Luciano Bosio

LE STRADE ROMANE DELLA *VENETIA* E DELL'*HISTRIA*

ESEDRA
editrice

URBANO

Dedicato agli «itinerari e strade della Venetia romana», la seconda edizione di questo volume prende in esame la viabilità romana di quella che fu la *X^a regio* augustea e quindi la *Venetia et Histria* dioclezianea.

Con Roma il sistema viario viene a far parte integrante di un vasto disegno di conquista militare e di dominio politico. Le grandi arterie stradali dovevano dunque servire innanzitutto all'amministrazione dello Stato e solo poi al privato cittadino. Da tutto questo si può comprendere la differenza sostanziale che corre fra queste strade e i percorsi precedenti (compresa la *via regia* persiana tracciata da Dario I fra Susa e Sardi), sorti quasi "naturalmente" lungo le rotte degli scambi commerciali e delle migrazioni dei popoli.

La rete stradale romana, unendo tra loro città e popoli per cultura, usi ed organizzazioni sociali tanto diversi, si manifesta come il fattore principale dell'unificazione della penisola e del mondo antico occidentale sotto il governo di Roma; unificazione che non si ferma, appunto, solamente all'aspetto militare o politico o ecomonico, ma che diviene un fatto sociale, culturale, civile.

Il volume, riccamente illustrato, riporta di ogni *via* il tracciato topografico tratto dalla *Tabula Peutingeriana* confrontandolo con quello delle strade attuali. Le diverse *viae* vengono prese in esame secondo un metodo di ricerca che parte da una attenta lettura delle fonti antiche e quindi da un loro confronto con le risultanze che il terreno e i moderni sistemi di ricerca oggi offrono.

In copertina
Iulium Carnicum *(Zulio), veduta del foro*
(foto E.Ciol)

Dorso Carte 2/1

Circoscrizione " H "
MON Le strade romane della Venetia e dell'Histria
Coll.: SBU H FR 937 BOS N. Inv.: SBU H5096
J10M0138937

Il mito e la storia
Serie maggiore
4

Luciano Bosio

LE STRADE ROMANE DELLA *VENETIA* E DELL'*HISTRIA*

ESEDRA editrice

BIBLIOTECA COMUNALE Udine Sistema Urbano
BIBL ALE
SIST UDINE
COLL. 937 FR BOS

RINGRAZIAMENTI

Si ringrazia la Soprintendente Archeologica del Veneto, Prof. Bianca Maria Scarfì, che ha gentilmente messo a disposizione dell'Autore i materiali e gli Archivi della Soprintendenza.

La nostra gratitudine va anche a tutti coloro che hanno collaborato a questa iniziativa e in particolare ai Direttori dei seguenti Musei:
Museo Archeologico di Aquileia.
Museo Civico di Bolzano.
Museo Archeologico di Cividale del Friuli.
Museo Provinciale di Gorizia.
Museo opitergino di Oderzo.
Museo Maffeiano di Verona.

Si ringraziano inoltre i Sig. Luciano Fincato e Aulo Fiorentin per alcune riprese fotografiche e il Sig. Giuseppe Penello per l'elaborazione grafica delle mappe.

REFERENZE FOTOGRAFICHE

Foto Elio Ciol, foto in copertina, illustrazioni n. 163, 187, 188 e a p. 173, p. 212.

Pubbliaerfoto, illustrazioni n. 55, 67, 75, 181, 184, 185, e a p. 30, 42, 58, 68, 82, 94, 106, 112, 118, 124, 132, 156, 184, 192, 200.

Foto Rinaldi, illustrazioni n. 69, 102 e a p. 237.

Franco Tanel (Photo D-Day), illustrazioni n. 25, 35, 44, 47, 51, 52, 54, 57, 74, 78, 79, 82, 85, 89, 91-93, 96, 103, 107, 109, 113, 115-118, 121, 124, 126, 128, 129, 141, 143-145, 148, 161, 167-175, 177, 178, 186 e a p. 148.

Archivio della Soprintendenza Archeologica del Veneto, Padova, illustrazioni n. 20, 21, 23, 31-33, 48-50, 53, 63, 65, 70, 76, 81, 98, 100, 101, 104, 105, 108, 110, 111, 119, 133-135, 137, 138, 160, 166, 182.

Archivio del Museo Archeologico di Aquileia, illustrazioni n. 28, 29, 159, 164.

Archivio del Museo Maffeiano di Verona, illustrazioni n. 26, 62.

Archivio del Museo Civico di Bolzano, illustrazione n. 95.

Archivio del Museo Archeologico di Cividale del Friuli, illustrazioni n. 114, 127.

Archivio del Museo Provinciale di Gorizia, illustrazione n. 154.

Archivio del Museo opitergino di Oderzo, illustrazione n. 36.

Da: Patrizia Basso, I miliari della Venetia romana, Padova, 1986, illustrazione n. 68.

© 1997 by Esedra editrice (seconda edizione)
Via Palestro, 8 - Padova (Italy)

INDICE

11 Il sistema stradale romano
21 Le *viae* della *Venetia et Histria*
31 La via da Bologna ad Aquileia (la via di Emilio Lepido)
43 La *via Postumia*
59 La *via Popillia*
69 La *via Annia*
83 La via lungo le valli dell'Adige e dell'Isarco
95 La via da Bergamo a Verona
107 La via da Cremona a Brescia
113 La via Cremona-Mantova-Ostiglia
119 La via da Vicenza a Padova
125 La via da Padova ad Asolo (*via Aurelia*)
133 La *via Claudia Augusta*
149 La via da Feltre a Belluno e lungo l'alta valle del Piave
157 La via da Aquileia a *Virunum*
173 La via da Aquileia ad *Aguntum*
185 La via da Concordia al Norico
193 La via da Aquileia a *Forum Iulii* e lungo le valli del Natisone e dell'Isonzo
201 La via da Aquileia a *Iulia Emona* (Lubiana)
213 Le vie dell'Istria
237 La via per acque interne da Ravenna ad Aquileia
251 Le strade romane nel contesto delle vicende storiche della *Venetia* e dell'*Histria*

257 Bibliografia
275 Indice delle località

A Margherita

IL SISTEMA STRADALE ROMANO

Venti anni sono trascorsi dalla pubblicazione del mio volume *Itinerari e strade della Venetia romana* e da allora e fino ad oggi gli studi su questo particolare argomento sono andati sempre più aumentando. Vorrei quasi pensare, riandando ora con la mente ai tanti studiosi che si sono rivolti in questi ultimi anni alla ricerca delle antiche strade che attraversavano questa regione, che in qualche modo abbia contribuito anche questo mio lavoro, già da tempo esaurito, ad accendere e a promuovere i loro crescenti interessi in questo campo sia per discutere e rettificare certe mie opinioni o conclusioni sia per offrire nuove e più precise soluzioni ai molteplici e sempre dibattuti problemi, sollevati dalle *viae* della *Venetia* e dell'*Histria*.

Se questo è avvenuto, non posso che rallegrarmi di avere in qualche modo sollecitato il desiderio di molti di volgersi a ritrovare sul terreno le tracce di quei percorsi stradali che durante l'età romana hanno segnato e scandito, con il cammino degli uomini, le vicende storiche vissute dalle terre venete e istriane, da sempre vie obbligate di transito ed anello d'unione fra la nostra Penisola e i paesi della Mitteleuropa.

Come dicevo, durante questi ultimi vent'anni vi è stato veramente un moltiplicarsi di ricerche, su temi più o meno particolari, che permettono oggi di avere un quadro della viabilità romana, in quella che fu la *X regio* augustea e quindi la *Venetia et Histria* dioclezianea, molto più preciso ed articolato. Per questo motivo mi è sembrato opportuno riprendere il mio discorso su questi antichi percorsi per rivedere e confrontare ciò che ho scritto vent'anni fa non solo con quello che i tanti studiosi in questo arco di tempo hanno saputo dire, ma anche con quanto in questo specifico campo il passare degli anni e la mia personale esperienza hanno saputo via via confermare, rifiutare e proporre in più precisi e convincenti termini.

Un lavoro quindi sul sistema stradale della *Venetia* e dell'*Histria* romane che, rispetto a quanto già ho scritto, si presenta rinnovato in molte sue parti, spesso con nuove e diverse soluzioni, ovunque aggiornato, sempre strettamente legato ad un metodo di ricerca che parte da una attenta lettura delle fonti antiche e quindi da un loro confronto con le risultanze che il terreno e i moderni sistemi di ricerca sono oggi in grado di proporre e di offrire.

È bene subito precisare, e in ciò mi riallaccio a quanto ho già espresso nel mio precedente volume, che i limiti imposti alla presente ricerca, cioè i confini della *X regio* augustea, che più tardi, ampliati i suoi confini, sarà la *provincia Venetia et Histria* di Diocleziano, sono dettati unicamente dalla necessità di dare una cornice geografica e storica ben definita al presente lavoro, scegliendo in questo caso il volto unitario di una antica regione, che può trovare nei suoi termini generali il suo corrispettivo nel territorio oggi comunemente indicato come le «Tre Venezie».

È qui infatti solo il caso di ricordare che non è possibile parlare di un sistema stradale romano che si concluda entro i confini di una sola regione, per quanto vasta essa sia, in quanto il problema viario di Roma, 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 inteso ad abbracciare l'intera Italia o meglio ancora l'Impero.

Nate infatti le grandi strade romane da esigenze militari e politiche, in quanto la loro utilizzazione commerciale viene sempre in un secondo tempo anche se il loro itinerario è preceduto dai *negotiatores*, 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 indicano con i loro lunghi e decisi rettifili e le precise 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, che portano una città a dominare il mondo antico occidentale.

Così con Roma il sistema viario assume aspetti e finalità del tutto particolari e nuove, che giustificano e chiariscono la diversa concezione storica della conquista romana. Questo sistema infatti, come si è detto, viene a far parte integrante del disegno politico romano: non più come atto a posteriori di una realtà già determinata e fissata nei suoi contorni generali, ma momento determinante di un conseguente e preciso sviluppo militare e 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 articolano la conquista militare e il disegno politico di Roma, che appunto si concretano e si risolvono nella corsa e nell'incontro delle grandi *viae*, rispondenti sempre ad un impegno preciso e ad un piano generale, che nella spinta di penetrazione e quindi nella ordinata organiz-

zazione dello Stato trovano le loro sollecitazioni e le loro ragioni di manifestarsi.

Per rendersi ragione di tutto questo, cioè dell'importanza che la rete stradale veniva ad assumere nell'organizzazione dello stato romano, è sufficiente pensare al *cursus publicus*, il servizio pubblico destinato al trasporto di persone e di cose appartenenti alla amministrazione dello Stato in ogni parte del territorio dell'Impero (Pflaum, 1940, p. 189 ss.).

Già esistente in età repubblicana, il *cursus publicus* trova la sua precisa e capillare organizzazione con Augusto il quale, come sappiamo da Svetonio (*Aug.*, 49, 3), «poiché tutte le notizie di ciascuna provincia gli venissero riferite e rese note con maggiore facilità e celerità, dispose lungo le vie militari in un primo tempo un congruo numero di giovani, a poca distanza l'uno dall'altro, poi di veicoli». Una profonda riorganizzazione del *cursus publicus*, con punti stabiliti di tappa e di cambio, viene poi attribuita all'imperatore Settimio Severo, all'inizio del III secolo d.C. (*Hist. Aug., Sept. Sev.*, 14; Seston, 1943, p. 57 ss.).

Come si vede, il sistema stradale romano doveva servire innanzitutto alla amministrazione dello Stato e solo in un secondo momento al privato cittadino. Da tutto questo si può comprendere la differenza sostanziale che corre fra queste strade e i percorsi precedenti.

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 quanti lo precedettero. Infatti la stessa «via regia» persiana, ricordata da Erodoto (5, 52-53-54) e tracciata da Dario I fra Susa e Sardi e quindi prolungata fino ad Efeso (Ramsay, 1890, p. 27 ss.), anche se risponde al preciso disegno di collegare il Golfo Persico al mare Egeo in modo da rivelarsi l'asse portante del traffico del grande Impero, nella sua unicità è da ricondurre piuttosto ad una organizzatissima, importante via carovaniera, costruita e controllata da un potente stato lungo l'intero suo percorso, che ad una via romana, 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 o dal venir meno di queste particolari necessità.

Le strade romane invece prescindono o per lo meno sono solo relativamente condizionate dai centri intermedi e uniscono invece centri lontanissimi ed eterogenei, altrimenti e spesso senza alcuna precedente relazione fra loro. Oltre a questo, come abbiamo già detto, i Romani vedono in un preciso e articolato sistema viario uno degli elementi fondamentali delle loro conquiste e quindi della efficiente organizzazione ed amministrazione dello Stato.

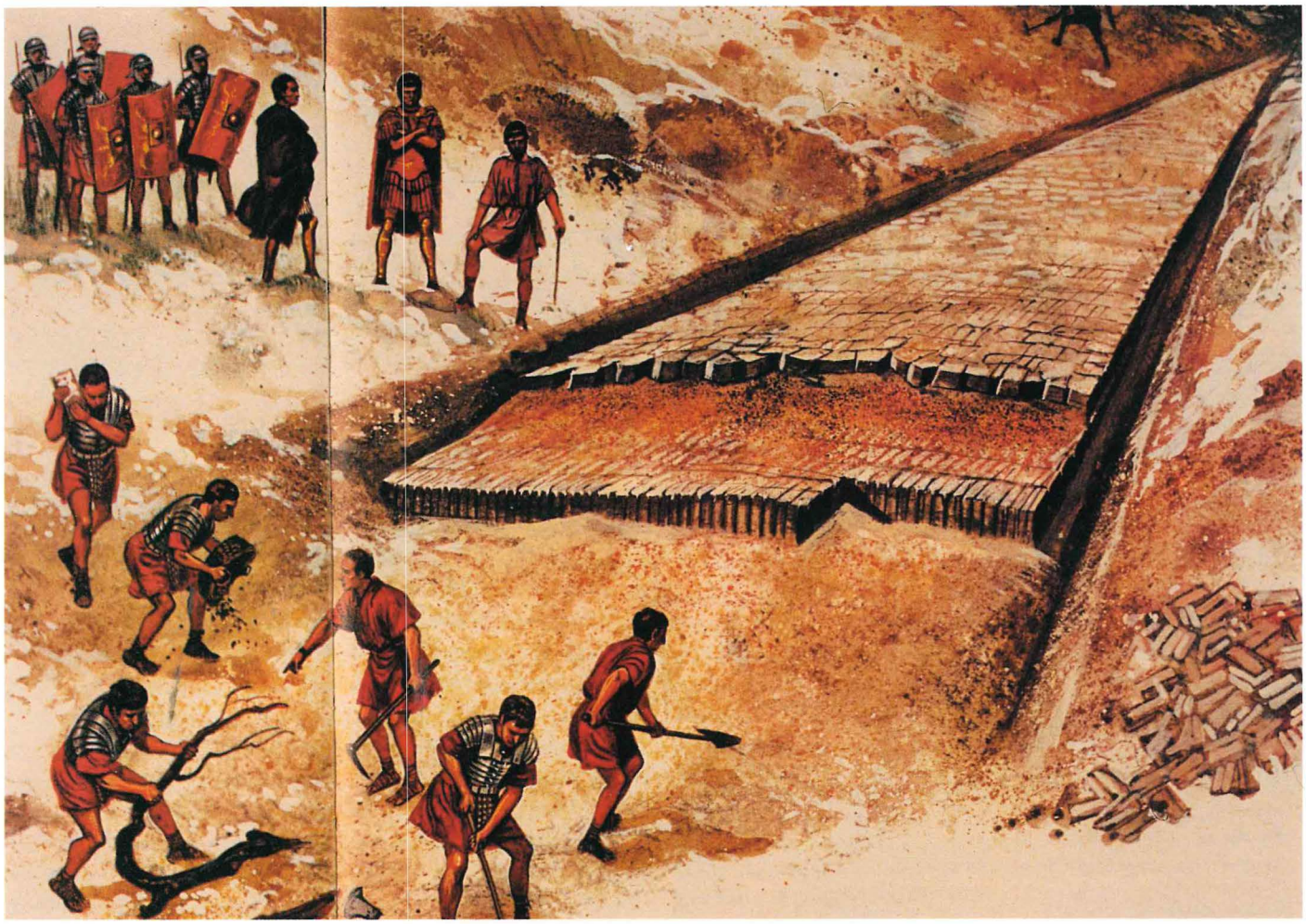
Infatti la rete stradale romana si manifesta come il principale mezzo di penetrazione in ogni territorio sottoposto all'influenza di Roma e nel contempo rappresenta la struttura ordinatrice di ogni attività connessa con l'amministrazione del paese, del quale diviene in definitiva l'elemento determinante 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 occidentale sotto il governo di Roma, unificazione che non si ferma solamente all'aspetto militare o politico 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 nuove terre, nel contesto di diversi elementi etnici e di nuove comunità, il che rende possibile, anche se all'inizio difficile, un crescente rapporto di collaborazione e di dialogo fra entità umane, spesso di diversa o 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 (Seneca, *Consol. ad Helv.*, 7, 10: *Vix denique invenies ullam terram, quam etiamnunc indigenae colant. Permixa omnia et insiticia sunt*).

In definitiva, queste grandi arterie si rivelano come «le linee direttrici del popolamento, con il tempo consolidatosi e in parte pianificato nell'organizzazione romana» (Mansuelli, 1962, p. 136) e come una delle principali cause della romanizzazione della Penisola e dell'Impero.

Inoltre, quali veicoli di cultura, queste antiche vie esportano la lingua, le idee, le leggi 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 romanizza-

1. *Restituzione grafica della preparazione di una* via silice strata.



zione la *Venetia* offrirà a Roma l'animo di Catullo, il canto di Virgilio, la voce di Tito Livio.

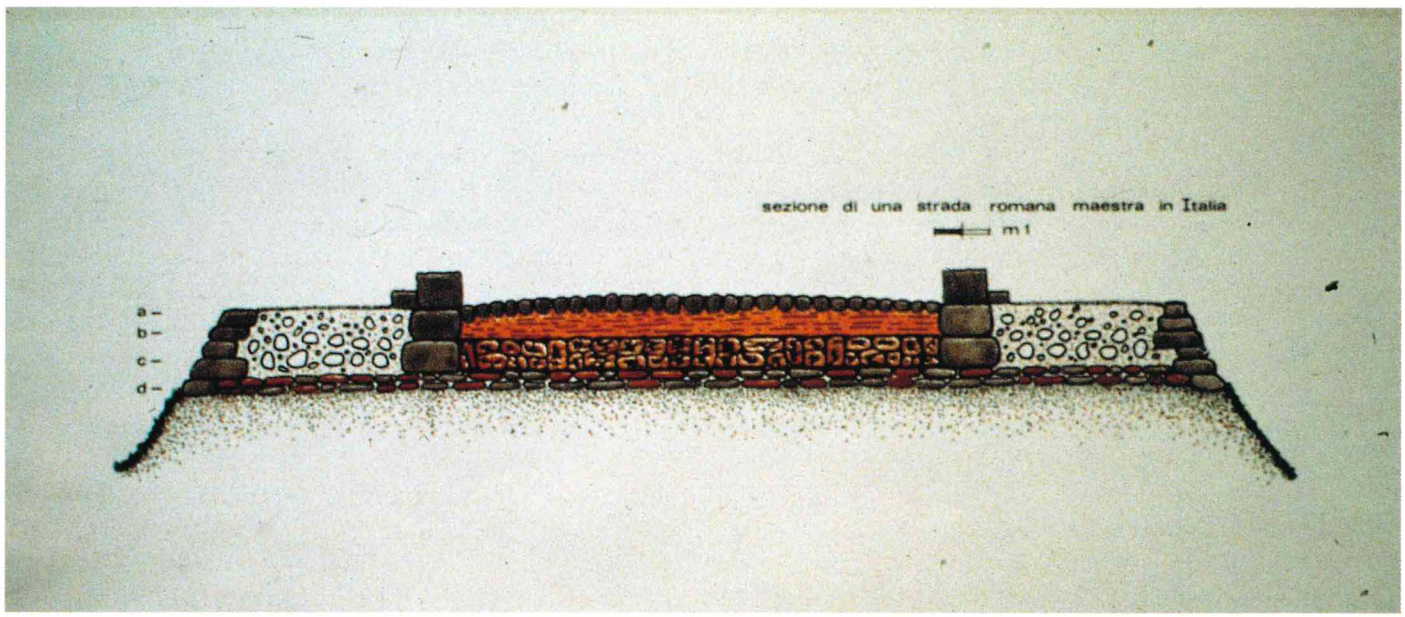
È stato detto che la strutturazione politico-amministrativa dell'Italia romana prima, dell'Impero poi, finì per assumere l'aspetto di una civilizzazione urbana (Lugli, 1967, p. 96), anche se le antiche origini ci richiamano ad un carattere prettamente rurale di Roma e delle antiche civiltà italiche. 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 direzionali di tanti particolari e limitati sistemi viari, inserisce e integra ognuno di questi nel maggiore contesto della romanizzazione, cosicché mentre ogni città, nella sua autonomia giurisdizionale, viene a rappresentare un organo vitale e necessario, ogni strada diviene un'arteria obbligata di alimentazione e di respiro di 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 subcolonie, indipendenti l'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, solamente allora e per la prima volta troviamo un sistema stradale che, cancellando il particolarismo dei precedenti insediamenti, collega in modo organico fra loro questi centri, dando un volto unitario a tutta la regione. In realtà, e in contrasto a quanto è stato detto anche alcuni anni or sono (Lugli, 1962, p. 23 ss.), di un vero e proprio sistema viario della Magna Grecia si può parlare solamente dopo la fine della colonizzazione greca e in seguito alla conquista romana.

Ma come erano strutturate queste *viae* che dovevano durare quanto doveva durare l'Impero?

Sappiamo da Ulpiano (*Digest.*, 42, 11, 1-2) che le strade romane si dividevano in tre tipi: le *viae terrenae*,

2. *Sezione di una* via silice strata.



cioè le strade in terra battuta, le *viae glarea stratae*, quelle con una copertura di ghiaia, e le *viae silice stratae*, le strade lastricate. E Tito Livio (41, 27) precisa che all'inizio era affidato ai censori il compito di costruire le strade e che queste dovevano essere lastricate in città e inghiaiate fuori città; inoltre essi dovevano preoccuparsi di provvederle di fondazioni e di marginature (*Censores vias sternendas, silice in urbe, glarea extra urbem, substruendas marginandasque primi omnium locaverunt*).

Numerosissimi sono gli studiosi che hanno rivolto la loro attenzione alla tecnica usata dai Romani nella costruzione delle loro strade. Fra i tanti, voglio qui ricordare il Merckel (1899, p. 236 ss.), il Neuburger (1919, p. 463 ss.), il Grenier (1934, p. 317 ss.), il Forbes (1934, p. 131 ss.), il Levi (1963, p. 491 ss.), lo Chevalier (1972, p. 89 ss.), il Grilli (1979, p. 225 ss.).

Seguendo quanto per primo aveva affermato il Bergier (1728), il quale era giunto a fissare uno schema comune per la costruzione delle strade romane, basandosi su notizie e dati di Vitruvio (*De Arch.*, 7, 1) e di Plinio (*N.H.*, 36, 184-189), che egli riferiva alla tecnica stradale, mentre in realtà riguardavano la preparazione della pavimentazione di edifici, e rifacendosi anche ai versi di Stazio (*Silvae*, 4, 40-48), dove si descriveva la costruzione della *via Domitiana*, i sopracitati studiosi hanno quasi codificato e fissato in un preciso e costante schema la tecnica seguita dagli ingegneri romani per la costruzione delle maggiori strade.

Dai loro studi veniamo a sapere che i Romani dapprima tracciavano sul terreno due *sulci*, distanti fra loro quanto l'ampiezza della futura strada; entro questi due solchi era quindi scavata una fossa (*gremium*) fino a trovare il terreno solido e, se questo non era sufficientemente consistente, si provvedeva al suo consolidamento mediante pali. Sul fondo del *gremium* veniva poi gettata una massicciata di pietre (*statumen*), alta dai venti ai sessanta centimetri e legata spesso con malta ed argilla, che doveva servire da fondazione della strada, e sopra questa uno strato di pietrisco e di frammenti di cotto, di circa venticinque, trenta centimetri (*ruderatio* o *rudus*), per rendere più solido il tutto e per il drenaggio delle acque. La *ruderatio* veniva quindi ricoperta da uno strato di grossa sabbia (*nucleus*) dello spessore di trentacinque, quaranta centimetri, sul quale infine era inserito il pavimento stradale (*summa crusta* o *pavimentum*) composto di grosse lastre poligonali di pietra (*basoli*). Alcune *viae* erano anche fiancheggiate dalle *crepidines*, due corsi di pietre che servivano a delimitare il piano stradale, e dai *gomphi*, cioè da paracarri.

Secondo gli studiosi sopraricordati, questa era generalmente la tecnica seguita per la *viae silice stratae*, cioè per le grandi strade lastricate.

Moltissime vie però non erano selciate in quanto il terreno che attraversavano era solido e sicuro, ma erano semplicemente inghiaiate (*viae glarea stratae*); per queste la tecnica era più semplice e gli strati si riducevano alla *ruderatio* e ad una copertura formata di breccia e di ghiaia ben battuta, in modo da ottenere un conglomerato sufficientemente duro e resistente.

Una tale schematizzazione, che si può ritrovare anche in quasi tutte le odierne opere di divulgazione scientifica e nei manuali, viene invece decisamente

3. *Via* Appia*: un lungo rettifilo, che si ripropone in tante altre strade romane.*

rifiutata dallo Hertlein (1924, p. 50 ss.).

A me pare che non si possa generalizzare un criterio costruttivo, anche se è possibile ritrovarlo in qualche strada romana, 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 e 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* e in parte *glarea strata*, a seconda dei luoghi 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 situazioni topografiche.

Se poi si guarda ai percorsi che percorrevano le valli e attraversavano i passi montani, il discorso su questo tipo di tecnica costruttiva è tutto da rivedere. In questo caso era la morfologia del terreno, come del resto avviene ancora oggi, a condizionare via via il tipo di tecnica da usare, con i tagli di roccia da effettuare, le sostruzioni da costruire, le pendenze da superare. Addirittura, quando il percorso correva su un piano roccioso, venivano praticati artificialmente i solchi carrai per costringere i carri a seguire un tracciato ben definito contro il pericolo di facili slittamenti, soprattutto in caso di ghiaccio. Sono queste le «Geleisestrassen», le strade a binario di cui parla il Bulle (1948).

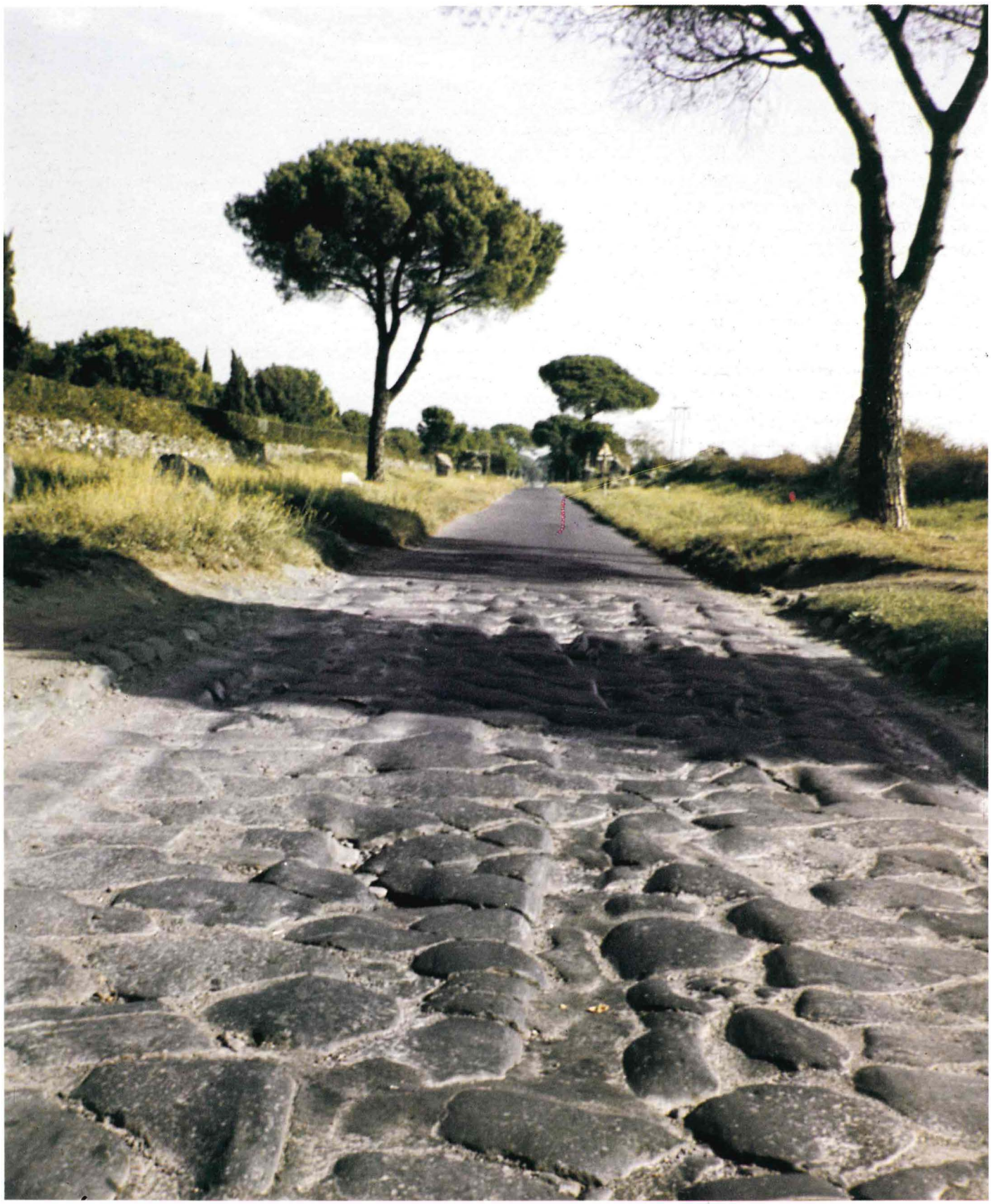
Oltre ai censori, che secondo Livio per primi ebbero questo incarico, la costruzione delle strade, nate sempre con finalità militari, fu affidata ai consoli o ai pretori, i cui nomi si possono ritrovare ancora oggi nelle grandi e famose vie «consolari».

Per rendere poi sempre efficiente il servizio di Stato, il *cursus publicus*, e meno pesante il viaggio, sempre assai affaticante, si incontravano lungo ogni percorso stradale le *mutationes* e le *mansiones*. Le prime (*mutationes*) erano più frequenti ed aperte al cambio degli animali con possibilità anche di un punto di ristoro; le seconde (*mansiones*), generalmente ad una giornata di cammino, erano in grado di offrire ai viaggiatori cibo e pernottamento con stalle per gli animali ed aree di sosta per i carri. Un esauriente quadro su queste antiche poste stradali e sulla loro organizzazione in generale, con un particolare interesse per la *Venetia* romana, è stato ultimamente tracciato dal Malipiero (1984, p. 261 ss.).

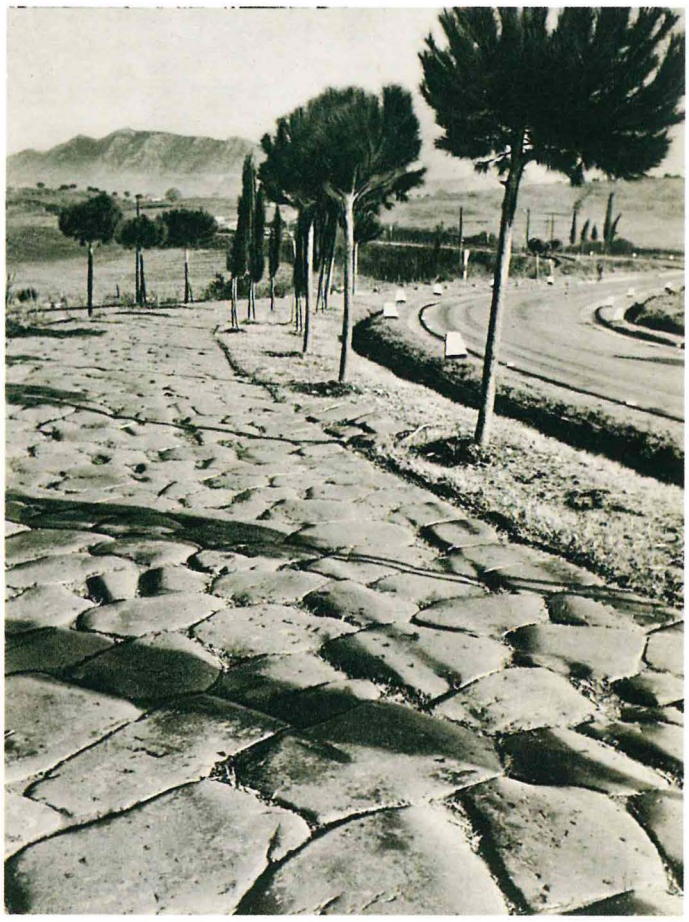
Ad indicare il percorso già compiuto o quanto restava ancora da percorrere erano poste sul lato della strada e al cadere di ogni miglio (m. 1480) per l'Italia e il resto dell'Impero, e di ogni *leuga* (m. 2220) per il territorio delle Gallie, le pietre miliari, colonnine di pietra che generalmente portavano, oltre la cifra della distanza, il nome del costruttore o del restauratore della via. Sono anche del parere che solamente lungo le vie di maggiore traffico e importanza queste pietre miliari fossero collocate alla distanza di un miglio l'una dall'altra; su moltissime altre strade invece si potevano incontrare solo nei punti di un qualche particolare interesse logistico, come nei pressi di una biforcazione della strada o dove avveniva l'attraversamento di un corso d'acqua (ponti, guadi, traghetti).

Non mancavano poi elenchi stradali e carte itinerarie al servizio del viaggiatore, dove si trovavano raccolti e descritti i maggiori percorsi con le intermedie stazioni di tappa e le relative distanze in modo che il cammino poteva venir programmato nel tempo e nello spazio. Di questi *Itineraria* romani noi ne possediamo alcuni, fra i quali tre in particolare saranno presi in attenta conside-

4. *Via* Appia*: sul selciato antico, che affiora in diversi punti, si stende il moderno manto stradale.*



5. *Via* Flaminia, *verso Civita Castellana: a fianco della strada moderna si incontra il selciato dell'antica via romana.*



razione in questo lavoro sulle *viae* della *Venetia et Histria*, in quanto riportano molte delle strade che percorrevano questo territorio, e precisamente l'*Itinerarium Antonini*, l'*Itinerarium Burdigalense* e la *Tabula Peutingeriana*.

L'*Itinerarium Antonini* (*Imperatoris Antonini Augusti Itineraria Provinciarum et Maritimum*) è un *itinerarium scriptum*, cioè un elenco di stazioni e di centri stradali con le relative distanze, ed è attribuito all'inizio del III secolo d.C. e precisamente all'epoca dell'imperatore Caracalla (Kubitschek, 1902, p. 31 ss.; 1916, c. 2336 ss.; Van Berchem, 1937, p. 169 ss.; Thomson, ed. 1965, p. 376). Il Leclercq (1927, c. 1862) osserva però che l'opinione che attribuisce all'epoca di Caracalla la prima stesura e la redazione di questo Itinerario può essere accettata solo se si ammette che siano stati apportati dei successivi ritocchi su un testo primitivo; non si spiegherebbe infatti, altrimenti, la presenza di nomi come *Dioclitianopolis* (*IR*, 1929, 330, 6) o *Constantinopoli* (*IR*, 1929, 138, 5: *Bizantio* [*qui et Constantinopoli*], dove la precisazione viene racchiusa dal Cuntz entro parentesi quadre in quanto questo studioso ritiene incerto se sia possibile o meno attribuirla all'archetipo). Per i dati e le notizie offerte da questo Itinerario sulle strade della *Venetia et Histria* si segue il testo critico curato da O. Cuntz, *Itineraria Romana*, I, Lipsiae 1929 = *IR*, 1929.

L'*Itinerarium Burdigalense* (*Itinerarium a Burdigala Hierusalem usque et ab Heraclea per Aulonam et per Urbem Romam Mediolanumque usque*) è anch'esso, come l'Antonino, un *itinerarium scriptum*. Partendo da *Burdigala* (Bordeaux) esso descrive la strada da seguire per giungere sino a Gerusalemme in Terrasanta e per questo è noto anche sotto il nome di *Itinerarium Hierosolimitanum*, che ne sottolinea la destinazione a carattere religioso. È un tipico itinerario ad uso privato: vi sono segnate con molta cura tutte le poste stradali e le locande incontrate lungo questo percorso e soprattutto contiene tante osservazioni storiche ed aneddotiche che gli danno un aspetto di guida turistica. La sua datazione risale al consolato di Dalmatico e Zenofilo (333 d.C.) e con ogni probabilità fu compilato da un pellegrino di ritorno da una visita in Palestina (Kubitschek, 1916, c. 2334; Leclercq, 1927, c. 1853 ss.; Chevallier, 1972, p. 249 ss.). Per i dati e le notizie offerte da questo Itinerario si segue lo stesso testo critico dell'Antonino (*IR*, 1929).

Il *Codex Vindobonensis 324*, meglio conosciuto come *Tabula Peutingeriana*, appartiene a quel genere di carte stradali, chiamate *itineraria picta*, che rappresentavano il terreno, la sua conformazione fisica e, entro certi limiti, il reciproco rapporto di posizione fra le varie località collegate fra loro da itinerari stradali. Vegezio (*Epit. rei milit.*, 3, 6), accennando all'esistenza di due classi di Itinerari, ricorda appunto la necessità per un comandante di avere l'indicazione precisa delle distanze e della posizione delle località *ita ut locorum intervalla non solum passuum numero, sed etiam viarum qualitate perdiscat, compendia, deverticula montes flumina ad finem descripta consideret*. Pertanto – è sempre Vegezio a dirlo – sono necessari ai *sollertiores duces itineraria provinciarum, in quibus necessitas gerebatur, non tantum adnotata, sed etiam picta*.

La *Tabula Peutingeriana*, che descrive l'intero mondo conosciuto dagli antichi, è l'unico esemplare rimastoci di questi *itineraria picta* (più un frammento di uno scudo venuto alla luce a Doura Europos in Siria, che contiene le indicazioni di alcune stazioni di tappa sul mar Nero: Cumont, 1925, p. 1 ss.). Questa Carta, una copia medioevale (XII-XIII secolo) di un originale risalente all'epoca romana, è composta di undici segmenti di pergamena, originariamente uniti fra loro a formare una striscia, lunga quasi 7 metri ed alta 34 centimetri, ed è attualmente conservata nella Österreichische Nationalbibliothek di Vienna. L'originale romano è

6. Paestum: *il tempio di Hera (cosiddetto tempio di Nettuno) e la strada romana.*

attribuito dal Miller (1916, p. XXIX ss.) alla metà del IV secolo d.C. e precisamente al 365-366. Il Vollgraff (1938, p. 16 ss.) ritiene invece che la *Tabula* risalga al 258-259 d.C.; il Draicoviciu (1940, p. 54 ss.) fissa la sua compilazione fra il 251 e il 271 d.C.; il Manni (1949, p. 30) la data al 260. A loro volta Bagrow e Skelton (1964, p. 45 s.), pur proponendo una datazione intorno al 250 d.C., momento in cui la Carta sarebbe stata copiata da un testo risalente al I secolo d.C., pensano che nel 350 circa vi siano state apportate correzioni ed aggiunte. Sempre secondo questi due studiosi, la *Tabula* sarebbe stata in seguito ultimata nella forma e nel disegno che noi possediamo nel V-VI secolo, con qualche rettifica nell'VIII e nel IX secolo. I Levi (1967, p. 172), pur ammettendo la Carta romana già esistente nel III secolo d.C., ritengono che essa abbia subito un rifacimento alla fine del IV o meglio all'inizio del V secolo, epoca quest'ultima accettata dal Weber (1976, p. 22 s.). Sono invece dell'avviso (Bosio, 1983b, p. 149 ss.) che la *Tabula* sia da far risalire alla metà del IV secolo d.C. e che il suo archetipo sia da ritrovare nell'*Orbis Pictus*, la Carta dove i dati e le indicazioni raccolte da Agrippa avevano trovato un preciso, organico, ordinato e, direi, definitivo volto.

A queste fonti itinerarie, che rappresentano la base essenziale e il punto di partenza per lo studio delle strade romane, sono da aggiungere le notizie che ci possono venire dagli antichi scrittori e in particolare dal materiale epigrafico, *in primis* dalle pietre miliari, in grado anche di indicarci il preciso tracciato di una via, se ritrovate *in situ*.

Naturalmente tutta questa documentazione deve trovare poi il costante conforto dei dati archeologici, in particolare di quelli riferibili a manufatti da collegare direttamente al passaggio di un antico percorso stradale.

Né va sottaciuto il contributo che può portare la toponomastica a questo particolare argomento con la sopravvivenza di nomi, che spesso possono richiamare una lontana situazione viaria.

Così pure non può essere dimenticato ciò che può dirci il Medioevo su una situazione ambientale e logistica più vicina della nostra a quella antica, in particolare con gli scritti dei geografi, i quali possono ricordare centri maggiori e località minori, che si ritrovano nell'età romana. Nel presente lavoro infatti troveranno spesso spazio le informazioni che ci vengono dalla *Cosmographia* dell'Anonimo Ravennate e dalla *Geographica* di Guidone, opere queste sulle quali è opportuno qui soffermarci.

La *Cosmographia* dell'Anonimo Ravennate non è, come pensano i più, un *Itinerarium*, cioè un elenco di strade con le diverse stazioni di tappa, ma un'opera geografica, che naturalmente si rifà anche alle notizie offerte dagli Itinerari antichi, riportandole senza proporsi alcuno schema o fine viario. L'opera, composta fra la fine del VII e gli inizi dell'VIII secolo e considerata «la più notevole documentazione della cultura ravennate nel 7° secolo» (Mazzarino, 1965, p. 47), ci fornisce, mediante lunghi elenchi di *civitates*, *flumina* e *insulae*, una descrizione del «disco» (il Ravennate concepisce la terra come una superficie piatta) della terra allora conosciuta, nella quale convergono dati geografici, storici, itinerari, desunti ora da fonti più antiche, ora da fonti contemporanee e vicinissime all'età dell'autore (Schnetz, 1942). Sull'opera del Ravennate si rimanda a Funaroli (1914, c. 306 ss.), Leclercq (1927, c. 1883 ss.), Mansuelli (1973, p. 331 ss.); per il territorio della *Venetia* nella *Cosmographia*: Rigoni, 1982, p. 207 ss.; in questo lavoro si cita l'edizione critica di J.

7. *Donnaz (Aosta): la via romana con i profondi solchi carrai, il miliare e l'arco ricavati nella viva roccia.*

Schnetz, *Itineraria Romana*, II, Lipsiae 1940 (= *IR*, 1940).

Guidone è l'autore di una *Geographica*, un'opera di contenuto storico-geografico che segue in modo pedissequo la *Cosmographia* dell'Anonimo Ravennate, integrandola con annotazioni di carattere mitografico e storico. La *Geographica* è fatta risalire al XII secolo e il suo autore è ritenuto dal Mansuelli (1973, p. 344 s.) di origine ravennate, dall'Uggeri (1974, p. 263 ss.) di origine pugliese. Per il testo critico della *Geographica* che ha, come si è detto, evidenti riscontri con la *Cosmographia* dell'Anonimo Ravennate e che pertanto non è, come quest'ultima, da considerarsi un *Itinerarium*, si segue l'edizione critica di J. Schnetz, *Itineraria Romana*, II, Lipsiae 1940 (= *IR*, 1940).

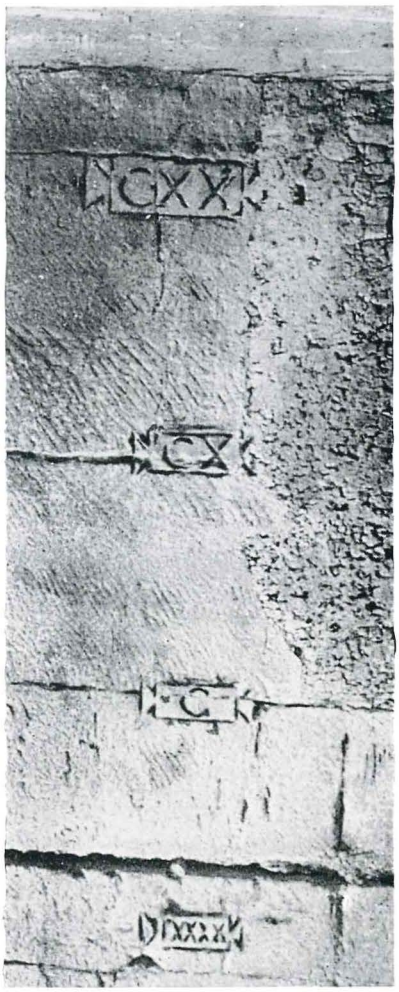
È evidente che tutto il materiale di ricerca, che qui abbiamo brevemente ricordato (fonti antiche, dati archeologici, richiami toponomastici, documentazione medioevale), unitamente a quanto la tecnica moderna può offrirci (fotografia aerea, rilevazioni da satellite), deve trovare il suo riscontro sul terreno mediante una attenta lettura cartografica e una capillare esplorazione dei luoghi.

