXX m.p.*

⁽¹⁰⁸⁾ Plin. N.H. III 16, 121.

⁽¹⁰⁹⁾ T. MOMMSEN, *CIL* V, p. 219; V. BELLEMO, *Il territorio di Chioggia, cit.*; G. B. PELLEGRINI - A. L. PROSDOCIMI, *La lingua venetica*, Padova-Firenze 1967, I, p. 635.

⁽¹¹⁰⁾ Plin. N.H. III 16, 121.

⁽¹¹¹⁾ MARCELLO, *La via Annia, cit.*, p. 48 sg.; G. MUSOLINO, *La via acquee da Ravenna ad Altino*, « Ateneo Veneto », CXLVI, 2 (lu.-dic. 1962), p. 37.

in età flavia, quando probabilmente Vespasiano completò quella fossa, che è ricordata con il nome *Flavia* già da Plinio⁽¹¹²⁾. Si ricordi che Vespasiano realizzò nel 78 d. C. quella via Flavia che completava la viabilità dell'arco adriatico italiano, congiungendo Trieste e Pola⁽¹¹³⁾. Ma probabilmente, come per altre opere pubbliche, l'iniziativa della fossa non fu di Vespasiano, che la portò a compimento, bensì di Nerone, di cui si volle poi cancellare il ricordo. Questo ci pare suggerito dalla circostanza che nella *Tabula Peutingeriana* si sia conservato il toponimo *Neronia* (tramandato *Neroma*) per una *statio* che cade tra Augusta ed Adria, più esattamente tra *Sacis ad Padum* e *Corniculani*, nel tratto che sappiamo appunto attraversato dalla fossa *Flavia*; questa infatti, secondo l'esplicita testimonianza di Plinio, si staccava dal ramo padano *Sagis* in direzione di Adria⁽¹¹⁴⁾. Dallo stesso passo sappiamo che questa fossa era stata aperta originariamente dagli Etruschi, ai quali in effetti era indispensabile per assicurare i collegamenti tra Spina ed Adria.

Chi, dunque, provenendo da Ravenna attraverso la fossa *Augusta* entrava in Po al Baro Zavelea, fiancheggiava il sito della scomparsa Spina e giungeva alla diramazione del *Sagis*, cioè fino all'attuale argine delle Gallare, donde poteva risalire il Po verso Piacenza o ridiscenderlo per il ramo di sinistra verso Adria e Altino. La scorsa estate ho scoperto un documento che conferma l'importanza di questo « *trivium* », che sottende la Valle Trebba. Proprio sulla biforcazione ho rinvenuto una grande base marmorea, che era destinata a sorreggere la statua bron-

⁽¹¹²⁾ Plin. N.H. III 16, 120.

⁽¹¹³⁾ CIL V 7987 = ILS 5831 = B. FORLATI TAMARO, I.I., X 1, n. 705; A. DEGRASSI, *Aquileia e l'Istria in età romana*, in *Studi Aquileiesi offerti a G. Brusin*, Aquileia 1953 = *Scritti vari di antichità*, II, Roma 1962, p. 956; *Tab. Imp. Rom., Tergeste*, p. 38; BOSIO, *Itinerari*, cit., p. 209.

⁽¹¹⁴⁾ Plin. N.H. III 16, 120: *fossa Flavia, quam primi a Sagi fecere Tusci egesto amnis impetu per transversum in Atrianorum paludes quae Septem Maria appellantur, nobili portu oppidi Tuscorum Atriae, a quo Atriatium mare ante appellabatur quod nunc Hadriaticum.*

zea di un imperatore, la cui titolatura è pervenuta purtroppo lacunosa, ma che potrebbe essere Massimino il Trace o meglio Filippo l'Arabo, il primo legato specialmente alla via Annia e ad Aquileia, il secondo ricordato su un'altra dedica locale⁽¹¹⁵⁾. In ogni caso, una statua collocata in questo punto, con una dedica del prefetto della flotta pretoria Ravennate, in presenza di strutture architettoniche monumentali, mi pare che testimoni l'importanza di questa località, che forse aveva il precipuo ruolo di nodo idroviario. Da qui doveva diramare la via fluviale padana per Ostiglia e Piacenza, due importanti nodi stradali. La navigazione da Piacenza a Ravenna è detta di due giorni e due notti da Strabone; ma talora si risaliva il Po fino a Pavia e perfino fino a Torino⁽¹¹⁶⁾.