Mi sono sentito spesso ripetere la frase che «le strade romane si devono cercare con i piedi», senza stancarsi di ispezionare, camminando, un territorio in ogni sua parte nella ricerca di antiche tracce. Sono d'accordo con questo modo di procedere, sempre che una tale esplorazione venga compiuta non solamente con i piedi ma anche e soprattutto con la mente, cioè con la chiara e precisa idea del problema viario che ci si propone di risolvere; e questa idea non può prescindere da quello che ci possono suggerire sullo specifico argomento le fonti antiche e da una adeguata conoscenza della situazione storica dell'età presa in considerazione, in definitiva da una seria preparazione professionale e non dilettantistica.

Spesso infatti avviene che la traccia di una via antica, ritrovata sul terreno grazie ad una capillare esplorazione o alle rilevazioni offerte dalla moderna tecnologia, porti alla ricostruzione di un itinerario stradale in

8. *Terracina: taglio del Pisco o Pesco Montano. Per permettere alla via* Appia, *che risaliva il monte, un passaggio presso il mare, Traiano fece tagliare verticalmente l'alta rupe.*

9. *Terracina: taglio del Pisco o Pesco Montano. Nella roccia sono visibili dall'alto al basso i numeri romani che indicano l'altezza del taglio, espressa in piedi e terminante con la cifra CXX, corrispondente a 36 metri.*



deciso contrasto con quello che possiamo ricavare dalle testimonianze che ci provengono direttamente dall'epoca di Roma. E spesso, particolarmente quando la ricostruzione di un antico tracciato stradale si presenta originale, nuova e attraente, le fonti antiche sono dimenticate o minimizzate nel loro valore testimoniale o addirittura corrette, se in opposizione alle tesi sostenute. In quest'ultimo caso sono del parere che quelle che noi denunciamo come imprecise o errate indicazioni, sono spesso frutto di una nostra affrettata e superficiale lettura di un documento antico, molte volte avulso dal suo contesto generale, e soprattutto dalla pretesa di imporre un nostro personale modo di vedere e di interpretare una antica situazione stradale.

È invece da tener sempre presente che quello che il passato ci ha tramandato riflette una situazione lontana nel tempo, conosciuta dagli uomini di allora, i quali potevano direttamente sincerarsi della validità e della precisione delle loro affermazioni e rilevarne gli errori meglio di noi.

Sono perciò dell'avviso, data anche la sempre maggiore frequenza di simili casi, che un tratto di strada romana, quand'anche «archeologicamente» rilevato, per potersi riconoscere in una via «storica», di cui parlano le fonti antiche, debba sempre trovare la conferma nelle stesse, in modo che siano proprio queste ultime a dare validità a quanto si vuole affermare; né mai, se non a ragion veduta, debba avvenire il contrario.

LE *VIAE* DELLA *VENETIA ET HISTRIA*

La *X regio* augustea, che più tardi con la riforma di Diocleziano prenderà il nome ufficiale di *provincia Venetia et Histria* (ZACCARIA, 1986, p. 100), posta com'era ai confini orientali dell'Italia romana e quindi in diretto rapporto, oltre le Alpi Tridentine, Giulie e i rilievi del Carso, con le grandi direttrici del Danubio, della Drava e della Sava da una parte, con le vaste terre dei Balcani dall'altra, ha avuto sempre un ruolo di fondamentale importanza nel disegno militare e politico di Roma, dalla prima sua presenza in questo *Venetorum angulus*, con la fondazione della colonia latina di Aquileia, fino al tramonto dell'Impero con i *Claustra Alpium Iuliarum*, eretti contro la pressione dei barbari sulle Alpi Giulie. Ed è naturale che in un tale contesto territoriale le *viae*, che venivano ad attraversare questa regione, dovessero avere un peso rilevante nell'economia stradale romana, quali mezzi di rapida proiezione verso le terre d'Oltralpe e di pronto collegamento con la restante Penisola e con Roma.

È Plinio che ci ha lasciato una dettagliata descrizione della *X regio* augustea:

(*N.H.*, 3, 126-127) *Sequitur decima regio Italiae, Hadriatico mari adposita, cuius Venetia, fluvius Silis ex montibus Tarvisanis, oppidum Altinum, flumen Liquentia 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.....*(*N.H.*, 3, 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....* (*N.H.*, 3, 130) *In mediterraneo regionis decimae colonia Cremona, Brixia Cenomanorum agro, Venetorum autem Ateste et oppida Acelum, Patavium, Opitergium, Belunum, Vicetia. Mantua Tuscorum trans Padum sola reliqua. Venetos Troiana stirpe ortos auctor est Cato, Cenomanos iuxta Massaliam habitasse in Volcis. Feltrini et Tridentini et Beruenses Raetica oppida, Raetorum et Euganeorum Verona, Iulienses Carnorum...*

Diversi sono i pareri degli studiosi sull'epoca della divisione dell'Italia in undici regioni, effettuata da Augusto, e quindi della creazione della *X regio*.

Secondo il Mommsen (*CIL*, V, p. 1) Augusto divise l'Italia in undici regioni prima del 12 a.C.; il Nissen (1899-1905, I, p. 81, nota n. 1) invece pensa al 13 o al 14 d.C., mentre il Detlefsen in un primo tempo indica l'8 a.C. (1888, p. 515 ss.), in seguito poi, facendo sua l'opinione del Nissen, sposta questa data al 13 o al 14 d.C. (1906, p. 28 s.). All'8 a.C. ritorna invece il Thomsen (1947, p. 28), contraddetto però dal Degrassi (1954, p. 59) il quale pensa ad un tempo compreso fra il 18 e il 12 a.C., proponendo il 16 a.C. come l'anno più probabile. Ancora su questo tema il Pareti (1955, p. 564) ritiene che Augusto stabilì questa divisione nell'8 a.C. in relazione al suo secondo censimento.

Questa 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 delle molteplici popolazioni che prima di Roma avevano abitato la Penisola e che, ormai definitivamente unite nell'Italia divenuta romana, si sentivano ugualmente partecipi della vita dell'Impero.

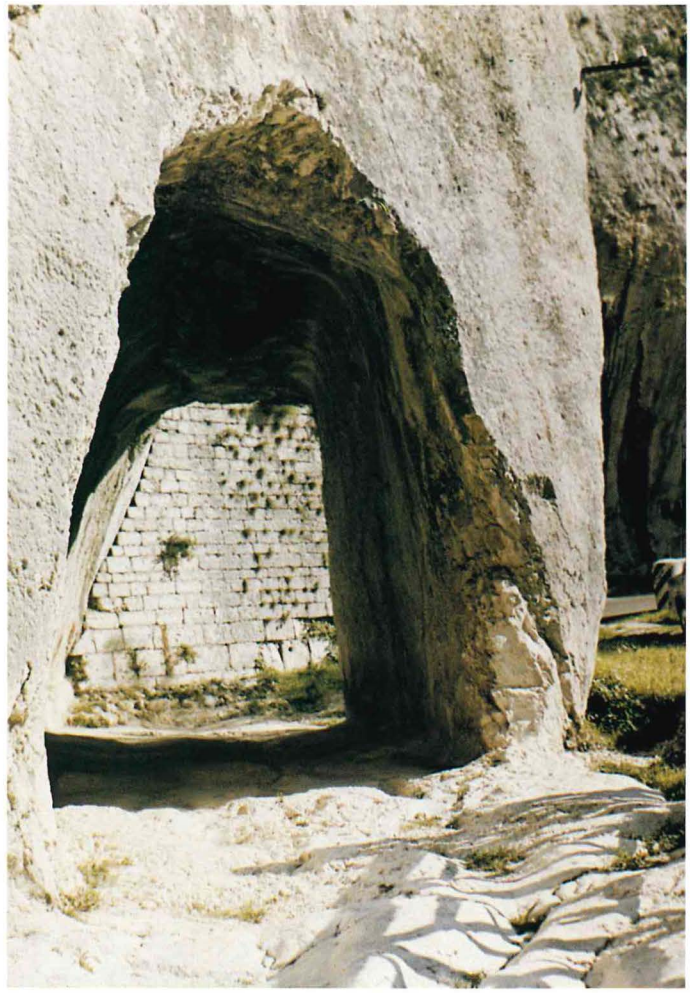
Come possiamo ricavare dalla descrizione pliniana, la *X regio* confinava a sud, lungo la linea del *Padus*, con la *regio Octava* (PLIN., *N.H.*, 3, 115: *Octava regio determinatur Arimino, Pado, Appennino*), che dalla fine del I secolo d. C. riceverà il nome di «regione della *via Aemilia*» (MARTIAL., 3, 4, 2: *si veneris unde, requierent, Aemiliae dices de regione viae*). Il nome unico di *Aemilia* compare infatti solamente più tardi in iscrizioni di *iuridici* o di altri magistrati (DE RUGGIERO, «Diz. Epigr.», I, s.v.).

Ad occidente era divisa dalla *XI regio Transpadana* dal corso dell'*Ollius* (il fiume Oglio) fino al *lacus Sebinus* (lago d'Iseo) e quindi dal crinale che forma lo spartiacque tra l'Oglio e il Noce, cioè tra la val Camonica e la Valtellina (*CIL*, V, Tab. 2; NISSEN, 1899-1905, II, 1, p. 161; FRACCARO 1938, F. I). Di diverso avviso è invece il Thomsen (1947, p. 136 s.), che pone l'Adda come confine e quindi include Bergamo nella *X regio*, in disaccordo in questo con Plinio (*N.H.*, 3, 124) il quale, trattando della *Transpadana*, precisa che *Orobiorum stirpis esse Comum atque Bergomum et Licini Forum*. Solamente più tardi e in seguito alla costituzione della *provincia Venetia et Histria* dioclezianea la zona di Bergamo, con il confine lungo l'Adda, verrà a far parte del territorio della precedente *X regio* (ZACCARIA, 1986, p. 65 ss.).

A settentrione la *decima regio* confinava con le *provinciae* della *Raetia et Vindelicia* e del *Noricum* (*CIL*, V, Tab. I; NISSEN, 1899-1905, I p. 80; FRACCARO, 1938, F.I; *TIR*, 1966, Tav. L 32; *TIR*, 1961, Tav. L 33). La linea di confine doveva oltrepassare l'Ortles e procedere lungo l'odierna valle d'Ultimo. Giungeva poi all'Alto Adige, la cui parte meridionale era compresa nella *X*

10. *Ansedonia (Grosseto), la «Tagliata Etrusca»: canale costruito dai Romani per assicurare all'emissario del lago di Burano uno sbocco in mare, usato poi come percorso terrestre.*

11. *La via* Flaminia *al Passo del Furlo: galleria fatta scavare da Vespasiano nel 78 d.C.*



regio. Qui, passando presso la stazione doganale di Maia (Merano), attestata dall'iscrizione *CIL*, V, 5090 = *ILS*, 1561 add. = *IBR*, 68, proseguiva per la val Passiria fino all'altezza dell'altra stazione doganale di Ponte Gardena (*CIL*, V, 5079, 5080 = *ILS*, 1859). Il Battisti (1932, p. 33; anche Bosio, 1984, p. 294 s.) ritiene che qui il confine dovesse essere segnato dalla Tenna e dalla Bria, due affluenti dell'Isarco. Seguendo il versante settentrionale della Val Gardena, questa linea di demarcazione attraversava poi le Alpi Dolomitiche, includendo nella *X regio* il Cadore. Quindi per le *Alpes Carnicae*, che dividevano l'*Italia* dal *Noricum*, seguiva all'incirca il crinale alpino fino al passo di Monte Croce Carnico e da qui doveva attraversare la valle del Fella all'altezza della località di Chiusaforte, a sud della quale, e precisamente nel paese di Resiutta, si trovava una stazione doganale («Ann. Epigr.», 1923, 46), per raggiungere poi il passo del Predil.

Infine ad oriente la *X regio* era divisa dalle *provinciae* della *Pannonia superior* e della *Dalmatia*. Procedendo secondo lo spartiacque tra l'Isonzo e la Sava (Degrassi, 1954, p. 26), il confine superava il valico di Piro (*IR*, 1929, 560: *ad Pirum summas Alpes*), incontrando i monti dell'Ocra (Strabo, 4, 6, 1, 202; 4, 6, 10, 207; 7, 5, 2, 314), e quindi perveniva, attraverso i Monti della Vena, al Canal d'Arsa e al Golfo del Carnaro.

Entro questo vasto spazio territoriale, che viene attualmente ad inglobare le odierne Regioni Veneto e Friuli – Venezia Giulia, quasi tutto il Trentino – Alto Adige, la parte orientale della Lombardia e la penisola istriana, oggi soggetta alla Iugoslavia, Plinio, come si legge, ricorda i diversi popoli che qui avevano le loro sedi: i Galli Cenomani, gli Euganei, i Veneti, i Rezi, i Gallo Carni, gli Istri.

Fra queste popolazioni, due in particolare, i Veneti e gli Istri, avevano un preminente spessore storico ed anche territoriale, tanto da essere indicati come confinanti tra loro nel IV secolo a. C. dallo Pseudo Scilace (*Periplus*, 20, in *Geographi Graeci Minores*, I, Parisii 1855, ed. Müller: Μετὰ δὲ Ἐνέτονς εἰσὶν Ἴστροι ἔθνος καὶ

12. *Aquileia: strada romana con i profondi solchi carrai.*

13. *Il Pont du Gard, che portava l'acquedotto romano a Nîmes.*

ποταμὸς Ἴστρος...). E Tito Livio, ricordando i *Galli Transalpini* che erano scesi ad occupare una parte del territorio dell'attuale Friuli, allora sotto il controllo dei Gallo Carni, li dice *transgressi in Venetiam* (39, 22, 6-7). Inoltre, quando egli parla del *Venetorum angulus* (5, 33, 10), intende riferirsi all'intera parte orientale dell'Italia romana, che confinava con il territorio degli Istri sulla linea del Timavo, come Livio precisa scrivendo dell'impresa del console Vulsone contro questa popolazione (Liv., 41, 1, 2: *profectus ab Aquileia consul castra ad lacum Timavi posuit*; 41, 2, 1: *Histri, ut primum ad lacum Timavi castra sunt romana mota, ipsi post collem occulto loco consederunt*).

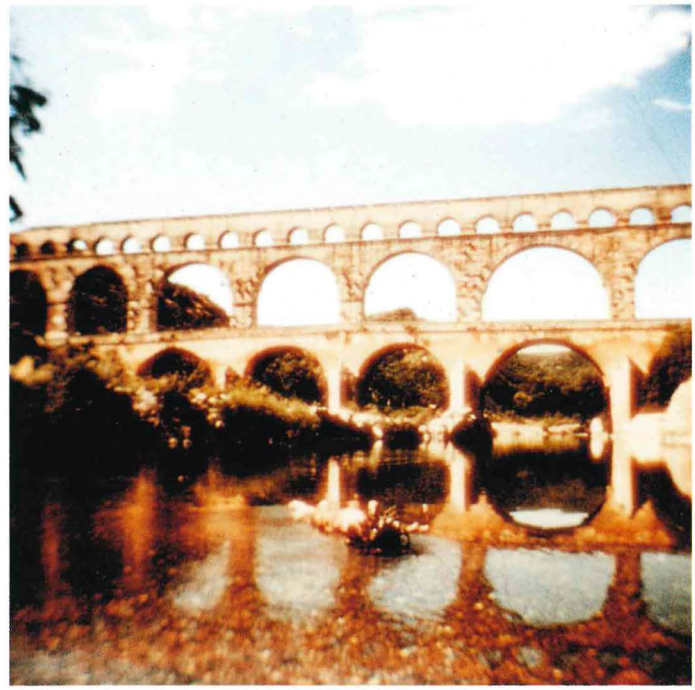
Perciò è da ritenere che Roma abbia sempre inteso, riferendosi alla *X regio*, parlare della *Venetia* e dell'*Histria* prima ancora che con Diocleziano questo territorio assumesse il nome ufficiale di *Venetia et Histria*.

Veneti e Istri, molto prima che arrivassero i Romani, avevano qui dato vita a una loro peculiare dimensione culturale e al sorgere di numerosi insediamenti e al fiorire di alcuni centri di notevole importanza, come Este e Padova fra i primi, Nesazio fra gli altri; accanto a loro, altre popolazioni erano andate affermando, anche se con minor rilievo, un loro personale volto, allargando così all'intero territorio il numero dei nuclei abitati. Logico quindi che in questa regione sia andata formandosi nel tempo una fitta rete di piste e di sentieri per mettere in relazione fra loro i maggiori e i minori insediamenti sparsi nel vasto piano e lungo le valli alpine e sui rilievi del Carso.

È chiaro però che questi itinerari preromani rimanevano sempre circoscritti nell'ambito di una *facies* culturale o trovavano la loro ragione d'essere nell'incontro di particolari interessi fra luoghi più o meno vicini, dei quali spesso uno rappresentava il centro gravitazionale; nell'idea prima però non vi era mai un preordinato disegno stradale.

Accanto e in coincidenza con questi tracciati, dettati ora da interessi commerciali, ora da coincidenze culturali, ora da convergenze e affinità politiche o etniche, si erano andate sviluppando le grandi direttrici dei traffici e delle migrazioni, che trovavano la loro lontana origine in quei primitivi sentieri che, fino dai tempi più remoti, si erano aperti al cammino, agli incontri ed anche agli scontri degli uomini.

Sono queste le prime «strade» determinate dalla natura del terreno e dalla necessità degli uomini: esse si possono ritrovare in quei sentieri che scendevano lungo le dorsali alpine o che seguivano il corso dei maggiori fiumi, accompagnandosi ai traffici sull'acqua.



Certamente queste antiche piste, questi itinerari preromani non possono essere avvertiti attraverso resti e manufatti legati a strutture viarie, ma ugualmente è possibile rilevarli nelle loro linee generali grazie ai reperti archeologici che, permettendoci di fissare il sorgere e 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 pure preziose informazioni per determinare sia l'entità dei diversi insediamenti, sia la loro posizione sul terreno, che si ritrovano sempre dove la natura e l'interesse hanno suggerito agli uomini i punti più favorevoli al passaggio, agli incontri, alla difesa, alla stabile dimora.

Per queste ragioni, a cavallo fra la protostoria e la storia, Adria si affacciava sul mare lungo un braccio dell'antico delta del Po, luogo d'incontro dei mercanti greci con i popoli della valle padana e delle zone alpine (Fogolari, 1970, p. 27 ss.). Questo centro portuale poi doveva essere collegato mediante una pista a *Felsina*, come potrebbero indicare i reperti comuni alle due città (Bermond Montanari, 1961, p. 375, nn. 1206, 1207; p. 389); inoltre su Adria veniva a gravitare il traffico proveniente dalla valle dell'Adige, lungo la quale è attestata un'attiva corrente di traffico fino dalla tarda età del bronzo (Capovilla, 1951, p. 6 s.; Bermond Montanari, 1961, p. 392). E qui, dove ha inizio la grande valle e il fiume Adige si apre in due grandi curve, trovava la sua lontana origine la futura Verona, dapprima sulle alture della sponda sinistra e quindi

14. *Il Pont du Gard: particolare della strada e delle arcate dell'acquedotto.*

entro la grande ansa della sponda opposta; e la Forlati Tamaro (1965, p. 564) fa risalire l'origine di Verona, «nata da un traghetto», all'età del bronzo.

Lungo il corso dell'Adige fioriva anche la paleoveneta *Ateste* (Pellegrini, Prosdocimi, 1967, p. 25 ss.; Fogolari, 1975, pp. 81 ss., 162 ss., 179 ss.), centro di una *facies* culturale che trovava i suoi punti di diffusione in Vicenza e Padova, in Oderzo ed Altino, in tanti altri maggiori e minori nuclei di vita, collegati con i grandi itinerari della diffusione paleoveneta (Fogolari, 1975, p. 63 ss.).

Ed è proprio la presenza di questi insediamenti preromani ad assicurarci dell'esistenza durante questa epoca di numerosi 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 stesse coincidenze culturali.

Nell'estrema parte occidentale del territorio, che farà poi parte della *X regio*, l'etrusca Mantova (Plin., *N.H.*, 3, 130;Tamassia, 1965, p. 567) rende logico un collegamento con i territori della Cispadana e, verso settentrione, con la valle dell'Adige, mentre l'antico insediamento nel luogo dove poi i Romani dedurranno la colonia latina di Cremona (Degrassi, 1959, p. 926) suggerisce l'esistenza di rapporti con le non lontane Mantova, Brescia, Verona. Per lo stesso motivo Brescia romana richiama qui quei precedenti rapporti con Verona, che ritroviamo nel ricordo di Catullo (67, 34: *Brixia Veronae mater*; Rampinelli, 1961, p. 109).

All'altro estremo della *Venetia* i reperti archeologici (von Duhn, Messerschmidt, 1939, p. 107 ss.; Stucchi, 1951, p. 16 s.; Sartori, 1960, c. 5) e i «castellieri» del Friuli (Quarina, 1943, p. 69 ss.) chiariscono le maggiori direttrici di marcia lungo la pianura dell'attuale Friuli e attraverso i valichi delle Alpi Carniche e Giulie: per le valli del Tagliamento e dei suoi affluenti, del Natisone e dell'Isonzo-Vipacco (Bosio, 1987a, p. 7 ss.).

Infine nella penisola istriana la presenza di un nucleo di vita preromana tanto a Trieste (Scrinari, 1951, p. 28: *I.I.*, X, 4, p. VII) quanto a Parenzo (Marchesetti, 1906, Tavola allegata con l'indicazione dei castellieri presso Parenzo) e la stessa origine di Pola che si perde nel tempo e nella leggenda, legata alla saga degli Argonauti ed ai mitici Colchi, che avrebbero fondata la città (Bosio, 1974, p. 65), stanno ad attestare anche l'esistenza di antichi legami fra questi centri, come fra i tanti minori i numerosi «castellieri» dell'Istria.

D'altra parte le stesse imprese dei consoli Manlio Vulsone, che nel 178 a. C. marciava contro gli Istri, distruggendo nell'estrema parte meridionale della penisola i centri di *Mutila* e di *Faveria* (Liv, 41, 11, 8) e la stessa loro capitale Nesazio (Liv., 41, 11, 1), e di Sempronio Tuditano, che nel 129 a. C. sottometteva definitivamente gli Istri (Plin., *N.H.*, 3, 129: *Tuditanus, qui domuit Histros, in statua sua ibi inscripsit: ab Aquileia ad Titium flumen stadia M [M]*) ci inducono a pensare all'esistenza di antichi sentieri e piste che i consoli dovettero seguire attraverso questa penisola.

Da tutto questo è già possibile ritrovare una vasta rete di percorsi preromani, che ora la necessità, ora la volontà dell'uomo erano 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 l'uno dall'altro, soggetti a frequenti variazioni e non resi sicuri da stabili opere viarie. Essi però ci possono suggerire, pur nella loro frammentarietà, interessanti indicazioni sul tracciato di tante strade che attraverseranno poi la *Venetia* e l'*Histria* romane.

Così dopo la costruzione della *via Aemilia* da Rimini a Piacenza, il cui percorso ripropone un precedente cammino lungo i piedi degli Appennini (Alfieri, 1964, p. 60), si staccavano da questa grande strada una via diretta per Padova ad Aquileia sulla direzione di una precedente pista che da Bologna raggiungeva il paese dei Veneti, e un percorso volto verso la valle dell'Adige, che con ogni probabilità veniva a raccogliere un'eredità etrusca.

15. *Il miliare di Macrino e Diadumeniano lungo la via che percorreva la Val Pusteria.*
16. *S. Lorenzo di Sebato (Bolzano): resti dell'antica* mansio.

Lo stesso tracciato poi della *via Postumia*, che oltre Tortona toccava Piacenza, Cremona e Verona, può aver ripreso in molte sue parti un più antico itinerario che per il cammino più breve e più sicuro permetteva ai territori della Liguria, intesa in senso lato, di raggiungere il Po e quindi l'Adige, cioè la maggior strada di penetrazione, attraverso le Alpi centro-orientali, nei paesi del medio Danubio.

Ugualmente la *via Popillia*, condotta da Rimini a Ravenna e, lungo i cordoni dunosi dell'antica costa adriatica, fino ad Adria, veniva in parte e in nuovi termini a riproporre un antico collegamento fra Spina e quest'ultima città (Bosio, 1967, p. 28), mentre la *via Annia* da Adria per Padova ed Altino richiamava i più lontani rapporti fra questi tre centri paleoveneti; così pure 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 imponevano il sorgere e l'affermarsi di un nuovo insediamento, si veniva anche a determinare un disegno stradale che trovava nel nuovo centro la sua ragione d'essere e di svilupparsi. È il caso di Aquileia e della rete stradale che si diramava da questa città. Ma anche in questo caso le nuove *viae* riprendevano, dove e quando era possibile, precedenti cammini che la natura dei luoghi, la facilità delle comunicazioni, i passi obbligati avevano nel tempo segnato sul terreno. In tal senso, a nord di Aquileia, erano riprese le antiche piste lungo le valli del Fella e del Bût verso i paesi del Norico, ad est la grande strada della Pannonia oltre i rilievi del Carso e gli antichi itinerari che percorrevano la penisola istriana, mentre ad occidente la rete stradale aquileiese si innestava in quelle direttrici di marcia che già erano state aperte in epoca paleoveneta.

Con questo si vuol dire che l'eclettismo romano tenne sempre presenti, nel tracciare le sue grandi strade attraverso i territori della *Venetia* e dell'*Histria*, 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 l'esperienza del passato, in questo particolare campo, poteva offrire di utile alla situazione del 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* e l'*Annia*: ciò può giustificarsi sola-

17. *La fotografia aerea è in grado di rilevare ancora le tracce, ormai scomparse, di un antico percorso stradale.*

mente con la possibilità di aver ripreso in molte parti tracciati più antichi, già collaudati dal cammino degli uomini precedenti. D'altra parte la stessa *via Claudia Augusta ab Altino* viene in un certo senso a confortare questo asserto. Nata dalla volontà dell'imperatore Claudio e determinata da esigenze militari, politiche, economiche ed anche propagandistiche, 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 cippo di Rablat nella val Venosta (*CIL*, V, 8003) e di quello di Cesiomaggiore nella val Belluna (*CIL*, V, 8002 = *ILS*, 208), 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 e dell'Istria.

A tutto questo va aggiunto l'impiego di una tecnica assai esperta, che noi abbiamo già ricordato e che ha permesso in ogni parte dell'Impero la realizzazione di vere e proprie opere monumentali, ancora oggi ammirate per la loro arditezza e la loro funzionalità.

Alla fine di questo mio discorso sulle *viae* che attraversavano la *Venetia et Histria* mi sembra opportuno fermarmi a chiarire il criterio che mi ha guidato nella scelta delle strade che qui sono state via via prese in esame e l'ordine compositivo che ho seguito in questo mio lavoro.

Innanzitutto ho preso in attenta considerazione quelle strade che trovavano la loro precisa testimonianza nelle fonti antiche, in particolare nelle notizie offerte dai testi itinerari e dalla documentazione epigrafica, e che pertanto erano da ritenere fra le più importanti di questa regione.

A queste *viae* ho aggiunto quei percorsi che potevano trovare la conferma della loro presenza in un qualche accenno da parte degli scrittori antichi, nelle testimonianze archeologiche, nella documentazione medioevale ed anche nei richiami toponomastici.

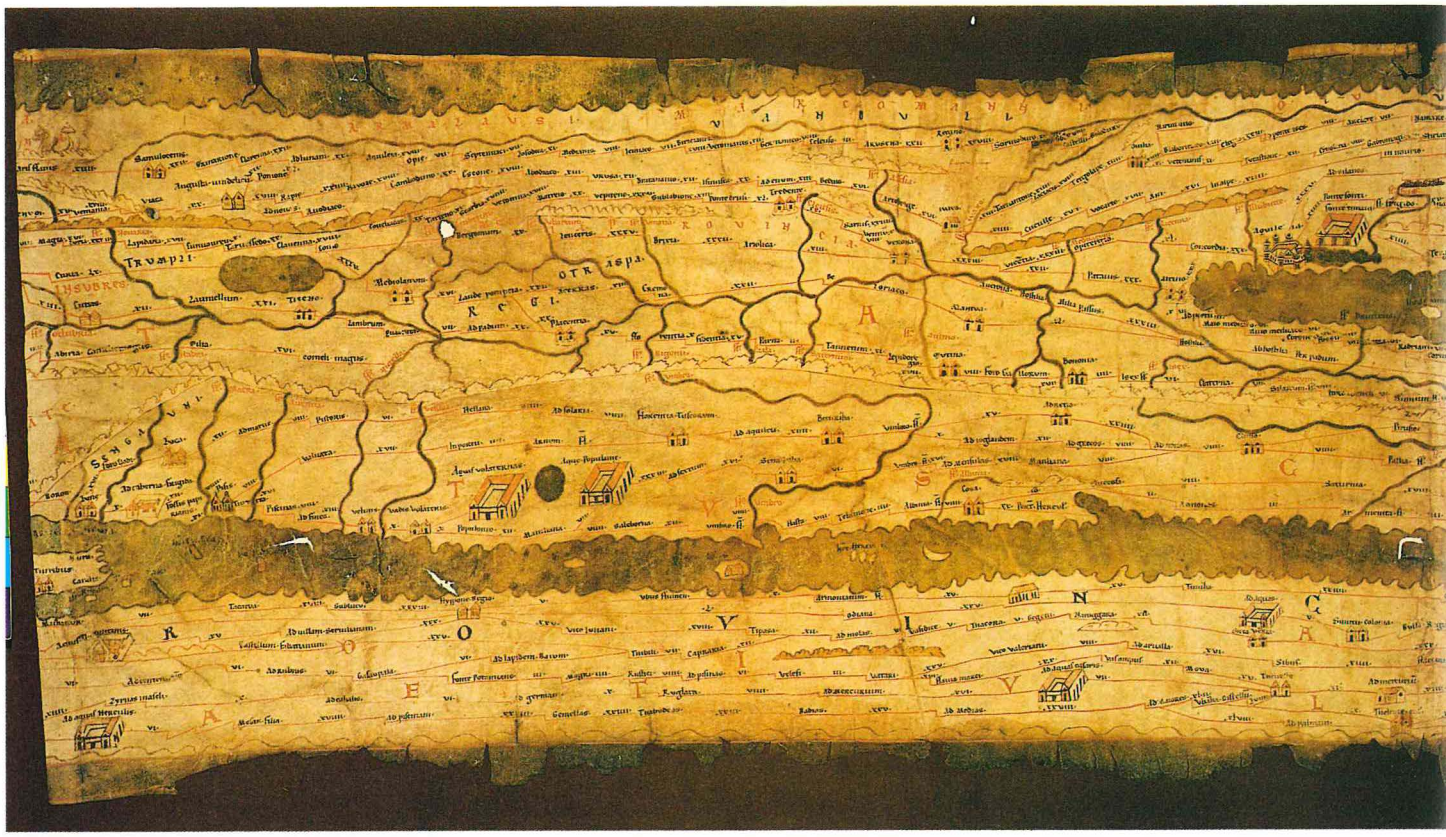
Così ho ricordato la Cremona - Brescia attestata, oltre che da una notizia che ci viene da Tacito (*Hist.*, 3, 27), il quale ricorda una *porta Brixiana* nella prima città, anche dai ritrovamenti archeologici lungo il suo percorso e dalla documentazione medioevale.

Ho preso in considerazione la Padova - Asolo (*via Aurelia*), la cui presenza e il cui percorso si potevano ritrovare nelle fonti medioevali e nella toponomastica e, sul terreno, negli agri centuriati di Padova e di Asolo, dei quali questa strada veniva a rappresentare il *kardo maximus*.

E ancora, l'esplorazione archeologica, con il ritrovamento di alcuni tratti stradali, mi ha permesso di parlare di un percorso romano lungo la valle del Piave e della via diretta da Aquileia a *Forum Iulii*, quest'ultima giustificata anche dalla posizione di queste due città, così vicine fra loro.

Ho tralasciato invece, o le ho ricordate solamente in nota, tutte le altre strade che, in difetto di una qualche specifica indicazione, potevano lasciare troppo libero corso alle ipotesi, che per altro, come si vedrà, non mancano anche per i percorsi più documentati. Per questo motivo non ho parlato di una via, che pur sicuramente c'era, da Mantova a Verona o di una strada da Padova a Treviso o dei numerosi percorsi che, diramandosi dai centri maggiori, salivano le cento valli delle Alpi o si allargavano nella pianura e fino al mare.

18. *La* Venetia *e l'*Histria *nella descrizione della* Tabula Peutingeriana.



Si è voluto invece, come si è detto, guardare solamente alle maggiori *viae*, le quali, oltre a rappresentare la struttura portante dell'intero sistema stradale della *Venetia et Histria*, 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 qui ricordate innanzitutto quelle che ci permettono di fissare nelle sue linee fondamentali il sistema viario romano di questo territorio e che nel contempo si rivelano anche di maggiore peso logistico, a cominciare dalla via che il console Marco Emilio Lepido, secondo quanto scrive Strabone (5, 1, 11, 217), conduce da Bologna fino ad Aquileia.

A questa strada, che per prima viene ad attraversare il *Venetorum angulus*, seguono la *via Postumia*, la *regina viarum* della *Venetia*, e quindi la *via Popillia* e la *via Annia*.

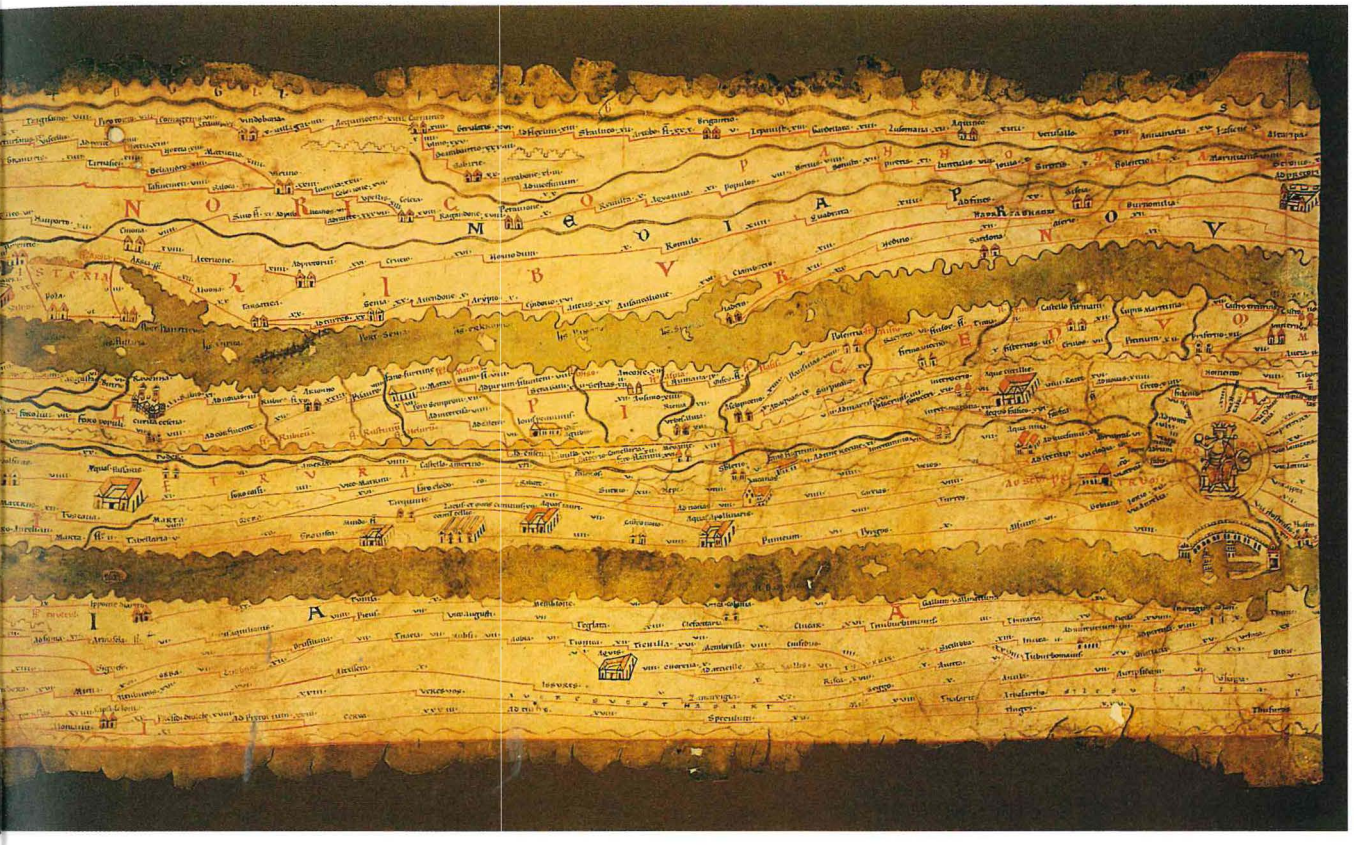
Vengono poi nell'ordine la via che da Bologna si portava a Verona e quindi, per le valli dell'Adige e dell'Isarco, al passo del Brennero ed ai paesi transalpini, e la strada che, in collegamento con *Mediolanum* da una parte, con il lago di Como dall'altra, da Bergamo per Brescia raggiungeva Verona, allacciandosi qui alla *via Postumia* diretta ad Aquileia.

Per avere poi un quadro, il più ordinato possibile, delle altre strade, che impostavano il loro percorso su queste prime o si diramavano da esse, ci è sembrato opportuno partire con la nostra ricerca da occidente, precisando però sempre per ognuna di esse la probabile epoca di costruzione.

Abbiamo così la *Cremona - Brixia* e la *Cremona - Mantua - Hostilia*, quindi la *Vicetia - Patavium* e la *Patavium - Acelum* (*via Aurelia*). A queste seguono la *via Claudia Augusta*, da Altino al Danubio, e il percorso che da Feltre per Belluno si portava lungo l'alta valle del Piave al passo di Monte Croce Comelico e alla val Pusteria.

Vengono quindi prese in esame le grandi *viae* che da Aquileia, attraverso il territorio dell'attuale Friuli e le Alpi Carniche, raggiungevano i territori norici (la *Aquileia - Virunum* e la *Aquileia - Aguntum*), alle quali andava ad unirsi la strada condotta da *Iulia Concordia* al Norico.

Completano questo quadro viario i percorsi stradali che da Aquileia si dirigevano alle Alpi Giulie (la via per *Forum Iulii* e quella per *Iulia Emona*) e infine le strade che, sempre partendo da Aquileia, raggiungevano e percorrevano la penisola istriana (la via per l'Istria interna a *Tarsatica*; il percorso stradale che da *Tergeste* per *Pola* raggiungeva *Tarsatica*; il tratto viario da *Tergeste* a *Parentium*).

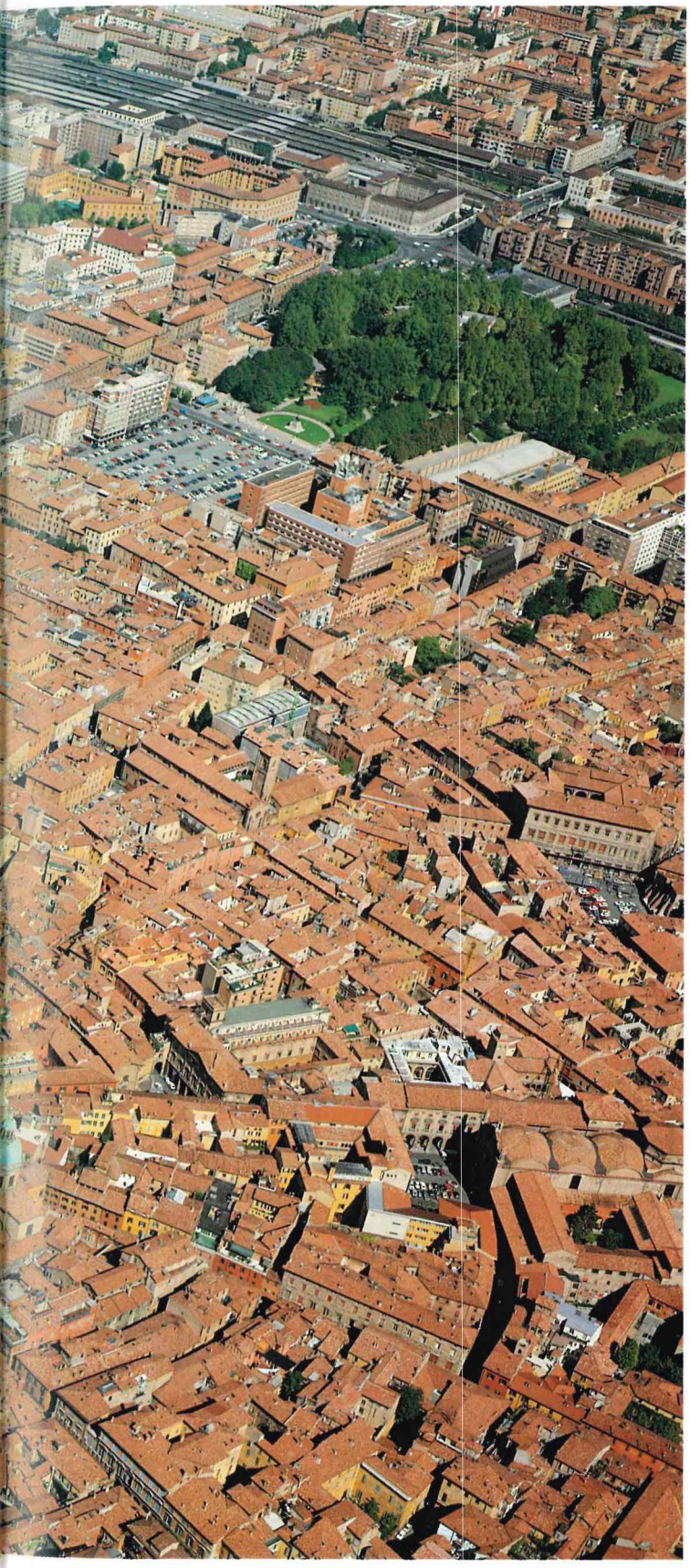


A questo studio sul sistema stradale della *Venetia et Histria* ho voluto aggiungere quella via per acque interne che, entro l'antica linea costiera e attraverso gli specchi lagunari, i rami terminali dei fiumi e i canali artificiali, veniva a collegare il porto di Ravenna con quello di Aquileia. Benché in questo caso non si possa parlare di un percorso stradale, questa rotta, documentata dalle fonti antiche e dalle testimonianze archeologiche, veniva ad integrarsi completamente con le vie che percorrevano la linea di costa e con le strade e i centri dell'interno, che trovavano in essa il loro punto d'incontro con l'Adriatico.

Ho voluto infine concludere questo lavoro con una analisi del ruolo svolto da queste strade nelle vicende che hanno vista protagonista questa regione, dal primo ingresso di Roma, alla sua proiezione verso i paesi transalpini, alla successiva romanizzazione del paese, fino al momento in cui, al tramonto dell'Impero, le invasioni barbariche hanno trovato lungo queste le loro direttrici di marcia, aprendo per l'intera Penisola un nuovo capitolo di storia.

Bologna, veduta aerea. Dalla romana Bononia, *si staccava la via che per Padova era diretta ad Aquileia.*

LA VIA DA BOLOGNA AD AQUILEIA
(La via di Emilio Lepido)



Sappiamo da Strabone (5, 1, 11, 217) che il console Marco Emilio Lepido, il costruttore della *via Aemilia*, stese un percorso stradale diretto da Bologna ad Aquileia lungo i piedi delle Alpi, aggirando i terreni paludosi del litorale.

Tale notizia non ha mancato di sollevare fra gli studiosi molti dubbi e interrogativi se rapportata all'anno della costruzione della *via Aemilia*, cioè al 187 a. C. (Liv., 39, 2, 10), come lascerebbe intendere il controverso passo di Strabone, in quanto Aquileia non era ancora stata fondata. Infatti la colonia latina della *Venetia* orientale verrà dedotta solamente sei anni dopo, nel 181 a.C. (Liv., 40, 34), e quindi una tale strada non poteva trovare alcuna sua giustificazione.

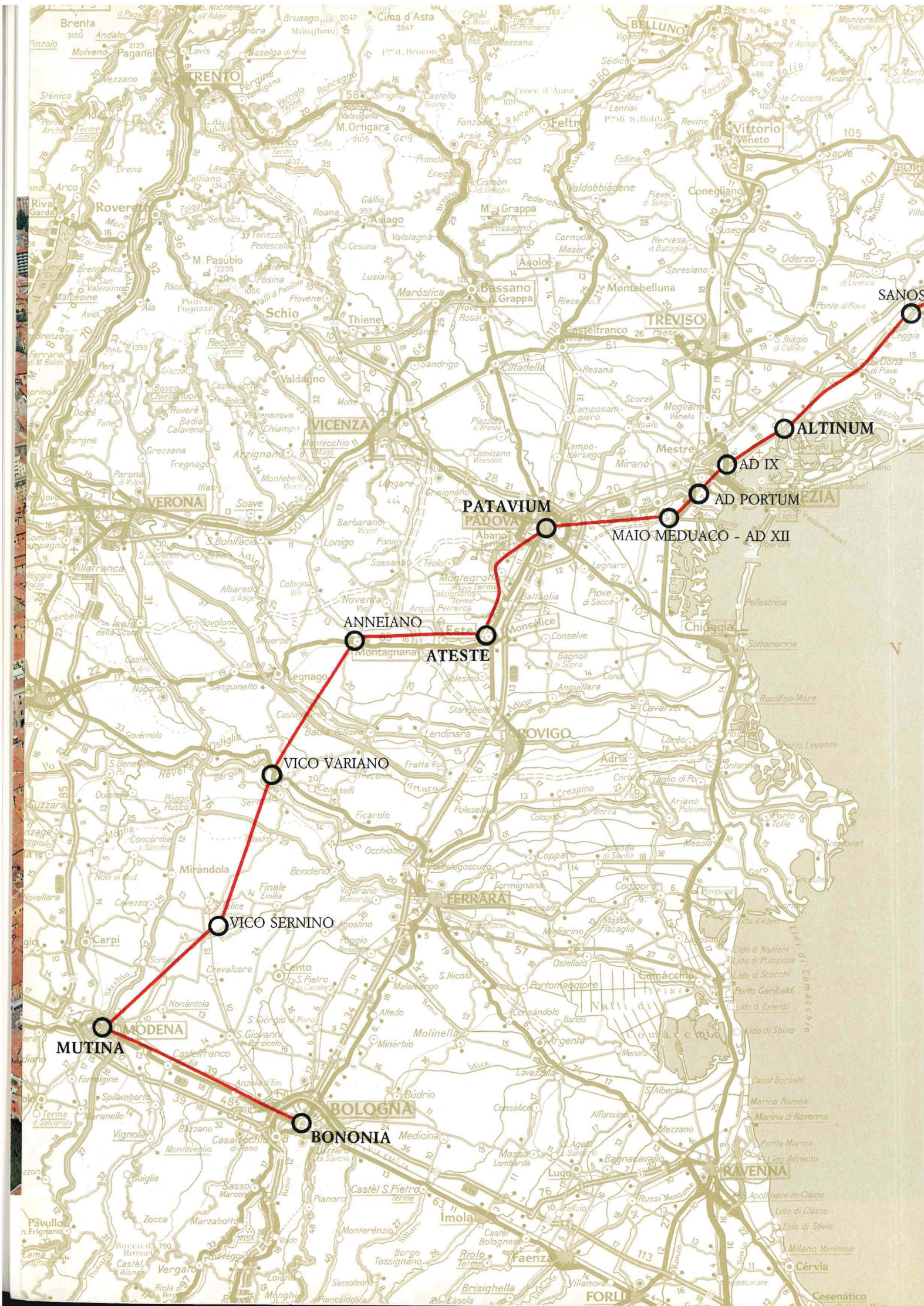
A tale proposito, pur esprimendo molte perplessità, l'Alfieri (1964, p. 61) è dell'opinione che questa via sia stata stesa, forse soltanto nel suo percorso iniziale, durante il secondo consolato di Marco Emilio Lepido, cioè nel 175 a. C., quando già da qualche anno la colonia di Aquileia era stata fondata.

Il Cessi (1957, p. 207 s.) invece ritiene privo di credibilità ciò che dice Strabone in quanto è del parere che sia prematuro anticipare di tanto tempo una via da Bologna per Padova ad Aquileia «se ancora al tempo di Decimo Bruto, dopo il crollo di Modena, se ne ignorava l'esistenza e la via normale era la litoranea da Ravenna ad Altino» (vie *Popillia* ed *Annia*).

Sono dell'avviso che tanto la notizia straboniana quanto la costruzione della via da Bologna ad Aquileia da riferire al secondo consolato di Lepido, come propone l'Alfieri, siano da accettare se messe in relazione con la presenza di questo console a Padova proprio durante il 175 a. C.

Come sappiamo da Livio (41, 27, 3-4), che ricorda l'episodio fra gli avvenimenti del 174 (Sartori, 1981, p. 107), Marco Emilio Lepido, durante il suo secondo consolato del 175, ricevette dal Senato l'incarico di portarsi a Padova per porre fine ai tumulti che travagliavano questa città e che avevano spinto una delegazione degli stessi Patavini a chiedere l'intervento di Roma.

Come si è detto, questa presenza di Lepido a Padova nel 175 può confortare la notizia di Strabone ed anche suggerire l'esistenza di una precedente pista da Bologna diretta a Padova, che il console, proveniente da Roma, di necessità dovette percorrere per raggiungere la città veneta e che egli, in quella occasione, rese stabile prolungandola fino ad Aquileia, in quanto questo nuovo centro ai margini orientali dell'Italia non poteva non venir collegato stabilmente con il resto della


ALTINUM
AD IX
AD PORTUM
MAIO MEDUACO - AD XII
PATAVIUM
ANNEIANO
ATESTE
VICO VARIANO
VICO SERNINO
MUTINA
BONONIA
TREVISO
VICENZA
VERONA
PADOVA
ROVIGO
FERRARA
MODENA
BOLOGNA
RAVENNA
Chioggia
Comacchio
Lidi di Comacchio
Valli di Comacchio
Cervia
Cesenatico
FORLI
Faenza
Imola
Lugo
Mestre
Conegliano
Vittorio Veneto
Belluno
Feltre
Bassano del Grappa
Asiago
Schio
Thiene
Montebelluna
Castelfranco Veneto
Oderzo
Jesolo
Lido di Venezia
Lido di Classe
Lido di Savio
Marina di Ravenna
Milano Marittima
Rosolina Mare
Porto Levante
Adria
Lendinara
Este
Monselice
Montagnana
Legnago
Cologna Veneta
Villafranca
Soave
Lonigo
Arzignano
Montebello Vicentino
Valdagno
Recoaro Terme
Roana
Rovereto
Riva del Garda
Arco
Trento
Pergine Valsugana
Levico Terme
Borgo Valsugana
Primolano
Cismon del Grappa
Pederobba
Valdobbiadene
Susegana
Nervesa della Battaglia
Spresiano
Ponte di Piave
Sacile
Conegliano
Vittorio Veneto
Belluno
Cortina d'Ampezzo
Auronzo di Cadore
Misurina
Tre Croci
Cima d'Asta
Passo Brocon
Canal San Bovo
Fiera di Primiero
Mezzano
Sedico
Agordo
Falcade
Canazei
Arabba
Marmolada
Passo Pordoi
Passo Fedaia
Passo Sella
Passo Gardena
Selva di Val Gardena
Ortisei
Santa Cristina Valgardena
Castelrotto
Siusi allo Sciliar
Bolzano
Bressanone
Vipiteno
Passo del Brennero
Fortezza
Chiusa
Ponte Gardena
Laives
Egna
Termeno sulla Strada del Vino
Cavalese
Predazzo
Moena
Canazei
Passo Rolle
San Martino di Castrozza
Primiero San Martino di Castrozza
Passo Cereda
Feltre
Belluno
Longarone
Pieve di Cadore
Auronzo di Cadore
Misurina
Tre Croci
Cortina d'Ampezzo
Dobbiaco
San Candido
Sesto
Passo Monte Croce di Comelico
Santo Stefano di Cadore
Lago di Misurina
Lago di Braies
Lago di Dobbiaco
Lago di Carezza
Lago di Fedaia
Lago di Garda
Peschiera del Garda
Sirmione
Desenzano del Garda
Lonato
Salò
Gardone Riviera
Limone sul Garda
Riva del Garda
Torbole
Malcesine
Brenzone
Garda
Bardolino
Lazise
Castelnuovo del

19. *Il percorso della strada romana che portava da* Bononia *ad* Aquileia.

Cisalpina e soprattutto con Roma.

È pure da ritenere che ancora prima di Lepido, all'atto della fondazione di Aquileia, i fanti-coloni, provenienti dall'Italia centrale e diretti ad occupare le terre loro assegnate nella *Venetia* orientale, abbiano seguito proprio questo itinerario per Padova (Bosio, 1980, p. 19), collaudando in tal modo la successiva opera del console.

Alcuni studiosi (Cessi, 1957, pp. 193 e 197; Polacco, 1965-66, p. 414) hanno pensato ad un trasporto di questi coloni per mare, che avrebbe in tal modo eliminato un loro obbligato passaggio attraverso il paese degli «amici» e «alleati» veneti, ma tale opinione mi lascia molto perplesso.

Infatti si trattava, nel caso specifico, di un assai considerevole contingente di uomini, militarmente organizzato, che doveva raggiungere dall'Italia centrale una terra lontana e senza dubbio pericolosa, come potrebbero dimostrare anche le altissime assegnazioni agrarie concesse ai coloni per invogliarli alla partenza (Liv., 40, 34: *Tria milia peditum quinquagena iugera* (ha. 12,5), *centuriones centena* (ha. 25), *centena quadragena equites acceperunt* (ha. 35). Sulla centurazione del territorio di Aquileia: Bianchetti, 1980,p. 21 ss.). Un viaggio per mare avrebbe comportato, oltre all'impiego di un numero elevato di navi per il trasporto di tanta gente, delle loro famiglie e dell'ingente materiale al seguito, necessario per iniziare una nuova esistenza, anche i rischi della navigazione e soprattutto l'esigenza di trovare all'arrivo uno scalo portuale in grado di offrire un sicuro e capace punto di attracco per una simile flotta.

Non vedo in quel momento lungo la frangia costiera dell'alto Adriatico e in particolare nella zona di Grado una tale possibilità, pensando al basso litorale aperto sul mare ed agli spazi lagunari interni, difficili da superare per le navi di buon pescaggio, non adatte certamente a risalire poi il braccio di fiume, sul quale si affacciava la nuova colonia. Infatti il fiume Natisone, l'antico *Natiso* (Mela, 2, 4, 61: *Natiso non longe a mari ditem attingit Aquileiam coloniam*; Plin., *N.H.*, 3, 127: *Natiso cum Turro praefluentes Aquileiam coloniam*), toccava allora Aquileia (Comel, 1932, c. 23 ss. e in particolare cc. 45-46), collegandola con i sottostanti specchi lagunari e con il mare aperto.

La lunga schiera di coloni aquileiesi aveva invece a sua disposizione un itinerario terrestre ben segnato e di facile percorribilità. Innanzitutto si poteva seguire il tracciato della *via Flaminia*, diretta da Roma a Rimini, e quindi la *via Aemilia*, costruita pochi anni prima dal console Marco Emilio Lepido, fino a raggiungere Bolo-

20. *Montegrotto Terme (Padova): l'impianto termale romano (particolare).*
21. *Montegrotto Terme (Padova): l'impianto termale romano (particolare).*

gna, colonia latina del 189 a. C. (Liv.,37, 57, 7), per poi inserirsi in una antica pista che da questa città, attraverso la pianura padana, doveva pervenire ad Este e quindi a Padova, i maggiori centri degli antichi Veneti.

Questo percorso preromano doveva poi continuare verso oriente, diretto per la veneta Altino, posta sulla gronda interna dell'attuale laguna di Venezia (Tombolani, 1985, p. 52 ss.), e la futura *Iulia Concordia*, che ha restituito sotto l'impianto romano le testimonianze di una presenza paleoveneta (Croce da Villa, 1984, p. 65), alla valle dell'Isonzo ed agli insediamenti di S. Lucia di Tolmino (Marchesetti, 1893; Forlati Tamaro, 1930, p. 219 ss.; Fogolari, 1975, p. 153 s.) e di Idria della Baccia (Szombathy, 1901, p. 291 ss.; Fogolari, 1975, p. 155), riconducibili ambedue alla stessa *facies* culturale protostorica.

Questa pista, documentata dai nuclei di vita riferibili al medesimo orizzonte paleoveneto, dopo Padova e fino alla zona dove poi sorgerà Aquileia, correva alta sopra i terreni idrograficamente difficili della fascia litoranea adriatica, a causa di vaste zone paludose e di ampi specchi lagunari, e ciò richiama la precisazione straboniana di una via condotta da Lepido fino ad Aquileia aggirando le paludi [1].

Non mi sembra poi il caso di vedere i Romani preoccupati nel 181 a. C. di dover attraversare con pacifici coloni il territorio dei Veneti, quando sei anni dopo, come si è visto, il Senato di Roma inviava nella veneta Padova un suo console con l'ordine di porre termine, certamente anche in modo deciso e risolutivo, alle lotte intestine che travagliavano questa città.

Non conosciamo il preciso itinerario seguito dalla via di Lepido, ma è presumibile che essa abbia tenuto presente e seguito la già ricordata pista preromana, soprattutto nel tratto che dal Veneto centrale si volgeva ad oriente lungo terreni di non facile percorribilità a causa di un regime idrografico particolarmente ingrato, in quanto già ben collaudata dal tempo e dal cammino degli uomini.

Penso però che sia possibile ritrovare, almeno nelle sue linee generali, l'itinerario di questa antica via, che per prima viene a percorrere le terre venete, nel più tardo percorso stradale che da Aquileia portava a Bologna.

L'*Itinerarium Antonini* (*IR*, 1929, 281-282) così ci descrive questo cammino che congiungeva Aquileia a Bologna:

Item ab Aquileia	
Bononiam	*m.p.?:*
Concordia	*m.p.XXXI*
Altino	*m.p.XXXI*
Patavis	*m.p.XXXII*
Ateste	*m.p.XXV*
Anneiano	*m.p.XX*
Vico Variano	*m.p.XVIII*
Vico Sernino	*m.p.XX*
Mutina	*m.p.XIII*
Bononia	*m.p.XVIII*

È interessante subito notare che questo Itinerario pone, come inizio della via, Aquileia e non Bologna, come ci saremmo attesi ricordando la testimonianza di Strabone; inoltre la presenza di Concordia chiarisce un percorso stradale ricavato da più tarde fonti.

Di questa via, il tratto da Aquileia a Padova sarà oggetto della nostra attenzione quando parleremo della *via Annia*, di cui veniva a far parte integrante. Così pure non ci sembra il caso di fermarci sul percorso da Modena a Bologna, condotto lungo la ben conosciuta *via Aemilia*.

Rimane da considerare il cammino da Padova a Modena, che nella sua prima parte fino ad Este può dirsi nel complesso ben individuato sul terreno.

La via usciva da Padova fra S. Maria in Vanzo e Prato della Valle lungo l'attuale corso Vittorio Emanuele II, raggiungendo il piazzale S. Croce (Gasparotto, 1951, p. 83); quindi per il rione Bassanello proseguiva verso sud-ovest sulla direzione indicata dai reperti romani, venuti alla luce alla periferia della città (Gasparotto, 1959, II, SE, nn. 1 e 3). Continuava poi per l'attuale località Mandria e da qui, per la strada che conserva ancor oggi il significativo nome di «via Romana», perveniva a Montegrotto (già S. Pietro Montagnon), il grande centro termale paleoveneto e poi romano, legato alle acque salutari del *Fons Aponi* ed al famoso oracolo di Gerione (Lazzaro, 1979, p. 121 ss.) [2].

Quindi, per l'odierna località di Battaglia Terme, correndo sempre lungo lo zoccolo meridionale dei Colli Euganei, la via si portava a Monselice, il *vicus* di *Ateste* ricordato dall'Anonimo Ravennate (*IR*, 1940, 4, 31: *Monssilicis*) e da Paolo Diacono (*H.L.*, 2,14; 4,25: *Montesilicis*) e ben documentato dai numerosi ritrovamenti archeologici qui venuti alla luce (Pellegrini, Prosdocimi, 1967, pp. 48 e 316; Ramilli, 1967, p. 5 ss., con esauriente bibliografia su questo centro).

Da Monselice, per le località di Marendole (Ghislanzoni, De Bon, 1938, p. 60) e Motta ("N.Sc.", 1911, p. 337) la via perveniva infine ad *Ateste*, già

grande centro paleoveneto (Pellegrini, Prosdocimi, 1967, p. 25 ss.; Fogolari, 1975, pp. 81 ss., 162 ss., 179 ss.) e poi notevole città romana (Cessi, 1957, p. 181 ss.), fiorita fra il corso dell'Adige, l'antico *Athesis* da cui ricavò con ogni probabilità il suo nome (Pellegrini, Prosdocimi, 1967, p. 25), e i rilievi sud – occidentali dei Colli Euganei.

L'*Itinerarium Antonini* fra Padova ed Este indica la distanza di XXV miglia corrispondenti a 37 chilometri, misura che si ritrova esatta seguendo il tracciato che noi abbiamo indicato e che doveva ricalcare senza dubbio un preesistente percorso che aveva trovato già in periodo paleoveneto la sua necessità di essere. Infatti esso veniva a collegare le due più importanti città dei Veneti attraverso la zona termale di Montegrotto che, come si è detto, rappresentava il maggior centro sacrale e salutare di questo popolo.

Inoltre, secondo lo Zerbinati (1982, p. 66 = Basso, 68) la pietra miliare che oggi si trova sul sagrato della chiesa parrocchiale di Arquà Petrarca e che porta incisa la cifra VII, senza altra indicazione o scritta, dovrebbe provenire dalla non lontana Padova – Este.

Dopo quest'ultimo centro e fino a Modena il percorso della via, fin qui sufficientemente rilevato, si presenta invece assai problematico ed aperto a diverse soluzioni. E questo anche perché in tutta la vasta area della pianura padana che si stende fra i Colli Euganei e la linea dell'Appennino emiliano frequenti sono stati durante tanti secoli i mutamenti dei corsi d'acqua, particolarmente dell'Adige e del Po, che hanno profondamente sconvolto la morfologia del terreno, cancellando o seppellendo le tracce della via, cosicché oggi riesce oltremodo difficile fissarne un sicuro itinerario. Né l'Itinerario Antonino, come vedremo, riesce a far sufficiente luce con le poste stradali intermedie di *Anneiano*, *Vico Variano* e *Vico Sernino*, che non sono presenti in alcuna altra fonte antica.

Per il tratto *Ateste – Mutina* tre sono oggi i tracciati proposti, che noi potremmo definire «occidentale», «centrale» ed «orientale».

Il percorso «occidentale» è sostenuto da chi pensa ad un cammino che da Este per Legnago raggiungeva Ostiglia e quindi, superato il corso del Po, si portava a Modena (*CIL*, V, 2, Carta geografica alla fine del volume; Gloria, 1881, p. 88 ss.; Gasparotto, 1951, p. 145; Alfieri, 1964, p. 61).

Il tracciato «centrale» è invece preferito da quanti ritengono che la via, dopo Este, continuasse fino a Montagnana per poi scendere da qui con un diretto cammino fino a Modena (Filiasi, 1811[2], p. 272 ss.; Averone, 1911, pp. 67 e 70 s.; Bosio, 1970, p. 119; Giacomelli, 1976[2], p. 193).

Infine coloro che sostengono l'itinerario «orientale», e sono i più numerosi, ritengono che la via, lasciata Este, scendesse a sud puntando verso Ferrara per poi piegare in direzione di Modena (Borgatti, 1906, p. 22 ss.; Zennari, 1931, p. 76; Uggeri, 1975, pp. 57, 156 ss.; Travagli Visser, 1978, p. 37 ss.; Scagliarini Corlaita, 1985, p. 106; Calzolari, 1989, p. 101 s.).

La Rossetto (1982, p. 191 ss.), che ha dedicato un attento studio su questo tratto stradale, esclude decisamente il percorso «occidentale» per Ostiglia in quanto «una tappa *Hostilia – Mutina* viene dall'Antonino esplicitamente menzionata altrove, lungo la *Verona – Bononia*, la cui descrizione si differenzia nettamente da quella della *Aquileia – Bononia*. Le due strade dovevano pertanto seguire, almeno fino a Modena, direzioni diverse e ben distinte».

Così pure non è d'accordo con chi parla di un percorso «orientale» in quanto la distanza di 71 miglia, data dall'*Itinerarium Antonini* per il tratto *Ateste – Mutina* «risulta difficilmente accettabile per un tracciato «orientale» passante in prossimità di Ferrara. Infatti in questo caso la via antica, eccessivamente lunga, avrebbe quasi potuto raggiungere Bologna, prima di toccare Modena, seguendo così un andamento vizioso e contorto».

Tutto ciò porta la Rossetto a sostenere l'esistenza di un percorso «centrale», che però presenta fra Este e Modena una distanza effettiva di dieci miglia inferiore a quella data dall'Antonino (61 anziché 71 miglia). Su tale discrepanza questa studiosa, dopo aver osservato che «non è possibile giustificare le X miglia che l'*Itinerarium* segna in più con un allungamento del percorso verso est o verso ovest», è dell'opinione «che nella fonte antica, o meglio nei manoscritti che l'hanno tramandata fino ad oggi, sia presente un errore per eccesso di X miglia, da ricercarsi nelle frazioni comprese tra *Ateste* e *Mutina*». A tale proposito la Rossetto ricorda che il codice *Parisinus Regius 7230 A*, che con l'*Escorialensis R II 18* viene dal Cuntz (*IR*, 1929, p. VI ss.) considerato il più vicino all'archetipo, «tralascia completamente il dato delle distanze, precludendo così una preziosa possibilità di confronto filologico. Le cifre che possediamo per le singole tappe della frazione *Ateste – Mutina* non offrono pertanto una concreta garanzia di esattezza e al proposito osserviamo che lo stesso editore rinuncia ad ogni eventuale discussione su di esse, limitandosi a riportarle senza commento (*IR*, 1929, 281-282, note critiche)».

22. *Rocca di Monselice (Padova), presso la quale correva la via romana diretta da Padova ad Este.*

La Rossetto conforta la sua tesi sull'esistenza di un percorso «centrale» con le poste stradali di *Anneiano* e di *Vico Variano*, che questa studiosa localizza nella attuale Montagnana e nei pressi di Castelnuovo Bariano.

I numerosi resti archeologici venuti alla luce a Montagnana (*CIL*, V, 2523, 2548, 2569, 2584, 2663; «Fasti Archeologici», XV (1960), n. 4447), la scoperta di un'iscrizione che ricorda qui un *fundus Enianus* (*CIL*, V, 2548 = *ILS*, 6005), che potrebbe, pur con molte perplessità, richiamare l'*Anneiano* segnato dall'Antonino, la vicina presenza dell'antico corso dell'Adige (Marcolongo, 1987, Tavola allegata), che veniva ad imporre in questo luogo un traghetto sul fiume, l'importanza logistica di Montagnana, legata ai percorsi per Verona e per Ostiglia (Franzoni, 1978, p. 40) [3], sembrano alla Rossetto buoni argomenti per ubicare qui l'antica posta stradale, tenendo anche in considerazione che senza alcun dubbio una via veniva a collegare durante l'età romana Este con questa località.

È da dire però che fra Este e Montagnana intercorrono solamente X miglia (15 chilometri) e non XX, come invece l'*Itinerarium Antonini* indica fra *Ateste* e *Anneiano*. A tale proposito la Rossetto ritiene che in questo tratto viario l'Antonino abbia segnato quelle X miglia in più che si riscontrano fra Este e Modena.

La successiva posta di *Vico Variano* viene quindi localizzata da questa studiosa presso Castelnuovo Bariano sia per la distanza di XVIII miglia (27 chilometri), indicata fra *Anneiano* e questa *mansio*, che si dimostra esatta per il tratto Montagnana – Castelnuovo Bariano, sia soprattutto perché l'odierno nome di Bariano è ricordato in un documento del 1028, che nomina la pieve dei *S.S. Gervasius et Protasius in vico Bariano* (Vasina, 1976, p. 89, n. 116, t. 9). Inoltre la

23. *Este: strada romana.*

24. *Iscrizione romana ritrovata a Montagnana (Padova), dove è da ubicare la posta stradale* Anneiano, *ricordata dall'*Itinerarium Antonini.

Rossetto pone l'accento sulle numerose testimonianze archeologiche, venute alla luce nell'area compresa fra Bergantino e Castelnuovo, che documentano la presenza dell'uomo fin dall'età del bronzo e in particolare durante l'età romana (Mantovani, 1886, p. 73 s.; De Bon, 1939, p. 65 s.; Rossetto, 1982 a, p. 127, nota n. 9), e sul vicino corso del Po, argomento questo di non secondaria importanza per giustificare in questo luogo il sorgere di una posta stradale.

Come si vede, in questi due punti fermi, rappresentati dalla localizzazione delle due poste stradali, questa studiosa trova le ragioni per affermare la validità e quindi l'esistenza del percorso «centrale» del tratto *Ateste – Mutina*.

Ultimamente però il Calzolari (1989a, p. 26 s., nota n. 36) è intervenuto per confutare decisamente la tesi della Rossetto, portando seri argomenti a sostegno del percorso «orientale».

Questo studioso ribadisce l'identificazione di *Vicus Varianus* con la località di Vigarano non lungi da Ferrara, affermando che nel X secolo Castelnuovo Bariano si denominava *Fundus Badrignanus* (Franceschini, 1986, p. 50 ss.) mentre nello stesso periodo Vigarano era indicato come *Vicus Varianus* (Franceschini, 1983, p. 21 ss.). Inoltre, e ciò sembra al Calzolari una prova inconfutabile per sostenere l'equazione *Vicus Varianus* – Vigarano, la pieve dei S.S. Gervasio e Protasio in *Vico Bariano* non è da riferire a Castelnuovo Bariano ma ai dintorni di Vigarano e precisamente alla pieve dei S.S. Gervasio e Protasio di Casaglia (Franceschini, 1986, p. 530).

«Pertanto – conclude il Calzolari – la tesi di Castelnuovo Bariano non regge più, a mio parere, su nessun elemento concreto ed affidabile, mentre acquista una maggiore solidità la tradizionale identificazione con Vigarano».

Invero, dopo le precisazioni del Calzolari, se si dovesse guardare solamente all'identità *Vicus Varianus* - Vigarano, non ci dovrebbe essere più alcun dubbio sull'esistenza del percorso «orientale», cioè sull'itinerario Este-Vigarano-Modena.

Se però noi osserviamo sul terreno il cammino che questo tratto «orientale» deve compiere da Este a Vigarano e quindi a Modena per portarsi infine a Bologna, riesce difficile non avere delle perplessità nell'accettarlo.

Innanzitutto, anche la lunghezza del tratto Este – Vigarano risulta in netto contrasto con le misure fornite dall'Antonino e per di più viene a mancare qui un punto intermedio dell'importanza logistica e dello spes-

sore archeologico di Montagnana. Infatti da *Ateste* a *Vico Variano* questo Itinerario segna XXXVIII miglia (XX fino ad *Anneiano* e XVIII da questa posta stradale a *Vico Variano*), che corrispondono a circa 57 chilometri, distanza questa che non si ritrova fra Este e Vigarano, il cui percorso, a meno di non far fare alla strada illogici giri viziosi attraverso un terreno del tutto pianeggiante, risulta di appena 42 chilometri.

Riesce poi difficile capire il perché la strada, una volta giunta a Vigarano, non si sia portata direttamente a Bologna con un cammino decisamente più breve e più logico anziché proseguire verso la più lontana Modena per poi piegare nuovamente verso Bologna, tanto più che, come scrive il Calzolari (1989, p. 26), era efficiente la via di Lepido, che da quest'ultima città andava ad unirsi proprio a Vigarano alla Modena – Este.

Confesso queste mie perplessità, accresciute dalla rispondenza delle distanze che, dopo Montagnana e lungo il percorso «centrale», vengono a corrispondere a quelle indicate dall'Antonino, perplessità giustificate pure dai ritrovamenti, anche stradali, che, come vedremo, sono venuti alla luce lungo questo tratto di strada e dalla collocazione delle due stazioni di *Anneiano* e di *Vico Variano* sui due più importanti corsi fluviali dell'alta Italia: sull'Adige la prima, sul Po la seconda.

È da dire poi che i nomi di Castelnuovo Bariano e del vicino Bariano Vecchio, che richiamano in modo diretto il termine *Variano* dell'Antonino, devono pur significare qualcosa, a meno che non si tratti di un toponimo prediale diffuso su una vasta area, e questo potrebbe valere anche per Vigarano; la stessa cosa si potrebbe, al limite, pensare anche per il *Bariano* collegato alla pieve dei S.S. Gervasio e Protasio, riferita dalla Rossetto a Castelnuovo Bariano, dal Calzolari a Vigarano.

Davanti a questi dubbi e in attesa che nuovi lumi vengano a chiarire la questione, sono ancora propenso a pensare all'itinerario «centrale» come al più logico cammino fra Este, Modena e Bologna, e quindi a seguirlo in questo mio studio.

Uscita quindi la via da Este, dopo aver toccata la località di Ospedaletto che ha restituito testimonianze antiche (*CIL*, V, 2603; Fogolari, 1957, p. 34), raggiungeva la contrada Dossi nel Comune di Saletto ("N.Sc.", 1948, p. 11; «Fasti Archeologici», V, 1950, n. 2228; Fogolari, 1957, p. 34) e quindi la vecchia chiesetta di S. Silvestro della Cavaizza, il cui materiale da costruzione, secondo il Prosdocimi ("N.Sc.", 1904, p. 5), è in parte romano. Oltre questa chiesetta la strada doveva toccare le contrade Garzara, Santigo e Garzaretta dove, assieme a numeroso materiale romano, fu riscontrata la presenza di pietre «simili a basoli di trachite euganea» (Giacomelli, 1976[2], p. 367 ss.). Più ad occidente, il rettifilo della «via Pelosa», un viottolo di campagna poco frequentato, sembra indicare, anche nel nome, la direzione della via antica, che infine raggiungeva Montagnana. A proposito di questo tratto stradale, il Filiasi (1811[2], p. 277 s.) ricorda, pur senza precisare dove, che ancora nel secolo XVIII era visibile fra Este e Montagnana «un tratto di strada su argine, selciata con larghe pietre».

A Montagnana la via incontrava l'antico corso dell'Adige e qui, come si è detto, quelli che sostengono il percorso «centrale» localizzano la posta stradale di *Anneiano*.

Superato questo fiume, la via doveva portarsi decisamente a sud, diretta ad incontrare dopo altre XVIII miglia (27 chilometri) la stazione stradale di *Vico Variano*.

Sulla traccia di quanto dice la Rossetto, la via, passando per la località di Bergosso, raggiungeva le Valli Grandi Veronesi, dove numerosi basoli, rinvenuti lungo lo stradone che partendo da Carpi tocca la località Massaua, inducono a pensare alla presenza di un selciato romano (Fioroni, 1967-68, p. 155). Più oltre, in prossimità del fiume Tartaro, in località Torretta Veneta, sono venuti alla luce un tratto di via selciata rivolto a nord est (Fioroni, 1967-68, p. 151) e, scoperta ancora più importante, nel 1958, due pietre miliari romane, purtroppo riseppellite nelle nuove arginature di questo fiume, prima che fosse possibile ricavarne ulteriori indicazioni (Franzoni, 1978, p. 49).

La via infine raggiungeva la zona di Castelnuovo Bariano, dove incontrava il corso del Po e dove la Rossetto localizza la posta stradale di *Vico Variano*. Potrebbe documentare questo percorso da Montagnana a Castelnuovo Bariano, cioè fra le stazioni di *Anneiano* e di *Vico Variano*, anche il tratto stradale messo in luce dalla fotografia aerea attraverso le Valli Grandi Veronesi, giusto l'itinerario indicato dalla Rossetto (Peretto, Zerbinati, 1984, p. 74).

Superato il Po, confine fra la *X* e l'*VIII regio*, la via si volgeva a *Vico Sernino*, posto a XX miglia (30 chilometri) da *Vico Variano* e a XIII miglia (20 chilometri) da *Mutina*.

In mancanza di dati archeologi e di indicazioni toponomastiche e sulla sola base delle distanze date dall'*Itinerarium Antonini*, questa posta stradale si potrebbe ubicare nella zona compresa fra le località di

Camposanto, Stuffione e Sammartini, collegata probabilmente all'antico corso del Panaro, lo *Scultenna* romano, che con il suo divagare e le sue frequenti inondazioni può aver cancellate le tracce e le memorie di un antico passato (Calzolari, Ragazzi, 1978, p. 30).

In tal modo, se è giusta questa ricostruzione viaria, le tre stazioni stradali di *Anneiano*, *Vico Variano* e *Vico Sernino* verrebbero a trovarsi su altrettanti antichi passi fluviali: rispettivamente sull'Adige, sul Po e sul Panaro, che ben giustificano lungo questa pianura l'esistenza di posti di tappa in diretto rapporto con tre notevoli fiumi.

Alla fine di questo discorso voglio aggiungere ancora un'ultima nota, che mi sembra importante per chiarire come per questa via il compilatore dell'*Itinerarium Antonini* non sia stato sempre preciso nel computo delle distanze. L'ultimo tratto *Mutina – Bononia* è indicato in miglia XVIII, misura questa non esatta e inferiore all'effettivo percorso lungo la *via Aemilia*, che rappresenta anche l'itinerario più diretto fra questi due centri. Infatti fra Modena e Bologna intercorrono non XVIII ma XXV miglia (37 chilometri), come lo stesso Antonino ha modo di chiarire presentando altri tre itinerari che comprendono il tratto *Mutina – Bononia* (*IR*, 1929, 282; 283; 287).

Note

1. A proposito dell'itinerario seguito da questo percorso nel suo tratto orientale, esso potrebbe anche spiegare la scelta, da parte dei Romani, del luogo ove fondare la colonia latina di Aquileia. Sappiamo che questa città si affacciava sul Natisone, il fiume che allora aveva una sua foce propria ed era alimentato, appena a settentrione della nuova colonia, da un ramo dell'Isonzo (Rigo, 1953-54, c. 13 ss.), che lo rendeva navigabile nel suo ultimo tratto, permettendo così ad Aquileia di aprirsi al mare con un suo scalo fluviale. Pur in mancanza di precise testimonianze archeologiche, sono dell'avviso che la pista paleoveneta, proveniente da occidente, abbia incontrato proprio in questo punto l'Isonzo, o meglio questo suo ramo «aquileiese», e ne abbia poi risalito il corso fino all'imboccatura della sua valle ed oltre, e che quindi la scelta del posto ove fondare Aquileia sia derivata da una precisa conoscenza da parte dei Romani di questo luogo, su un ben noto itinerario, alla confluenza di due corsi d'acqua e in diretto contatto con l'Adriatico attraverso un breve tratto di fiume navigabile. E non mi meraviglierei se anche qui dovessero apparire i segni di una stabile presenza paleoveneta, in ciò confortato da quello che ora scrive il Prosdocimi (1987, p. 316) a proposito del nome dato dai Romani alla nuova colonia, e cioè che «per deduzione probabilistica *Aquileia*, in quanto toponimo non gallico e non latino, dovrebbe essere venetico». Particolarmente interessante è quanto lo stesso studioso aggiunge alla sua esegesi toponomastica, là dove dice che se Aquileia «è un toponimo venetico, doveva essere dato da Veneti in loco, perché un nome che arrivi a toponimo esige che vi siano insediamenti locali, parlanti la lingua da cui è tratto il toponimo; al massimo si può pensare – ma siamo al limite – ad un nome dato da persone frequentanti la zona ma non insediate; tuttavia la frequentazione anche senza insediamento indica collegamenti quindi, come minimo di transito». Nello stesso suo lavoro sempre il Prosdocimi ricorda, come autorevole conferma dell'ipotesi di un insediamento venetico nell'area aquileiese, senza dubbio in stretta relazione con la pista da noi ricordata, un'iscrizione inedita in caratteri paleoveneti, venuta ora alla luce nel territorio prossimo ad Aquileia e segnalatagli dal Dott. Buora del Museo di Udine.

2. Queste acque termali, *Aquae Aponiae*, sono ricordate da Plinio (*N.H.*, 2, 227; 32, 61), Lucano (*Bell. civ.*, 8, 192-194), Silio Italico (*Pun*, 12, 218), Marziale (1, 61, 3; 6, 62, 1), Svetonio (*Tib.*, 14, 3), Ausonio (*Op.*, 11, 20, 161), Claudiano (*Carm.*, 49), Ennodio (*Ep.*, 5, 8), Cassiodoro (*Var.*, 2, 39). La Gasparotto (1954, s. 5, c. II) ritiene che il termine «Aquae Aponiae» si riferisca a tutte le acque termali della zona e che il centro più importante sia stato non l'attuale Abano ma Montegrotto Terme. È da notare che dal 1934 il paese di S. Pietro Montagnon ha cambiato il proprio nome in quello di Montegrotto Terme. La precedente denominazione si riferisce propriamente al piccolo colle (m. 26 s.l.m.) compreso fra il monte Castello e il monte Bortolon. Su questo complesso termale nell'antichità: Lazzaro, 1981 e Tosi, 1987, p. 180 ss.

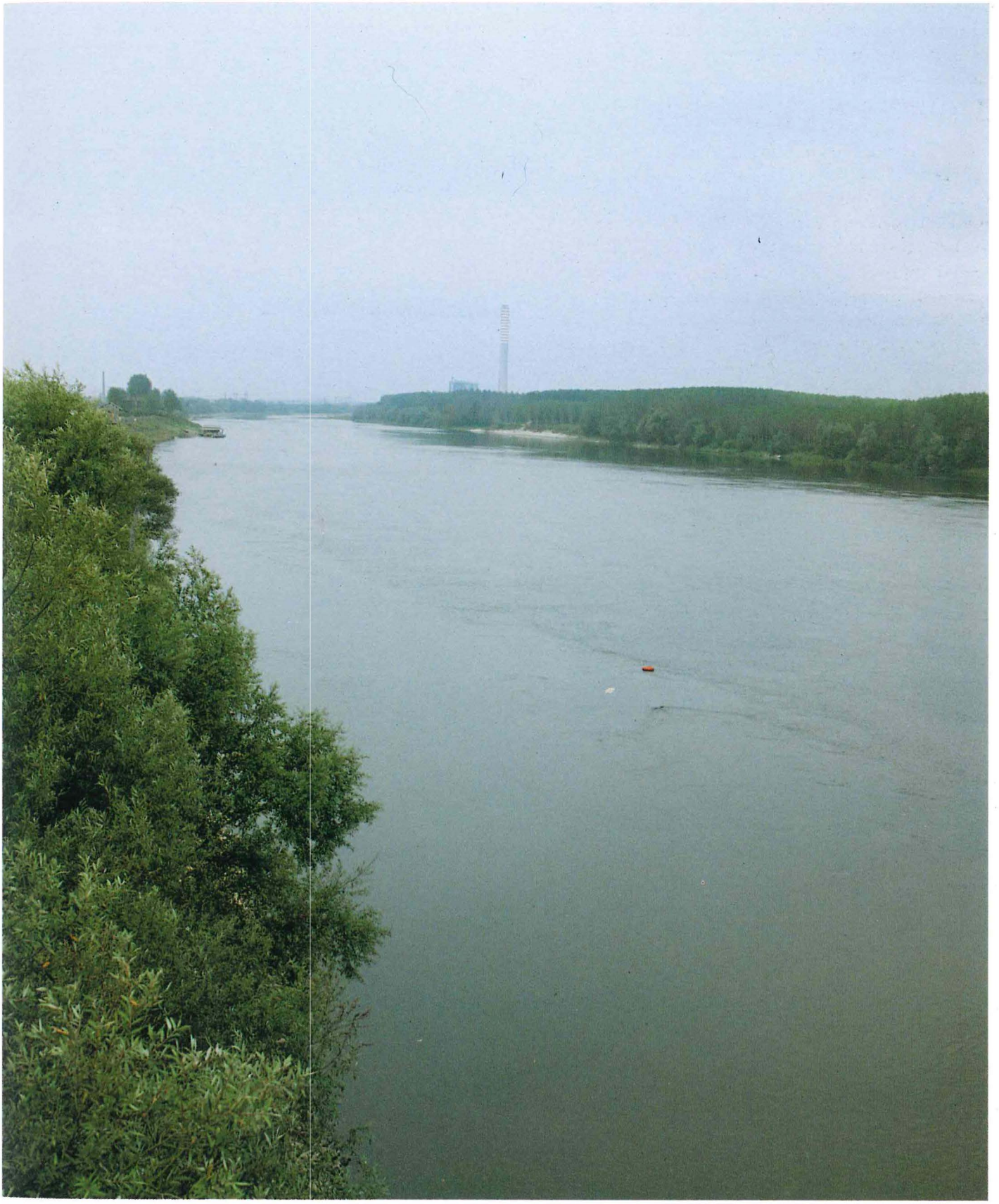
3. Per puntualizzare l'importanza di Montagnana quale centro stradale di notevole interesse durante l'età romana, il Franzoni (1978, p. 38 ss.) ricorda, oltre la via proveniente da Este e diretta a Modena, della quale stiamo parlando, anche:

1) la strada che per Legnago raggiungeva Ostiglia e da qui Mantova;

2) il percorso che da Montagnana doveva portare a Vicenza, «indiziato dalla esistenza di una «via Pelosa», toponimo che richiama una strada antica e che è tuttora esistente a nord di Montagnana e di Poiana Maggiore»;

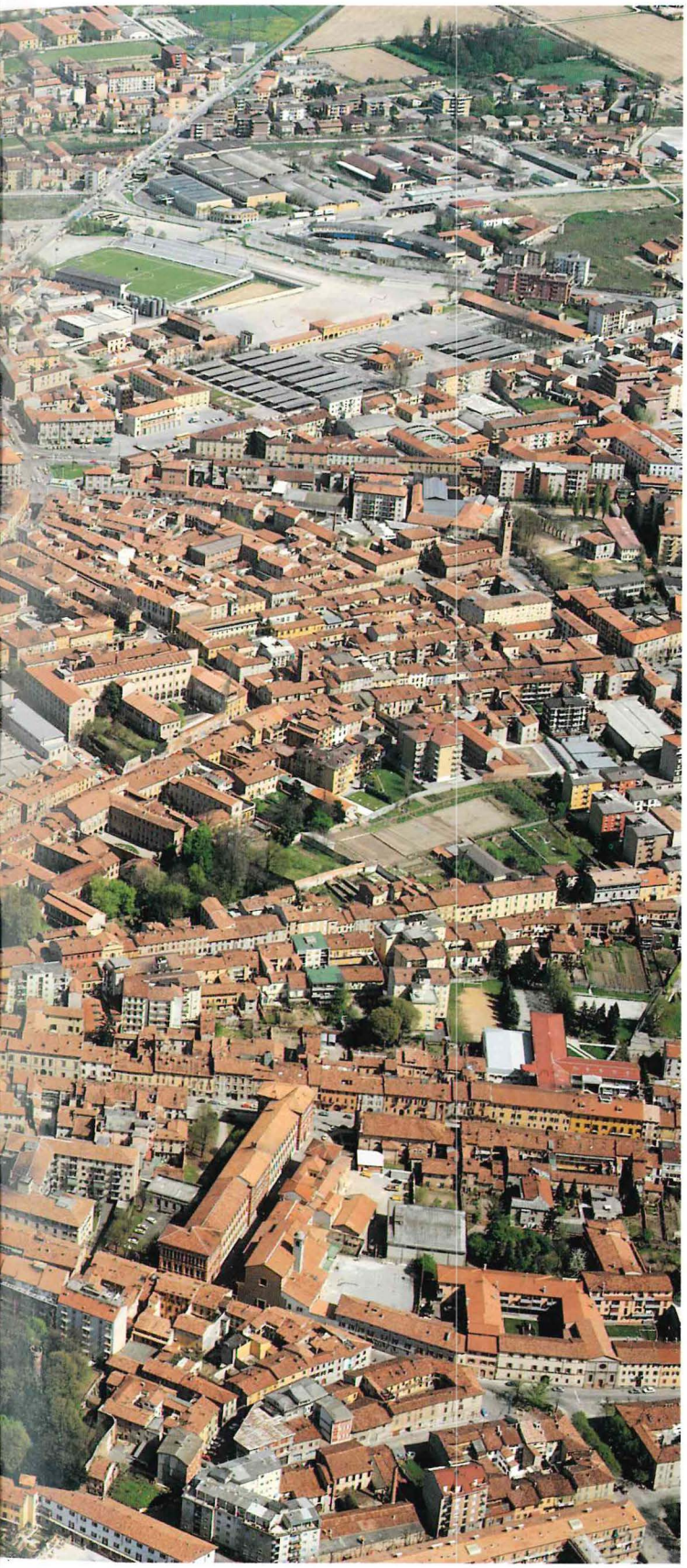
3) il collegamento stradale che univa Montagnana a Verona. Si tratta della «via Porcilana» della quale si sono interessati il Giuliari (1884, p. 80), il De Bon (1941 a, p. 170), la Pernigo (1970, p. 82 ss.) e il Benetti (1972, p. 22 ss.). Il percorso di questa strada, illustrato dal Franzoni con dovizia di dati cartografici e di riscontri archeologici, si staccava da Montagnana e per le attuali località di Pressana, Sabbion, Veronella (anticamente «La Cucca»), Belfiore (anticamente «Porcile», da cui il nome della via) raggiungeva S. Martino Buonalbergo, innestandosi qui sul percorso della *via Postumia*, che portava a Verona. Sulla «via Porcilana» e sulla sua origine romana ritorna anche la Conforti Calcagni (1981, p. 229 ss.), la quale è dell'avviso che questa strada, proveniente da Verona, non si sia fermata a Montagnana ma abbia proseguito, lungo l'antico corso dell'Adige, per Este (in questo tratto coincidendo con la via da Padova e Modena) e quindi abbia raggiunto la località di Agna e la *via Annia* (p. 71), per continuare poi sempre lungo il fiume fino al suo sbocco in mare all'altezza di Brondolo.

25. *Il Po a Castelnuovo Bariano (Rovigo), presso il quale doveva sorgere la stazione stradale di* Vico Variano *dell'*Itinerarium Antonini.



Cremona, veduta aerea. È l'antica colonia latina fondata, assieme a Piacenza, sulle rive del Po nel 218 a.C.

LA *VIA POSTUMIA*



Segue alla via di Lepido la *via Postumia*, che raggiunge Aquileia dopo aver attraversata l'intera Gallia Cisalpina.

Costruita nel 148 a.C. dal console Spurio Postumio Albino, come sappiamo da un miliare oggi conservato nel Museo Lapidario Maffeiano di Verona (*CIL*, I^2, 624 = *ILS*, 5806 = *ILLRP*, 452 = Basso, 3:

S(purius) Postumius S(purii) f(ilius) S(purii) n(epos)
Albinus co(n)s(ul)
C[X]XII Genua Cr(e)mo(nam)
XXVII),

questa via veniva a congiungere Genova con Aquileia, nel cui Museo si trova un'iscrizione, riferibile al II secolo a.C., che parla qui della *via Postumia* (*CIL*, V, 8313 = *ILS*, 5366 = *ILLRP*, 487a: [...] *de via Postumia in / forum pequarium / meisit. Lata p(edes) XXX[X] / de Senatous sente(ntia)*. Inoltre il ricordo di questa grande strada è presente anche nella *Sententia Minuciorum* (*CIL*, V, 7748 = *ILS*, 5946 = *ILLRP*, 517; Lamboglia, 1939, p. 210 ss.).