Riprendiamo la navigazione paralitoranea dal nostro *trivium*: si abbandonava in questo punto il ramo principale del Po per entrare nel *Sagis*, ossia nel *fluvius Tribia* del medioevo, che si discendeva fino in prossimità degli antichi e arenosi cordoni litoranei, le Tombe di Lagosanto, dove doveva sorgere la *statio Neronia* ed aprirsi quindi la *fossa Neronia*, detta poi *Flavia*, ossia un ripristino dell'antico canale etrusco per Adria.

Questo canale si deve riconoscere probabilmente nel *fluvius Gaurus* del medioevo, che — con andamento paralitoraneo — congiungeva il Po di Ariano al Po di Volano toccando Ariano, Mezzogoro e Codigoro, che pare abbia restituito materiali etruschi, ma che ne ha restituiti sicuramente di romani⁽¹¹⁷⁾. Il tratto più settentrionale, a nord dell'attuale Po di Goro, è sopravvissuto nel Medioevo con il nome di *Silvo longo* o di *Retinella* ed attraversava da sud a nord tutta la depressione ad ovest dei cordoni sabbiosi paralitoranei di San Basilio, cui ho già accennato,

⁽¹¹⁵⁾ CIL V 2384; UGGERI, *La Romanizzazione, cit.*, p. 107, tav. XVI a. La nuova base è in corso di pubblicazione su « Atene e Roma », 1977, 2.

⁽¹¹⁶⁾ Polyb. II 16, 10; Strab. V 1, 11 (217 C); Plin. N.H. III 17, 123; *Tab. Peut.* IV 5; Sidon Ap. *Ep.* I 5, 3-5; Cassiod. *Var.* IV 45.

⁽¹¹⁷⁾ CIL V 2380; 8110, 82 c.

intersecando naturalmente il moderno Po di Venezia e giungendo a Retinella, che ne conserva il ricordo (¹¹⁸). Qui sboccava nel fiume Tartaro, l'attuale Canal Bianco, che si risaliva per raggiungere Adria, oppure si attraversava per imboccare a Loreo la *fossa Clodia* già descritta. La *fossa Flavia* era venuta così a ravvivare il collegamento tra la *fossa Augusta* e la *Clodia* e a rendere più continuo il collegamento tra Ravenna ed Altino e di conseguenza Aquileia (¹¹⁹).

Non mi pare che si possa mettere in dubbio che il collegamento mirasse in definitiva ad Aquileia, anche se questo non è detto espressamente dalle fonti, sul cui silenzio mi pare che si siano fondati a torto alcuni studiosi. E' vero infatti che sia Plinio che l'*Itinerarium Antonini* parlano soltanto di collegamento lagunare tra Ravenna ed Altino; ma questo può anche spiegarsi con la circostanza che ad Altino finiva l'intervento artificiale endolagunare e che da qui in poi si schiudevano le molteplici vie di terra e d'acqua, tra cui la via Claudia Augusta verso il bacino danubiano e la navigazione endolagunare verso Aquileia, da cui diramavano le strade più orientali.

Comunque, una menzione esplicita ricorre in una fonte sia pure più tarda. Nell'*edictum de pretiis*, il famoso calmiere di Diocleziano del 301, accanto alle rotte dalla Siria e dall'Egitto ad Aquileia, è fissato anche il nolo di una chiatta da Ravenna

(¹¹⁸) All'inizio del sec. XIV cfr. la testimonianza di Riccobaldo Ferrarese, *Chronica parva* (Rer. Ital. Script. VIII), c. 476 B: (*Padus*) *dextera conjungitur Gauro per fluentum quod dicitur Cavadicium: sinistra facit fluentum, quod dicitur Silvus longus, quod paludibus Clugiae jungitur.*