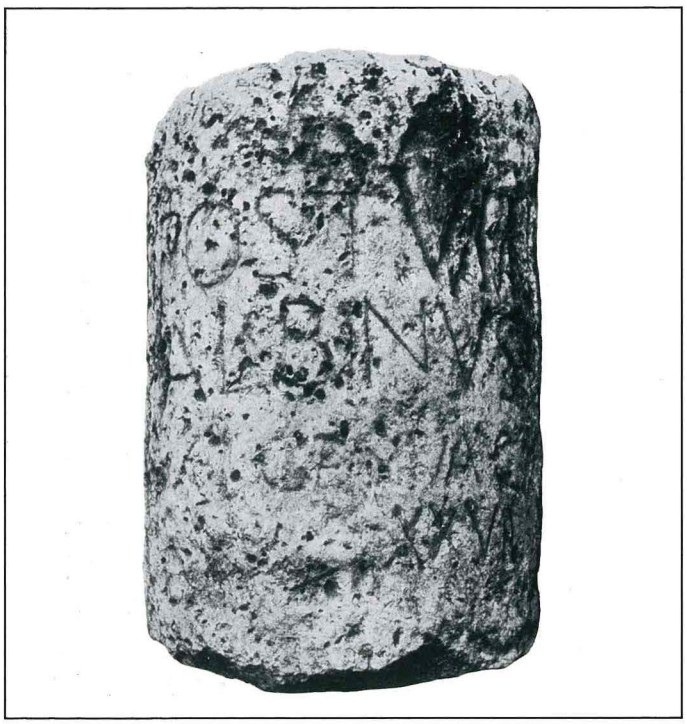
Il Fraccaro (1957, p. 197), che ne ha studiato il percorso attraverso la *Venetia*, precisa che lo scopo della *via Postumia* «non era quello di congiungere Genova con Aquileia, cioè due città situate agli opposti limiti della Cisalpina e senza rapporti diretti fra loro; ma di costituire quella che oggi, nel linguaggio militare, si direbbe «una strada di arroccamento». Essa si svolge infatti lungo un immaginario fronte volto alle regioni subalpine, nelle quali la romanizzazione era o appena iniziata o non ancora compiuta, e congiungeva fra loro i caposaldi della occupazione romana della Cisalpina».

Questo studioso, dopo aver chiarita la funzione strategica della grande via, messa in giusta evidenza anche dal Sartori (1960, p. 166), continua il suo dire ponendo innanzitutto l'accento sull'influenza esercitata sul percorso della *Postumia* dalle condizioni geofisiche della regione attraversata e dalla costante preoccupazione dei suoi costruttori di studiare attentamente il terreno nella ricerca del tracciato più sicuro da percorrere.

Sono invece dell'avviso, come ho già avuto modo di dire parlando della precedente via di Lepido, che anche il cammino della *Postumia* sia stato consigliato ai Romani principalmente dalle direttrici di precedenti piste, segnate dal tempo e collaudate da una lunga esperienza di uomini e di traffici.

Può suggerire questo l'itinerario che con ogni probabilità fu percorso dal console Marco Claudio Marcello, inviato nel 183 a.C. dal Senato di Roma contro i 12.000 *Galli Transalpini transgressi in Venetiam*.

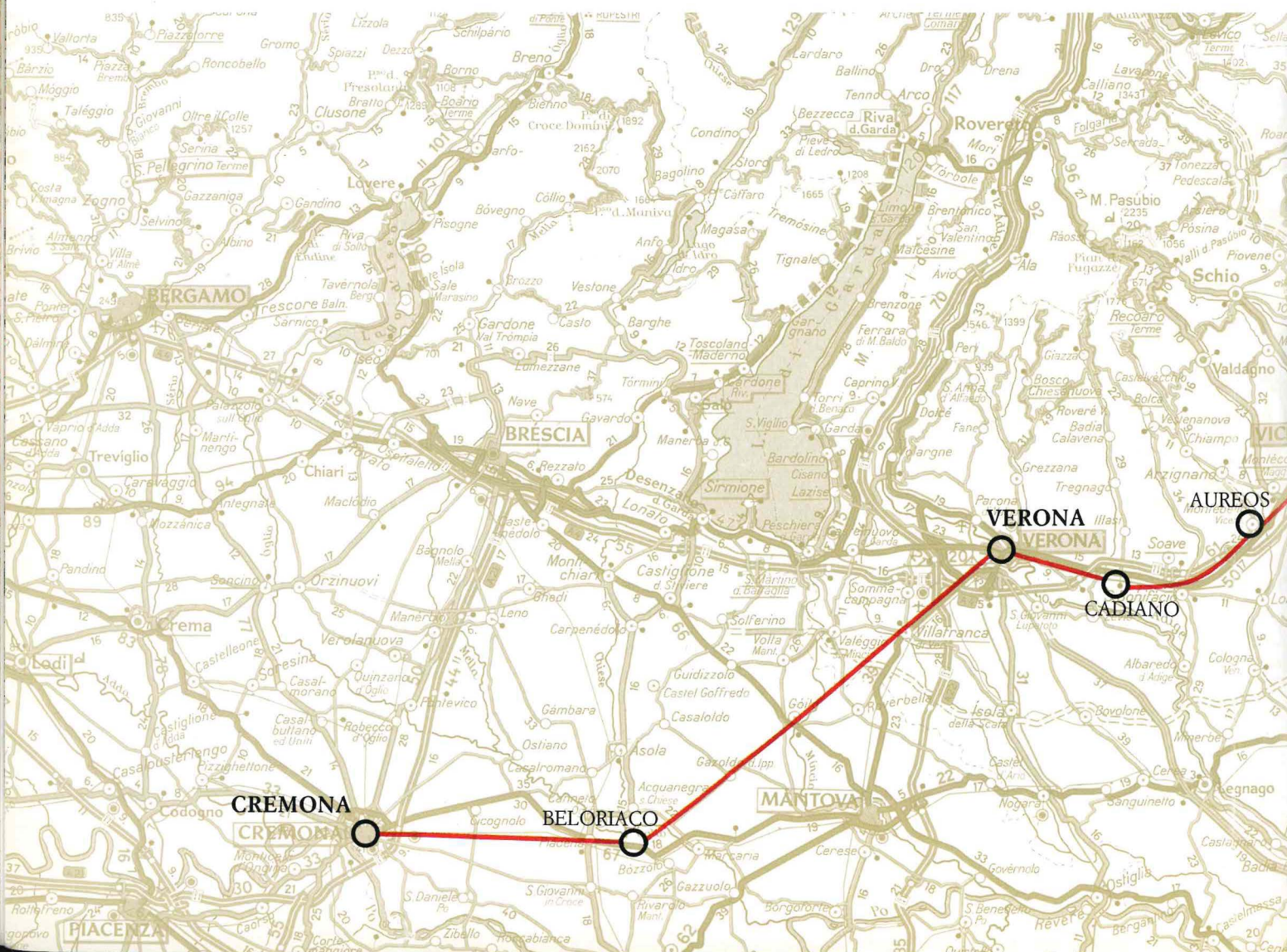
26. *Miliare della via* Postumia *(Museo Maffeiano – Verona)*
27. *Il percorso della via* Postumia *da Cremona ad Aquileia.*



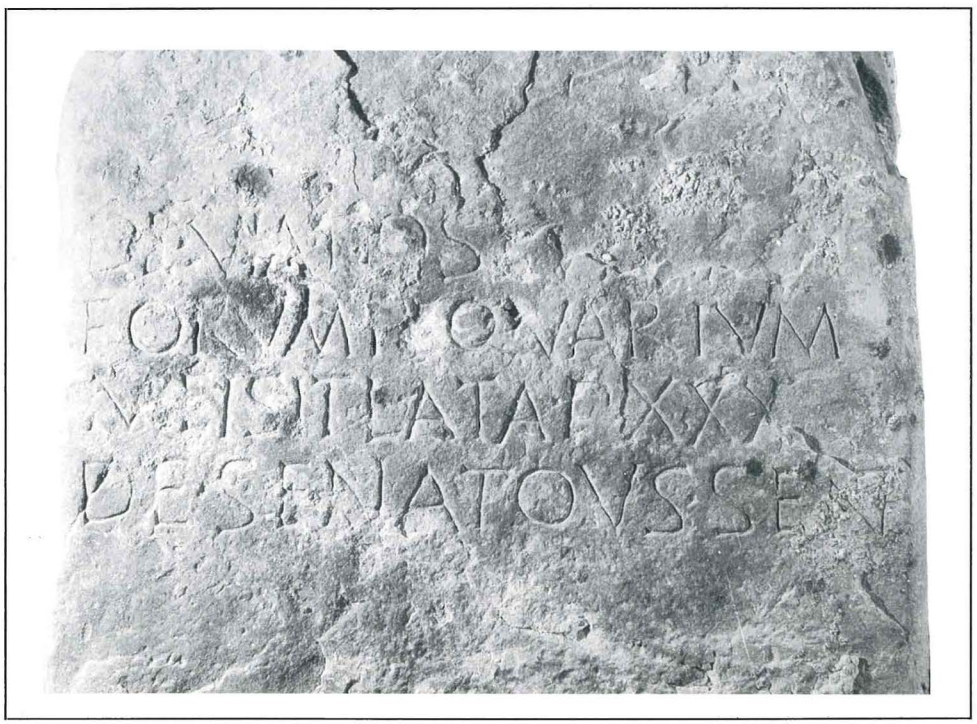
Costoro erano scesi nel 186 a.C. dalle loro sedi d'oltralpe (Liv., 39, 22, 6-7; Sartori, 1960a, c. 1 ss.) ad occupare una larga parte della pianura dell'attuale Friuli centro-orientale, prendendo stabile dimora con la fondazione di un *oppidum* a XII miglia (18 chilometri) dal luogo ove più tardi sorgerà la colonia latina di Aquileia (Plin., *N.H.*, 3, 131).

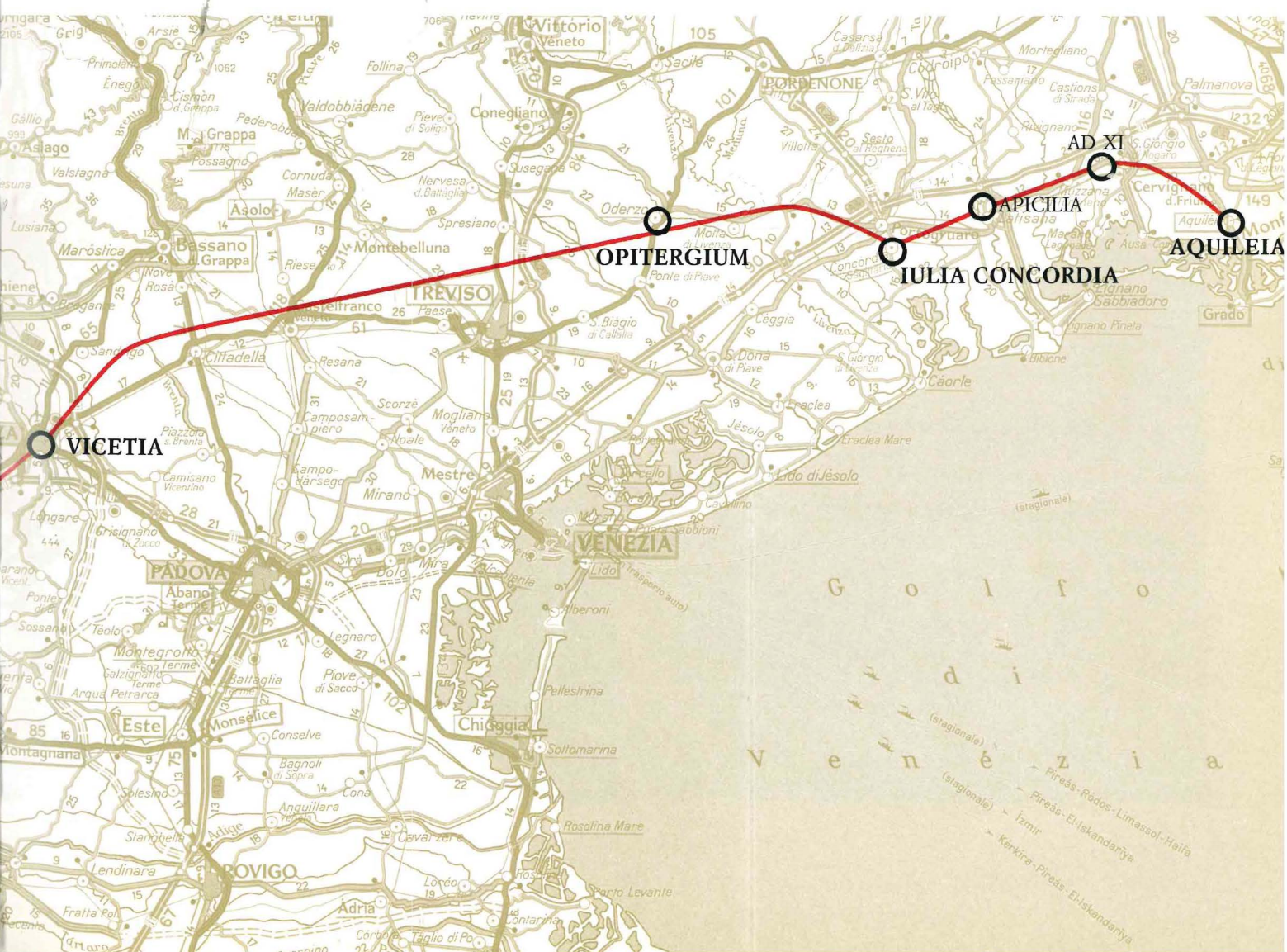
Seriamente preoccupato per la presenza di questi nuovi venuti, il cui numero e le cui intenzioni di fissare salde e durature radici in questo territorio venivano a rappresentare una seria minaccia per gli interessi romani nel *Venetorum angulus*, il governo di Roma aveva dato ordine al console di intervenire per costringere questi Galli a lasciare il paese in cui erano scesi e a ritornare nelle loro primitive sedi.

Era allora Marcello impegnato, assieme al suo collega Quinto Fabio Labeone, contro i turbolenti Liguri (Liv., 39, 45, 3; 56, 3) e quindi per portarsi dalla Liguria nella Cisalpina orientale dovette di necessità scegliere la via più rapida e più sicura, quella per le colonie latine di Piacenza e di Cremona e attraverso i



28. *Iscrizione che ricorda la via* Postumia *ad Aquileia (Museo Archeologico – Aquileia).*
29. *Particolare dell'iscrizione della via* Postumia *(Museo Archeologico – Aquileia).*





territori delle popolazioni «amiche» cenomane e venete.

È logico, ponendo mente a questo itinerario, pensare che i tracciati di età precedenti, ben segnati e resi stabili dal movimento degli uomini, abbiano allora mostrato all'esercito del console la strada da percorrere attraverso la pianura padana. Come è da ritenere che Marcello, una volta giunto nel paese dei Veneti, abbia seguito quelle piste, che già avevano indicato il cammino della diffusione di questo popolo verso oriente, come può attestare, oltre la paleoveneta Oderzo (Bellis, 1964; Pellegrini, Prosdocimi, 1967, p. 429 ss.) e prima delle futura Aquileia, il nucleo abitato, riferibile a questa *facies* culturale, venuto alla luce sotto la romana *Iulia Concordia* (Croce Da Villa, 1984, p. 65).

In questo percorso, seguito dal console Marcello per portarsi dalla Liguria nella *Venetia* orientale, vedo la direttrice stradale, ripresa nel 148 a.C. dal console Spurio Postumio Albino con la costruzione della *via Postumia* da Genova ad Aquileia.

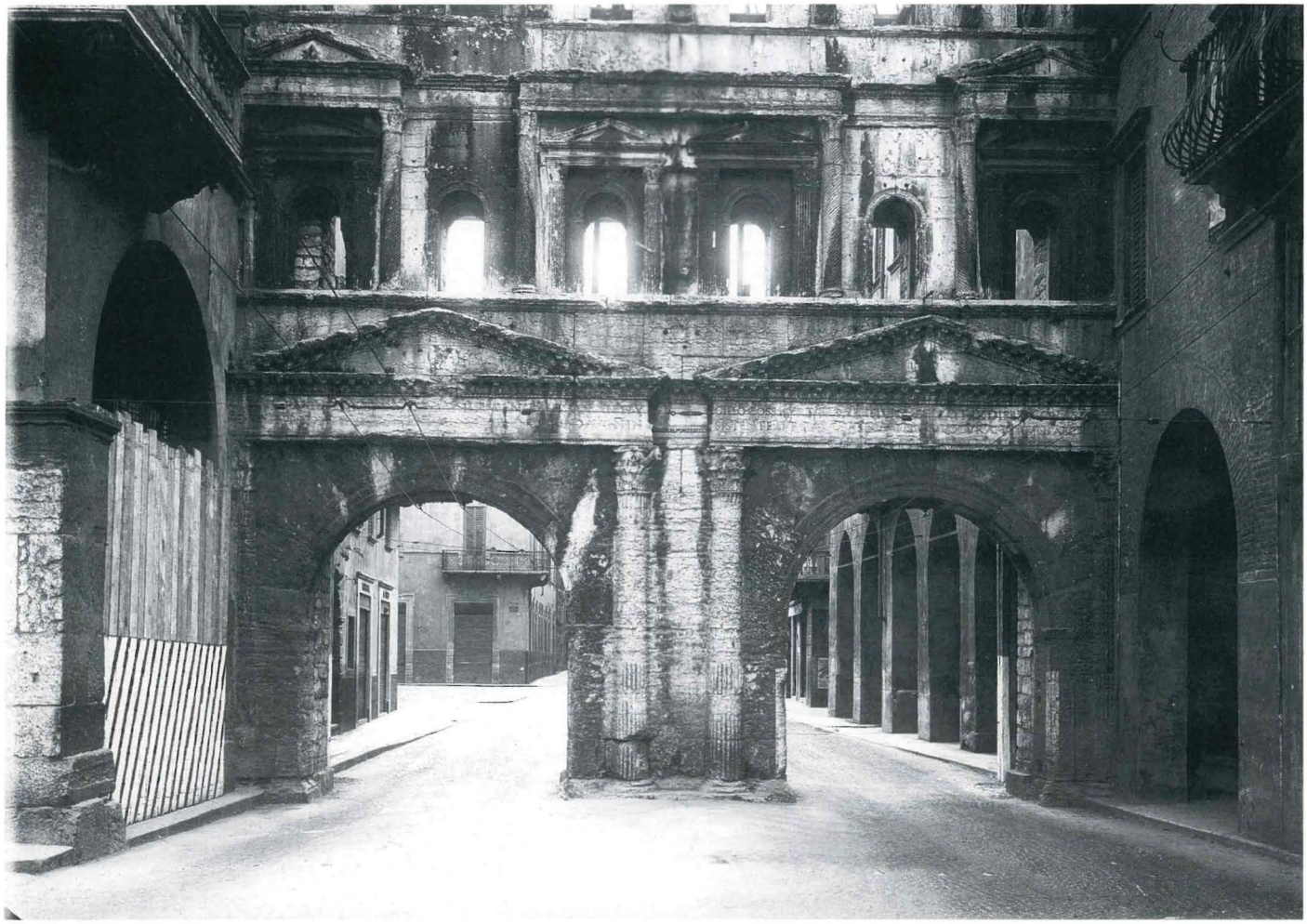
Da Genova la *Postumia* per il centro di Tortona (l'antica *Dertona*) raggiungeva Piacenza e quindi, superato il corso del Po, perveniva a Cremona entrando nel territorio della futura *X regio* augustea. Da qui si portava poi a Verona, cioè ai piedi delle Alpi e all'imboccatura della grande valle dell'Adige.

La *Tabula Peutingeriana* (*Segmentum* III, 3) ricorda il tratto Cremona-Verona per una distanza di XXII miglia (34 chilometri) fino a *Beloriaco* (*Betriacum*), da ubicare nell'attuale località di S. Andrea di Calvatone (*TIR*, 1966, p. 34), ma da *Betriacum* a Verona il percorso della via antica rimane ben evidente sul terreno lungo un tracciato che ancora oggi sulle Tavolette dell'I.G.M. al 25.000 è ricordato come «via Postumia» (probabilmente si tratta qui di una restituzione dotta del nome).

La via dopo Cremona, correndo su argine (Tac., *Hist.*, 3, 21, 2: *Sistere tertiam decumam legionem in ipso viae Postumiae aggere iubet, cui iuncta a laevo septima Galbiana patenti campo stetit*), raggiungeva, dopo aver toccata la località di Piadena (*TIR*, 1966, p. 137), l'odierno paese di S. Andrea di Calvatone (*Betriacum*). Da qui, piegando a nord-est, puntava con un lunghissimo rettifilo ancora intatto (22 chilometri) verso Goito, dove è venuto alla luce un sepolcreto di età romana (Degrassi, 1941, p. 325 ss.). Questo tratto di strada è oggi indicato con il toponimo «La Levà», che richiama un antico percorso su argini (Olivieri, 1934, p. 187). Inoltre lungo il percorso S. Andrea di Calvatone – Goito doveva essere posto in origine il miliare che

30. *L'impianto urbano di Verona incentrato sul percorso della via* Postumia, *che qui si accompagna al corso dell'Adige.*

31. *Porta Borsari: la porta romana di Verona attraverso la quale la via* Postumia *entrava in città.*



ricorda il console Postumio e la via partente da Genova (Basso, 1986, p. 22s.).

Da Goito, dove attraversava il fiume Mincio, la strada romana con un altro rettifilo di 30 chilometri, dopo aver toccata la località di Villafranca, che ha restituito numerosi documenti antichi (*CIL*, V, 3491, 3648, 8845; Sartori, 1960, p. 219, nota n. 6), raggiungeva Verona lungo il percorso della odierna S.S. n. 62.

Entrava quindi in città attraverso la porta Borsari e giungeva poi all'Adige, che superava su un ponte andato distrutto, ma ancora ricordato con il nome di ponte Postumio (Beschi, 1960, p. 406 ss.). Qui il percorso della via veniva anche a proporsi come asse portante della regolare struttura urbanistica della futura città romana.

Superato il fiume Adige, la *via Postumia*, dirigendosi verso Vicenza, 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.

Il percorso stradale che da Verona portava a Vicenza è ricordato dall'*Itinerarium Antonini*, dall'*Itinerarium Burdigalense* e dalla *Tabula Peutingeriana*.

L'*Itinerarium Antonini* (*IR*, 1929, 128), descrivendo la via proveniente da *Mediolanum*, indica fra *Verona civitas* e *Vicetia civitas* una distanza di XXXIII miglia (49 chilometri).

L'*Itinerarium Burdigalense* (*IR*, 1929, 558-559), che pure riporta il percorso proveniente da Milano, dà fra queste due città un itinerario più particolareggiato in quanto segna due *mutationes* intermedie:

civitas Verona	
mutatio Cadiano	*mil. X*
mutatio Aureos	*mil. X*
civitas Vicentia	*mil. XI*

La *Tabula Peutingeriana* (*Segmentum* III, 3) infine, d'accordo con l'Antonino, offre una distanza di XXXIII miglia.

Come si vede, l'*Itinerarium Burdigalense* segna fra

32. *L'Arco dei Gavi, sotto il quale correva la via* Postumia *prima di raggiungere Verona.*

Verona e Vicenza XXXI miglia, con una differenza di due miglia rispetto agli altri due Itinerari, ma ciò si può ben spiegare con un arrotondamento in meno della distanza di ogni singola posta stradale.

Pertanto sulla misura di XXXIII miglia non dovrebbero esserci discussioni, tanto più che la distanza attuale fra Verona e Vicenza, lungo la statale moderna (S.S. n. 11), è di 50 chilometri, corrispondenti grosso modo alla cifra di XXXIII miglia data dall'Antonino e dalla *Tabula*. E ciò fa subito pensare ad un percorso antico che doveva seguire il tracciato della via attuale, considerato anche che a S. Michele Extra è stato trovato il terzo miliare della strada (*CIL*, V, 8022 = Basso, 44) e più oltre, sempre lungo l'odierno percorso, il quarto miliare (*CIL*, V, 8021 = Basso, 45). Il Mommsen (*CIL*, V. p. 827) infatti è dell'avviso che la *Postumia* abbia seguito la direzione della via che oggi unisce Verona a Vicenza, e dello stesso parere sono anche il De Bon (1941, p. 514 ss.), che ha diligentemente ricercato sul terreno il possibile itinerario della strada romana fra queste due città, e il Franzoni (1973, p. 488).

Il Fraccaro (1957, p. 202 ss.) invece, seguito dal Sartori (1960, p. 169) e dalla Pernigo (1969, p. 336 s.), ritiene che la *Postumia*, staccandosi a S. Martino Buonalbergo dal tracciato della via moderna, si sia portata più a settentrione, fra i colli, seguendo il percorso della attuale strada carrozzabile secondaria che porta a Colognola ai Colli.

Questo studioso sostiene la tesi di un percorso più alto (e pertanto assai più lungo rispetto alla distanza data dagli Itinerari romani) con la presenza dei toponomi Ponte di Settimo e la «Decima», che richiamano termini stradali (Pellegrini, 1962, p. 40) e che si incontrano lungo questo cammino, i quali starebbero appunto a testimoniare l'esistenza di una strada antica. Inoltre il Fraccaro ricorda ben cinque miliari provenienti dalla zona di Colognola ai Colli: due che portano l'iscrizione dell'VIII miglio, l'uno con il nome di Massenzio (*CIL*, V, 8017 = Basso, 47), l'altro di Costanzo Cloro (*CIL*, V, 8018 = Basso, 46); uno con il IX miglio, dedicato a Diocleziano (*CIL*, V, 8016 = *ILS*, 636 = Basso, 49); uno con l'XI miglio e con due iscrizioni successive di Massenzio l'una, di Crispo, Licinio il Giovane e Costantino II l'altra (*CIL*, V, 8015 = *ILS*, 669 e 714 = Basso, 50); infine il quinto, privo del numero delle miglia, con il nome di Costanzo Cloro (*CIL*, V, 8019 = Basso, 51). Dalla stessa località di Colognola ai Colli proviene anche la colonnina dedicata agli imperatori Valentiniano e Valente, mancante dell'indicazione della distanza (*CIL*, V, 8020 = Basso, 52).

È da precisare però che nessuno di questi miliari è stato ritrovato *in situ*. A tale proposito giustamente la Basso (1986, p. 138 ss.) osserva che «come dimostrano le diverse distanze in miglia riportate, essi non furono collocati in origine a Colognola, ma vi giunsero, probabilmente, come ricorda il Franzoni (1973, p. 478), nel Sei – Settecento, quando la bellezza del luogo attirò qui molte nobili famiglie veronesi. Nelle splendide ville di queste illustri casate e nelle chiese della zona confluirono allora molte antichità locali, per arricchire le collezioni private tanto di moda a quei tempi».

Il Fraccaro giustifica il percorso lungo la zona collinare anche con la situazione idrografica della pianura sottostante, che allora doveva presentarsi alquanto difficile e che avrebbe perciò costretto gli ingegneri romani a preferire e quindi a scegliere un cammino più alto.

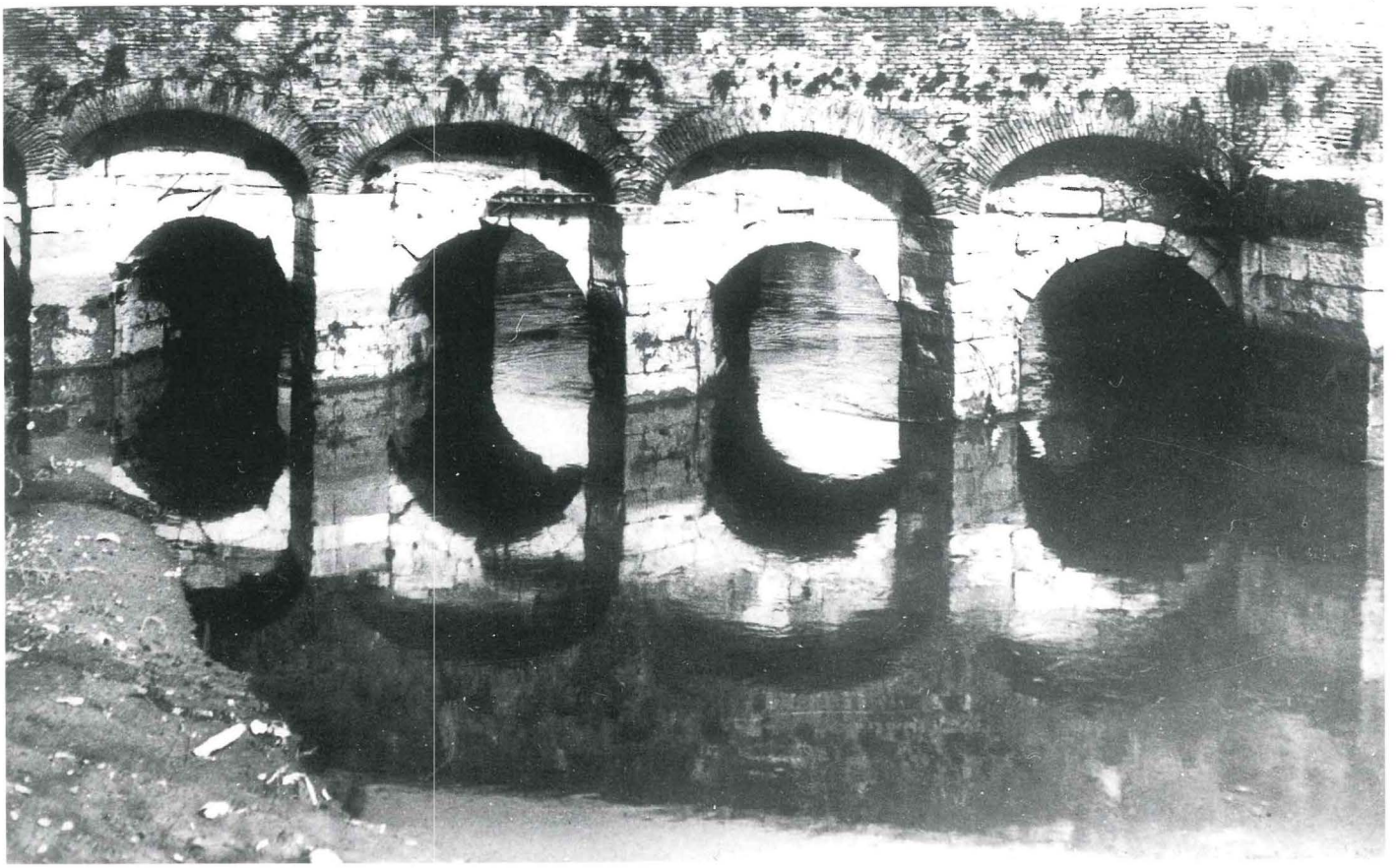
Questo pertanto è il tracciato della *via Postumia* proposto fra Verona e Vicenza da questo studioso: raggiunta Colognola ai Colli dove, oltre alle già ricordate pietre miliari, sono state ritrovate numerose testimonianze di età romana (*CIL*, V, 3217, 3224, 3261, 3265, 3267, 3300, 3314, 3317, 3321, 3341, 3428, 3512, 3620, 3623, 3660, 3867, 3874, 3877; "N.Sc.", 1918, p. 108) che fanno pensare, come si è detto, alla presenza di collezioni antiche in questo luogo, la *Postumia* per Pescaria, Orgnano e S. Vittore raggiungeva Soave, e da qui, valicando la sella fra monte Rocchetta e monte Tondo, scendeva a Monteforte d'Alpone; quindi risaliva a Montecchio Maggiore, da dove provengono iscrizioni romane (*CIL*, V, 3155, 3186) e due miliari con la dedica a Costantino (*CIL*, V, 8013 = Basso, 55; *CIL*, V, 8014 = Basso, 56), di cui si ignora però il luogo del rinvenimento.

Da Montecchio Maggiore la grande strada, sempre secondo il Fraccaro, doveva raggiungere la località di S. Daniele e quindi Sovizzo, dove avveniva l'attraversamento del fiume Retrone, per ritornare infine sulla statale moderna diretta a Vicenza, entrando in città per la principale porta occidentale.

Come si vede, la documentazione portata da questo studioso per sostenere un tale percorso, che si presenta particolarmente laborioso, è seria e circostanziata, però preferisco pensare, come ho già avuto modo di scrivere (Bosio, 1970, p. 33 ss.) e come sostiene il De Bon (1941, p. 514 ss.), alla *via Postumia* che segue un tracciato in pianura per i seguenti motivi:

1) la distanza data concordemente dagli Itinerari

33. *Vicenza: il ponte degli Angeli con strutture di età romana.*



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 strategiche alle quali doveva rispondere nel II secolo a. C. la *via Postumia*, ben dimostrate dai lunghissimi rettifili che la caratterizzano, in evidente contrasto con la tortuosità del tratto Verona – Vicenza;

3) i miliari, nessuno dei quali è stato ritrovato *in situ*, anzi diversi sono stati rinvenuti in un'unica località assieme ad altre, numerose iscrizioni; il che può suggerire, come già si è detto, la presenza di raccolte private e quindi una migrazione di tali pietre dalla strada «bassa»;

4) la possibilità della presenza di un altro tracciato («alto»), agibile durante l'età imperiale, ma da non confondere con il cammino della *via Postumia*;

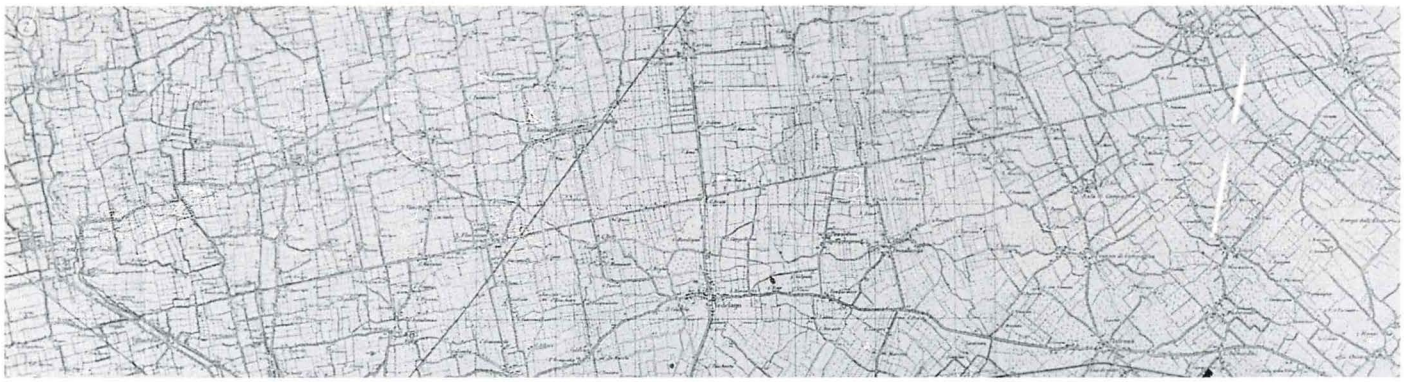
5) l'esistenza lungo il percorso della via moderna di reperti archeologici e di interessanti toponimi, che denunciano il passaggio di una antica strada.

Per tutte queste ragioni e per la già ricordata caratteristica della grande via, che preferisce i decisi rettifili correndo anche su argine attraverso terreni idrograficamente non facili, sono dell'avviso che la *Postumia* nel tratto Verona – Vicenza sia stata tracciata con un itinerario molto vicino a quello percorso dalla statale moderna.

Con buone probabilità la *via Postumia* doveva seguire il cammino dell'attuale strada fino alla località Stra, il cui toponimo, riconnettendosi al termine *strata* (Olivieri, 1914, p. 347), richiama qui la presenza di un antico percorso.

A sud di questa località si incontra il paese di Caldiero il quale, come giustamente osserva il Fraccaro (1957, p. 207), non può essere identificato con la stazione di cambio di *Cadianum*, segnata dall'*Itinerarium Burdigalense* nel tratto Verona – Vicenza, in quanto l'attuale Caldiero deriva da *calidus* (Olivieri, 1914, p. 213). E infatti a Caldiero sono venute alla luce un centro termale romano ("N.Sc.", 1883, p. 316) e diverse iscrizioni (*CIL*, V, 3372, 3696, 3772), che giustificano l'antichità del luogo e la sua particolare funzione. Però, pur non essendoci alcun collegamento con l'antico toponimo stradale, la presenza di un centro romano a Caldiero, e per giunta termale, mi sembra

34. *Il rettifilo della via* Postumia *fra Vicenza ed Oderzo.*



abbastanza importante per avvertire anche la vicina presenza di una strada.

Continuando dopo Stra, la *Postumia* 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 di Soave (*CIL*, V, 3639, 3875; "N.Sc.", 1917, p. 229), 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* e la cui località è testimoniata durante il Medioevo: infatti la chiesa di S. Giovanni e Macario in Masòn apparteneva ai Cavalieri di Malta e in origine ai Templari, dai quali derivò il nome di *Mansio Templi* (Maccà, 1812-16, pp. 65, 136).

Quindi da Masòn la *Postumia* perveniva a Montebello Vicentino lungo un cammino che ha rivelato diverse testimonianze romane (Dal Prà, ms., p. 8; De Bon, 1938, p. 49). Voglio anche ricordare che, secondo un'informazione ricevuta dal Municipio di Montebello, nell'inverno 1944-45 in località Colombara, un chilometro a sud-ovest del paese, sono venute alla luce alla profondità di due metri tracce di un selciato stradale con basoli di trachite. Non sono però riuscito a trovare più circostanziate conferme di questa notizia. Resti di un antico pavimento stradale in questa località sono anche ricordati dalla Girardi (1924, p. 23).

Oltre Montebello Vicentino la via antica proseguiva per la località «la Gualda», che ricorda nel nome un antico posto di vedetta (Olivieri, 1961, p. 144: «*Gualda* è nome di origine germanica e significa luogo di osservazione o vedetta»), reinserendosi infine nella statale n. 11 in località Tavernelle. Presso questo luogo, il cui nome secondo l'Olivieri (1914, p. 348) potrebbe essere derivato dal latino *tabernulae*, fu trovato (però anche questo non *in situ*), un miliare dedicato a Flavio Gioviano con l'indicazione del IX miglio (*CIL*, V, 8012 = Basso, 53). La *via Postumia* infine raggiungeva Vicenza seguendo l'itinerario della strada attuale.

È da dire ancora, sempre a proposito del tratto Verona – Vicenza, che lo stesso Fraccaro (1957, p. 212), 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.

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

Dopo Vicenza il percorso della via è ricordato solamente dalla *Tabula Peutingeriana* (*Segmentum* III, 4-5), che ne dà la seguente descrizione grafica:

Vicetia	
Opitergio	*XXXIII*
Concordia	*XL*
Aquileia	*XXX*

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

Ritornando alle indicazioni offerte dalla *Tabula*, queste trovano conferma anche sul terreno nel lunghissimo rettifilo di oltre 60 chilometri che dalle rive del Brenta, a settentrione del paese di S. Pietro in Gu, conduce fino ad Oderzo dopo aver attraversato il corso del Piave, nonché nei numerosi toponimi che si incontrano lungo questo percorso.

La via, uscita da Vicenza per il ponte degli Angeli, dopo aver toccato Ospedaletto e Cà della Levà (come abbiamo già detto, con il termine «Levada» viene di solito indicata una antica strada su argini) raggiungeva l'odierno paesino di Postumia, che mantiene vivo il

35. *Il percorso della via* Postumia *a Postioma (Treviso).*

ricordo della strada romana. A proposito di questo significativo toponimo, il Fraccaro (1957, p. 214) lo considera una restituzione dotta; però ricorda anche la voce popolare di *Postuma*, con la quale si sarebbe chiamata un tempo questa località.

La *via Postumia* perveniva quindi al corso del Brenta, l'antico *Meduacus*, da dove ha inizio il lunghissimo rettifilo che, attraverso l'alta pianura del Veneto centrale, raggiunge il Piave ai Ronchi di Maserada, presso Roncadelle, per continuare poi fino ad Oderzo. Però la via non doveva toccare questa città, alla quale era certamente unita da una breve via di raccordo, ma passava a sud della stessa, continuando il suo percorso rettilineo oltre la località di Faè (Bosio, 1964-65, p. 331).

Lungo quest'ultimo tratto si ritrovano nomi chiaramente legati al percorso della via antica: così Postioma, una frazione del Comune di Paese, e Case Postioma, in Comune di Maserada.

È da notare che la *Tabula Peutingeriana* segna fra Vicenza e Oderzo XXXIII miglia, pari a circa 50 chilometri, e da Oderzo a Concordia XL miglia, che corrispondono a circa 60 chilometri. Queste distanze date dalla *Tabula* non corrispondono però alle distanze reali fra questi centri poiché fra Vicenza e Oderzo intercorrono km. 80 (LIII miglia), mentre fra Oderzo e Concordia ci sono solamente 30 chilometri, pari a XX miglia. Abbiamo perciò fra Vicenza e 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 semplice svista del compilatore della *Tabula*, 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 *Tabula*, viene ad essere di miglia LXXIII (LIII+XX), pari al cammino effettivo di km. 110, quanti appunto intercorrono fra queste due località.

Questa trasposizione di XX miglia nel tratto

36. *Il miliare di Massenzio (Museo Opitergino – Oderzo).*

Vicenza – Concordia può anche indicare che questo documento cartografico descrive una sola e ben precisa strada in quanto, trattandosi di un unico percorso, era importante per il compilatore che di questo risultasse il numero complessivo delle miglia. Dico questo perché il Fraccaro (1957, p. 219 ss.) e il Brusin (1966, p. 5 ss.), anziché far proseguire direttamente la *via Postumia* per Concordia ad Aquileia, dopo Oderzo fanno prendere alla strada un percorso molto più alto e vizioso (per Sacile, Pordenone, Codroipo e quindi per la «Stradalta» ad Aquileia).

Questi studiosi giustificano le ragioni di una tale scelta itineraria con due motivi:

1) l'esistenza di due documenti friulani del 1214, nei quali è menzionata la *Postumia*: il primo del 19 settembre, il secondo di due giorni dopo ricordano il passaggio della *Postoima* o *Postoyma* fra le località di Sacile e di Fontanafredda (Verci, 1774, doc. 83 e 84, p. 158 s.);

2) la necessità per questa strada di evitare, come già precedentemente aveva fatto per il tratto stradale Verona – Vicenza, le difficoltà logistiche derivanti dalla situazione idrografica particolarmente difficile della bassa pianura friulana e quindi di tenersi il più possibile alta sopra la linea delle resorgive.

I due documenti, che parlano della *Postumia* fra Sacile e Fontanafredda, sono del 1214, un'età assai lontana dalla costruzione della grande strada romana e quando già numerose e travagliose vicende hanno profondamente mutato il volto storico di questo territorio. Fra queste vicende mi sembra significativo ricordare il momento in cui i Longobardi, discesi nel 568 in Italia, fissano in *Forum Iulii* (Cividale del Friuli) la capitale del loro primo ducato. Da allora questa città, divenuta il maggior centro della regione orientale, comincia ad assolvere anche quel ruolo logistico che aveva fin qui svolto Aquileia.

In tale contesto storico ed anche itinerario viene ora ad assumere grande importanza la via che da Cividale, tagliando longitudinalmente la pianura friulana, per Codroipo, Pordenone, Sacile scendeva a congiungersi con il percorso della *Postumia* diretto a Verona e oltre (Bosio, 1976, p. 161). Di questa via scrive Paolo Diacono (*H.L.*, 5, 40) in relazione alla ribellione di Alachis ed alla resa dell'esercito dei *Foroiulani*, provenienti da Cividale, da parte del re Cuniperto presso il ponte del Livenza, appena a sud di Sacile, che «si trova sulla strada di chi si reca a Pavia».

In tal modo, quanti in quel momento, provenienti da Pavia o dalla pianura padana, parlavano della strada che li avrebbe condotti alla capitale del ducato longobardo del Friuli, intendevano riferirsi, anche nel nome di *Postumia*, ad un ben definito ed unitario percorso, legato all'antica strada romana ed al suo logico prolungamento fino a Cividale.

Così spiego la presenza del termine *Postoima* o *Postoyma* fra Sacile e Fontanafredda che, ricordato in due documenti del 1214, è riferito dal Fraccaro e dal Brusin alla via stesa nel 148 a. C. dal console Postumio mentre io lo attribuisco alla nuova situazione viaria venutasi a determinare molto più tardi nella *Venetia* orientale con l'arrivo dei Longobardi e quindi proseguita nei secoli seguenti.

37 *L'itinerario della via* Postumia *da Verona ad Aquileia nella* Tabula Peutingeriana.

Per quanto riguarda poi la preoccupazione dei costruttori della *via Postumia* di mantenersi alti sopra i terreni idrograficamente difficili della bassa friulana, si può rispondere che la già ricordata realtà preromana sia di Oderzo che di Concordia presuppone l'esistenza di un precedente collegamento fra questi due luoghi e quindi di una pista ben segnata e collaudata, che si apriva utile a Postumio. Tanto più utile in quanto la *via Postumia*, una volta giunta all'altezza della futura Concordia con un cammino di soli 30 chilometri, andava ad incontrare la precedente via di Emilio Lepido, diretta ad Aquileia e stesa proprio attraverso quei difficili terreni che l'itinerario proposto dal Fraccaro voleva evitare, cancellandone per questo tratto terminale, sicuramente reso più stabile per l'accresciuto volume di traffici, anche il probabile nome, come fa fede l'iscrizione aquileiese che ricorda in questa città la via di Postumio.

A tutto questo è da aggiungere che la strada «alta» non è ricordata da alcuna fonte antica né è documentata da probanti testimonianze archeologiche e si presenta molto più lunga (una giornata di viaggio in più) del cammino Oderzo – Concordia – Aquileia (km. 106 anziché 73).

Nemmeno mi sento di condividere l'opinione del Tagliaferri (1986, p. 171 ss.) sull'ultimo tratto della *via Postumia* da Oderzo ad Aquileia. Questo studioso, rifiutando sia il percorso suggerito dal Fraccaro e dal Brusin sia quello per Concordia ad Aquileia, indica nel decumano massimo della centuriazione di *Iulia Concordia* (Bosio, 1965-66, p. 195 ss.) l'antico itinerario della via romana. Il Tagliaferri infatti vede in questo *limes*, sul quale poi verrà impostata la divisione agraria di questa città, il percorso della grande strada che da Oderzo si doveva portare direttamente a Codroipo, per poi continuare lungo la «Stradalta» fino all'altezza della attuale Palmanova e scendere quindi ad Aquileia.

Però mentre il Fraccaro e il Brusin, come abbiamo visto, giustificano la loro scelta itineraria con documenti medioevali che parlano di una *Postoima* o *Postoyma* fra Sacile e Fontanafredda, il Tagliaferri sostiene la validità del suo percorso, anch'esso molto lungo e vizioso, solamente con la presenza di questo decumano massimo, legato ad una centuriazione tanto lontana nel tempo dalla costruzione della *Postumia*, e con la frequenza dei ritrovamenti archeologici lungo questo itinerario.

Sono invece del parere che la *via Postumia* da Oderzo si sia diretta verso i luoghi dove verrà fondata *Iulia Concordia* sia per le ragioni già esposte sia perché il percorso Oderzo – Concordia è testimoniato dal miliare dedicato a Massenzio (*CIL*, V, 8000 = Basso, 65), che porta l'indicazione di un miglio, ritrovato *in situ* nei pressi della località Magera, un chilometro e mezzo da Oderzo verso oriente. Qui permane ancora il toponimo di «Cal della Piera», che facilmente si spiega con la presenza del miliare e di un antico percorso legato a questo. Inoltre, come vedremo, lungo questo tratto stradale si incontra il paese di Annone, da far risalire a un *ad nonum lapidem* e quindi ad una distanza itineraria (Olivieri, 1961, p. 145, nota n. 3). A questo voglio ancora aggiungere che un tale percorso si può ben giustificare con il carattere prettamente militare della strada stessa, che le imponeva di raggiungere la meta (Aquileia) per il cammino più breve.

Oltre Oderzo e dopo la località Magera, da dove proviene il miliare di Massenzio, si perdono le tracce della via romana, ma la mancanza di indizi trova la sua giustificazione nelle frequenti variazioni del fiume Monticano, che attraversa la zona. Per quanto è possibile congetturare, la strada doveva superare questo corso di acqua a sud del paese di Gorgo al Monticano, dove furono trovate parecchie memorie di epoca romana (Rocco, 1897, p. 592). Anche oltre il Monticano mancano le tracce dell'antica via, ma se noi continuiamo con un percorso pressoché rettilineo, la strada veniva a toccare l'antica e solitaria località di S. Giovanni, chiesa primigenia di Motta di Livenza (Bel-

38. *La vignetta di Aquileia nella* Tabula Peutingeriana.

LIS, 1962, p. 6), prima di raggiungere il corso del Livenza. Superato questo fiume e sempre sulla stessa direzione fin qui seguita, la via doveva passare a sud di Quartarezza dove, a detta del Bellis (1962, p. 6) fu trovato materiale fittile romano. Nella stessa zona il Rocco (1897, p. 598, nota n. 1) ricorda la presenza dei toponimi «Postioma», «ponte della Postioma» e «canal Postioma».

Da qui la via giungeva ad Annone (*ad Nonum*) che dista km. 13,5, pari a miglia IX, da Concordia. Proseguiva quindi, dopo aver piegato leggermente verso sud, per la località di Pradipozzo, dove sono venuti alla luce resti romani ("N.Sc.", 1885, p. 492), e di Sumaga per giungere infine nell'area concordiese, dove incontrava la via di Lepido proveniente da Padova per Altino.

Unita a questa via, la *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 Palazzolo dello Stella, Muzzana, Levaduzza (anche qui si incontra il toponimo «Levada»), Zellina e Chiarisacco, tenendosi sulla direzione seguita dalla statale moderna (S.S. n. 14). Dopo Chiarisacco la via antica piegava decisamente verso Aquileia, che essa raggiungeva attraverso i fondi detti «Ravendola» e «Marignane».

Come abbiamo detto, la *via Postumia* nel tratto Concordia – Aquileia seguiva il percorso stradale tracciato da Lepido, che più tardi si chiamerà *via Annia*. Ma di questo mutamento del nome e del ricordo di quest'ultima strada da parte degli Itinerari e delle altre fonti antiche avremo modo di parlare dettagliatamente fra poco, ricercando il percorso della *via Annia*.

Adria, veduta aerea. Su un ramo terminale del Po si apriva il famoso porto di Atria, *la città da cui aveva tratto origine, secondo gli antichi, il nome del mare Adriatico.*

LA *VIA POPILLIA*

Nel campo detto «della Fiera», presso la chiesa della Tomba alla periferia di Adria, nel 1844 fu trovata una tavoletta di arenaria con sopra inciso il nome del console Publio Popillio Lenate e con l'indicazione dell'LXXXI miglio (*CIL*, I^2, 637 = V, 8007 = *ILS*, 5807 = *ILLRP*, 453 = Basso, 69):

P(ublius) Popillius C(ai) f(ilius)
co(n)s(ul)
LXXXI

Tale indicazione stradale viene a testimoniare l'esistenza di una strada che dal nome di questo console è chiamata *Popillia* e dall'anno del suo consolato è fatta risalire al 132 a.C.; inoltre le LXXXI miglia (circa 120 chilometri) incise sulla pietra hanno convinto la maggior parte degli studiosi a vedere in Rimini il capolinea della via stessa (*CIL*, V, p. 939; Mansuelli, 1941-42, p. 39; Degrassi, 1962, p. 1031; Alfieri, 1964, p. 62; Uggeri, 1975, p. 58 ss.). Contro questa opinione altri, come il Tannen Hinrichs (1967, p. 168) e il Grilli (1979, p. 242) sono invece del parere che la via del console Popillio, diretta ad Adria, si sia staccata dall'*Aemilia* all'altezza di *Forum Popilii* (Forlimpopoli), località che richiama espressamente nel nome il costruttore di questa strada. Il Radke (1981, p. 275) poi è dell'avviso che le LXXXI miglia della pietra di Adria si possano spiegare calcolando la distanza dal fiume Rubicone, allora confine d'Italia (47 miglia Adria-Ravenna + 18 miglia Ravenna-Forlimpopoli + 16 miglia Forlimpopoli-Rubicone).

Come ho già avuto modo di scrivere (1970, p. 41) sono anch'io dell'opinione, per la distanza segnata sulla pietra, che la *via Popillia* sia partita da Rimini, in prosecuzione della *via Flaminia*, proveniente da Roma, anche se non riesco del tutto a rifiutare la possibilità di un originario percorso legato al centro di *Forum Popilii*, non lontano da Rimini e così strettamente legato a questo console.

Di questa via possiamo ritrovare la parte iniziale nell'*Itinerarium Antonini*, dove è ricordato un percorso stradale diretto da Rimini a Ravenna per una distanza di XXXIII miglia, pari a 49 chilometri (*IR*, 1929, 126):

Ab Arimino recto
itinere Ravenna *m.p. XXXIII*

Dopo Ravenna lo stesso Itinerario, che non fa menzione di Adria, avverte che il viaggio proseguiva per via d'acqua fino a raggiungere Altino:

ALTINUM
AD IX
AD PORTUM
MAIO MEDUACO
MINO MEDUACO
EVRONE
FOSSIS
VII MARIA
ATRIA
HADRIANI
CORNICULANI
NERONIA
SACIS. AD PADUM
AUGUSTA
BUTRIO
RAVENNA
SABIS
AD NOVAS
RUBICO FL.
ARIMINUM
Golfo di Venezia
Pireás - Ródos - Limassol - Haifa
Pireás - Erlskandarlya
Izmir
Kérkira - Pireás - Erlskandarlya
(stagionale)
Venezia
Chioggia
Rimini
Riccione
Cattólica
S.MARINO
PÉSARO
Cérvia
Cesenático
Cesena
Forlì
Faenza
Imola
Ravenna
Lugo
Argenta
Comacchio
Ferrara
Rovigo
Este
Monselice
Padova
Mestre
Treviso
Castelfranco
Montebelluna
Bassano del Grappa
Asolo
Conegliano
Vittorio Veneto
Oderzo
Portogruaro
Latisana
Cervignano del Friuli
Aquileia
Grado
Lignano Sabbiadoro
Caorle
Jesolo
Lido di Jesolo
Lido di Venezia
Chioggia
Rosolina Mare
Porto Tolle
Goro
Lido di Volano
Lido di Spina
Lido di Classe
Milano Marittima
Cervia
Punta Marina
Marina di Ravenna
Marina Romea
Lido di Savio
Lido di Pomposa
Lido di Nazioni
Lido di Volano
Porto Garibaldi
Lido degli Estensi
Porto Levante
Scardovari
Contarina
Taglio di Po
Rosolina
Cavarzere
Adria
Rovigo
Lendinara
Badia Polesine
Lendinara
Occhiobello
Stellata
Formignana
Codigoro
Massa Fiscaglia
Migliarino
Ostellato
Portomaggiore
Argenta
Molinella
Budrio
Medicina
Imola
Faenza
Brisighella
Modigliana
Meldola
Forlì
Cesena
Savignano sul Rubicone
Santarcangelo di Romagna
Verucchio
Misano Adriatico
Gradara
Cattolica
Pesaro
Fano
Riccione
Rimini
Bellaria
Igea Marina
Cesenatico
Milano Marittima
Cervia
Lido di Classe
Apollinare in Classe
Punta Marina
Marina di Ravenna
Marina Romea
Lido di Savio
Lido di Pomposa
Lido di Nazioni
Lido di Volano
Porto Garibaldi
Lido degli Estensi
Lido di Spina
Comacchio
Argenta
Molinella
Budrio
Medicina
Imola
Faenza
Brisighella
Modigliana
Meldola
Forlì
Cesena
Savignano sul Rubicone
Santarcangelo di Romagna
Verucchio
Misano Adriatico
Gradara
Cattolica
Pesaro
Fano
Riccione
Rimini
Bellaria
Igea Marina
Cesenatico
Milano Marittima
Cervia
Lido di Classe
Apollinare in Classe
Punta Marina
Marina di Ravenna
Marina Romea
Lido di Savio

39. *Il percorso della strada romana da Rimini ad Altino.*

inde navigatur
Septem Maria
Altinum us-
que.

Si tratta di una rotta per acque interne (rami terminali dei fiumi, spazi lagunari, canali artificiali) della quale avremo modo di parlare in modo particolareggiato più avanti, quando la prenderemo in attento esame.

La *Tabula Peutingeriana* (*Segmentum* III, 5), anch'essa senza fare alcun accenno ad Adria, registra invece dopo Rimini e fino ad Altino questo articolato itinerario terrestre, steso lungo la costa adriatica:

Arimino	
Rubico fl	*XII*
Ad Novas	*III*
Sabis	*XI*
Ravenna	*XI*
Butrio	*VI*
Augusta	*VI*
Sacis. Ad Padum	*XII*
Neronia	*IIII*
Corniculani	(la distanza non è segnata)
Hadriani	*VI*
VII Maria	*VI*
Fossis	*VI*
Evrone	*XVIII*
Mino Meduaco	*VI*
Maio Meduaco	*VI*
Ad Portum	*III*
Altino	*XVI*

Innanzitutto, prima di ricercare sul terreno il percorso della antica strada e di confrontarlo con i dati offerti da questi due Itinerari, possiamo dire che la costruzione di una via da Rimini ad Adria fu senza dubbio determinata da precisi motivi militari e politici. Un tale tracciato permetteva infatti di allacciare *Ariminum*, che allora era il maggior porto romano dell'alto Adriatico (Mansuelli, 1941, p. 68 ss.; Bosio, 1967, p. 50) e dove venivano ad incontrarsi le vie *Flaminia* ed *Aemilia*, con Adria su cui ancora gravitavano i territori della Transpadana attraverso le grandi direttrici del Po e dell'Adige.

La costruzione poi della *via Annia* che, come vedremo, un anno dopo, nel 131 a.C., veniva stesa in prolungamento della *via Popillia*, mettendo in comunicazione Adria con Aquileia, può chiarire ancora meglio la validità e l'importanza di questo itinerario terrestre che, in appoggio alle rotte marittime e in collegamento con i maggiori centri dell'entroterra padano, si rivelava come uno dei punti fondamentali dell'intera politica condotta da Roma nelle terre dell'alto Adriatico.

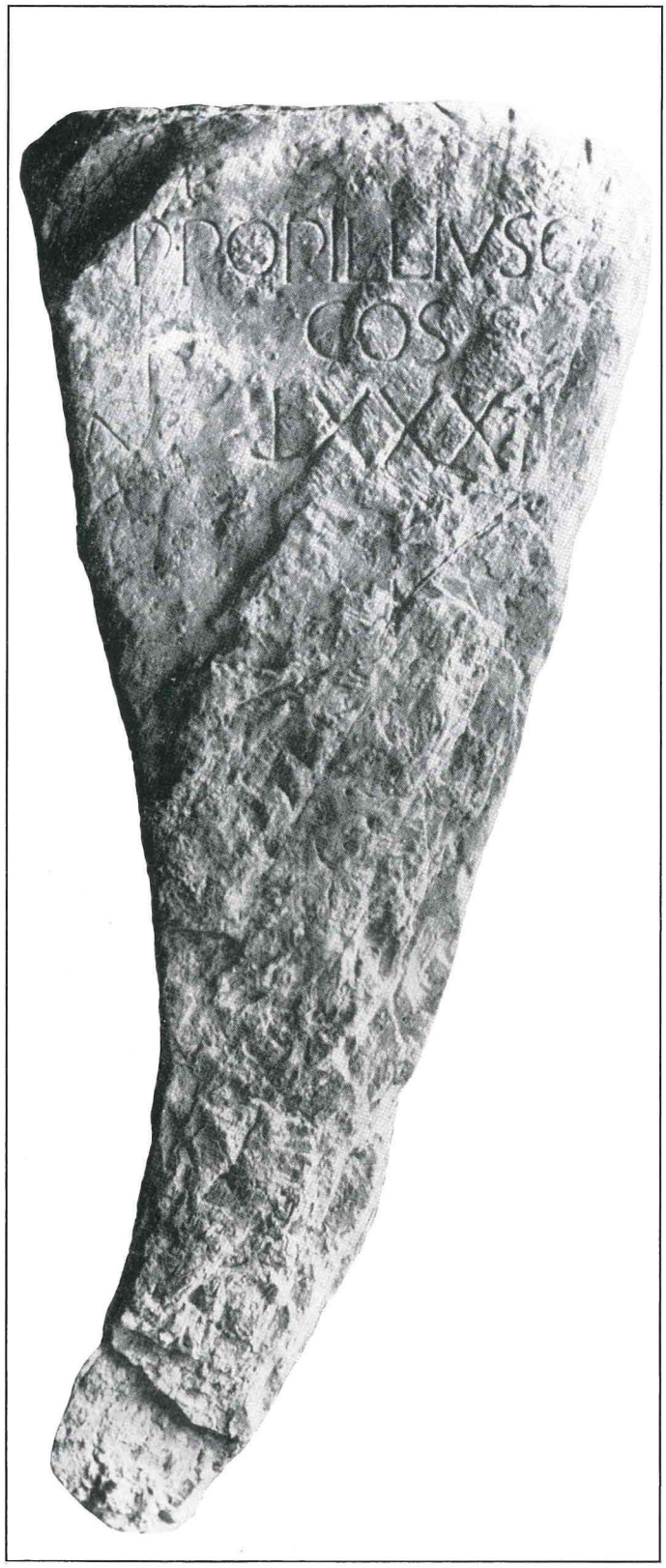
Veniamo ora al percorso di questa strada.

Da *Ariminum* a *Ravenna*, come si legge, l'*Itinerarium Antonini* e la *Tabula Peutingeriana* sono concordi nel parlare di un percorso terrestre, ma danno di questo diverse distanze: il primo segna infatti XXXIII miglia (49 chilometri), la *Tabula*, sommando le distanze parziali (XII + III + XI + XI), indica invece XXXVII miglia (55 chilometri). Questa differenza di quattro miglia viene chiarita dall'Alfieri (1967, p. 12) con l'indicazione *recto itinere* data dall'Antonino; infatti questo studioso pensa ad una modificazione del percorso avvenuta durante il periodo che va dalla compilazione del primo a quella del secondo Itinerario e sostiene questa ipotesi con il miliare dedicato a Massimiano e Diocleziano (Mansuelli, 1941-42, pp. 39 e 56; Susini, 1961, p. 48 ss.), venuto alla luce nel 1939 in valle Standiana e del conseguente allungamento della via.

Ma ciò che mi sembra importante è che la strada ricordata dall'*Itinerarium Antonini* doveva ripetere il tracciato della *via Popillia* in quanto la distanza da Rimini ad Adria per la via più breve (*recto itinere*) è appunto di LXXXI miglia. Per quanto poi riguarda l'ubicazione delle stazioni stradali intermedie date dalla *Tabula* fra Rimini e Ravenna, l'Alfieri, sempre nello stesso suo lavoro, fissa la posta stradale di *Rubico fl.* al passaggio del fiume Rubicone, la seconda di *Ad Novas*, pur con un punto interrogativo, presso Sala, la terza di *Sabis* sul fiume Savio.

La *via Popillia* dopo Ravenna, che nel secondo secolo a.C. doveva essere ancora un centro di modesta entità in quanto solamente con Cesare comincia ad acquistare rilievo (Mansuelli, 1948, p. 77), procedeva seguendo la direzione della «Strada antica del Bosco» che porta al paese di S. Alberto. Per assicurarci sull'itinerario seguito da questo primo tratto della via ci viene in aiuto la posta stradale di *Butrio*, indicata dalla *Tabula* a VI miglia (9 chilometri) da Ravenna e da ubicare presso la località di Cà del Bosco Forte, dove sono venuti alla luce vari ritrovamenti archeologici (Bermond Montanari, 1966, p. 298, n. 4411; Alfieri, 1967, p. 12).

A nove chilometri da questo luogo, giuste le VI miglia indicate dalla *Tabula*, e precisamente a settentrione di S. Alberto sul limite meridionale delle attuali Valli di Comacchio, deve porsi l'altra stazione stradale, la *mansio Augusta* che richiama la *fossa Augusta*, cioè il canale artificiale aperto dall'imperatore Augusto per



40. *Miliare della via* Popillia *(Museo Archeologico – Adria)*

collegare Ravenna con il ramo meridionale dell'antico delta padano.

Questa opera idraulica è ricordata da Plinio (*N.H.*, 3, 120; 33, 83), da Sidonio Apollinare (1, 5, 5) e da Jordanes (*Getica*, c. 29). L'Anonimo Ravennate (*IR*, 1940, 4, 36) si riferisce probabilmente a questa *fossa* quando scrive che il Po entrava nell'Adriatico *iuxta civitatem Ravennam*.

La *via Popillia* attraversava quindi le attuali Valli di Comacchio lungo l'antico cordone litoraneo, ancora conservato fino alla località Fosse dell'argine di Agosta, che ripropone qui il nome del canale augusteo, presso la quale, nel dosso Sabbioni, è stato rinvenuto un breve tratto di questa strada, selciata con grossi basoli di trachite (Alfieri, 1967, p. 12 s.). Ancora in questi luoghi, e precisamente al baro Zavalea, l'Uggeri (1981, p. 51) è riuscito ad individuare la base di una robusta costruzione quadrata in laterizio, che questo studioso a ragione interpreta come una torre-faro, innalzata a segnare l'imboccatura della *fossa Augusta*, diretta a Ravenna.

Superate le Valli di Comacchio, la *Popillia* raggiungeva, all'altezza della località di Punta Lepri la Valle Trebba, nella cui parte meridionale, a settentrione della odierna strada Ostellato – Comacchio, presso la grande necropoli etrusca (Aurigemma, 1960), doveva trovarsi la *mansio Sacis. Ad Padum*, segnata dalla *Tabula* a XII miglia (18 chilometri) dalla stazione di *Augusta*.

Il termine *Sacis* richiama in questo luogo il ramo del Po chiamato *Sagis* (Plin., *N.H.*, 3, 120); pertanto l'antica stazione di tappa deve aver derivato il suo nome da questo braccio del delta padano: posta stradale sul *Sagis*.

Ma accanto a questa indicazione itineraria c'è anche l'altra di *Ad Padum*, chiaramente separata dalla prima mediante un punto. Sono del parere che questa seconda indicazione non si riferisca ad un'altra stazione della *via Popillia* ma che serva a precisare che in questo luogo si staccava una via *ad Padum*, cioè lungo questo braccio del Po.

In tal modo ci troveremmo davanti ad un trivio formato dalla strada proveniente da Ravenna che qui veniva a dividersi in due rami, l'uno diretto a settentrione verso Adria (*via Popillia*), l'altro ad occidente lungo la sponda del Po (*ad Padum*). E a questo secondo percorso potrebbe riferirsi il tratto di strada scoperto nel 1911 a Ferrara in Corso Garibaldi (Borgatti, 1921, p. 32 ss.).

Il ricordo poi di questo antico trivio si sarebbe conservato nel nome di Valle Trebba, dove appunto può ubicarsi la stazione stradale di *Sacis. Ad Padum* (Morri, 1840, s.v. *trebb* nel significato di trivio; von Wartburg, 1928, s.v. *trivium*, richiamato dal romagnolo *treb*) e dove l'Uggeri (1981, p. 51) ha rinvenuto resti archeologici monumentali nella località Burchioletto.

La *via Popillia*, dopo questa *mansio*, attraversava la Valle Trebba, che ha restituito numerose testimo-

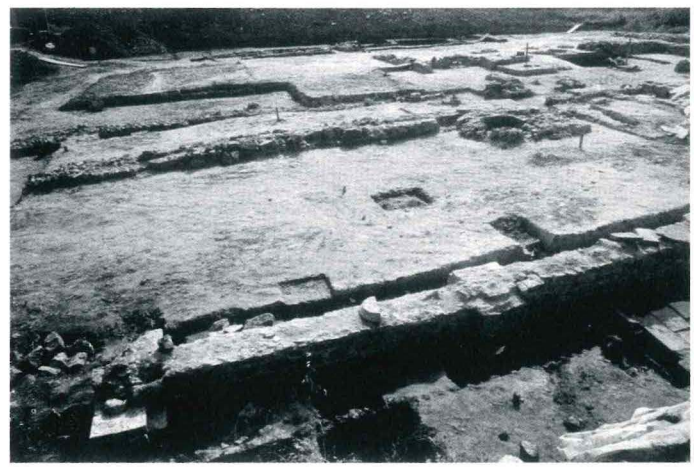
41. *I grandi dossi sabbiosi che rimangono a ricordo dell'antica linea di costa d'età romana.*

nianze di vita in età romana (*CIL*, V, 2405, 2433, 2435, 2436, 2437; Susini, 1953-54, p. 1 ss. dell'estratto), raggiungendo il corso del Po di Volano. In questo tratto, e precisamente presso la località di Lagosanto, da dove proviene materiale romano (Baratta, 1932, p. 233; Aurigemma, 1960, p. 8), doveva trovarsi la stazione stradale di *Neronia*, segnata dalla *Tabula* a IIII miglia (6 chilometri) da *Sacis. Ad Padum*. Il nome di questa *mansio* è derivato con ogni probabilità dalla presenza di una *fossa Neronia*, cioè di un'opera idraulica voluta dall'imperatore Nerone [1]. Proprio in questi luoghi Plinio (*N.H.*, 3, 120) ricorda quella *fossa Flavia, quam primi a Sagi fecere Tusci*, che potrebbe appunto riferirsi ad un canale iniziato da Nerone e portato a termine da Vespasiano.

La distanza fra la stazione di *Neronia* e la seguente di

42. *Resti di un antico insediamento a S. Basilio (Rovigo): qui doveva sorgere la* mansio Hadriani *ricordata dalla* Tabula Peutingeriana.

43. *Resti di un impianto romano a Cavanella d'Adige (Venezia), dove è da ubicare la* mansio Fossis *della* Tabula Peutingeriana.



Corniculani non è segnata. Non dovrebbe qui trattarsi di una dimenticanza dell'estensore della *Tabula*; infatti l'intera descrizione di questa via, che si presenta oltremodo precisa e particolareggiata, indica chiaramente l'impegno attento del suo compilatore. È probabile invece che dalla *mansio Neronia* a quella seguente di *Corniculani* il viaggio venisse effettuato per acqua, cioè lungo i rami del Volano che in epoca antica, come ha chiarito il Baratta (1932, Tav. I; anche Bocchi, 1879, p. 179), si biforcava a Codigoro toccando con un suo braccio Lagosanto. Abbiamo infatti visto che l'*Itinerarium Antonini*, quando parla del viaggio endolagunare da Ravenna ad Altino attraverso i *Septem Maria*, non precisa il numero delle miglia ed anche la stessa *Tabula* tace sulla distanza lungo il tratto *Ab Hostilia per Padum Ravenna* (*Segmentum* III, 5), cioè da Ostiglia a Ravenna lungo il corso del Po.

Naturalmente riesce difficile localizzare la posta stradale di *Corniculani*, il cui nome potrebbe appunto richiamarsi ad un percorso lungo i bracci dell'antico Volano (*Cornua Volani* = *Corni Volani* da cui *Corniculani*). L'Uggeri (1981, p. 52) propone la zona di Valle Corno (che potrebbe aver ripreso il nome dell'antica *mansio*), in prossimità di Valle Bosco, dove sono venute alla luce varie testimonianze romane (Baratta, 1932, p. 233).

Comunque la via antica doveva seguire, dopo questo luogo di tappa, la direzione della strada dei Marinelli, lungo gli antichi cordoni litoranei dei Monticelli, fino alla località di S. Basilio. Riferendosi a questo percorso l'Uggeri (1975, p. 159 s.) ricorda che diversi reperti di epoca romana sono venuti alla luce lungo questo tratto stradale insieme a numerosi basoli di trachite dell'antico selciato, divelti ed oggi conservati in alcune fattorie dei dintorni.

Nell'attuale S. Basilio, per il numero assai rilevante delle testimonianze archeologiche qui ritrovate (Dallemulle, 1976, p. 154 ss.; 1977, p. 113 ss.; De Bellis, 1978, p. 18 ss.; 1979, p. 174 ss.), è con ogni probabilità da ubicare la posta stradale di *Hadriani*, che la *Tabula* pone a VI miglia (9 chilometri) dalla *mansio Corniculani*.

Oltre questa stazione la strada indicata dall'antico documento cartografico continuava dirigendosi verso la stazione stradale di *VII Maria* senza toccare Adria; noi invece sappiamo, dal miliare ritrovato alla periferia di questo centro, che la *Popillia* raggiungeva la città. Ciò porta a pensare che la via romana, disegnata dalla *Tabula Peutingeriana* da Ravenna ad Altino, sia la risultante di due tronchi stradali ben distinti nel tempo e cioè di una via stesa dal console Popillio nel 132 a. C. fino ad *Hadriani* e quindi ad Adria, alla quale solamente più tardi, per le ragioni che vedremo parlando della *via Claudia Augusta* (p. 138), venne aggiunto l'altro tratto, il settentrionale, da *Hadrani* ad Altino lungo l'antica linea di costa e la frangia lagunare veneta.

Questa seconda parte della via, anche se non appartiene alla primitiva *Popillia*, innestandosi in essa finì per diventarne il naturale prolungamento, assumendone con il tempo probabilmente anche il nome, come potrebbe indicare il toponimo *Pupilia*, ai margini della laguna veneta occidentale, ricordato da un documento medioevale (Gloria, 1877, n. 28: *usque ad Caput argere et ad... usque ad Pupilia*).

La vecchia *Popillia* invece dalla *mansio Hadriani*, luogo di biforcazione di queste due strade, piegava a nord-ovest e per la località di «Tombe» di Ariano Vecchio, che ha restituito numerosi reperti di epoca romana (De Bon, 1939, p. 51), raggiungeva Adria con un percorso lungo il quale il De Bon (1939, pp. 35 e 49) è riuscito a identificare due tratti dell'antica via nella cosiddetta «Valle dell'Inferno» e presso la località «Tomba», nel

44. *Ritrovamenti d'età romana a Vallonga (Padova), la* mansio Evrone *della* Tabula Peutingeriana *e il* portus Aedro *di Plinio il Vecchio.*

luogo che ha restituito il miliare di Popillio.

Dopo la posta stradale di *Hadriani*, che nel nome avverte la presenza della vicina Adria, la strada descritta dalla *Tabula* raggiungeva dopo un cammino di VI miglia (9 chilometri) la stazione di *VII Maria*, da ubicare, giusta questa distanza, all'altezza dell'attuale paese di Contarina.

Come abbiamo visto, questi *Septem Maria* sono ricordati anche dall'*Itinerarium Antonini* (*inde navigatur Septem Maria*), il quale probabilmente si riferisce a tutto quel sistema di *fossae*, di bracci fluviali e di lagune che permetteva la continuità di una navigazione per acque interne fra Ravenna ed Altino (Bosio, 1979, p. 33 ss.; si rimanda anche a p. 237 del presente lavoro). La *Tabula* invece localizza in un punto solo questi *Septem Maria*, cioè presso quelle *Atrianorum paludes quae Septem Maria appellantur* di cui parla Plinio (*N.H.*, 3, 120), cioè presso quelle aree lagunari che allora si stendevano fra Adria e il mare aperto (Alberti, Peretto, 1983, p. 103 ss.).

Ad esse si accedeva, sempre secondo la descrizione pliniana, mediante la *fossa Flavia*, costruita dai Romani riattivando un precedente canale artificiale, che gli Etruschi avevano aperto per collegare i rami meridionali del delta padano e la città di Spina con il porto di Adria.

Proprio in questi luoghi, dove la nostra strada doveva incontrare la stazione di *VII Maria*, il cordone litoraneo, che denuncia l'antica linea di costa, presenta un'ampia frattura. Il Baratta (1932, Tav. I; anche la fig. 2 a p. 14) è dell'avviso che attraverso questa apertura Adria e le sue lagune si affacciavano sull'Adriatico. È perciò ben logico che in questo punto, di evidente importanza per i traffici da e per il mare, sia sorto uno scalo sull'Adriatico in rapporto diretto con la grande città portuale e nel contempo strettamente connesso con la via costiera e che proprio per questa sua particolare posizione sia stato indicato con il nome dei vicini spazi lagunari.

Dalla *mansio VII Maria*, continuando verso settentrione lungo i dossi dunosi che oggi richiamano l'antica linea di costa, dopo altre VI miglia (9 chilometri) la strada perveniva alla posta stradale di *Fossis*, che è da ubicare nell'odierna località di Corte Cavanella d'Adige. Le ricerche archeologiche hanno qui permesso di ritrovare l'antico posto di tappa (Sanesi Mastrocinque, 1983, p. 83 ss.; 1984, p. 191 ss.) il cui nome *Fossis* richiama la presenza di opere di canalizzazione e in particolare di quella *fossa Philistina*, che Plinio ricorda (*N.H.*, 3, 120) e che allora doveva mettere in diretta comunicazione le sottostanti lagune adriane con l'attuale laguna di Venezia. Oggi il toponimo «Fossone», con il quale è indicata tutta questa zona dove sfocia l'Adige, ripropone il nome dell'antica *mansio* e si ritrova anche nel termine *Fossiones*, presente in un documento medioevale dell'840 (Gloria, 1877, n. 10).

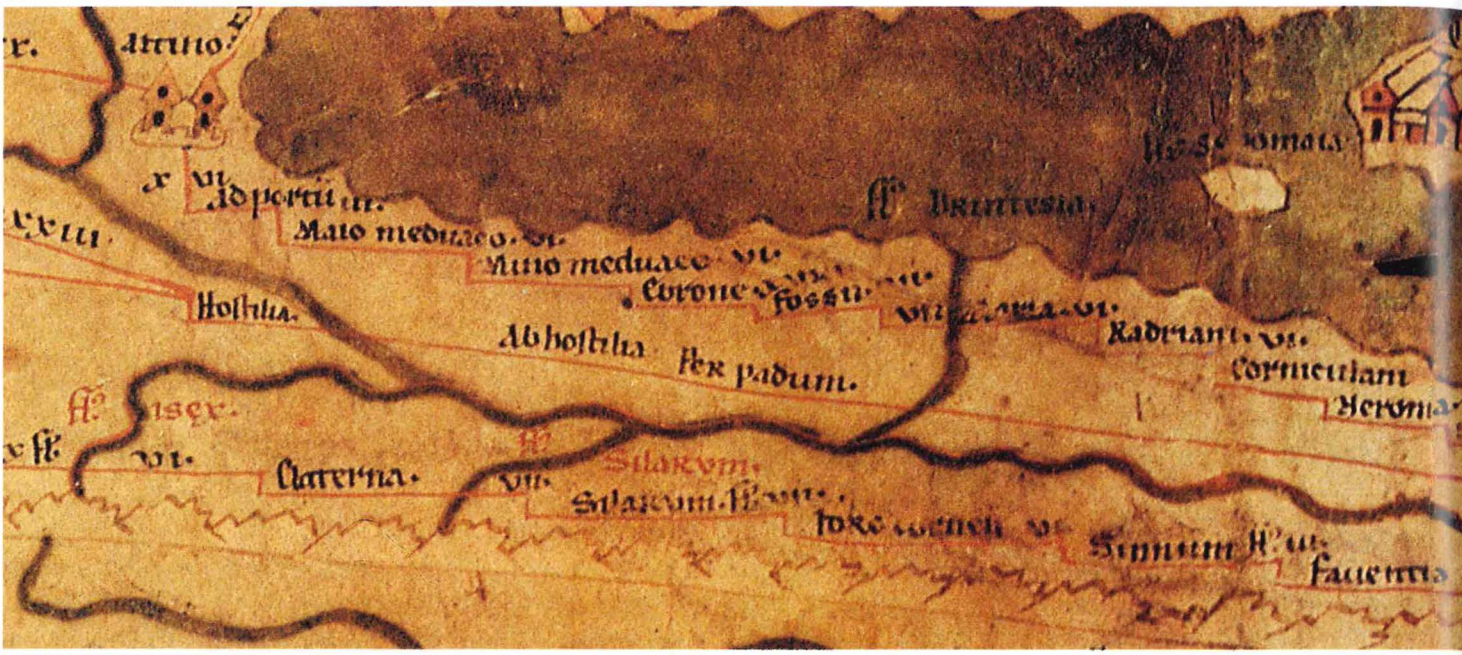
In questo luogo, dalla via principale, che piegava ad occidente, doveva staccarsi un percorso secondario, rilevato in parte dal Bellemo (1893, p. 82), che per le località di S. Anna e Brondolo (il *portus Brundulum* di Plinio: *N.H.*, 3, 120) si portava a Chioggia, la cui origine romana è provata da numerose testimonianze antiche (*CIL*, V, 2307 – 2312; Bellemo, 1893, p. 55 ss.).

La via diretta ad Altino, invece, per raggiungere la successiva stazione stradale di *Evrone*, lontana XVIII miglia (26 chilometri) da *Fossis*, volgeva ad occidente aggirando la parte meridionale dell'attuale laguna di Venezia.

Lungo questo non breve tratto stradale non mi è stato possibile determinare con una sufficiente precisione e con una qualche valida documentazione l'antico percorso della strada, anche a causa dei grandi lavori di bonifica, che hanno letteralmente sconvolto il terreno. Comunque, in base alla situazione topografica ed alla distanza indicata dalla *Tabula*, mi sembra di poter proporre un tracciato che per Corte Dolfina, Motta Palazzetto, Motta Amolada doveva continuare lungo la strada che oggi dalla località Sista conduce a Treponti. Da qui per Calcinara e lungo lo scolo Altipiano la via perveniva nel sito ove oggi sorge la borgata di Vallonga e dove vengono a cadere, seguendo l'itinerario qui proposto, le XVIII miglia indicate dalla *Tabula*.

Naturalmente la strada antica in questo tratto poteva seguire un percorso diverso da quello qui proposto e illustrato, come, per esempio, quello suggerito da

45. *La via costiera da Rimini ad Altino nella* Tabula Peutingeriana.



Peretto e Zerbinati (1984, p. 87), i quali sono del parere che dopo Corte Cavanella d'Adige (*Fossis*) la via, segnata dalla *Tabula* e diretta a Vallonga (*Evrone*), piegasse verso occidente, andando a confluire in un percorso viario, diretto da Adria a quest'ultima stazione stradale, del quale la fotografia aerea ha permesso di rilevare evidenti tracce sul terreno. Anche in questo caso la distanza fra le due poste di tappa non si discosterebbe dalle XVIII miglia segnate sulla *Tabula Peutingeriana*. Tale soluzione viaria, prospettata da questi due studiosi, verrebbe così a mettere in diretta comunicazione la via costiera con Adria, soprattutto per quanti, scendendo da Altino, desideravano raggiungere l'antico centro portuale.

Ma comunque stiano le cose riguardo all'itinerario seguito da questo tratto stradale, mi sembra importante ai fini del nostro studio l'essere riusciti a fissare con sicurezza i punti fermi di *Fossis* (Corte Cavanella d'Adige) e di *Evrone* (Vallonga). Infatti i numerosi ritrovamenti romani (*CIL*, V, 2878; Ghislanzoni, De Bon, 1938, p. 61; Gasparotto, 1951, p. 143 s.; Marcolin, Libertini, 1966, p. 30; Rosada, 1980, p. 69 ss.) e un argine di struttura imponente (Filiasi, 1811[2], p. 190 s.), venuti alla luce a Vallonga, indicano chiaramente l'esistenza di un importante centro antico, che possiamo identificare con la *mansio Evrone*.

Lo stesso toponimo si ritrova nel *portum Aedronem* (*portus Aedro*) ricordato da Plinio, che lo dice formato dai *Meduaci duo ac fossa Clodia* (*N.H.*, 3, 120). Come ho già avuto modo di scrivere (Bosio, 1967, p. 80), il ramo più meridionale del Brenta e il Retrone, l'attuale Bacchiglione, (i *Meduaci duo* di Plinio) venivano allora a confluire in questi luoghi, sfociando assieme attraverso la fossa *Clodia*, un canale artificiale che doveva convogliare le due acque, nella laguna meridionale di Venezia. Nel punto in cui i due corsi d'acqua uscivano in laguna era sorto uno scalo portuale, appunto il *portus Aedro*, collegato con le rotte marittime e fluviali e con la grande strada costiera.

Dalla posta stradale di *Evrone* la via antica, passando per il paese di Rosara, dove non mancano testimonianze di vita romana (Pinton, 1891, p. 18; Giacomello, 1910, p. 38), raggiungeva la *mansio Mino Meduaco*, da fissarsi a Lova a 9 chilometri (VI miglia) da Vallonga. Qui ai tempi di Roma scorreva un ramo minore del Brenta (*Meduacus*), il cui percorso si può ancora ritrovare nell'odierno fiume Cornio (Gloria, 1877, n. 304, a. 1090: ... *flumen quod dicitur Brenta sicut currit a fossa quae dicitur Alta et intrat in Cornium usque ad maritimos fines*). Anche la località di Lova ha offerto significativi documenti di una presenza di vita romana (Gasparotto, 1951, p. 155).

Oltre Lova la strada antica, di cui la fotografia aerea ha rilevato alcune tracce lungo la linea lagunare costiera (Alfieri, 1964, p. 62), giungeva dopo altri 9 chilometri (VI miglia) a S. Bruson, dove incontrava il ramo maggiore del Brenta, che si gettava in laguna nei pressi di Fusina, e dove è appunto da ubicare la *mansio Maio Meduaco*.

A S. Bruson, che ha restituito numerose tracce di età

romana ("N.Sc", 1888, p. 215; Gasparotto, 1951, p. 144; Capovilla, 1951, p. 109), arrivava anche la *via Annia* proveniente da Padova e diretta ad Altino (p. 73). In tal modo la posta stradale di *Maio Meduaco* rappresentava il punto d'incontro e di biforcazione delle due vie; non a caso proprio in questo luogo è stato ritrovato un miliare dedicato a Costantino (Stefani, 1888, p. 5 = Basso, 73), mancante però del numero delle miglia.

Seguendo quindi il percorso della *via Annia*, che ricorderemo fra poco, la strada indicata dalla *Tabula* andava ad incontrare dopo un cammino di sole III miglia (km. 4,5) la posta stradale di *Ad Portum*, da localizzare nell'odierna località di Porto Menai, il cui toponimo può richiamare l'antica stazione. Inoltre l'indicazione precisa di *Ad Portum* può assicurarci della presenza in questo luogo di uno scalo portuale alla foce in laguna del maggior ramo del Brenta e in diretta comunicazione con Padova.

Da Porto Menai ad Altino intercorrono infine 24 chilometri, che corrispondono esattamente alle XVI miglia indicate dalla *Tabula* fra *Ad Portum* e *Altino*.

Le tracce della via lungo i margini interni della frangia lagunare veneta, rilevate anche dalla fotografia aerea (Schmiedt, 1963, p. 82, fig. 2 a p. 71; Marchiori, 1986, p. 140 ss.), si possono ritrovare oggi nel percorso della «via Orlanda» che conduce ad Altino e nel toponimo di Terzo, posto a tre miglia da questa ultima città.

Note

1. Che Nerone si fosse proposto di legare il suo nome a grandi opere idrauliche può essere dimostrato: dal progetto di un canale navigabile che doveva mettere in comunicazione diretta Ostia con il lago d'Averno, opera immane che poi si rivelò irrealizzabile per l'enorme lunghezza (160 miglia, pari a quasi 240 chilometri) e le particolarità del terreno (Tac., *Ann.*, 15, 42; Svet., *Nero*, 31); dal completamento dell'acquedotto Claudio (Frontin., *de aquaeduc.*, 1, 20; 2, 76, 87); dai lavori per il taglio dell'Istmo di Corinto, all'inizio dei quali Nerone presenziò di persona (Pareti, 1955, p. 881). Inoltre le monete, che portano sul rovescio i muri del porto di Ostia (Cohen, I, n. 33; n. 250 ss.) potrebbero ricordare l'esecuzione qui di lavori portuali. Sulla *fossa Neronia*: Philipp, 1937, c. 48, n. 3.

Padova, veduta aerea. Al centro, il Prato della Valle dove sorgeva il teatro romano e venivano ad incontrarsi le due vie provenienti da Este e da Adria (via Annia*).*

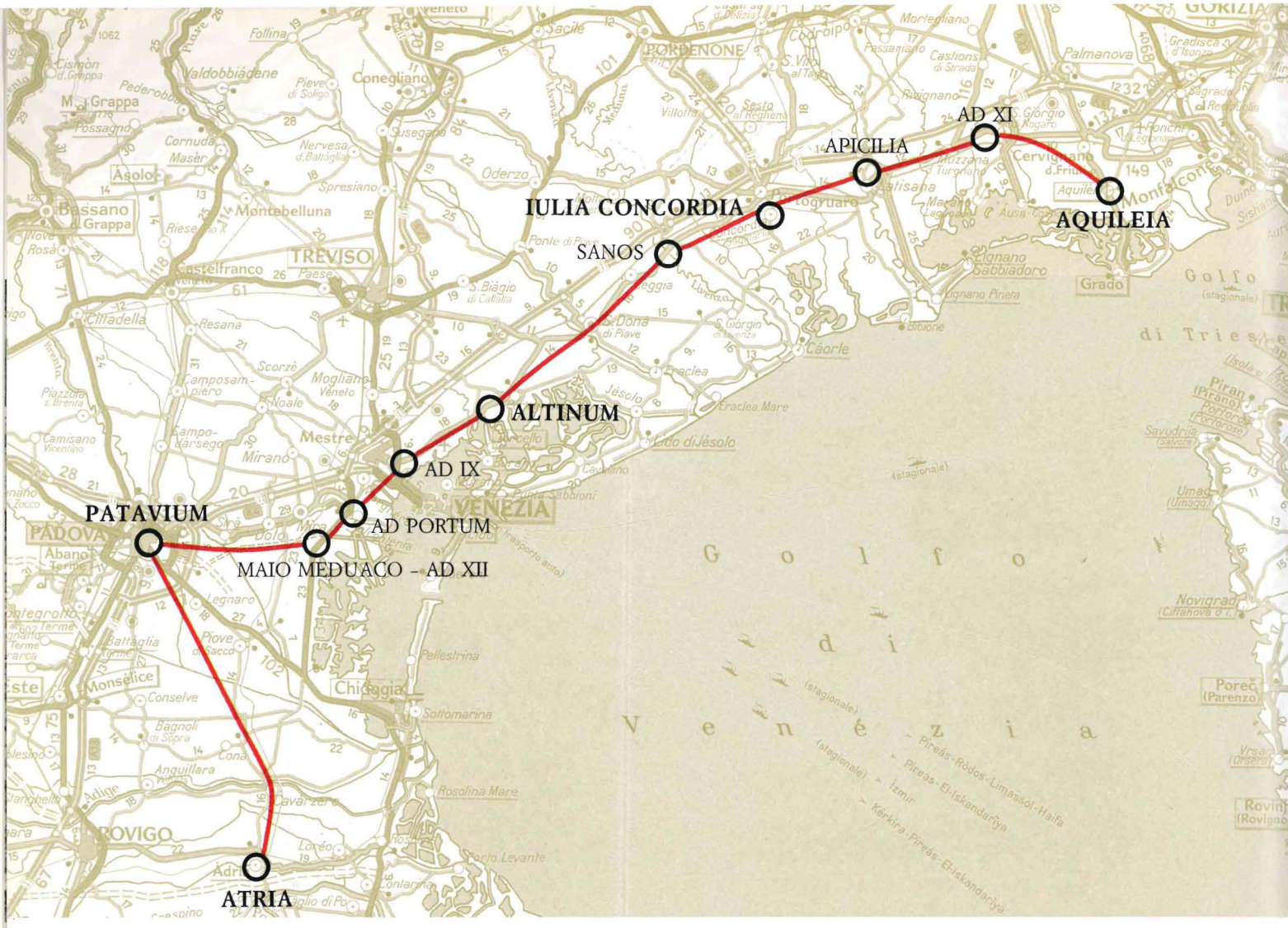
Due iscrizioni provenienti da Aquileia (*CIL*, V, 7992, 7992a = *ILS*, 5860; Brusin, 1949-50, p. 289) ricordano una *via Annia* e quindi ci assicurano della esistenza di una strada che con questo nome raggiungeva questa città. Inoltre il nome di *via Annia* ritorna in un'altra iscrizione (*CIL*, V, 1008a = *ILS*, 5375) di ignota provenienza ed ora andata perduta.