(¹¹⁹) Plin. N.H. III 16, 119: (*Padus*) *quamquam diductus in flumina et fossas inter Ravennam Altinumque per CXX, tamen, quae largius vomit, Septem Maria dicitur facere. Itin. Anton. 126, 6-7: ab Arimino recto itinere Ravenna m. p. XXXIII, inde navigatur Septem Maria Altinum usque. Herodian. VIII 6, 5; 7, 1 (per i fatti del 238 d. C.); P. BELLEMO, *Attraverso la Padania orientale*, Milano 1924, p. 14 sg.; N. ALFIERI, *Tipi navali nel delta antico del Po*, « Musei Ferraresi », III (1973), p. 152 nota 42. Non ammette il proseguimento per Aquileia G. MUSOLINO, *La via acqua da Ravenna ad Altino*, « Ateneo Veneto », CXLVI (1962), 2, p. 29.*

ad Aquileia⁽¹²⁰⁾. Siamo in età tetrarchica; ma non vorremo pensare che quest'unica rotta interna, che viene affiancata alle grandi rotte del Mediterraneo, non godesse di una consolidata tradizione; d'altronde la più tarda *Tabula Peutingeriana* non tramanda nomi di *fossae* posteriori all'età flavia e ci lascia supporre pertanto che il sistema di canalizzazione fosse ancora quello del primo secolo, che abbiamo già descritto sul tratto da Ravenna a Chioggia, dove si entrava nella Laguna Veneta.

A proposito del maggior costo della navigazione endolagunare, va detto che esso doveva dipendere dalla scarsa portata delle chiatte adibite al trasporto interno in confronto alle navi onerarie. La tipologia di queste imbarcazioni lagunari è stata chiarita da studi recenti⁽¹²¹⁾. Dobbiamo calcolare che una nave *amnica* non stazzasse più di un decimo di una nave *maritima*, per cui veniva ad avere le dimensioni della moderna « comacina », che ne può rappresentare pertanto una tardiva sopravvivenza⁽¹²²⁾.

Nello stesso calmier di Diocleziano il minor costo, a parità di volume, del trasporto fluviale rispetto a quello marittimo si spiega invece con il minor rischio⁽¹²³⁾.

⁽¹²⁰⁾ G. IACOPI, *Gli scavi della missione archeologica italiana ad Afrosiade nel 1937*, « Mon. Ant. Lincei », XXXVIII (1939), cc. 202-24, 231 sg. (« Année épigr. » 1947, n. 149: [a Rav]enna Aquileiam (!) in mo(dios) (mille) (denarios) septem <m>ilia quingentis. Cfr. A. CALDERINI, *Per la storia dei trasporti fluviali da Ravenna ad Aquileia*, « Aquileia Nostra », X (1939), c. 35 sg.; L. RUGGINI, *Economia e società nell'Italia annonaria*, Milano 1961, pp. 244 sg., 341-49; K. T. ERIM - J. REYNOLDS, « Journ. Rom. Stud. », LX (1970), p. 138 sgg.; *Diokletians Preisedikt* her. v. S. LAUFFER, Berlin 1971; S. PANCIERA, *Porti e commerci nell'Alto Adriatico*, in *Aquileia e l'Istria* (AAAd II), Udine 1972, p. 93 sg.; M. GIACCHERO, *Edictum Diocletiani et collegarum de pretiis rerum venalium*, I, Genova 1974, p. 228.

⁽¹²¹⁾ ALFIERI, *Tipi navali*, cit., pp. 145-61.

⁽¹²²⁾ A. PALLUCCHINI, *Tecnica della navigazione interna*, Milano 1915, p. 3; P. CAGNONI, *Le bonifiche della provincia di Ravenna, cenno storico*, Ravenna 1925, p. 42; L. BELLINI, *Le saline dell'antico Delta Padano*, Ferrara 1962, p. 85 sgg.; ALFIERI, *Tipi navali*, cit., p. 148.

⁽¹²³⁾ *Edict. de pret.* 14: *in navi amnica 50, in navi maritima 60.*

Tornando alla navigazione nella Laguna Veneta, ne abbiamo due testimonianze ancora più tarde in Procopio (¹²⁴) e in Cassiodoro; quest'ultimo nella famosa lettera ai tribuni marittimi della *Venetia* sottolinea la sicurezza dei trasporti lungo i canali della laguna, i quali erano protetti da una barriera quasi continua di fertili isolotti (¹²⁵).