Attilio Degrassi (1962, p. 1033; 1962a, p. 1036), tenendo presente la costruzione della via da Capua a Reggio Calabria, iniziata nel 132 a.C. dal console Publio Popillio Lenate e portata a termine un anno dopo dal pretore Tito Annio Rufo, è dell'avviso che anche per la via settentrionale di Popillio sia avvenuta la stessa cosa. In parole più chiare, questo studioso ritiene che il console Popillio abbia stesa una strada fino ad Adria, giusto il miliare ritrovato presso questa città (*CIL*, I^2, 637 = V, 8007 = *ILS*, 5807 = *ILLRP*, 453 = Basso, 69), e che da qui un anno dopo, nel 131, il pretore Annio l'abbia prolungata fino a Padova e quindi, riprendendo e ristrutturando il precedente tracciato di Lepido, l'abbia condotta per Altino ad Aquileia. Annio avrebbe così portato a termine l'opera del console Popillio (la stessa cosa era accaduta per la *via Popillia* calabra), legando in tal modo il suo nome a questo prolungamento stradale, che da lui derivò il nome di *via Annia*.

Anche il Brusin (1949-50, p. 116) indica il pretore Tito Annio Rufo quale costruttore della via ed Adria come punto di partenza della stessa; inoltre dice che questa passava per Padova, prima di pervenire ad Aquileia. Aggiunge a tale proposito che «a settentrione di Adria la località di Agna nel Padovano, dove è visibile un largo e bel rettifilo, caratteristico delle strade antiche, ha ricevuto senza ombra di dubbio il nome di Annia». Dello stesso parere è l'Olivieri (1961, p. 1) quando scrive: «Agna (nel Padovano) da *Annius* sull'antica *via Annia*».

La Gasparotto (1961, p. XXXII) invece, pur accettando il percorso Adria-Padova-Aquileia, attribuisce la costruzione della *via Annia* al 153 a.C. e al console Tito Annio Lusco «per ragioni storiche» in quanto «è inammissibile un sì lungo ritardo nel congiungere, via terra, Rimini, Padova ed Aquileia». L'opinione però di questa studiosa mi sembra rivelarsi assai discutibile se pensiamo ad una *via Annia* da Adria a Padova fatta risalire al 153 a.C., alla quale viene ad aggiungersi venti anni dopo la via di Popillio proveniente da Rimini.

Al 153 a.C., quale anno di costruzione della *via Annia*, pensano anche il Wiseman (1964, p. 28 s.) e il



Grilli (1979, p. 242), i quali però rifiutano Adria come punto di partenza della strada. Il primo, escludendo che si tratti di un prolungamento della *Popillia*, è del parere di una *Annia*, autonoma, che da Bologna per Ferrara e Rovigo si portava a Padova. Anche il secondo guarda a un'*Annia* autonoma, che si staccava però dalla *via Aemilia* a *Forum Corneli* (Imola) e, parallela alla centuriazione, puntava su Argenta, Agna (*ad Anniam*), Conselve, Padova, per continuare poi per Altino ad Aquileia.

Devo confessare che le proposte itinerarie di questi due studiosi mi lasciano assai perplesso poiché non riesco ad immaginare una strada che, appena pochi anni dopo quella di Lepido, viene staccata da Bologna o da un centro vicino a questa città (Imola) per raggiungere Padova lungo un tracciato del tutto nuovo, privo di validi riscontri archeologici e attraverso un territorio idrograficamente non certo facile e per di più senza precisi punti di riferimento sul suo percorso.

Mi sembra invece del tutto accettabile ciò che dice a proposito della *via Annia* e della data della sua costruzione il Degrassi, che ha il conforto di quella *via Popillia* da Capua a Reggio Calabria, strettamente correlata, nelle sue fasi costruttive, con la via settentrionale.

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* (p. 64), finì per ridurre il percorso Adria – Padova a via di minore importanza. A questo proposito non dobbiamo infatti dimenticare che gli Itinerari romani sono molto tardi rispetto alla data di costruzione del percorso steso da Annio.

Comunque la *via Annia*, come è stato rilevato dal De Bon (1939, pp. 4, 51 s., 73 s.) che ne ha studiato e rintracciato sul terreno l'intero percorso fino a Padova, usciva da Adria per la località Ponti Nuovi, a settentrione della quale piegava verso Fasana Polesine e quindi per Pettorazza Grimani raggiungeva con un lungo rettifilo, ancora ben rilevabile sulla campagna intorno, il paese di Agna.

Sono dell'avviso che questa località abbia ricevuto e poi perpetuato il nome della *via Annia* per la sua particolare posizione sul maggior ramo dell'Adige (Uggeri, 1978, p. 55; Marcolongo, 1987, Tav. allegata). Infatti durante l'età romana questo fiume passava proprio per questi luoghi, e quindi andava a sfociare in mare all'altezza di Brondolo (il *portus Brundulum* di Plinio: *N.H.*, 3, 120), mettendo così Verona ed Este in diretto collegamento con l'Adriatico mediante

46. *La via* Annia *da Adria ad Aquileia.*

47. *Il rettifilo da Bovolenta (Padova) a Padova, che ripropone il percorso della via* Annia.

un ben definito percorso fluviale. Ed è anche logico pensare che proprio in questo punto, all'altezza di Agna, non sia mancato un traghetto sull'Adige lungo la *via Annia* e quindi un luogo di sosta sulla grande strada.

Inoltre, come scrive la Conforti Calcagni (1981, p. 235), qui veniva ad incrociare la *via Annia* il più tardo percorso stradale che da Verona per Montagnana ed Este, lungo il corso dell'Adige, si portava a Brondolo, sull'Adriatico; il che porta a giustificare ancor meglio il ricordo e la permanenza del nome dell'antica via in questo luogo.

Dopo Agna, continuando verso settentrione, la strada attuale che porta alla località «il Cristo» ripropone la direzione del percorso romano, il quale si può ritrovare anche in alcuni tratti di strada ad oriente di Arre e di Arzercavalli.

L'*Annia* raggiungeva poi il paese di Bovolenta, da dove si stacca il lungo rettifilo che per Casalserugo e Pozzoveggiani porta a Padova; entrava infine in città per l'attuale via Umberto I, all'inizio della quale incontrava la strada proveniente da Este, procedendo poi insieme a questa sulla direzione delle odierne vie Roma e 8 febbraio, entro la grande ansa del Brenta (l'antico *Meduacus*) che allora circondava la città. Infatti questo fiume, con un corso nel piano diverso dall'attuale e dopo essersi aperto in larghi e pronunciati meandri, dava qui vita ad una nuova e grande ansa, che veniva a chiudere per tre quarti un vasto spazio interno, dove nel tempo si era andato sviluppando il grande centro paleoveneto e quindi romano (Bosio, 1981, p. 3 ss.; 1981a, p. 231 ss.).

Il percorso della via romana da Padova ad Aquileia è invece ricordato da tre Itinerari antichi. Questa abbondanza di notizie per questo tratto, in contrasto con il completo silenzio delle fonti sul percorso Adria – Padova, deriva dal fatto che negli Itinerari la *Patavium – Aquileia* viene collegata 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 e le autostrade da Milano e da Bologna che, dirette a Venezia, vengono a confluire a Padova).

L'*Itinerarium Antonini* (*IR*, 1929, 128), che include il percorso di questa via nella descrizione di una strada che da *Mediolanum* andava ad Aquileia, ci offre queste indicazioni per il tratto da Padova ad Aquileia:

Patavis civitas	
Altinum civitas	*m.p. XXXIII*
Concordia civitas	*m.p. XXXI*
Aquileia civitas	*m.p. XXXI*

BIBLIOTECA COMUNALE
Sistema Urbano - Udine

48. *Resti di selciato romano a Padova.*

L'*Itinerarium Burdigalense* (*IR*, 1929, 559), sempre riferendosi allo stesso tracciato da Milano ad Aquileia, ne chiarisce ancora meglio il percorso in quanto segna anche le stazioni intermedie (*mutationes*):

civitas Patavi	
mutatio Ad Duodecimum	*mil. XII*
mutatio Ad Nonum	*mil. XI*
civitas Altino	*mil. VIIII*
mutatio Sanos	*mil. X*
civitas Concordia	*mil. VIIII*
mutatio Apicilia	*mil. VIIII*
mutatio Ad Undecimum	*mil. XI*
civitas Aquileia	*mil. XI*

La *Tabula Peutingeriana* (*Segmentum* III, 4-5) infine così descrive questo cammino:

Patavis	
Altino	*XXX*
Concordia	*XXX*
Aquileia	*XXX*

Prima però di ricercare sul terreno il percorso della antica strada, a cui si rifanno questi tre Itinerari, mi sembra opportuno soffermarci brevemente sulle distanze offerte dagli stessi. Per il tratto Padova – Altino l'Antonino segna XXXIII miglia, il Burdigalense XXXII, la *Tabula* XXX. Però l'*Itinerarium Antonini*, riportando l'altra via proveniente da Aquileia e diretta a Bologna (*IR*, 1929, 281-282), della quale abbiamo già parlato (p. 35), segna fra Altino e Padova XXXII miglia, cioè la stessa misura data dal Burdigalense, che pertanto risulta la più accettabile, rapportata anche alla distanza effettiva fra queste due località (48 chilometri). La *Tabula* probabilmente porta invece un arrotondamento per difetto (o forse questi Itinerari si riferiscono a due diversi percorsi stradali che, come avremo modo di vedere, dovevano esistere fra Padova ed Altino).

Per gli altri due tratti, Altino – Concordia e Concordia – Aquileia, le misure date dall'Antonino e dalla *Tabula* 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 + VIIII) indicate dal Burdigalense per il percorso Altino – Concordia. Con ogni probabilità qui si tratta della omissione di una posta stradale intermedia; ma 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*, superato il corso cittadino del Brenta, usciva da Padova per l'odierne via Altinate e via Tiepolo, raggiungendo l'attuale paese di Camin, dove nel 1919 è venuto alla luce un miliare dedicato ai Tetrarchi con l'indicazione del III miglio (Ramilli, 1968-69, p. 213 ss. = Basso, 71).

È da precisare però, come avverte la Pesavento Mattioli (1986, p. 126 ss.) che ha ricostruito il percorso di questa via fino alla località di Tombelle, che la distanza di III miglia (km. 4,5) segnata sulla pietra non corrisponde all'effettivo cammino fra Padova e la località di Camin (circa 6 chilometri) e quindi è da pensare che la pietra miliare sia stata spostata dal luogo della sua collocazione originaria.

Appena ad oriente di Tombelle il passaggio dell'antica via è richiamato da un miliare (Basso, 72), venuto

49. *Resti di selciato romano a Padova.*

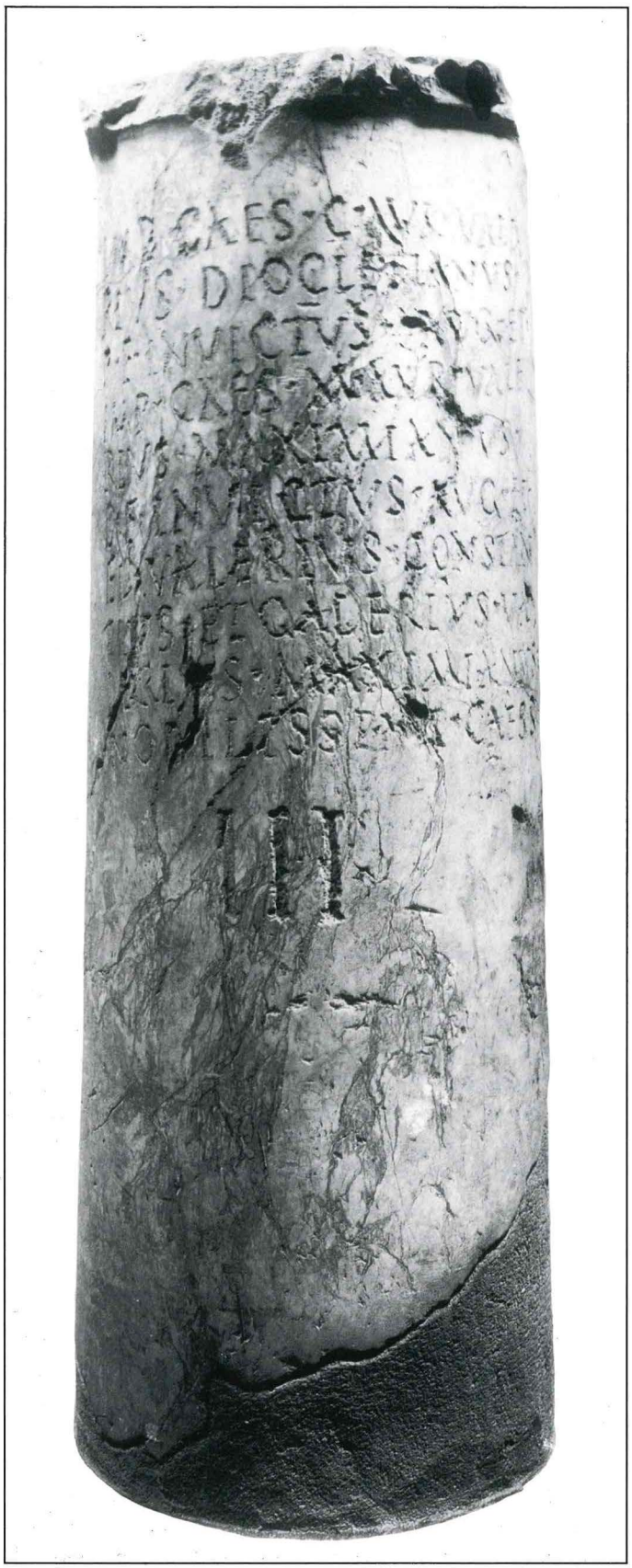
alla luce nel 1930 nella località Sarmazza, con incisa la cifra VII, che corrisponde alla distanza effettiva di km. 10,5 fra Padova e il luogo di rinvenimento della pietra, che pertanto è da ritenere ritrovata *in situ*.

Dopo questi luoghi, studiati con particolare attenzione dal Cuscito (1984, c. 151 ss.), l'*Annia*, passando a sud dell'odierno paese di Stra, raggiungeva la località di S. Bruson lungo il tracciato oggi indicato dalla strada non asfaltata detta «via Sassara», alla destra della Riviera del Brenta, che ripropone il corso del *Meduacus maior*.

A S. Bruson, dove abbiamo localizzato la *mansio Maio Meduaco*, segnata dalla *Tabula Peutingeriana* lungo la via costiera proveniente da Rimini, che qui veniva ad unirsi all'*Annia* (p. 67), è anche da ubicare la *mutatio Ad Duodecimum*, giusta la distanza di XII miglia (18 chilometri) indicata dall'*Itinerarium Burdigalense* da Padova. L'importanza logistica di questo luogo, dove venivano a incontrarsi due grandi strade, può ben giustificare la presenza di un rilevante posto di tappa, come può dimostrare anche il già ricordato miliare di Costantino qui ritrovato (Basso, 73).

Oltre questa località la *via Annia*, seguendo il tracciato della strada attuale chiamata «la Stradona», raggiungeva dopo III miglia la già ricordata *mansio Ad Portum* (Porto Menai) della *Tabula* e quindi continuava lungo la gronda interna dell'attuale laguna di Venezia, fino ad Altino. In questo tratto il percorso della via, rilevato anche dalla fotografia aerea (Schmiedt, 1963, p. 82 e fig. 2 a p. 71; Marchiori, 1986, p. 140 ss.), è stato ritrovato dal Pavanello (1900, p. 42) nella località detta «il Ponte di Pietra» ad oriente di Marghera, dove ha inizio la «via Orlanda». Qui è da ubicare anche l'altra stazione stradale *Ad Nonum*, segnata dall'*Itinerarium Burdigalense* a VIIII miglia (km. 13,5) da Altino. Più oltre, presso la località di Tessera è stato ritrovato un miliare (*CIL*, V, 8006 = Basso, 74) con la cifra del V miglio, che corrisponde alla distanza di km. 7,5 fra questo luogo ed Altino. Infine un'altra pietra miliare è venuta alla luce con dedica a Costantino ma senza il

50. *Camin (Padova): il miliare dei Tetrarchi (Museo Civico – Padova).*



numero delle miglia (*CIL*, V, 8005 = Basso, 75) a Terzo d'Altino, il cui nome richiama direttamente una distanza stradale e quindi il passaggio di una via.

Ma si parla anche di un'altra strada che da Padova doveva andare ad Altino lungo la riva sinistra del *Meduacus maior*, con un percorso leggermente più lungo. Per questa ragione il Miller (1916, c. 259) attribuisce alla *Tabula* 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.

Questa possibilità di due percorsi, sulla destra e sulla sinistra del maggior ramo del Brenta, 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* (da cui forse il suo nome di *maior*), e per le diverse distanze, date dagli antichi 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 [1].

È subito da dire, guardando al percorso della *via Annia* fra queste due città, che esso si teneva, come già la via di Lepido, alto rispetto alla linea costiera adriatica, trovando la sua ragione d'essere nel sottostante territorio idrograficamente proibitivo per la presenza di vaste zone paludose e di ampi specchi lagunari. Di tale situazione ambientale possono essere spia, oltre i dati altimetrici che indicano molte di queste terre, oggi bonificate, sotto l'attuale livello del mare, anche i toponimi di «Levada» e di «Levaduzza» che si incontrano lungo questo itinerario e che suggeriscono la presenza di un antico tracciato stradale, sopraelevato sulla pianura circostante (Olivieri, 1934, p. 187) proprio perché soggetta a frequenti impaludamenti, e lo stesso nome dell'odierna località di Ceggia, che si incontra sul percorso di questa via e che è da far risalire al termine *cilium* (Olivieri, 1961, p. 96), cioè al limite della zona occupata dalle acque. D'altronde le stesse iscrizioni ritrovate ad Aquileia (*CIL*, V, 7992, 7992a = *ILS*, 5860; Brusin, 1949-50, p. 289) che parlano di *viam Anniam influentibus palustribus aquis eververatam* e *labe conruptam* vengono eloquentemente ad attestare la presenza di questi terreni idrograficamente difficili. Anzi è molto probabile che il percorso della via stessa venisse in un certo senso proprio a delimitare a settentrione

51. *Altino: strada basolata nei quartieri orientali della romana* Altinum.

l'ampia zona meridionale confinante con il mare Adriatico, che ancora oggi si presenta in molti punti bassa e paludosa, sempre soggetta ad opere di bonifica.

La *via Annia* da Altino, da dove proviene un altro miliare dedicato a Costantino, senza il numero delle miglia (*CIL*, V, 8004 = Basso, 76), dopo aver attraversato il fiume Sile presso la località Bagaggiolo, poco più di un chilometro a sud di Trepalade, proseguiva con un rettilineo attraverso il fosso delle Canne e il canale della Fossetta, cento metri circa sotto l'osteria di ugual nome, fino a sud di Musile di Piave. Nel territorio di quest'ultimo paese, e precisamente lungo il «fosso Gorgazzo», fra le località Bellesine e Cascinelle, presso il percorso della antica strada, sono venuti alla luce nel 1932 due cippi miliari, senza però l'indicazione della distanza. Il primo porta la dedica all'imperatore Gioviano (Brusin, 1940-41, p. 378 = Basso, 78), il secondo a Valentiniano, Teodosio e Arcadio (Brusin, 1940-41, p. 378 = Basso, 79).

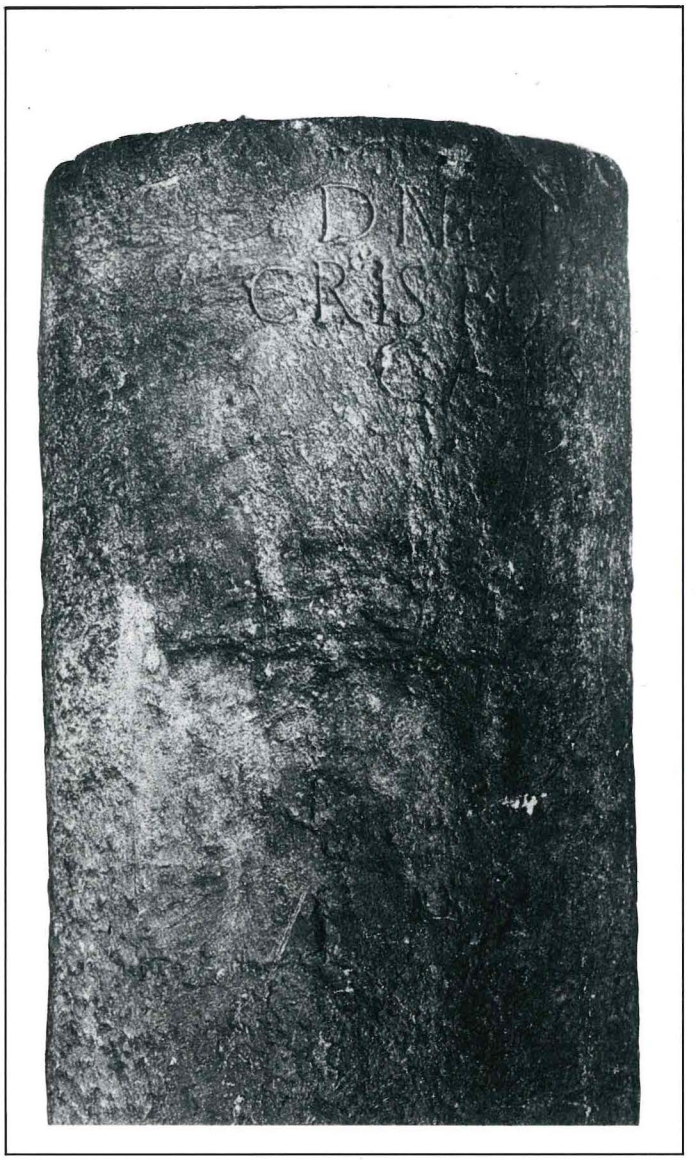
Dopo Musile la via passando alquanto ad occidente di S. Donà di Piave, si dirigeva per la località «il Fornetto» e la palude detta «Fossà» verso il canale Grassaga, che attraversava su un ponte in pietra. Poco lontano da questo e precisamente nella tenuta Miozzi di Cittanova – Eraclea, sono venuti alla luce due miliari con le dediche a Massimo e Vittore (Forlati Tamaro, 1976, p. 96 = Basso, 80) e a Valentiniano, Teodosio e Arcadio (Forlati Tamaro, 1959, p. 151s. = Basso, 81).

Più oltre, un altro miliare con la dedica all'imperatore Crispo e la distanza di XX miglia è stato ritrovato nel territorio di Ceggia (*CIL*, V, 8001 = Basso, 82), non lontano dal manufatto di un ponte (Brusin, 1949-50, p. 121 ss.), sul quale la *via Annia* attraversava un corso d'acqua, oggi scomparso, ma chiaramente individuato dalla fotografia aerea.

La strada quindi raggiungeva, all'altezza della attuale borgata di S. Anastasio, il fiume Livenza, che attraversava su un ponte, del quale nel secolo scorso esistevano ancora i resti (Rocco, 1897, p. 586). Da

52. *Resti del ponte romano di Ceggia (Venezia).*

53. *Ceggia (Venezia): miliare con dedica a Flavio Giulio Crispo (Seminario della Salute – Venezia).*



questo luogo, che ha restituito l'iscrizione *CIL*, V, 1930, l'*Annia* perveniva al Lemene, l'antico *flumen Reatinum* (Plin, *N.H.*, 3, 123; Rosada, 1979, c. 220), dove furono dissotterrati nel 1848 dei grandi massi di pietra riquadrati che, come ritiene il Gregorutti (1886, p. 200), potevano essere appartenuti ad un ponte.

Sul corso di questo fiume fra il 42 e il 40 a. C. venne fondata la colonia triumvirale di *Iulia Concordia* (Zovatto, 1965, p. 10; su questa città: Scarpa Bonazza Buora Veronese, 1978, p. 1 ss.), che però non si trovava sull'antica via. Infatti l'*Annia* non attraversava la città, ma passava a circa 500 metri a settentrione di Concordia, la quale comunicava con la grande strada per mezzo di due raccordi, uno ad occidente e l'altro ad oriente (Ghislanzoni, 1931, p. 142). Ad ovest di questo centro romano infatti furono scoperti nel 1877 i resti di un ponte che doveva servire una di queste strade di raccordo ("N. Sc.", 1878, p. 27 ss.; Brusin, 1960, p. 11, fig. 2). Inoltre a Concordia, durante gli scavi del 1950, presso la basilica paleocristiana è venuto alla luce, certamente usato come materiale di reimpiego, un miliare della vicina via, dedicato a Costantino ma senza il numero delle miglia (Zovatto, 1950, p. 43 = Basso, 83).

La distanza fra Altino e Concordia è di 45 chilometri, pari a XXX miglia romane, giusto quanto dicono l'Antonino e la *Tabula*. 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 con la relativa cifra delle miglia. Questa minore distanza, in mancanza di altri dati, non permette naturalmente di localizzare sul terreno l'ubicazione della *mutatio Sanos*, probabilmente una locanda dall'insegna beneaugurante di *Ad Sanos*; solamente come ipotesi potremmo pensare al passaggio del Livenza, che dista appunto, come questa stazione stradale, VIIII miglia (13 chilometri circa) da *Iulia Concordia*.

Da questo centro ad Aquileia la *via Annia* percorreva quel tracciato che abbiamo già ricordato parlando della *via Postumia* (p. 57). Infatti quest'ultimo percorso stradale proveniente da Oderzo veniva a confluire, all'altezza della futura Concordia, nella precedente via di Lepido, poi divenuta *via Annia*.

E qui nasce un grosso problema.

Sappiamo che la via, della quale qui parliamo, si chiamava *Annia* per essere ricordata con questo nome in due iscrizioni trovate, lungo il tratto Concordia – Aquileia, nei pressi di quest'ultima città e riferite al III secolo d. C. (*CIL*, V, 7992, 7992a = *ILS*, 5860; Brusin, 1949-50, p. 289). Abbiamo però affermato precedentemente che la *via Postumia*, proveniente da Oderzo, seguiva lo stesso cammino da Concordia ad Aquileia, dove un'iscrizione ne ricorda la presenza (*CIL*, V, 8313 = *ILS*, 5366 = *ILLRP*, 478a).

Come si può spiegare allora che quest'ultimo tratto, percorso prima dalla *via Postumia*, abbia in seguito perso l'antico nome per prendere quello di *via Annia*?

Il Fraccaro (1957, p. 219 ss.), come si è visto, ha 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» (p. 54) in base a ragioni storiche, motivi militari, dati archeologici, indicazioni itinerarie, che ci hanno permesso di giustificare il percorso di

54. *Concordia Sagittaria: resti del ponte romano, messi in luce ad oriente dell'antica* Iulia Concordia.

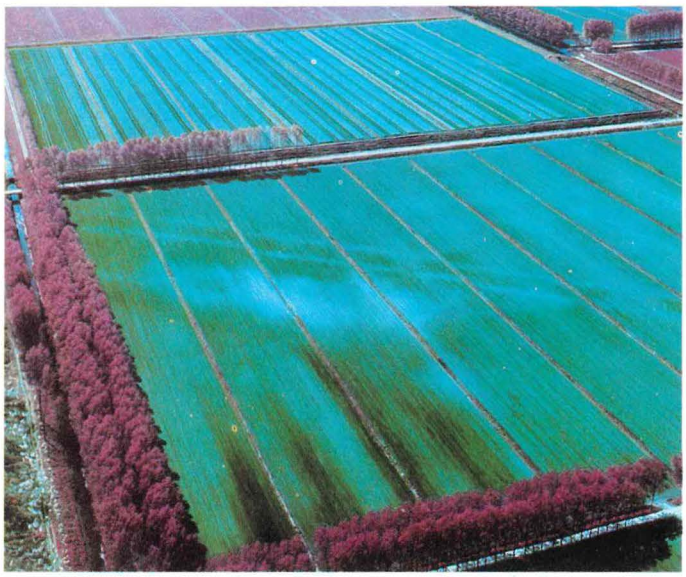
55. *Concordia Sagittaria: l'attuale centro urbano con il corso del fiume Lemene, il* flumen Reatinum *di Plinio il Vecchio.*

questa via da Oderzo ad Aquileia per Concordia. Ci rimane perciò da 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 del maggiore e più antico percorso che veniva da Verona per Vicenza ed Oderzo.

La strada che da Adria per Padova ed Altino portava ad Aquileia, come sappiamo, venne chiamata *Annia* dal nome del suo costruttore, il pretore Tito Annio Rufo. Essa naturalmente fu così denominata dalla fine della *via Popillia*, cioè da Adria, fino al punto d'unione con la *via Postumia*, presso la località dove poi sorgerà *Iulia Concordia*. Inseritasi qui 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 e strategiche che avevano determinato nel 148 a. C. la costruzione della *via Postumia*, la grande strada cominciò ad essere trascurata, mentre sempre maggiore importanza andava nel frattempo acquistando la *via Annia*. Infatti da Vicenza, come vedremo più oltre (p. 119), veniva staccata dalla vecchia *Postumia* la strada che a Padova si inseriva nell'*Annia*, riducendo così il tratto Vicenza – Oderzo – Concordia a via di minore importanza. Inoltre lungo la linea costiera dell'alto Adriatico e la laguna veneta era steso quel percorso che, staccandosi dalla *via Popillia* all'altezza della posta stradale di *Hadriani*, portava da Ravenna direttamente ad Altino (p. 64), cioè ancora sulla *via Annia*, la quale in tal modo finì per diventare l'arteria principale fra Aquileia e il resto d'Italia. Cosicché, con il passar degli anni, chiunque nel Veneto e nella Cisalpina accennava alla *via Annia*, intendeva

56. *La fotografia aerea all'infrarosso rivela il tracciato dell'antica via* Annia *nei pressi di Aquileia.*



57. *Aquileia: sepolcreto lungo la via* Annia.

ormai riferirsi ad un ben determinato percorso che l'avrebbe condotto fino ad Aquileia. Per questa ragione 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 prima strada, che viene completamente dimenticata. Se essa invece fosse giunta ad Aquileia con un percorso diverso, come sostiene il Fraccaro, non riusciremmo a giustificare nei pressi della città un silenzio tanto completo su una via così importante. 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 quattro secoli dalla costruzione della *via Postumia*.

Sono anche da ricordare le due stazioni stradali segnate dall'*Itinerarium Burdigalense* lungo il tracciato Concordia – Aquileia. La *mutatio Apicilia* doveva trovarsi presso l'odierno paese di Latisanotta, che dista 13 chilometri (VIIII miglia) da Concordia e che si trova presso il corso del fiume Tagliamento. Per quanto riguarda il termine *Apicilia*, di oscura derivazione, io penso piuttosto ad una *mutatio Ad Paciliam*, con un evidente richiamo al nome di una antica locandiera (Bosio, 1983, p. 41 ss.), in quanto la lettura *Ad Pacilia* figura nel *Codex Veronensis 52* ed è preferita dal Mommsen (*CIL*, V, p. 935) contro l'*Apicilia* presente nel *Codex Parisinus 4808* ed accettata nel testo critico del Cuntz (*IR*, 1929, 559).

Oltre Latisanotta e il Tagliamento, a Palazzolo dello Stella è venuto alla luce nel 1971 un miliare con la dedica all'imperatore Costantino e l'indicazione del XVII miglio (Mengotti, 1974-75, p. 135 ss. = Basso, 84) e più oltre, ai Casali Zellina è stata ritrovata un'altra pietra miliare dedicata a Licinio, senza però il numero della distanza (*SI*, 1062 = *ILS*, 675 = Basso, 85).

Si giunge infine a Chiarisacco, dove è da ubicare l'altra stazione stradale indicata dal Burdigalense, cioè la *mutatio Ad Undecimum*, giuste le XI miglia (16,5 chilometri) da Aquileia. In questa località sono stati rinvenuti ben tre miliari, due di Valentiniano e Valente (*CIL*, V, 7993 = *SI*, 1060 = Basso, 86; *SI*, 1061 = Basso, 87), l'altro di Magnenzio (*SI*, 1063 = Basso, 88). Nessuna però di queste pietre reca la cifra della distanza.

Oltre Chiarisacco, e precisamente a Malisana presso l'odierna località di Torviscosa, è stata scoperta 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 (Brusin, 1949-50, p. 125 s.). Questo VII miliare doveva corrispondere al passaggio del fiumiciattolo Zumello, dove sono venuti alla luce anche i resti dell'antica massicciata della strada (Pellegrini, 1917, p. 235 s.).

L'*Annia* quindi, superato il fiume Aussa attraverso il «ponte Orlando», vicino al quale in località Moruzis di Terzo fu trovato nel 1935 un miliare dedicato all'imperatore Gioviano, privo del numero delle miglia (Brusin, 1940-41, p. 387 = Basso, 89), passava presso il paesetto di S. Martino di Terzo, dove è venuta alla luce

58. *La via* Annia *da Padova ad Aquileia nella* Tabula Peutingeriana.

nel fondo Tumbola l'altra iscrizione che parla della *via Annia, influentibus palustribus aquis eververatam* (*CIL*, V, 7992, 7992a = *ILS*, 5860).

La strada infine giungeva ad Aquileia passando per i fondi «Ravendola» e «le Marignane», ricchi di ritrovamenti archeologici (Brusin, 1930, p. 448 ss.; 1941, p. 5 ss.; 1953, n. 3598).

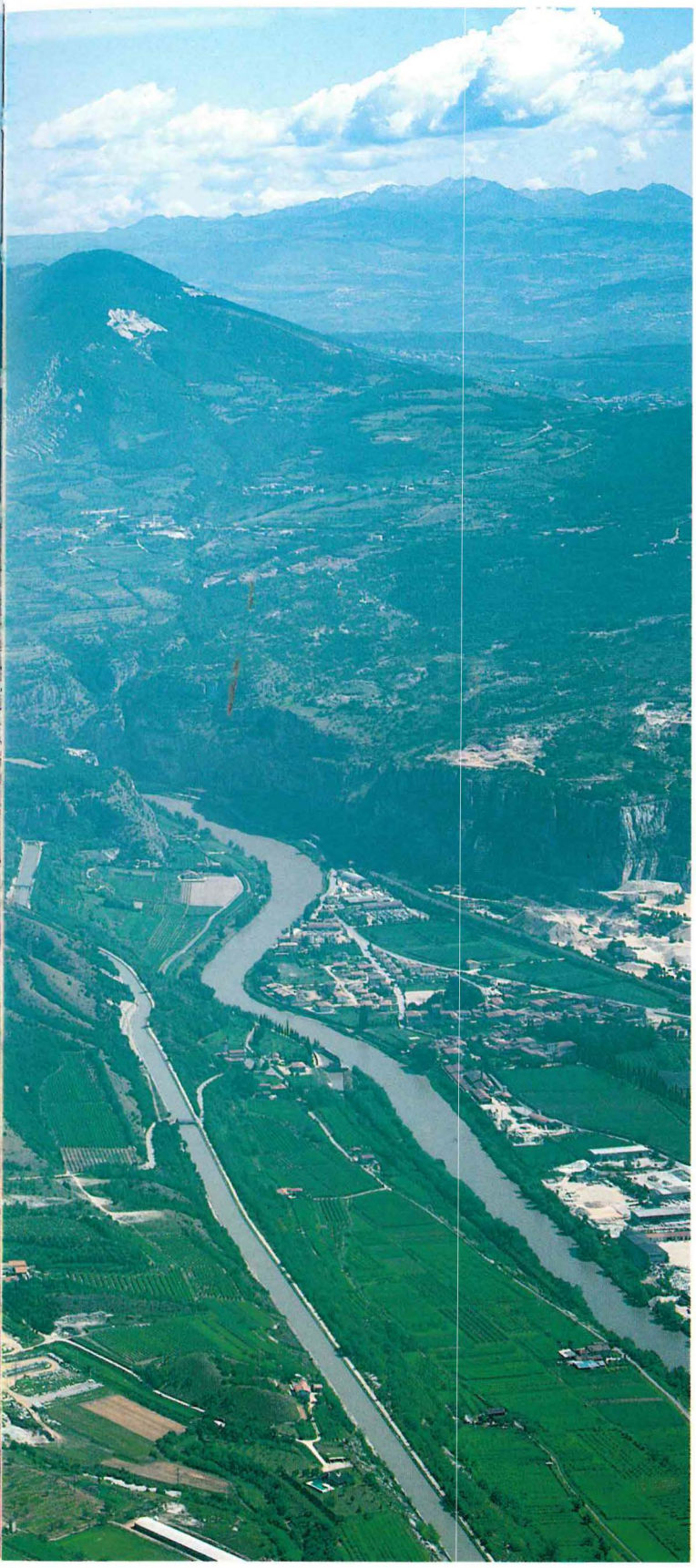
È da aggiungere ancora che altri due miliari, probabilmente appartenenti alla *via Annia*, provengono dalla zona di Aquileia: uno ritrovato nel 1969 in località Seiuzze di Terzo d'Aquileia con due dediche rispettivamente a Gioviano e a Valentiniano, Valente e Graziano, ma senza il numero delle miglia (Bertacchi, 1979, p. 262 = Basso, 90); l'altro, venuto alla luce nel 1932 nella roggia del mulino di Aquileia, con la dedica a Valentiniano e Valente e l'indicazione del primo miglio (Brusin, 1933, p. 113 = Basso, 91). Quest'ultimo è attribuito dalla Lussana (1947, p. 76) alla *via Annia* perché di testo identico ad uno dei miliari di Chiarisacco (Basso, 87).

Note

1. 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, pp. 231-237; XXVII, 1884, pp. 267 e 490; per il tratto *Aussa – Zellina*, in «Monumenti Storici della R. Deputazione Veneta», X, 4, Miscellanea, III, 1885, pp. 1-13. Sul percorso di questa via si veda ancora: Brusin, 1949-50, p. 115 ss.; 1956, p. 27 ss.; Marcello, 1956, p. 9; Bosio, 1964-65, p. 334 ss.;AA.VV., 1984.

La valle dell'Adige, grande via di raccordo fra la pianura padana e i paesi d'oltralpe.

LA VIA LUNGO LE VALLI DELL'ADIGE E DELL'ISARCO



L'esistenza di un percorso che dalla valle padana, lungo la valle dell'Adige, raggiungeva i paesi transalpini è documentata dai reperti archeologici ancora prima della conquista romana e fin dai tempi preistorici (Bermond Montanari, 1961, p. 392; anche Capovilla, 1951, p. 6 s.); però solamente con Roma si può parlare della costruzione di una vera e propria strada lungo questo itinerario.

Di solito si fissa quale capolinea di questa via la città di Verona, che si trova all'imboccatura della valle dell'Adige, ma con validi argomenti lo Zarpellon (1954, p. 94; anche Sartori, 1960, p. 218) ritiene che la strada avesse inizio dalla località di Ostiglia, posta sul corso del Po. Qui infatti perveniva il percorso stradale proveniente da Verona, che poi continuava come via d'acqua lungo il corso del Po fino a Ravenna, come avverte la *Tabula Peutingeriana* (*Segmentum* III, 4-5):

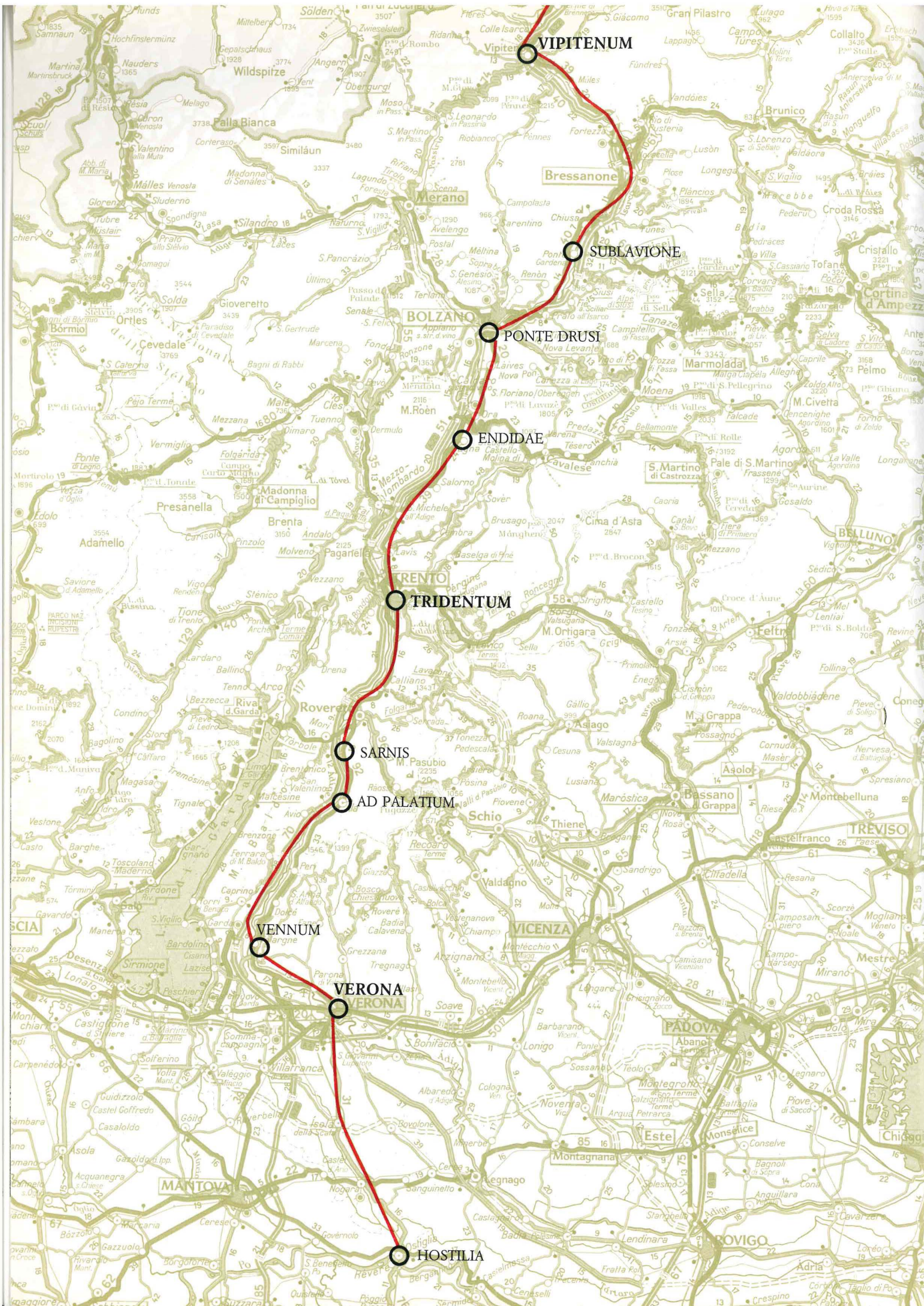
A Verona. Hostilia Milia passus XXXIII
ab Hostilia. Per Padum
Ravenna (la distanza non è segnata)

Per Ostiglia passava anche la strada che da Verona portava a Bologna e che l'*Itinerarium Antonini* (*IR*, 1929, 282) descrive in questo modo:

A Verona Bononia	*m.p. CV*
Hostilia	*m.p. XXX*
Colicaria	*m.p. XXV*
Mutina	*m.p. XXV*
Bononia	*m.p. XXV*

Da Ostiglia inoltre si staccava la via per Mantova e da qui per Cremona, che la *Tabula* descrive (*Segmentum* III, 3-4) e che rende ancora più evidente l'importanza di questa località come nodo stradale d'intenso traffico [1].

Ma la ragione per ritenere Ostiglia quale capolinea meridionale della via per la valle dell'Adige si giustifica con l'indicazione offerta da due pietre miliari. La prima (*CIL*, V, 8048 = Basso, 29), trovata a S. Pietro in Cariano, paese a settentrione di Verona, e dedicata a Costantino, porta due distanze, l'una di VIIII miglia da Verona, l'altra di XXXX miglia da *A.P.*, che tutti gli studiosi leggono *A Pado*. La *mansio A Pado* doveva quindi trovarsi a XXXI miglia da Verona (XXXX – VIIII), misura questa che si può ritrovare nelle distanze di XXX e di XXXIII miglia date rispettivamente dall'Antonino e dalla *Tabula* fra Verona ed


VIPITENUM
SUBLAVIONE
PONTE DRUSI
ENDIDAE
TRIDENTUM
SARNIS
AD PALATIUM
VENNUM
VERONA
HOSTILIA
Bressanone
Merano
BOLZANO
TRENTO
Riva d.Garda
Rovereto
VICENZA
PADOVA
Este
Montagnana
Legnago
MANTOVA
ROVIGO
BELLUNO
TREVISO
Bassano del Grappa
Asiago
Schio
Thiene
Valdagno
Cittadella
Castelfranco Veneto
Montebelluna
Asolo
Feltre
Cortina d'Ampezzo
Madonna di Campiglio
Pale di S.Martino
Marmolada
Sella
Arabba
Corvara in Badia
Brunico
Monguelfo
Sesto
Dobbiaco
Cristallo
Tofane
Croda Rossa
Sexten
Innichen
Toblach
Lienz
Sillian
Kitzbühel
Zell am See
Saalfelden
Hochfilzen
Wörgl
Kufstein
Innsbruck
Landeck
Reschenpass
Nauders
Mals
Glurns
Prad
Stilfserjoch
Bormio
Ortler
Cevedale
Presanella
Adamello
Brenta
Cima d'Asta
M.Civetta
Pelmo
Tofane
Lagazuoi
Sella
Gardasee
Lago di Garda
Sirmione
Peschiera
Desenzano
Lonato
Castiglione delle Stiviere
Solferino
Volta Mantovana
Guidizzolo
Castel Goffredo
Casaloldo
Asola
Gazoldo degli Ippoliti
Acquanegra sul Chiese
Goito
Roverbella
Marmirolo
Bozzolo
Rivarolo Mantovano
Borgoforte
Suzzara
Viadana
Sabbioneta
Casalmaggiore
Cremona
Piadena
Vescovato
Crema
Soncino
Orzinuovi
Pontevico
Manerba del Garda
Salò
Gardone Riviera
Toscolano Maderno
Limone sul Garda
Riva del Garda
Arco
Torbole
Malcesine
Brenzone
Torri del Benaco
Bardolino
Garda
Lazise
Bussolengo
Pescantina
Dolcè
Rivoli Veronese
Affi
Caprino Veronese
Costermano
Garda
Bardolino
Cavaion Veronese
Lazise
Sirmione
Desenzano del Garda
Peschiera del Garda
Castelnuovo del Garda
Sommacampagna
Villafranca di Verona
Valeggio sul Mincio
Roverbella
Marmirolo
Goito
Porto Mantovano
Virgilio
Curtatone
Castiglione delle Stiviere
Solferino
San Martino della Battaglia
Pozzolengo
Lonato del Garda
Calcinato
Montichiari
Carpenedolo
Castenedolo
Rezzato
Nave
Brescia
Concesio
Gussago
Rodengo Saiano
Ospitaletto
Travagliato
Roncadelle
Castegnato
Cazzago San Martino
Paderno Franciacorta
Erbusco
Rovato
Chiari
Palazzolo sull'Oglio
Capriolo
Adro
Cortefranca
Iseo
Lago d'Iseo
Monte Isola
Sarnico
Predore
Tavernola Bergamasca
Vigolo
Endine Gaiano
Monasterolo del Castello
Gandino
Clusone
Ponte Nossa
Oneta
Piazza Brembana
Zogno
Ponteranica
Bergamo
Seriate
Grumello del Monte
Cenate Sotto
Calcinate
Trescore Balneario
Gorle
Scanzorosciate
Pedrengo
Torre de' Roveri
Albano Sant'Alessandro
Brembate
Carvico
Villa d'Almè
Almenno San Salvatore
Sedrina
Zogno
Piazza Brembana
Ponte Nossa
Oneta
Gandino
Clusone
Endine Gaiano
Monasterolo del Castello
Tavernola Bergamasca
Predore
Sarnico
Lago d'Iseo
Monte Isola
Iseo
Adro
Cortefranca
Capriolo
Palazzolo sull'Oglio
Chiari
Rovato
Erbusco
Paderno Franciacorta
Cazzago San Martino
Castegnato
Roncadelle
Travagliato
Ospitaletto
Rodengo Saiano
Gussago
Concesio
Brescia
Nave
Rezzato
Castenedolo
Carpenedolo
Montichiari
Calcinato
Lonato del Garda
Pozzolengo
San Martino della Battaglia
Curtatone
Virgilio
Porto Mantovano
Roverbella
Marmirolo
Goito
Castiglione delle Stiviere
Solferino
Volta Mantovana
Guidizzolo
Castel Goffredo
Casaloldo
Asola
Gazoldo degli Ippoliti
Acquanegra sul Chiese
Goito
Roverbella
Marmirolo
Bozzolo
Rivarolo Mantovano
Borgoforte
Suzzara
Viadana
Sabbioneta
Casalmaggiore
Cremona
Piadena
Vescovato
Crema
Soncino
Orzinuovi
Pontevico

59. *Il percorso della strada romana da* Hostilia *a* Vipitenum.
60. *La via da Ostiglia a Verona nella* Tabula Peutingeriana.

Ostiglia, dove pertanto è da localizzare l'*A Pado* della pietra.

Il secondo miliare (Bresciani, 1941-42, p. 87 s. = Basso, 26), venuto alla luce ad Albizzano, paese anche questo a settentrione di Verona, reca incisa la cifra V e quindi l'indicazione *A P(ado)* con la distanza di XXXVI miglia. Poiché Albizzano dista da Verona quasi otto chilometri, che corrispondono a V miglia romane, quante segnate sul cippo, la restante misura di XXXI miglia (XXXVI – V) ci riporta ancora ad Ostiglia.

Questa identificazione di Ostiglia con la posta stradale *A Pado*, se ha potuto assicurare che da questa località aveva inizio la via per la valle dell'Adige, ha anche convinto molti studiosi (Bresciani, 1942-43, p. 106; Fraccaro, 1957a, p. 229 ss.; Franzoni, 1968, p. 5; Alpago Novello, 1972, p. 62) ad attribuire a questo percorso il miliare trovato a Rablat, località a nord di Merano, ove si parla di una *via Claudia Augusta*, costruita dall'imperatore Claudio dal fiume Po fino al fiume Danubio (*a flumine Pado at flumen Danuvium*: *CIL*, V, 8003 = Basso, 41).

Ma nei pressi di Cesiomaggiore, un paese ad oriente di Feltre, un'altra iscrizione, in tutto simile a quella di Rablat, avverte che la *via Claudia Augusta* venne stesa da Altino al fiume Danubio (*ab Altino usque ad flumen Danuvium*: *CIL*, V, 8002 = *ILS*, 208 = Basso, 36).

Vedremo fra poco, nella nostra ricerca sulla *Claudia Augusta*, quali soluzioni siano state prospettate per risolvere questo problema. È sufficiente per ora dire che la maggior parte degli studiosi è propensa ad indicare la via che da Ostiglia portava oltre le Alpi attraverso la valle dell'Adige con il nome convenzionale di «Claudia Augusta Padana», per distinguerla dalla «Claudia Augusta Altinate» che, secondo gli stessi, partendo da Altino andava ad unirsi alla prima a Trento.

Ma comunque la nostra strada si sia chiamata, essa partiva, come si è visto, da Ostiglia diretta a Verona lungo un percorso di XXX miglia (45 chilometri) secondo l'Antonino, di XXXIII miglia (49 chilometri) secondo la *Tabula*, di XXXI miglia (km. 46,5) secondo i miliari di S. Pietro in Cariano e di Albizzano.

La via attuale (S.S. 12), che passa per Isola della Scala e che copre una distanza di 47 chilometri, distanza che corrisponde a quella indicata dai due miliari e che nel complesso è abbastanza vicina alle misure date dai due Itinerari (i quali possono aver segnato le loro distanze, l'uno per difetto, l'altro per eccesso), dovrebbe denunciare il percorso della strada antica.

A rendere ancora più probabile questa coincidenza della via attuale con quella romana, abbiamo una sicura documentazione archeologica e precisamente il miliare dedicato all'imperatore Massenzio (Cipolla, 1896, p. 257 = Basso, 1), senza però il numero della distanza, trovato a settentrione di Isola della Scala.

Seguendo dunque la direzione suggerita dalla via moderna, la strada antica, dopo Ostiglia, si dirigeva a Gazzo Veronese, la cui origine romana è attestata da numerosi reperti (*CIL*, V, 3613, 3655, 3861; Da Lisca, 1940-41, p. 131), e da qui raggiungeva Isola della Scala.

Dopo questa località è probabile che la strada antica, come avverte il Calzolari (1986, p. 28), si sia tenuta per un buon tratto sulla direttrice della linea ferroviaria Ostiglia – Verona (o forse meglio sul percorso della strada che passa per Vò). Si spiegherebbero così sia la presenza del paese di Settimo di Gallese, il cui nome sarebbe da riferire ad una distanza legata al passaggio della via romana, sia anche il miliare ritrovato a Scuderlando di Castel d'Azzano (*SI*, 1067 = Basso, 2) con la cifra di XXVI miglia, che vengono a corrispondere ai 39 chilometri che intercorrono fra Ostiglia e questa località.

61. *Verona: Ponte della Pietra.*

La via infine perveniva a Verona, dove superava il corso dell'Adige attraverso il ponte detto «della Pietra» (Zarpellon, 1954, p. 95).

Non conosciamo la data di costruzione di questo tratto Ostiglia – Verona, ma probabilmente esso venne steso nella seconda metà del II secolo a. C., forse intorno allo stesso periodo della costruzione delle non lontane vie *Postumia* ed *Annia*, per collegare direttamente Modena con Verona, cioè la *via Aemilia* ed i passi dell'Appennino con la *via Postumia*, all'imbocco della grande valle dell'Adige ed ai piedi delle Alpi.

Anche il percorso lungo la valle dell'Adige è documentato dagli Itinerari romani.

L'*Itinerarium Antonini* ne dà le seguenti stazioni stradali, con le relative distanze, partendo da *Augusta Vindelicorum* (Augsburg). Naturalmente di questo lungo percorso noi ricorderemo qui solamente il tratto che ci interessa e che riguarda la nostra *X regio*, cioè la Vipiteno – Verona (*IR*, 1929, 275):

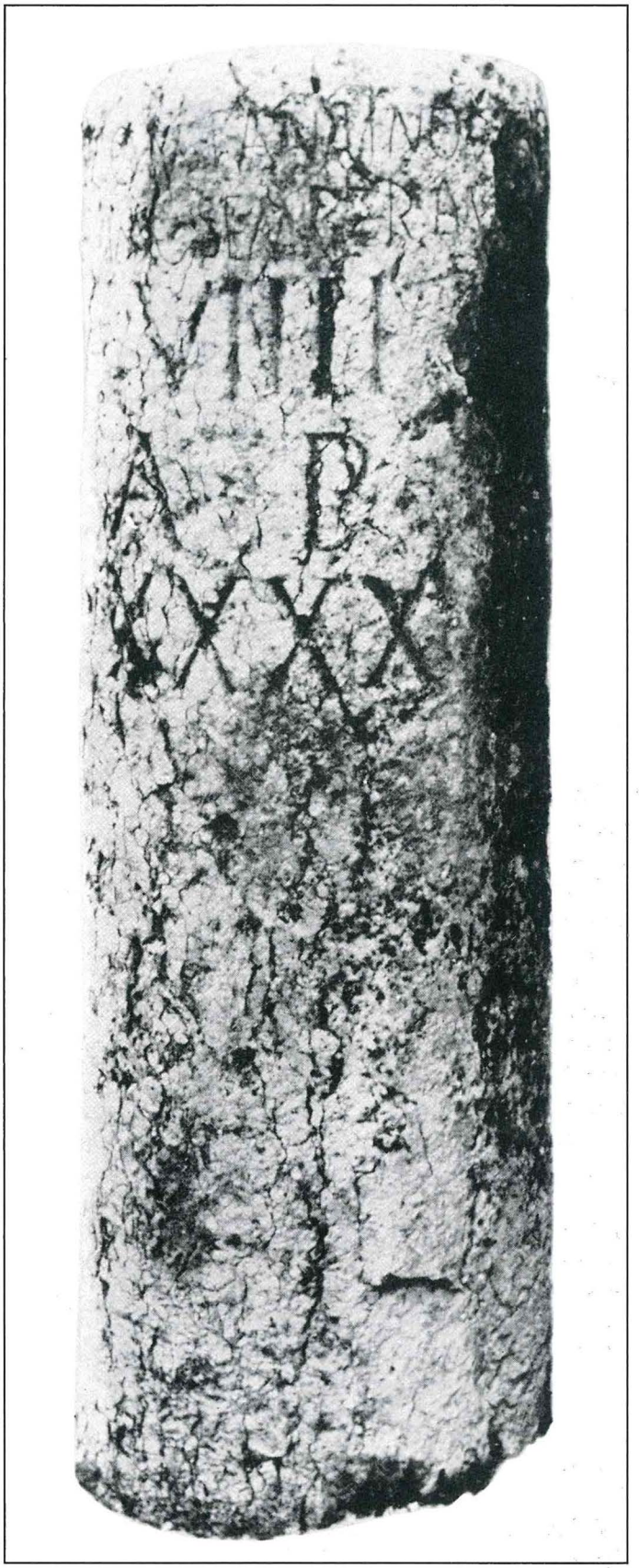
Vepiteno	
Sublavione	*m.p. XXXII*
Endidae	*m.p. XXIIII*
Tridento	*m.p. XXIIII*
Ad Palatium	*m.p. XXIIII*
Verona	*m.p. XXXVI*

Lo stesso tratto, partente da Verona, è così descritto dalla *Tabula Peutingeriana* (*Segmentum* III, 3):

Verona	
Vennum	*XVIII*
Sarnis	*XXIIII*
Tredente	*XX*
Pontedrusi	*XL*
Sublabione	*XIII*
Vepiteno	*XXXV*

Secondo lo Zarpellon (1954, p. 96), questi due Itinerari fino a Trento illustrano due diversi percorsi stradali e precisamente: l'*Itinerarium Antonini* descrive una via stesa sulla sinistra dell'Adige, la *Tabula Peutingeriana* un'altra lungo la sponda destra del fiume, costruita quest'ultima probabilmente in epoca più tarda a causa forse del deperimento della prima, che era costretta a percorrere una zona pedemontana assai franosa. Questo studioso giustifica un tale asserto con le diverse misure date per il tratto Trento-Verona dai due Itinerari (l'Antonino miglia LX, pari a 90 chilometri; la *Tabula* miglia LXII, pari a 93 chilometri) e con la presenza di pietre miliari, ritrovate lungo le due rive dell'Adige.

62. *S. Pietro in Cariano (Verona): miliare della via Verona – Trento, che porta l'indicazione* A.P. (A Pado) *e la distanza di XXXX miglia (Museo Maffeiano – Verona).*



Per quanto riguarda le distanze segnate su questi due documenti viari, possiamo dire che la differenza di due miglia, per altro assai minima, può ben spiegarsi con un lieve arrotondamento in meno o in più delle misure indicate per le singole poste stradali. Pertanto non mi sembra questa una ragione sufficiente per poter giustificare la presenza di due percorsi.

Più consistente è invece l'argomento dei miliari, che non penso possano essere trasmigrati da una riva all'altra del fiume. Se però si tengono presenti il luogo di rinvenimento delle pietre stradali e la difficile situazione topografica della zona, è possibile tentar di chiarire la posizione di questi miliari i quali, secondo il mio parere, pur trovandosi su opposte sponde, dovevano appartenere non a due ma ad un unico percorso lungo la valle dell'Adige; opinione questa condivisa dal Franzoni (1968, p. 7).

Ma veniamo al percorso dell'antica strada, lungo la quale la presenza dei numerosi miliari, unitamente alle testimonianze archeologiche, ci potrà guidare nella ricostruzione del suo itinerario fino a Trento.

Pur non conoscendo il luogo di rinvenimento, la prima di queste pietre stradali, dedicata ai Tetrarchi e con segnata la distanza di IIII miglia (*CIL*, V, 8047 = Basso, 25) è probabilmente da collocare nella località di Parona, che dista 6 chilometri da Verona.

A un chilometro e mezzo da questo paese si doveva incontrare la pietra miliare, di cui è ignoto il luogo di ritrovamento, con la dedica a Massimo e Vittore e la cifra del V miglio (*CIL*, V, 8033 = Basso, 27), misura questa uguale a quella già ricordata del cippo stradale di Albizzano (Bresciani, 1941-42, p. 87 s. = Basso, 26), che segna anche la distanza di XXXVI miglia *A Pado*.

Un quarto miliare proviene dalla borgata di Castelrotto, con la dedica a Massenzio, da un lato, a Giulio Crispo, Liciniano Licinio il Giovane e Claudio Costantino dall'altro e con la cifra del VII miglio (Bresciani, 1941-42, p. 89s. = Basso, 28).

Quindi a S. Pietro in Cariano, oltre al miliare già ricordato che reca la distanza del XXXX miglio *A Pado* (*CIL*, V, 8048 = Basso, 29), è venuto alla luce nel 1931 un altro cippo stradale dedicato a Massimo e Vittore, senza l'indicazione della distanza (Franzoni, 1968, p. 5 ss. = Basso, 30).

Infine nella località di Volargne, che si trova sulla sinistra del fiume Adige, è stato ritrovato un settimo miliare, anche questo dedicato a Massimo e Vittore, privo del numero delle miglia (*CIL*, V, 8049 = Basso, 31).

63. *Avio (Trento): miliare di Massenzio (Casa Brasavola – Avio).*

Il percorso di questo primo tratto stradale è stato a suo tempo studiato dal Bresciani (1941-42, p. 90; anche Zarpellon, 1954, p. 95 e Sartori, 1960, p. 201) il quale, in base ai miliari qui venuti alla luce, lo ha determinato per le località di Parona, Albizzano, Castelrotto, S. Pietro in Cariano, Ponton e Volargne.

Benché ad Albizzano sia stato scoperto, come si è visto, un miliare della via, il Franzoni (1968, p. 5), che ha ricercato con grande cura il probabile percorso della antica strada, è invece del parere che la via sia passata a sud di questa località e precisamente per la borgata di Nassar, da dove una vicinale dal significativo nome di «Strada del Terminon» porta ad Albizzano. Giustifica anche questa sua opinione con le difficoltà che la strada avrebbe incontrato toccando questa ultima località.

Pertanto, in base alle pietre miliari che abbiamo ricordato e a quanto ci dice il Franzoni, è possibile ora ricostruire con sufficiente precisione il percorso di questo primo tratto della antica via che, tenendosi alquanto a settentrione della statale moderna (S.S. 12), per le località di Parona, Corrubbio, il cui toponimo è certamente connesso con la presenza in questo punto di un incrocio (Olivieri, 1903, p. 198: «Corrubbio = *quadruvium*»), Nassar, Castelrotto, S. Pietro in Cariano, Domegliara, Ponton e infine Volargne, veniva a costeggiare i colli della Valpolicella, congiungendo così la città di Verona a luoghi particolarmente legati alla produzione vinicola.

Da Verona a Volargne il percorso della strada da noi indicato veniva ad attraversare un territorio privo di difficoltà con un cammino di circa 26 chilometri, nei quali si possono ritrovare le XVIII miglia segnate dalla *Tabula Peutingeriana* fra *Verona* e la *mansio Vennum*, che appunto è da localizzare presso l'odierno paese di Volargne.

L'esistenza di un posto di tappa in questo luogo può ben giustificarsi se pensiamo che subito a nord del paese di Volargne si incontra la Chiusa Veronese, cioè la stretta gola dell'Adige dalle pareti a strapiombo, che finora non ha rivelato alcuna traccia di un antico percorso stradale e che in epoca romana doveva rappresentare un difficilissimo e pericoloso ostacolo da dover superare.

Penso perciò che proprio a Volargne (da qui anche la necessaria presenza di un luogo di sosta) la via abbia attraversato il fiume, portandosi sull'altra sponda, per aggirare in tal modo, con un cammino infinitamente più facile e spedito, il grosso impedimento della Chiusa.

Correndo poi lungo la riva destra del fiume, che non presenta difficoltà degne di rilievo e dove sono venute alla luce interessanti testimonianze romane (Franzoni, 1968, p. 7, nota n. 10), la strada giungeva ad Avio, da dove proviene una pietra miliare (*CIL*, V, 8052 = Basso, 32) dedicata all'imperatore Massenzio e con la cifra di XXIX miglia (50 chilometri), distanza che dovrebbe corrispondere a quella intercorrente fra questa località e Trento.

Questo miliare, trovato sulla destra dell'Adige, viene appunto ad attestare l'itinerario della via lungo questa sponda del fiume in quanto, contro l'opinione del Rigotti (1970-73, p. 34), ritengo che la pietra non sia trasmigrata dalla riva opposta; in questo sono d'ac-

64. *Iscrizione che ricorda l'erezione della cinta muraria della romana* Tridentum.

cordo con il pensiero del Settia (1970, p. 108) che, parlando di un miliare ritrovato a Pontesura, sul Po, asserisce che non ha senso il trasporto da una riva all'altra di pesanti pietre, come queste, non destinate ad alcun impiego specifico.

Nei pressi di Avio la strada antica doveva portarsi nuovamente sull'altra sponda, che qui si presenta più facile, come può indicare il miliare rinvenuto sulla sinistra dell'Adige a sud di Ala (*CIL*, V, 8050 = Basso, 33), con la dedica a Massimo e Vittore e la distanza di XXVIII miglia.

A tre chilometri da quest'ultimo paese, in località Marani, è stato ritrovato un altro miliare (*CIL*, V, 8051 = Basso, 34), intitolato a Costantino II con la cifra di XXXVII miglia (62 chilometri), misura questa che corrisponde alla distanza da Verona a questa località.

Infine, prima di giungere a Trento, un chilometro a sud di Volano di Rovereto è venuta alla luce una pietra miliare (*CIL*, V, 8053 = Basso, 35) con la dedica all'imperatore Giuliano e la cifra del LVI miglio (83 chilometri) da Verona; il che porta a pensare ad una collocazione originaria del cippo più a settentrione del suo luogo di rinvenimento.

In tal modo, guardando alla posizione di questi miliari e alla già ricordata situazione topografica di questa parte della valle dell'Adige, possiamo parlare dell'esistenza di una sola grande via romana fra Verona e Trento, la cui importanza logistica è chiaramente dimostrata dalla presenza di così numerose pietre stradali rinvenute lungo il suo tracciato.

Dopo la *mansio Vennum*, ricordata dalla *Tabula Peutingeriana* e da noi localizzata all'altezza dell'odierna località di Volargne, altre due poste stradali si dovevano incontrare prima di giungere a Trento.

L'*Itinerarium Antonini* segna a XXXVI miglia da Verona la stazione di *Ad Palatium*, che per la distanza di 53 chilometri da Verona possiamo ubicare presso Ala (*TIR*, 1966, p. 19), da dove proviene uno dei cippi miliari che abbiamo prima ricordato (*CIL*, V, 8050 = Basso, 33).

A sua volta la *Tabula*, dopo *Vennum*, ricorda a XXIIII miglia da questa la *mansio Sarnis*, la quale, giusto il nostro itinerario e la distanza di 36 chilometri, è da ritrovarsi nella borgata di Serravalle d'Adige [2].

Da quest'ultima località, per Volano di Rovereto, la strada antica, seguendo in molti tratti il percorso della statale moderna (S.S. 12), raggiungeva *Tridentum*, dopo aver coperto da Verona un cammino di circa 93 chilometri, quanti, come abbiamo visto, si possono ritrovare nelle distanze indicate dai due Itinerari.

Per quanto poi riguarda la data di costruzione del tratto Verona – Trento, penso al I secolo a. C., prima della campagna di Druso contro i *Raeti* (Cassio D., 54, 21-22; Liv., *Per.*, 136; Plin., *N.H.*, 3, 136). Nel 23 a. C. Augusto aveva fatto fortificare *Tridentum* (*CIL*, V, 5027) e in quella occasione ritengo che sia stata anche rafforzata una precedente via, lungo la valle dell'Adige, da Verona a questo centro.

Da Trento la strada antica continuava verso l'attuale città di Bolzano lungo un tracciato che, grazie ai ritrovamenti archeologici, si può determinare attraverso le località di Martignano, Gardolo, Lavis, Pressano e Nave S. Felice (sui ritrovamenti di età romana venuti alla luce in queste località si veda la *Carta archeologica del F. 21 della Carta d'Italia*, I.G.M. Firenze 1952, sotto le singole voci).

Da quest'ultimo paese, continuando sempre lungo la sinistra dell'Adige, si arrivava a Salorno, la *Salurnis* di Paolo Diacono (*H. L.*, 3, 9), che ha restituito copiose testimonianze romane (*TIR*, 1966, p. 118), e quindi ad Egna, il cui nome sembra richiamare il *castrum Ennemase* di Paolo Diacono (*H.L.*, 3, 30).

Due pietre miliari, ritrovate a Castelfeder non lungi da Egna e dedicate rispettivamente a Crispo (*IBR*, 467 = Basso, 39) e a Valente e Graziano (*IBR*, 466 = Basso, 40) ma prive del numero della distanza, hanno convinto la Ausserhofer (1976, p. 14) a fissare in questa località il sito della stazione stradale di *Endidae*, indi-

65. *Fortezza (Bolzano): la strada romana diretta al passo del Brennero con i profondi solchi carrai incisi nella roccia.*

cata dall'*Itinerarium Antonini* a XXIIII miglia (36 chilometri) da *Tridentum*.

Secondo il Dondio (1973. p. 101), tenendo presente la posizione di questi miliari, la strada antica, lasciato il fondovalle dell'Adige, doveva salire lentamente fino a Castelfeder e quindi con una lieve discesa attraversare l'Hölenbach, sul confine meridionale dell'odierno villaggio di Ora.

È evidente l'importanza di questi due miliari in quanto ci assicurano che la strada romana da Trento e fino a Bolzano, come la statale attuale (S.S. 12), correva sempre lungo la sinistra dell'Adige. Infatti la via dopo Egna per Ora e Bronzolo perveniva, come sappiamo dalla *Tabula*, alla *mansio Pontedrusi*, posta a XL miglia (60 chilometri) da *Tredente*.

Diverse sono le opinioni degli studiosi sull'ubicazione di questa stazione stradale, che nel nome richiama Druso e la sua campagna contro i *Raeti*. Per alcuni si sarebbe trovata nell'area di Ponte Adige Castelfirmiano o di Gries (Scheffel, 1912, p. 28 ss.; Cartellieri, 1926, p. 118 s.), per altri a Cardano oppure a Prato Isarco (*CIL*, III, Tav. IV; V, Tav. I; Egger, 1929, p. 351), per altri ancora nell'area di Bolzano (von Rodlov, 1900, p. 20; Brusin, 1948, p. 1 ss.). Sono invece della opinione della Olivi (1984, p. 255 s.) che, a seguito di una puntuale ricerca, propone di ubicare *Pontedrusi* al passaggio dell'antico corso dell'Isarco presso le pendici del Virgolo. A tale proposito questa studiosa scrive (p. 256) che «si potrebbe pensare che la *mansio* fosse ubicata sul versante orientale: da qui, forse con la protezione della cima del Virgolo, si poteva proseguire, attraverso l'Isarco, verso l'alta valle dell'Adige oppure raggiungere la strada che saliva sull'altopiano del Renon. Continuando sullo stesso versante, invece, ci si inoltrava verso *Sublavione* senza attraversare il fiume».

Dopo *Pontedrusi*, sempre secondo l'itinerario proposto dalla Olivi, la via doveva seguire il fondovalle dell'Isarco, lungo la sinistra di questo fiume, salendo dopo Cardano, a causa della strozzatura della valle, a mezzacosta fino a raggiungere il Gallbühel, per ridiscendere subito dopo a sud di Prato Isarco. Presso questo luogo, e precisamente sul Gallbühel, secondo l'Aventinus (1615, f. 15: «non longe a Buzonio in Galpichel columna lapide terre detrita») fu trovato il miliare dedicato a Massenzio, senza l'indicazione della distanza (*CIL*, V, 8054 = *IBR*, 463 = Basso, 42), che viene ad attestare qui il passaggio della strada romana.

Questa, come oggi la via moderna, doveva attraversare il corso dell'Isarco a Prato Isarco per proseguire

66. *La via da Verona a* Vipitenum *nella* Tabula Peutingeriana.

poi sul versante destro fino a Ponte Gardena, toccando le località di Passo Fiè, Campodazzo, l'albergo Alte Post, il ponte di legno di Campodazzo e quello presso la stazione ferroviaria di Castelrotto detto Torgglere.

La rilevante accidentalità di questo tratto della val d'Isarco fra Bolzano e Ponte Gardena, in contrasto con il seguente fino a Vipiteno, che non presenta preoccupanti difficoltà, ha però convinto alcuni studiosi (Rottensteiner, 1969, p. 156 s.; Veneziano, 1972, p. 116 ss.) a negare il passaggio della via romana per il fondovalle e a preferire un più lungo ed articolato cammino attraverso l'altopiano del Renon. Tale opinione però non riesce ad accordarsi con le distanze offerte dai due Itinerari da *Endidae* a *Sublavione* (Antonino) e da *Pontedrusi* a *Sublabione* (*Tabula*), che non potrebbero assolutamente giustificarsi seguendo un tale più lungo percorso, e soprattutto con la presenza del miliare di Massenzio, ritrovato nella zona di Ponte Isarco, nel fondovalle.

Altri studiosi invece, pur ammettendo un percorso romano lungo il corso inferiore dell'Isarco, sono del parere di riferirlo a una età piuttosto tarda e precisamente agli inizi del II secolo d. C. (Ausserhofer, 1976, p. 18), o addirittura all'età dell'imperatore Massenzio (Cartellieri, 1926, p. 120 s.).

Come ho già avuto modo di osservare (Bosio, 1984, p. 292), ritengo invece che il cammino romano lungo la valle dell'Isarco, certamente già conosciuto durante le epoche precedenti, sia da far risalire ad un tempo non di molto posteriore all'impresa di Druso contro i *Raeti*.

L'*Itinerarium Antonini*, dando notizia della via *Aquileia – Veldidena* (*IR*, 1929, 279-280), della quale parleremo più avanti, la indica espressamente *per compendium*, cioè come strada di raccordo fra questi due centri, e tale precisazione ci dice che questa strada non poteva essere precedente alla strada per le valli dell'Adige e dell'Isarco, alla quale andava ad unirsi a sud di Vipiteno, dopo aver percorso la val Pusteria. Questa via per la val Pusteria, come scrive la Forlati Tamaro (1938, p. 24 s.) venne «rifatta da Settimio Severo su un tronco stradale del I secolo», come chiariscono anche i miliari collocati da Settimio Severo e qui ritrovati, dove le frasi *miliaria vetustate / conlabsa restitue/runt* (Ausserhofer, 1976, p. 24 s.) e *milliaria vetustate collapsa / resti(t)uerunt* (Ausserhofer, 1976, p. 33 s.) permettono di attestare la presenza di una via tracciata molto tempo prima, visto che si rendeva necessaria la reintegrazione delle pietre miliari. Ne consegue che la strada per la valle dell'Isarco, alla quale questa via della val Pusteria andava ad unirsi, di necessità doveva esserle precedente.

La strada quindi, seguendo il fondovalle dell'Isarco, da *Pontedrusi* raggiungeva la *mansio Sublavione* o *Sublabione*, ricordata da tutti i due Itinerari, che richiama la *Clausa sub Savione*, nominata in un diploma del 1027 dell'imperatore Corrado II (*M.G.H., Diplom. reg. et imper. Germ.*, IV, n. 103, p. 146 s.). Il rapporto toponomastico indurrebbe a stabilire nel paese di Chiusa, sopra il quale si trova il monastero di Sabiona, il luogo di questa posta stradale, ma ciò contrasta con le distanze date dagli Itinerari, soprattutto con la misura segnata sulla *Tabula Peutingeriana*, che porta ad indicare invece Ponte Gardena come il luogo della antica *mansio*. Infatti, giuste le distanze segnate su questo documento cartografico, tale località dista dalla precedente di *Pontedrusi* circa 20 chilometri (XIII miglia) e dalla seguente di *Vepiteno* (oggi Vipiteno) 52 chilometri (XXXV miglia).

Troppo esigua invece appare la cifra di XXIIII miglia (32 chilometri) riportata dall'*Itinerarium Antonini* fra le stazioni stradali di *Endidae* e di *Sublavione*. Però è da dire che anche questo Itinerario con la distanza di XXXII miglia da *Vipiteno* a *Sublavione* ci riporta a Ponte Gardena (la differenza di tre miglia fra le misure dell'Antonino e della *Tabula* per questo tratto può anche spiegarsi con un arrotondamento delle stesse o con una modificazione e un allungamento del percorso documentato dalla *Tabula*). L'attuale distanza fra *Endi-*

dae (Egna) e *Sublavione* (Ponte Gardena) è di 43 chilometri, corrispondenti a XXVIII miglia romane: potrebbe trattarsi in questo caso di un errore di trascrizione e cioè di un XXIIII al posto di XXVIII.

Dunque a Ponte Gardena io ritengo sia da localizzare la *mansio Sublavione* o *Sublabione* (anche Dondio, 1973, p. 100), giustificata pure dall'importanza del luogo quale posto di dogana sul confine fra la *Venetia* e la *Raetia* (*CIL*, V, 5079; 5080 = *ILS*, 1859; Egger, 1929, p. 346 ss.; Lunz, 1981, p. 340).

A proposito di questa linea di confine, sono dell'avviso che essa corresse all'altezza di Prato Isarco, nel punto in cui era collocata la pietra miliare di Massenzio (Bosio, 1984, p. 294 s.).

Dopo Ponte Gardena e Chiusa, la via continuava per Bressanone, dove mi fu possibile rintracciare un tratto del percorso antico nei pressi della località di Novacella. Quindi, dopo aver incontrata a sud della località di Fortezza la via romana proveniente dalla Pusteria (p. 183), la nostra strada raggiungeva l'odierna Vipiteno (*Vipitenum*) per proseguire poi verso il passo del Brennero, diretta a *Veldidena* (oggi Wilten presso Innsbruck). Questo ultimo tratto da Fortezza a Vipiteno è stato rilevato dal De Bon (1938a, p. 65 ss.).

Note

1. Ostiglia sul Po è ricordata da Tacito come vico veronese (*Hist.*, 3, 9:... *Hostiliam vicum Veronensium*...) ed è presente in Plinio (*N.H.*, 21, 43). Numerosi reperti ne attestano l'importanza durante l'età romana (*CIL*, V, 3245, 3721, 3758; 8112, 2, 27, 37, 51b; 1114, 35a; "N.Sc.", 1878, p. 285; 1881, p. 82; 1884, p. 289). Oltre alla *Tabula Peutingeriana*, anche Cassiodoro parla di una linea di navigazione sul Po da Ostiglia a Ravenna (*Variae*, 2, 31:... *ut in Hostiliensi loco constitui debeatis... excursus cum veredariis per alveum Padi more faciatis*). Strabone (5, 1, 11, 217) dà notizia di un percorso fluviale da Piacenza a Ravenna, che doveva toccare Ostiglia, ed aggiunge che l'intero tragitto veniva coperto in due giorni e due notti di viaggio. Su Ostiglia romana: Paviani Buganza, 1971, p. 7 ss.

2. Scrive Paolo Diacono (*H.L.*, 3, 30) che il re Autari era andato incontro alla sua futura sposa Teodelinda, figlia di Garibaldo re di Baviera, *in campum Sardis, qui super Veronam est*. Diversi sono stati i tentativi di fermare sul terreno il preciso luogo di questo incontro. Così il Tartarotti (1765, p. 23) identifica la località di *Sardis*, ricordata da Paolo Diacono, con il villaggio di Sorne, alla destra dell'Adige, fra Brentonico e Chizzola, dove esiste anche un torrente con lo stesso nome; in questo seguito dall'Orsi (1880, p. 9), dal Brentari (1891, p. 31), dal Tomazzoni (1927, p. 62), dal Roberti (1957, p. 286) e dal Sartori (1960, p. 201). La Perotti Beno (1902, p. 386) pensa invece ai Campi Serni, nei pressi di Borghetto sulla destra dell'Adige, mentre Chiocchetti e Chiusole (1965, p. 217 s.) sono del parere che la località ricordata da Paolo Diacono sia da ritrovare in una zona a settentrione di Savignano. Infine il Rigotti (1975, p. 287, nota n. 15) indica per il luogo dello storico incontro un'area compresa fra Mori, Marco, S. Ilario e Nogaredo. Ognuna di queste località, proposte da questi studiosi, non manca di logiche giustificazioni, ma io sono del parere, in questo d'accordo con il Battisti (1928, p. 647 ss.), il De Bon (1941a, pp. 206 e 213) e il Tabarelli (1979, p. 359 ss.), che il *Sardis* di Paolo Diacono sia da identificare con la posta stradale *Sarnis* della *Tabula Peutingeriana* e quindi sia da ubicare nella località di Serravalle d'Adige. E questo non solamente per l'evidente richiamo toponomastico e per la documentazione archeologica (Roberti, 1931, p. 130; 1961, p. 204), ma anche per la sua posizione su un grande percorso proveniente da Verona, da dove giunge Autari, in un luogo di evidente importanza logistica, che aveva qui determinato il sorgere di una stazione stradale.

Bergamo, veduta aerea. Nell'antica Bergomum *venivano ad incontrarsi le vie provenienti da Milano e dal lago di Como per proseguire unite verso Brescia.*

LA VIA DA BERGAMO A VERONA

Venute meno, con la definitiva sottomissione e pacificazione della Gallia Cisalpina, le ragioni strategico-militari che avevano reso necessaria la costruzione della *via Postumia* come strada di arroccamento fra Genova ed Aquileia, la grande arteria cominciò a perdere lentamente la sua importanza di via di intenso traffico.

Infatti nel quadro unitario che, secondo il disegno politico di Roma, stava ormai assumendo la valle padana si erano andati affermando nuovi centri di interesse, i quali avevano di conseguenza proposto e determinato anche nuove soluzioni viarie.

Questa mutata situazione finì per spezzare definitivamente l'unità della grande strada, e mentre alcuni singoli tratti della stessa continuarono a rimanere efficienti in quanto ancora in grado di rispondere alle nuove esigenze politiche e commerciali, altri invece furono soppiantati da percorsi più validi e più adatti alle mutate richieste del traffico.

Così il tratto Verona-Vicenza, che faceva parte dell'antica *Postumia*, finì per diventare parte integrante della via che da Milano conduceva ad Aquileia, mentre il tratto *Betriacum-Verona*, pur appartenendo alla stessa *Postumia*, si ridusse con il tempo a percorso di secondaria importanza, tanto da non essere ricordato da alcun Itinerario antico.

Come si è detto, una grande arteria stradale legava Milano ad Aquileia, inserendosi a Verona nel percorso della vecchia *via Postumia* e continuando lungo questo fino a Vicenza; da questo centro poi piegava, come avremo modo di vedere più oltre (p. 119), verso Padova, dove incontrava la *via Annia*, diretta per Altino e Concordia ad Aquileia.

In tal modo, anche il tratto della *Postumia* Vicenza-Oderzo-Concordia finirà per ridursi a strada di minore interesse logistico e solamente più tardi, in seguito alle invasioni barbariche e durante l'alto Medioevo, ritornerà ad assolvere un ruolo primario nelle mutate condizioni storiche della Cisalpina centro-orientale.

Di questa via da Milano ad Aquileia, affermatasi ben presto come la più importante linea di traffico dell'Italia settentrionale, noi ora ci proponiamo di ricercare e di fermare sul terreno il tratto occidentale e precisamente, per rimanere entro i limiti imposti dal presente lavoro, il percorso che da Bergamo per Brescia conduceva a Verona.

L'*Itinerarium Antonini* (*IR*, 1929, 127-128) così descrive questo cammino:

Bergome civitas
Brixia civitas *m.p.XXXVIII*

66 bis. *Il percorso della strada romana da Bergamo a Verona.*

Sermione mansio *m.p.XXII*
Verona civitas *m.p.XXII*

Sullo stesso percorso l'*Itinerarium Burdigalense* (*IR*, 1929, 558) dà le seguenti indicazioni e distanze:

civitas Bergamo
mutatio Tellegate *mil. XII*
mutatio Tetellus *mil. X*
civitas Brixia *mil. X*
mansio Ad Flexum *mil. XI*
mutatio Beneventum *mil. X*
civitas Verona *mil. X*

Infine la *Tabula Peutingeriana* (*Segmentum* III, 2-3), che però non ricorda il tratto da Milano a Bergamo, in questo modo illustra l'antica strada:

Bergomum
Brixia *XXXV*
Ariolica *XXXII*
Verona *XIII*

Prima di confrontare fra loro i dati offerti da questi tre Itinerari, è subito da precisare che la *Tabula*, descrivendo questa via, indica così il percorso fra Bergamo e Brescia:

Bergomum
Leuceris *XX*
Brixia *XXXV*

Il Miller (1916, c. 257 s.), ponendo mente alla sequenza di queste poste stradali, pensa giustamente ad una trasposizione delle località di *Leuceris* (Lecco) e di *Bergomum* (Bergamo) e conforta la sua opinione con le distanze intercorrenti fra questi centri, ricostruendo l'itinerario della strada in questo modo:

Leuceris
Bergomum *XX*
Brixia *XXXV*

così come anche noi abbiamo fatto.

Dello stesso parere del Miller è il Belotti (1940, p. 24 s.) il quale indica anche il percorso della strada romana fra Lecco e Bergamo, localizzando la *Leuceris* della *Tabula* nella attuale località di Villasola, a sud di Lecco.

Il Lorenzoni (1962, p. 55 ss.) invece non riconosce in *Leuceris* l'odierna Lecco, ma accetta la lettura offerta dalla *Tabula*, ponendo questa stazione stradale sulla via Bergamo-Brescia e precisamente a Palazzolo sull'Oglio. Naturalmente, poiché la seguente distanza di XXXV miglia diventa inconcepibile fra Palazzolo e Brescia, questo studioso è costretto ad aggiustarla in XV miglia, attribuendo la misura maggiore ad un errore della *Tabula*. È però da tener presente che la distanza di XV miglia, proposta dal Lorenzoni, risulta inferiore a quella intercorrente fra queste due località lungo la via attuale (S.S. 11), che è di 28 chilometri, pari a XIX miglia romane.

Su questo stesso argomento è da notare che anche l'Anonimo Ravennate (*IR*, 1940, 4, 30) ricorda nell'ordine:

Pergamum
Leuceris
Brixia

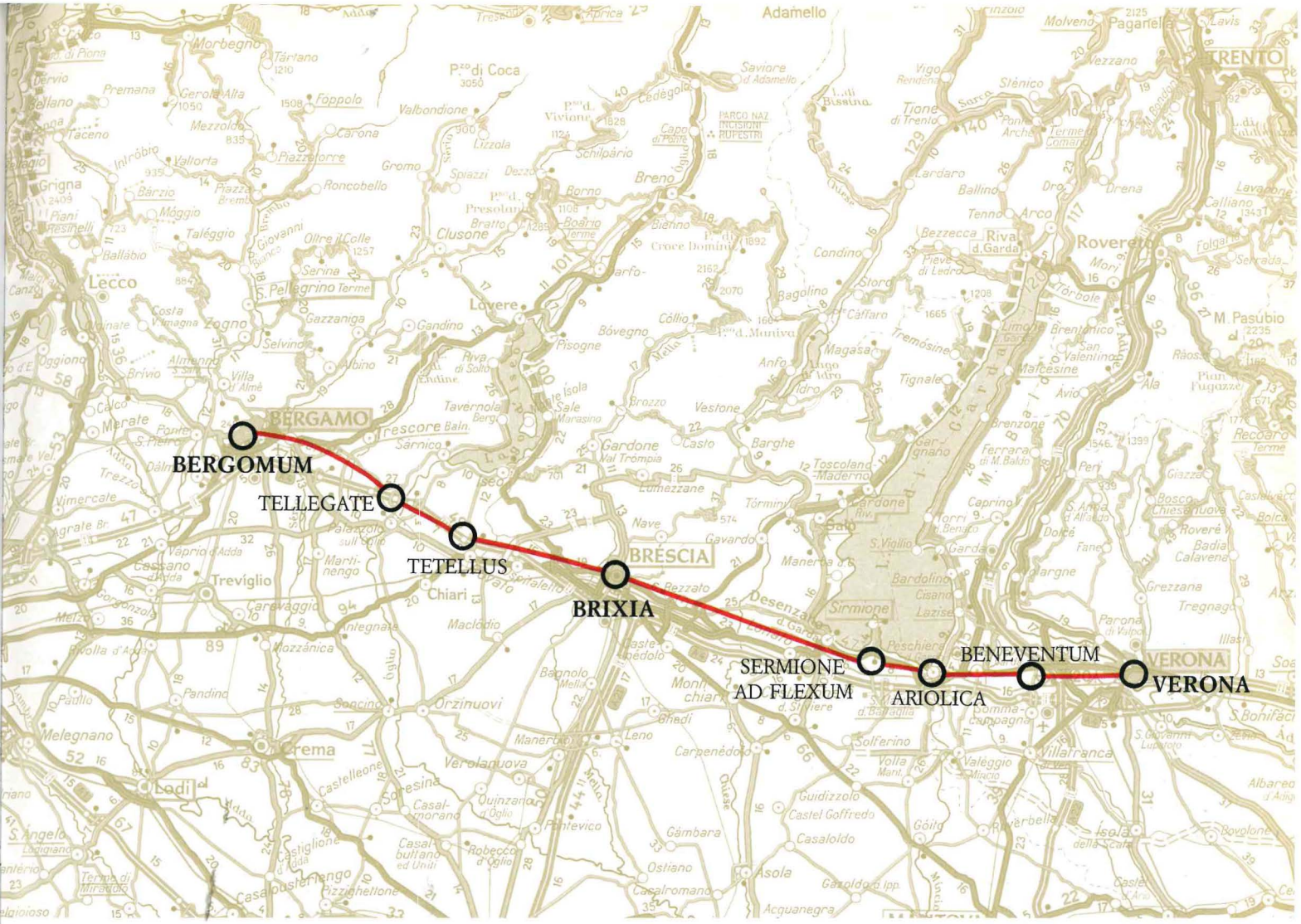
rifacendosi con ogni probabilità alle indicazioni offerte dalla *Tabula Peutingeriana*. Lo stesso testo si ritrova in Guidone (*IR*, 1940, 15. 17), che segue pedissequamente il Ravennate.