L'importanza delle vie lagunari dipese dal fatto che esse erano in grado di assicurare il rifornimento tra le piazzeforti di Ravenna e di Aquileia anche in periodo di *mare clausum*, soprattutto quando imperversava la bora o quando la nebbia rendeva inagibile l'alto Adriatico.

E' naturale che la buona stagione permettesse un terzo tipo di collegamento, oltre ai percorsi già descritti di terra e di laguna, ossia quello apparentemente più ovvio tra due grandi scali marittimi, sulla rotta adriatica in mare aperto; essa non ebbe tuttavia per queste regioni eccessiva importanza, perché le navi d'altura che giungevano a Ravenna o ad Aquileia dall'Oriente o dall'Africa non avevano certo bisogno di appoggiarsi a tappe intermedie da piccolo cabotaggio (¹²⁶).

I porti dislocati sui numerosi varchi aperti nel tombolo esterno in corrispondenza delle varie foci fluviali tra Ravenna e Aquileia servirono soprattutto a facilitare il passaggio dal mare aperto alla laguna e viceversa, permettendo il trasbordo delle

(¹²⁴) Procop. *B. Got.* V 1, 22.

(¹²⁵) Cassiod. *Var.* XII 24 (ca. 537-38; *M.G.H., A.A.*, XII, p. 379 sg.; R. CESSI, *Documenti relativi alla storia di Venezia*, I, Padova, p. 3). Cfr. RUGGINI, *op. cit.*

(¹²⁶) Oltre al ricordato editto-calmiere di Diocleziano, che fissa i noli per le rotte Alessandria-Aquileia (35, 5) ed Oriente-Aquileia (35, 13 e 65), v. *Dig.* XIX 2, 61, 1 per il trasporto di olio e grano dalla Cirenaica ad Aquileia ricordato dal giurista Cervidio Scevola. V. anche RUGGINI, *Ebrei, cit. infra*, no. 128; GUILLOU, *Régionalisme, cit.*, p. 65 sg.; G. SUSINI, *Il porto di Ravenna nei contatti con l'Oriente*, in *Corsi arte Rav. Biz.*, Ravenna 1974, pp. 245-48; F. CASSOLA, *Aquileia e l'Oriente mediterraneo*, in « *Ant. Altoadr.* », XII (1977), pp. 67-98.

merci dalle navi alle chiatte e viceversa, ma sempre con carattere occasionale e con volume di traffici limitato⁽¹²⁷⁾.

A conclusione di questo quadro ricostruttivo della viabilità antica dell'arco lagunare alto-adriatico, bisognerebbe dare uno sguardo alle attività e ai commerci che fiorirono su queste arterie e alle componenti sociali ed etniche che vi operavano, ma andrei fuori dei limiti del mio tema⁽¹²⁸⁾. Desidero invece sottolineare l'eccezionalità della maglia dei percorsi romani della fascia lagunare alto-adriatica, che riuscì ad integrare in un sistema perfettamente organico vie di terra e vie d'acqua, soggette dalla mutevolezza del paesaggio ad oscillazioni molteplici, ma efficienti nel loro complesso fino alla tarda antichità⁽¹²⁹⁾.

Aquileia decadde tra il IV e il VI secolo per la decadenza delle due grandi strade internazionali dei traffici, quella dall'Illico alle Gallie e quella dall'Italia centrale alla Pannonia, tagliate alle invasioni barbariche, ma continuò le relazioni con Ravenna con l'Oriente⁽¹³⁰⁾. Fu il catastrofico diluvio del 589, ricordato

⁽¹²⁷⁾ BOSIO, *I porti antichi*, cit.; ID., *I problemi portuali*, cit.

⁽¹²⁸⁾ Mi limito a rimandare agli studi più recenti: S. PANCIERA, *Vita economica di Aquileia in età romana*, Aquileia 1957; ID., *Porti e commerci*, cit.; L. RUGGINI, *Ebrei ed orientali nell'Italia settentrionale fra il IV e il VI sec. d. C.*, « St. Doc. Hist. Iur. », XXVI (1959), pp. 186-308; EAD., *Economia e società*, cit.; F. SARTORI, *Industria e artigianato nel Veneto romano*, « Atti Dep. St. Patria », Venezia 1964, pp. 13-46; S. MAZZARINO, *L'area veneta nel Basso Impero*, in *Le origini di Venezia*, Venezia 1964, pp. 37-55; P. BALDACCI, *Alcuni aspetti dei commerci nei territori cisalpini*, in *Ce. Stu. Doc. It. Rom., Atti*, I (1967-68), pp. 7-50; V. RIGHINI, *Sul commercio romano nella Cispadana*, « Riv. Stor. Ant. », I (1971), pp. 219-28; SUSINI, *Il porto di Ravenna*, cit.; UGGERI, *La romanizzazione*, cit., pp. 127-34.

⁽¹²⁹⁾ Cassiod. *Var.* XII 22-24; Procop. *B. Got.* IV 25-26; V 1, 22; PAULI DIAC., *Hist. Lang.* V 17; R. CHEVALLIER, *A la recherche des ports antiques de Ravenne, pour une définition de la topographie historique*, « Rev. Belg. de Phil. et d'Hist. », XLI (1963), pp. 92-105; ALFIERI, *Problemi*, cit., p. 9; A. GUILLOU, *Régionalisme et indépendance*, Roma 1969, pp. 59, 65 sg; BERMOND MONTANARI, *La topografia*, cit., p. 76.

⁽¹³⁰⁾ RUGGINI, *Ebrei*, cit., pp. 278-84; GUILLOU, *Régionalisme*, cit., p. 65 sg.

da Paolo Diacono, a provocare quella profonda alterazione dell'ambiente naturale, che portò all'abbandono sia della maggior parte delle strade — interrotte oramai in più punti — sia dei canali paralitoranei, la cui continuità venne frantumata dai sovvertimenti idrografici⁽¹³¹⁾. D'altra parte il progredire della linea di costa adriatica comportava la fioritura di nuovi centri su un nuovo asse di coagulo del popolamento, la via Romea, la grande arteria dei pellegrinaggi medioevali⁽¹³²⁾.

(¹³¹) Pauli Diac. *Hist. Lang.* III 23: *Eo tempore fuit aquae diluuium in finibus Venetiarum et Liguriae, seu ceteris regionibus Italiae, quale post Noë tempus creditur non fuisse. Factae sunt lavinae possessionum, seu villarum, hominumque pariter et animantium magnus interitus. Destructa sunt itinera, dissipatae sunt viae...* Cfr. E. LOMBARDINI, *Dei cangiamenti cui soggiace l'idraulica condizione del Po nel territorio di Ferrara*, « Giorn. I. R. Ist. Lomb. Sc. Lett. Arti », IV (1852), p. 6; E. NICOLIS, *Sugli antichi corsi del fiume Adige*, « Boll. Soc. Geol. It. », Roma 1898, p. 50; A. MARCELLO - A. COMEL, *L'alluvione che seppellì Iulia Concordia*, « Memorie di Biogeografia Adriatica », V (Ist. di Studi Adriatici, Venezia 1957-63), p. 142 sg.; BOSIO, *I problemi portuali*, cit., p. 96; D. BERTOLANI MARCHETTI, *Ricerche palinologiche in relazione agli eventi climatici in epoca storica*, « Atti Soc. Nat. e Mat. di Modena », XCIX (1968), pp. 136-44; A. VEGGIANI, *Prove e considerazioni su due periodi di dissesto idrogeologici nella Pianura Padana in epoca storica*, in *Atti 3° Conv. Naz. studi probl. Geol. Appl.*, Firenze 1973, pp. 157-64.

(¹³²) P. ROCCA, *La strada Romea*, « Atti e Memorie Dep. Ferr. St. Patria », n.s. VIII (1953-54), 2; A. TORRE, *Le relazioni fra Ravenna e Venezia nel Medio Evo*, in *Miscellanea in on. di R. Cessi*, I (Storia e Letteratura. Raccolta di documenti e testi, 71), Roma 1958, pp. 124-29; S. UGGERI PATTUCCI, *La necropoli medioevale dell'insula silva sulla via Romea*, « Atti e Mem. Dep. Ferr. St. Patr. », n.s. XXI (1975).