Ora, ritornando ai percorsi descritti dai tre Itinerari antichi, possiamo subito osservare che ci sono delle discordanze nel computo delle distanze. In particolare, per il tratto Bergamo-Brescia, l'*Itinerarium Antonini* presenta una misura di XXXVIII miglia, pari a 57 chilometri; l'*Itinerarium Burdigalense* XXXII miglia, che vengono a coprire un cammino di 48 chilometri, la *Tabula Peutingeriana* XXXV miglia per un totale di km. 52,5. Per il tratto Brescia-Verona invece l'Itinerario d'Antonino e la *Tabula*, con le misure rispettivamente di miglia XLIV (XXII + XXII = km. 66) e di miglia XLV (XXXII + XIII = km. 67,5) vanno d'accordo , indicando una distanza quasi uguale. Il Burdigalense invece segna solamente XXXI miglia (XI + X + X = km. 46,5), misura questa troppo lontana da quelle indicate dagli altri due Itinerari ed assolutamente dalla distanza che intercorre, anche in linea retta, fra questi centri.

Queste discordanze, anche notevoli, che si ritrovano nei tre documenti viari, hanno creato non poche difficoltà a quanti si sono volti a ricercare il tracciato di questa strada, suggerendo diverse ipotesi e soluzioni spesso contradditorie, che avremo modo di ricordare durante questa ricerca.

Vediamo ora anche noi di ritrovare sul terreno l'antico percorso stradale servendoci dei documenti archeologici, delle fonti epigrafiche, delle indicazioni toponomastiche e dei dati che possiamo ricavare da questi Itinerari; alla fine vedremo anche di chiarire i motivi e le ragioni delle differenze e delle discordanze registrate in questi tre libri di viaggi.

Le vie, provenienti da *Leuceris*, come scrive la *Tabula*,



e da *Mediolanum*, come avvertono gli altri due Itinerari, venivano ad incontrarsi a Bergamo, e da qui unite in un unico percorso, si volgevano ad oriente innestandosi nel cammino della provinciale che oggi conduce a Seriate. Quivi la strada antica doveva attraversare il fiume Serio in quanto, come avverte il Belotti (1940, p. 91), «nessun'altra località si sarebbe meglio prestata a ricevere un ponte». Potrebbe confermare questo asserto un'iscrizione romana (*SI*, 722), rinvenuta fra le rovine del vecchio ponte di Seriate, il cui nome, con la terminazione in -ate, denuncia una derivazione prediale di origine romana (Rohlfs, 1956, p. 127 ss.).

La via proseguiva quindi lungo il tracciato attuale che porta al paese di Gorlago, tenendosi sempre a settentrione del gruppo di colline di Comonte. Presso Gorlago, che ha restituito tracce di romanità (*CIL*, V, 5100, 5108), si incontra la località di Caròbbio, il cui toponimo richiama qui la presenza di un antico incrocio (*quadruvium* = Olivieri, 1903, p. 198); con ogni probabilità questo nome attesta in questo luogo l'esistenza di un diverticolo che in epoca romana (come anche oggi) si staccava dalla *Bergomum-Brixia*, diretto lungo la val Cavallina in val Camonica (Belotti, 1940, p. 91).

La nostra strada, invece, per le località Cicola, dove è stata ritrovata l'iscrizione *CIL*, V, 5103, e Chiuduno, da dove proviene la lapide *CIL*, V, 5095, si portava a Telgate; qui i resti antichi venuti alla luce ("N.Sc.", 1895, p. 5; Lanfranchi, 1953-54, p. 61 ss.), l'indicazione toponomastica e la distanza da Bergamo assicurano la presenza della *mutatio Tellegate*, ricordata dall'*Itinerarium Burdigalense*. Infatti da Bergamo a questo paese intercorrono, lungo il cammino da noi seguito, 18 chilometri, pari appunto alle XII miglia registrate dall'Itinerario antico.

Qualche chilometro ad oriente di Telgate si incontra il fiume Oglio, che la via doveva attraversare in località Cividino (Lanfranchi, 1963, p. 6 ss.; Tozzi, 1972, p. 120; Coradazzi, 1974, p. 9 ss.), presso la quale sono venuti alla luce i resti di un antico ponte (Lanfranchi, 1953-54, p. 61 ss.).

Il Lorenzoni (1962, p. 58) invece fa passare la strada più a sud per Palazzolo sull'Oglio e conforta questa sua tesi con la presenza in questo paese di due pietre miliari.

La prima di queste (*CIL*, V, 8043 = *I.I.*, X, 5, 1261 = Basso, 5), con la dedica a Costantino II e a Costanzo e mancante della distanza, si trova oggi a Palazzolo sull'Oglio e fu rinvenuta nel cimitero di questo paese come sostegno di una croce di ferro. A tale proposito il Mazzi (1888, p. 196 s.) è del parere che la pietra sia stata trasportata a Palazzolo sull'Oglio da qualche località dei dintorni.

67 *Brescia: veduta aerea del teatro romano.*

Della seconda, intitolata all'imperatore Giuliano e priva del numero delle miglia (*I.I.*, X, 5, 1262 = Basso, 6), è discusso il luogo di ritrovamento e non si conosce la collocazione attuale. Il Mommsen, ricordando il miliare *CIL*, V, 8024, conservato a Sirmione e dedicato all'imperatore Giuliano, così scrive: «Palazzoli similem lapidem descriptum esse a. 1779 a patre Thoma Bresciani Labus ait in schedis Athenaei. Equidem incerto auctori fidem non habeo», ponendo in tal modo seri dubbi sulla sua esistenza. Nulla di più probabile che il miliare, quello esistente, provenga dal passo dell'Oglio a Cividino, località che si trova appena a settentrione di Palazzolo.

È interessante anche notare che la linea ferroviaria Bergamo – Brescia segue in questo primo tratto il percorso da noi proposto, attraversando il fiume Oglio proprio a Cividino.

Superato l'Oglio, la via romana entrava nella *X regio* augustea, in territorio bresciano, e si portava ad Erbusco per la località Zocco, da dove proviene un miliare con due scritte (*CIL*, V, 8042 = *I.I.*, X, 5, 1263 = Basso, 7). La prima ricorda i Tetrarchi, l'altra, sul lato opposto del cippo, l'imperatore Gioviano. Ambedue le scritte portano la cifra del XVII miglio, pari a km. 25,5. Questa misura, computata da Brescia, permette di chiarire anche il percorso della via antica che, dopo Erbusco, passando a settentrione del monte Orfano, doveva seguire il tracciato della via attuale che porta a Cazzago S. Martino.

In quest'ultima località, che ha restituito una documentazione di età romana (*CIL*, V, 4530) e che dista 16 chilometri da Telgate seguendo il percorso da noi suggerito, penso sia da localizzare la *mutatio Tetellus* del Burdigalense. Infatti la distanza attuale fra queste due località corrisponde alle X miglia indicate da questo Itinerario fra le antiche poste di cambio. Naturalmente il Burdigalense offre una cifra tonda, arrotondando in questo caso la misura per difetto.

Identificano la *mutatio Tetellus* con Cazzago S. Martino anche il Belotti (1940, p. 91) e il Lanfranchi (1953-54, p. 72), mentre altri studiosi pensano ad Erbusco (*CIL*, V, p. 440), a Bornato (Orti Manara, 1856, p. 83), presso Passirano (Lorenzoni, 1962, p. 60), ad Ospedaletto (Miller, 1916, c. 257; Guerrini, 1946). Il Tozzi (1972, p. 121, nota n. 312) infine ritiene la *mutatio Tetellus* «non identificabile con sicurezza poiché non possiamo basarci né sulla cifra «tipica» di 10 miglia del Burdigalense né sulla onomastica per mancanza di un toponimo del genere nell'area occidentale del territorio bresciano».

Continuando con la nostra via, questa da Cazzago S. Martino si portava a Ospedaletto, il cui nome può richiamare la presenza di un luogo di sosta sorto durante il Medioevo (Fraccaro, 1957b, p. 193) e dove è stata ritrovata l'iscrizione *CIL*, V, 4410. Da qui, seguendo il percorso della statale moderna (S.S. 11), si raggiungeva Brescia dopo un cammino da Cazzago S. Martino di poco superiore ai 16 chilometri. Anche per questo tratto tale distanza può richiamare la misura di X miglia, segnata dall'*Itinerarium Burdigalense* fra la *mutatio Tetellus* e la *civitas Brixia*, sempre tenendo conto di un arrotondamento della cifra per difetto.

È da aggiungere ancora che alla fine di questo percorso e precisamente in località Breda Codignole, alla periferia sud-ovest di Brescia, nel 1971 è stato trovato un miliare dedicato a Massenzio, privo del numero delle miglia (Garzetti, 1974, p. 64 ss. = *I.I.*, X, 5, 1270 = Basso, 9).

Misurando ora la distanza intercorrente fra Bergamo e Brescia lungo il cammino che abbiamo indicato, la troviamo di 51 chilometri, che nel complesso vengono a corrispondere alle XXXV miglia segnate dalla *Tabula*. Penso che si possa anche giustificare la minore misura data dal Burdigalense (XXXII) come risultante dalla somma di tre distanze, tutte arrotondate per difetto.

L'*Itinerarium Antonini* invece parla di XXXVIII miglia fra questi due centri e quindi dà una misura che si rivela superiore di sei chilometri a quella che abbiamo riscontrato nel nostro percorso. Per questo motivo ed anche per la presenza a Rodengo, una località posta presso la strada attuale che da Brescia porta a Iseo, di un miliare privo della distanza e dedicato all'imperatore Costantino (*CIL*, V, 8041 = *I.I.*, X, 5, 1267 = Basso, 8), il Lorenzoni (1962, p. 51) conduce la via romana dopo Cazzago S. Martino per i paesi di Bornato e Passirano a Rodengo e da qui per Gussago e Fantasina a Brescia, facendo in tal modo compiere alla strada un ampio arco a ridosso delle prealpi bresciane.

Noi abbiamo visto invece che la via dopo Cazzago S. Martino, giuste le distanze della *Tabula* ed anche del Burdigalense, si dirigeva per il cammino più breve a Brescia, itinerario questo che il Lorenzoni rifiuta (1962, p. 65).

Ma allora come si possono spiegare le tre miglia in più segnate dall'Antonino rispetto a quelle della *Tabula* e la presenza della pietra miliare di Rodengo?

Per tentar di risolvere il problema dobbiamo ammettere l'esistenza di un primitivo percorso, impostato su un precedente itinerario preromano, che da Brescia per Fantasina, Gussago, Rodengo, Passirano e Bornato si portava a Cazzago S. Martino, sempre lungo i rilievi, e continuava quindi per Erbusco verso Bergamo, con una diramazione a Rodengo per il lago d'Iseo e la val Camonica. Questo cammino più lungo può essere appunto quello indicato dall'Antonino, come potrebbe chiarire la distanza di circa 57 chilometri misurata lungo un tale itinerario e corrispondente in modo preciso alle XXXVIII miglia segnate su questo libro di viaggi.

In un secondo tempo dovette venir steso il percorso diretto da Cazzago S. Martino per Ospedaletto a Brescia, ricordato dagli altri due Itinerari che sono, come sappiamo, documenti più tardi rispetto all'Antonino. Per tale motivo il tracciato da Brescia a Rodengo, non più strada di transito per Bergamo, continuò solamente come via per il *lacus Sebinus* e la val Camonica, lungo la quale appunto, e non sulla Bergamo – Brescia, deve essere stata collocata la pietra miliare di Costantino [1].

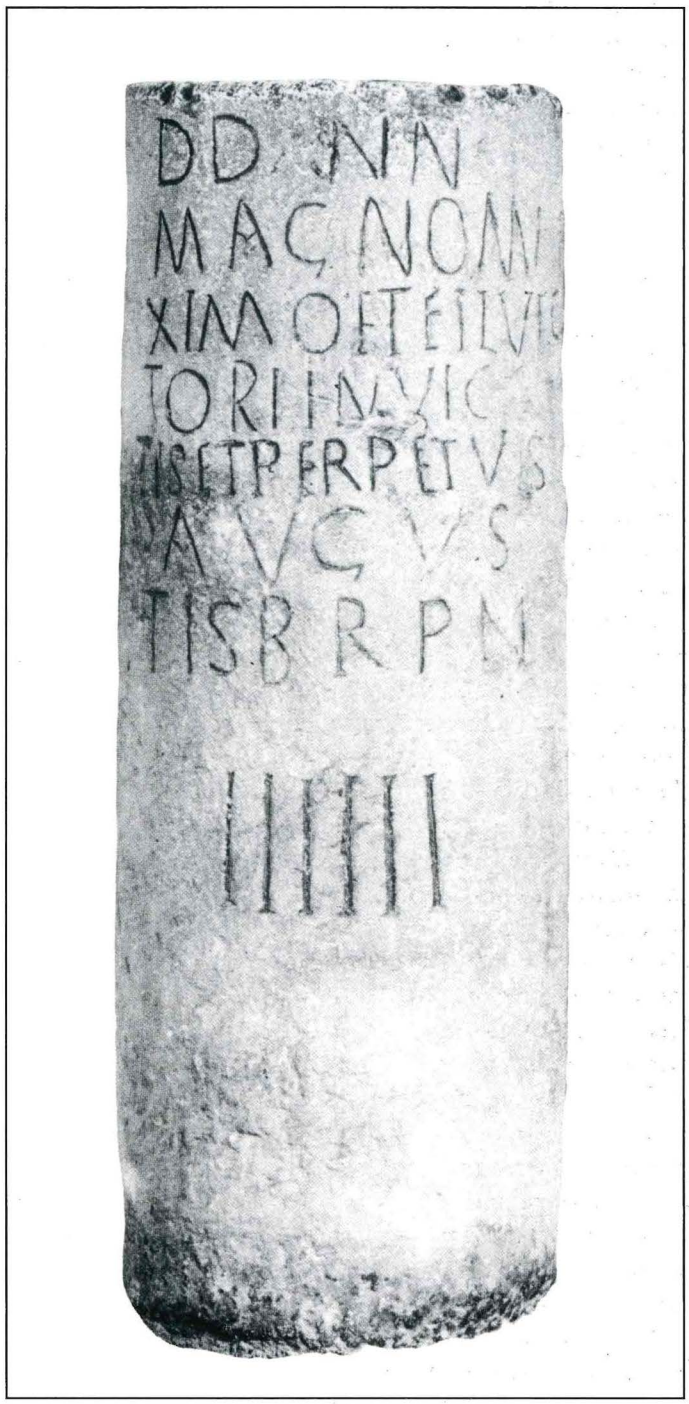
Per il successivo tratto stradale da Brescia a Verona l'*Itinerarium Antonini* e la *Tabula Peutingeriana*, come si è detto, sono d'accordo nella distanza: miglia XLIV (km. 66) il primo, miglia XLV (km 67,5) la seconda. Tali misure sono anche molto vicine alla lunghezza della statale moderna (S.S. 11), che da Brescia a Verona copre una distanza di km. 65,5. L'*Itinerarium Burdigalense* invece segna solamente miglia XXXI (km. 46,5), cifra questa troppo lontana dalla realtà, che costringe a pensare alla caduta di una stazione intermedia.

Venendo ora al percorso della via antica dopo Brescia, questa seguiva nel suo primo tratto la direzione della attuale strada che da S. Eufemia, dove è stata ritrovata un'importante ara consacrata a Mercurio (*CIL*, V, 4249), conduce a Rezzato, che ha restituito l'iscrizione *CIL*, V, 4636. Presso quest'ultima località doveva dalla Brescia – Verona staccarsi una strada diretta per Gavardo a Vobarno, che può essere documentata anche dal miliare con la dedica a Costantino ma privo del numero delle miglia (*CIL*, V, 8040 = *I.I.*, X, 5, 1268 = Basso, 24), venuto alla luce alla Pieve di Nuvolento, paese che si trova lungo questo percorso, riproposto oggi dalla strada statale 45 bis.

Ad oriente di Rezzato la via indicata dai tre Itinerari, abbandonata l'odierna statale per Verona, si portava a settentrione in località Molinetto, continuando poi lungo il percorso di una strada secondaria ancora oggi efficiente verso S. Tomaso, una borgata appena a sud di Bedizzole.

In questi luoghi sono venuti alla luce ben tre miliari.

68. *Bottenago (Brescia): miliare con duplice dedica all'imperatore Costantino e ai cesari Crispo, Costantino II e Costanzo II, e agli imperatori Magno Massimo e Flavio Vittore (Museo Romano – Brescia).*



Il primo di questi (*CIL*, V, 8031 = *I.I.*, X, 5, 1266 = Basso, 10) porta una doppia dedica: a Valentiniano e Valente e subito sotto a Valentiniano, Valente e Graziano. Manca il numero delle miglia.

Il secondo (*CIL*, V, 8032 = *I.I.*, X, 5, 1264 = Basso, 11), oltre alla doppia dedica a Valentiniano e Valente e, subito sotto, a Valentiniano, Valente e Graziano come la precedente, porta una terza scritta con i nomi degli imperatori Massimo e Vittore. Inoltre alla fine dell'iscrizione a Valentiniano, Valente e Graziano è segnata la distanza di XXXII miglia.

Infine il terzo miliare, rinvenuto nel 1953 (Bonafini, 1954, p. 113 ss. = *I.I.*, X, 5, 1265 = Basso, 12), ricorda l'imperatore Giuliano, senza però che sia indicata la cifra della distanza.

È subito da dire che la misura di XXXII miglia (48 chilometri), segnata sotto la dedica a Valentiniano, Valente e Graziano della seconda pietra miliare, viene a corrispondere esattamente alla distanza intercorrente fra la località di Bedizzole e Verona, dalla quale città perciò doveva partire la numerazione delle miglia per questo tratto di strada.

A settentrione di Bedizzole inoltre, e precisamente a Bottenago, è stato ritrovato un altro miliare (*CIL*, V, 8030 = *I.I.*, X, 5, 1269 = Basso, 23) che reca su un lato una dedica all'imperatore Costantino e ai cesari Crispo, Costantino II e Costanzo II, secondo la lettura proposta dal Sartori (1960, p. 202), sul lato opposto una scritta in onore di Massimo e Vittore con la cifra di IIIIII miglia (9 chilometri). Poiché una tale distanza non può essere computata da Brescia, è molto probabile che questa pietra stradale indichi un percorso che dalla Brescia – Verona, probabilmente da S. Tomaso, si portava a settentrione, forse verso Salò e la parte settentrionale del lago di Garda.

Dalla zona di Bedizzole la via diretta a Verona continuava quindi per Sedena e la località di Maguzzano, da dove provengono altri due miliari.

Uno di questi (*CIL*, V, 8029 = Basso, 13) ricorda Valentiniano e Valente e porta la distanza di XXVI miglia (39 chilometri), l'altro (*CIL*, V, 8028 = Basso, 14) reca la dedica all'imperatore Decio e l'indicazione del XXIII miglio (km. 34,5).

Poiché le diverse misure, riportate su queste pietre stradali, non vengono a corrispondere all'effettiva distanza da questa località a Verona, la Basso (1986, p. 60) ritiene che la prima di queste dovrebbe essere stata collocata in origine presso Desenzano (XXVI miglia da Verona), la seconda presso Rivoltella (XXIII miglia da Verona). Questa studiosa giustifica il trasporto di questi due miliari a Maguzzano con il «desiderio dei frati benedettini del convento vicino a questa località di arricchire il monastero di pezzi romani».

Superato Maguzzano, la strada antica raggiungeva il lago di Garda (*lacus Benacus*) all'altezza di Desenzano, dove sono state ritrovate diverse iscrizioni romane (*CIL*, V, 4030, 4031, 4032; *SI*, 667).

Oltre questo centro, la via riprendeva la direzione

69. *La villa romana di Sirmione.*

della statale moderna e, costeggiando la sponda meridionale del lago, passava per Rivoltella, paese che ha restituito due pietre miliari.

La prima (*CIL*, V, 8027 = Basso, 15) reca la dedica all'imperatore Costantino e la cifra del XXIII miglio, che richiama la stessa distanza segnata su un miliare di Maguzzano (*CIL*, V, 8028 = Basso, 14); la seconda (*CIL*, V, 8026 = Basso, 16) ricorda gli imperatori Massimo e Vittore e porta la distanza di XX miglia (30 chilometri), che fa pensare ad un trasporto della pietra dalla sua originaria collocazione, che il Lorenzoni (1962, p. 43 s.) fissa nella località oggi detta «Caselle», all'altezza di Sirmione.

Dopo Rivoltella la strada antica raggiungeva l'odierna borgata di Colombare a sud della penisoletta di Sirmione, dove è da ubicare la *mansio Sermione*, ricordata dall'*Itinerarium Antonini*, giusta la distanza di 33 chilometri da Brescia, che vengono a corrispondere alle XXII miglia dell'Itinerario.

Inoltre nella vicina località di Sirmione, certamente provenienti dalla non lontana grande strada, si trovano raccolti ben cinque miliari.

Il primo, del quale non si conosce il luogo di rinvenimento, porta la dedica all'imperatore Giuliano, senza alcuna indicazione della distanza (*CIL*, V, 8024 = *ILS*, 753 = Basso, 17).

Il secondo, anch'esso privo della distanza, ricorda l'imperatore Costantino (*CIL*, V, 8025 = Basso, 18).

Il terzo, ritrovato nel 1932, reca la dedica a Costantino e la cifra del XVII miglio (Ghislanzoni, 1938, p. 291 ss. = Basso, 19).

Il quarto, venuto alla luce nel 1956 e mancante del numero delle miglia, ricorda gli imperatori Costanzo Cloro e Galerio e i cesari Severo e Massimino (Mirabella Roberti, 1959, p. 358 = Basso, 20).

Infine il quinto, ritrovato anch'esso nel 1956, reca ancora la dedica all'imperatore Costantino, senza il numero della distanza (Mirabella Roberti, 1959, p. 355 = Basso, 21).

Come si vede, di questi cinque miliari solamente uno

porta la cifra del XVII miglio (km. 25,5), il che permette di fissare la sua originaria collocazione subito ad occidente della località di Peschiera. Nulla di tutto questo si può invece dire degli altri quattro miliari.

Ritornando alla località di Colombare, che abbiamo identificato con la *mansio Sermione*, ritengo che qui si possa anche localizzare la *mansio Ad Flexum*, posta dall'*Itinerarium Burdigalense* a XI miglia da Brescia. Tale distanza non corrisponde certamente a quella intercorrente fra questi due luoghi, che abbiamo visto essere invece di XXII miglia, come segna l'Itinerario d'Antonino; noi però abbiamo dovuto ammettere la caduta di una stazione intermedia a causa del percorso troppo breve indicato dal documento viario.

Sono dell'opinione di localizzare qui questa *mansio*, contro il pensiero del Lorenzoni (1962, p. 71) che la pone a Sedena, del Kiepert (1902, Tav. XXIII) e del Miller (1916, c. 258) che la collocano nei pressi di Desenzano, per la specifica qualifica di *mansio* che il Burdigalense attribuisce a questa posta stradale, a differenza delle altre stazioni sulla Bergamo-Verona, segnate tutte come semplici *mutationes*.

Una *mansio* indicava una tappa di sosta e di pernottamento fra centri lontani e difficilmente raggiungibili in un solo giorno di viaggio e pertanto non è pensabile che la *mansio Ad Flexum* sia stata posta a sole XI miglia di cammino da Brescia, distanza questa che meglio si addice ad una *mutatio*, cioè ad una semplice stazione di cambio degli animali. Riesce invece pienamente logica la sua collocazione a sud di Sirmione, dove la distanza di XXII miglia da Brescia giustifica un pernottamento. D'altra parte la presenza in questo luogo di una *mansio* si ritrova anche nell'Antonino: legata in questo Itinerario al nome del vicino e importante centro di Sirmione, nel Burdigalense invece ad un'indicazione stradale (da qui infatti si staccava la via per Sirmione) che il compilatore di questo Itinerario poteva aver visto anche come insegna della locanda, dove aveva trovato ristoro e riposo durante il suo viaggio verso la Terrasanta.

Dopo questa posta stradale, continuando sempre lungo la sponda meridionale del lago di Garda, la via raggiungeva Peschiera, l'antica *Arilica*, attestata da molti reperti romani (*CIL*, V, 4014, 4018, 4019, 4020, 4021 e p. 401; *TIR*, 1966, p. 26), fra i quali tre iscrizioni che ricordano un *collegium nautarum Arilicensium* (*CIL*, V, 4025: ... *in collegio navicularіorum Arelicensium* ...; *CIL*, V, 4016: ... *coll(egio) naut(arum) Arilic(ensium)* ...; *CIL*, V, 4017: ... *coll(egio) n(autarum) V(eronensium) A(relicae)* ...). Il toponimo antico richiama in questa località la posta stradale *Ariolica* della *Tabula Peutingeriana*, benché le misure date da questa Carta risultino alquanto in eccesso per il tratto Brescia-Peschiera e in difetto per il percorso Peschiera-Verona.

Anche a Peschiera il passaggio della strada, oltre che dalla *Tabula*, è testimoniato dalla presenza di un miliare dedicato all'imperatore Decio (*CIL*, V, 8023 = Basso, 22), venuto alla luce un chilometro ad occidente di questo centro. È però da dire che la misura di XVIIII miglia (km. 28,5) segnata su questo cippo stradale costringe a pensare ad una sua collocazione originaria diversa dal luogo di rinvenimento, da fissare probabilmente un miglio ad oriente della località «Caselle», dove si è localizzata la pietra miliare di Massimo e Vittore, recante la cifra del XX miglio (*CIL*, V, 8026 = Basso, 16).

Infine da Peschiera a Verona la strada doveva seguire il tracciato nel complesso rettilineo della statale moderna, anche per la presenza presso questo percorso della località di Ara di Decima, il cui toponimo richiama un'origine miliare (Olivieri, 1961, p. 121); infatti da questo luogo a Verona intercorrono X miglia romane (15 chilometri). Tale misura ci permette di fissare qui la *mutatio Beneventum* dell'*Itinerarium Burdigalense* (su questa localizzazione anche Zarpellon, 1954, p. 92 e Sartori, 1960, p. 220) e di conseguenza di ricostruire così il cammino indicato da questo documento viario fra Brescia e Verona, con la stazione stradale (*mutatio*) e la relativa distanza mancanti:

civitas Brixia	
mutatio.....	*mil. XI*
mansio Ad Flexum	*mil. XI*
mutatio Beneventum	*mil. X*
civitas Verona	*mil. X*

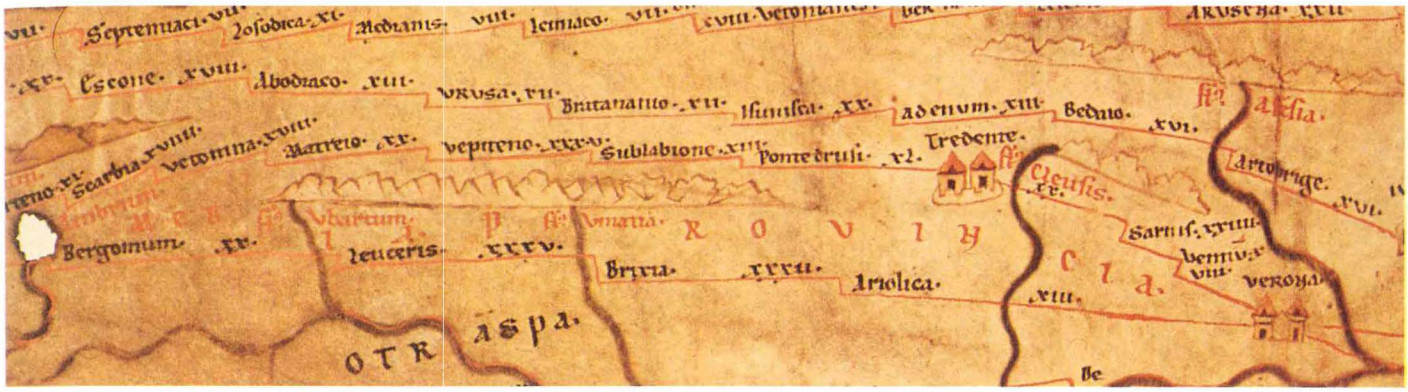
Rilevato così il percorso dell'antica strada fra Brescia e Verona, dove andava ad innestarsi nella *via Postumia* diretta ad Aquileia, essa veniva a coprire una distanza complessiva di km. 64,5, misura molto vicina, dopo l'aggiunta della *mutatio* mancante nel Burdigalense, a quelle indicate dai tre Itinerari.

Note

1. A Brescia, dalla Bergamo-Verona, si staccavano altre vie (di alcune delle quali abbiamo già fatto qui cenno) che rendevano questo centro di rilevante peso logistico. Della strada che congiungeva *Brixia* a *Cremona* avremo modo di parlare fra poco; di alcune altre il Tozzi (1972, p. 123 ss.) ne ricorda seppur brevemente i

70. *Peschiera: resti dell'antica* Arilica.

71. *La via da Bergamo a Verona nella* Tabula Peutingeriana.



percorsi, che noi qui riproponiamo come questo attento studioso li ha rilevati.

Una via si staccava da Brescia diretta a Mantova. Pur essendo ricordata solamente dalle fonti medioevali, il Tozzi ritiene che essa dovesse essere precedente a questa età, anche per i reperti romani presenti lungo il suo tracciato. Uscita da Brescia nei pressi dell'odierno piazzale Arnaldo, per le località di S. Alessandro, che ha restituito testimonianze romane ("N.Sc.", 1950, p. 49) e di Castenedoto raggiungeva Montichiari sulla direzione della attuale strada statale 236. Quindi, seguendo un lungo rettifilo che oggi va a morire nei campi, la via doveva continuare fino a Guidizzolo per pervenire infine a Mantova, dopo aver incontrato e incrociato a Goito la *via Postumia*.

Un altro percorso si portava da Brescia a Salò, documentato dalle fonti medioevali (*Statuta Civitatis Brixiae*, MCCCXIII, c. 1817). Staccatosi dalla Brescia – Verona presso la località di S. Eufemia (o forse Treponti), toccava la pieve di Nuvolento (probabilmente a questa strada doveva appartenere il miliare qui ritrovato: *CIL*, V, 8040 = *I.I.*, X, 5, 1268 = Basso, 24) e quindi il Portico, Gavardo, Villanuova. Giunto a Tormini si biforcava portandosi con un ramo a Salò, con l'altro a Vobarno e alla val Sabbia.

Una via diretta alla val Trompia è ricordata dai documenti medioevali (*Statuta Civitatis Brixiae*, MCCCXIII, c. 1817), ma il Tozzi, come per le precedenti, pensa giustamente ad una sua presenza in età romana, anche perché «reperti epigrafici ed archeologici sembrano quasi segnare il tracciato». Per S. Bartolomeo e la Stocchetta, dove si incontra il significativo termine di «Levata», la strada antica raggiungeva Concesio, Pregno, Valgobbia, Ponte Zanaro per proseguire fino ad Inzino, che ha restituito una dedica a Mercurio (*CIL*, V, 4912).

Infine il Tozzi ricorda la strada che da Brescia si portava al lago d'Iseo e alla val Camonica. Documentata dalle fonti medioevali, questa via potrebbe trovare la sua sicura conferma in età romana dal miliare dedicato a Costantino e ritrovato a Rodengo (*CIL*, V, 8041 = *I.I.*, X, 5, 1267 = Basso, 8). Per il ponte delle Grotte, Fantasina, Croce, Rodengo, Bettole di Saiano, Provaglio, la via raggiungeva il lago d'Iseo e da qui si portava nella val Camonica, correndo sulla sinistra dell'Oglio fino a Civitate Camuno.

Cremona, veduta aerea. Da qui partiva la via diretta a Brescia.

LA VIA DA CREMONA A BRESCIA

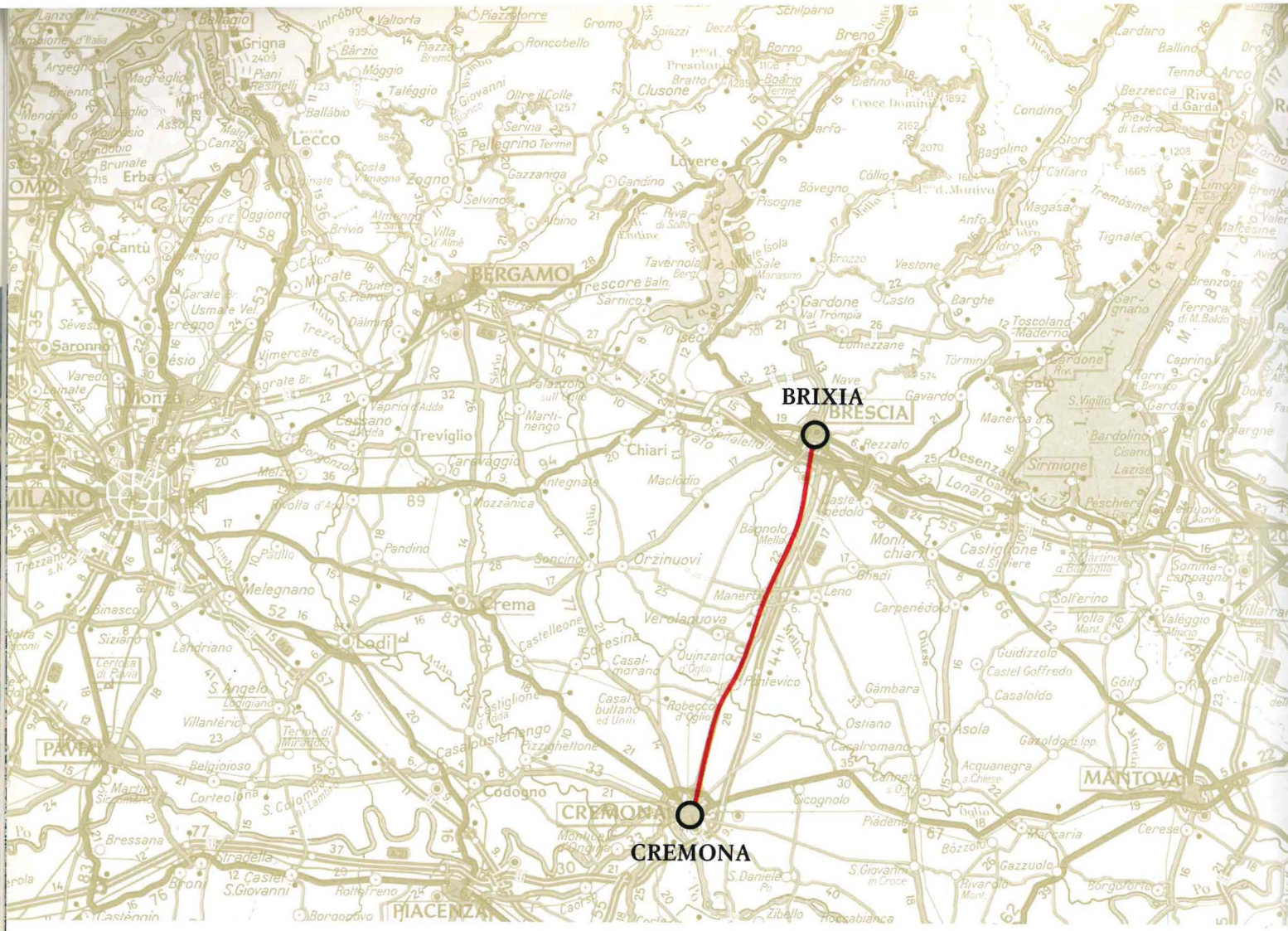
Anche se gli Itinerari e le altre fonti antiche non ricordano espressamente né fanno parola di un percorso romano diretto da Cremona a Brescia, pure la sua esistenza può trovare conferma, anche se in modo indiretto, da un accenno di Tacito (*Hist.*, 3, 27) ad una *porta brixiana* a Cremona e dagli «Atti dei martiri Faustino e Giovina» («Analecta Boll.», XV (1896), p. 212), che collocano il luogo del martirio *foris civitatem in via Cremonensi*.

Non mancano poi documenti medioevali che parlano di una via *Cremona – Brixia* e ne indicano l'itinerario (*Statuta Civitatis Brixiae*, MCCCXIII, c. 1715: *recta strata veniens a Pontevico, Manervium et a Manervio Bagnolum, et a Bagnolum* (sic) *Brixiam*).

Oggi l'antico percorso fra Cremona e Brescia è nel suo complesso ben rilevabile grazie alla presenza di queste e di altre località che, poste fra le due città, hanno restituito numeroso e significativo materiale archeologico ed anche dalla stessa direzione della statale moderna (S.S. 45 bis) che, attraversando e collegando fra loro tali località, viene in molti punti a riproporre l'itinerario del tracciato stradale romano.

Anche se la mancanza di notizie non ci permette di parlare del costruttore della via né dell'epoca della sua costruzione, il Tozzi (1974, p. 61 ss.), che ha dedicato un attento studio a questa strada, è dell'avviso che un percorso stradale fra queste due città sia stato steso non molti anni dopo la deduzione della colonia di Cremona (218 a. C.) in quanto ai Romani e in particolare ai nuovi coloni latini era necessario avere un diretto contatto con i confinanti «amici» Cenomani, dei quali Brescia era il *caput gentis* (Rampinelli, 1961, p. 109).

Per essere più precisi e per quanto riguarda il tratto da Cremona al corso dell'Oglio, limite dell'area centuriata cremonese (Tozzi, 1972, p. 18 ss. e Tav. V) ed anche del territorio abitato dalla soprastante popolazione cenomane, lo stesso disegno agrario con i suoi *limites* viene ad assicurare la presenza e la direzione della strada fin dai primi tempi della colonia. Infatti fino all'Oglio la via, condizionata dal vasto disegno della centuriazione, fu impostata sul *kardo maximus* di questa. Oltre questo fiume e fino a Brescia, essendo mancato ai costruttori romani un qualche condizionamento che non fosse il terreno, il Tozzi pensa ad una sistemazione viaria, e quindi ad un collegamento stabile fra le due città, non più tardi degli inizi del II secolo a. C.; infatti lungo questo tratto la strada romana non tiene conto dell'orientamento della centuriazione di Brescia (Tozzi, 1972, p. 111 ss. e Tav. XIII), che verrà stesa in epoca posteriore.



Se dunque è possibile fermare in un preciso momento storico l'epoca della costruzione di questa via, è da ritenere che la stessa, pur nata subito dopo la deduzione della colonia latina di Cremona, abbia acquistato un crescente rilievo logistico solo in seguito alla costruzione della *via Postumia*, soprattutto quale diretto collegamento fra questa e la strada che da Milano portava ad Aquileia, lungo la quale Brescia rappresentava un importante centro di transito.

È anche probabile che proprio per questo suo carattere di strada di raccordo, se pur di rilievo ma non legata a qualche particolare itinerario stradale, non si trovi cenno di essa negli Itinerari e nelle altre fonti antiche.

Ponendo ora mente al suo percorso, se osserviamo il terreno pianeggiante e privo di rilievi di una qualche difficoltà che si stende fra Cremona e Brescia, dovremmo pensare ad un unico rettifilo fra questi due centri. Invece l'antica strada non si presenta rettilinea in quanto, come giustamente osserva il Tozzi e come vedremo fra poco parlando del suo itinerario, gli ingegneri romani furono condizionati dal corso dei fiumi che scorrono attraverso questa vasta area territoriale, e precisamente dall'Oglio e dai suoi affluenti e subaffluenti Strone, Mella e Garza.

Appena uscita dalla cinta muraria di Cremona [1], la

72. *Il percorso della strada romana da Cremona a* Brixia.
73. *La via da Cremona a Brescia e l'agro centuriato di Cremona.*
74. *Il fiume Oglio, confine occidentale della* X regio *augustea.*

via doveva seguire per qualche centinaio di metri il percorso della successiva *via Postumia*, per poi puntare decisamente verso nord-est sulla direzione del *kardo maximus* della centuriazione dell'agro cremonese, e ciò fa pensare al Tozzi che questo fondamentale *limes* agrario non dovesse passare all'altezza delle mura cittadine.

Quindi lungo l'antica linea di centuriazione e attraverso un territorio dove permangono ancora ben visibili le tracce, in allineamento fra loro ed incrociantesi ad angolo retto, di una sistemazione antica del suolo, la via raggiungeva con un lungo rettifilo di una quindicina di chilometri l'attuale località di Robecco d'Oglio, da dove proviene l'iscrizione *CIL*, V, 4125.

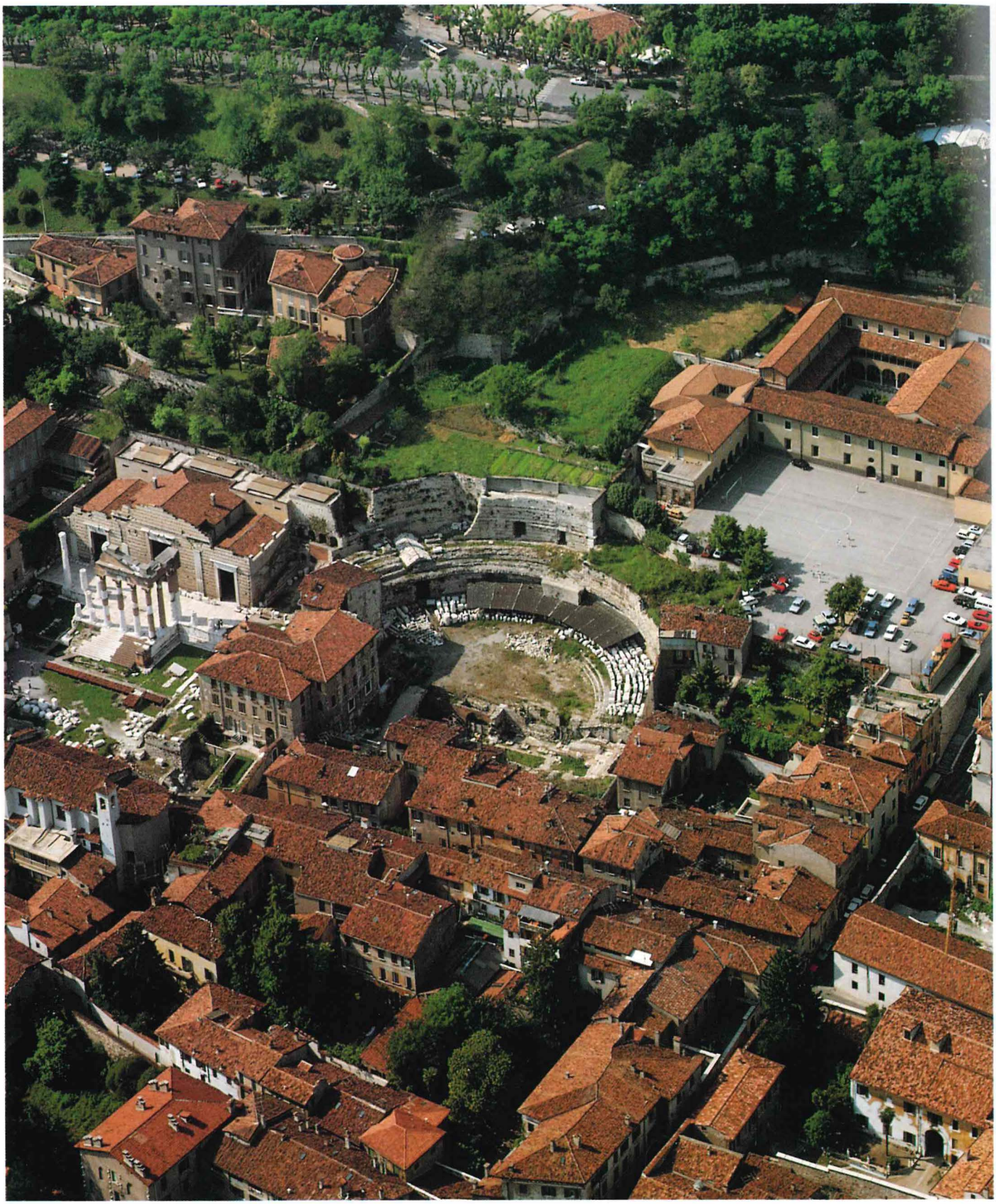
Presso questo luogo la strada veniva ad incontrare il corso del fiume Oglio, che rappresentava la linea di confine fra gli agri di Cremona e di Brescia e che la via superava presso l'attuale paese di Pontevico, il cui toponimo (*Pontis vicus*) è con ogni probabilità da far risalire ad un'epoca molto antica, collegato con il passaggio del vicino fiume. In questa località sono venuti alla luce reperti riferibili all'età imperiale (*CIL*, V, 4126, 8879; *TIR*, 1966, p. 109).

Dopo il paese di Pontevico la via, mutata direzione, continuava, correndo sempre rettilinea, per Bassano Bresciano, il cui nome richiama un'origine prediale romana (Pellegrini, 1962, p. 28), fino a raggiungere la località di Manerbio, all'altezza del corso del fiume Mella.

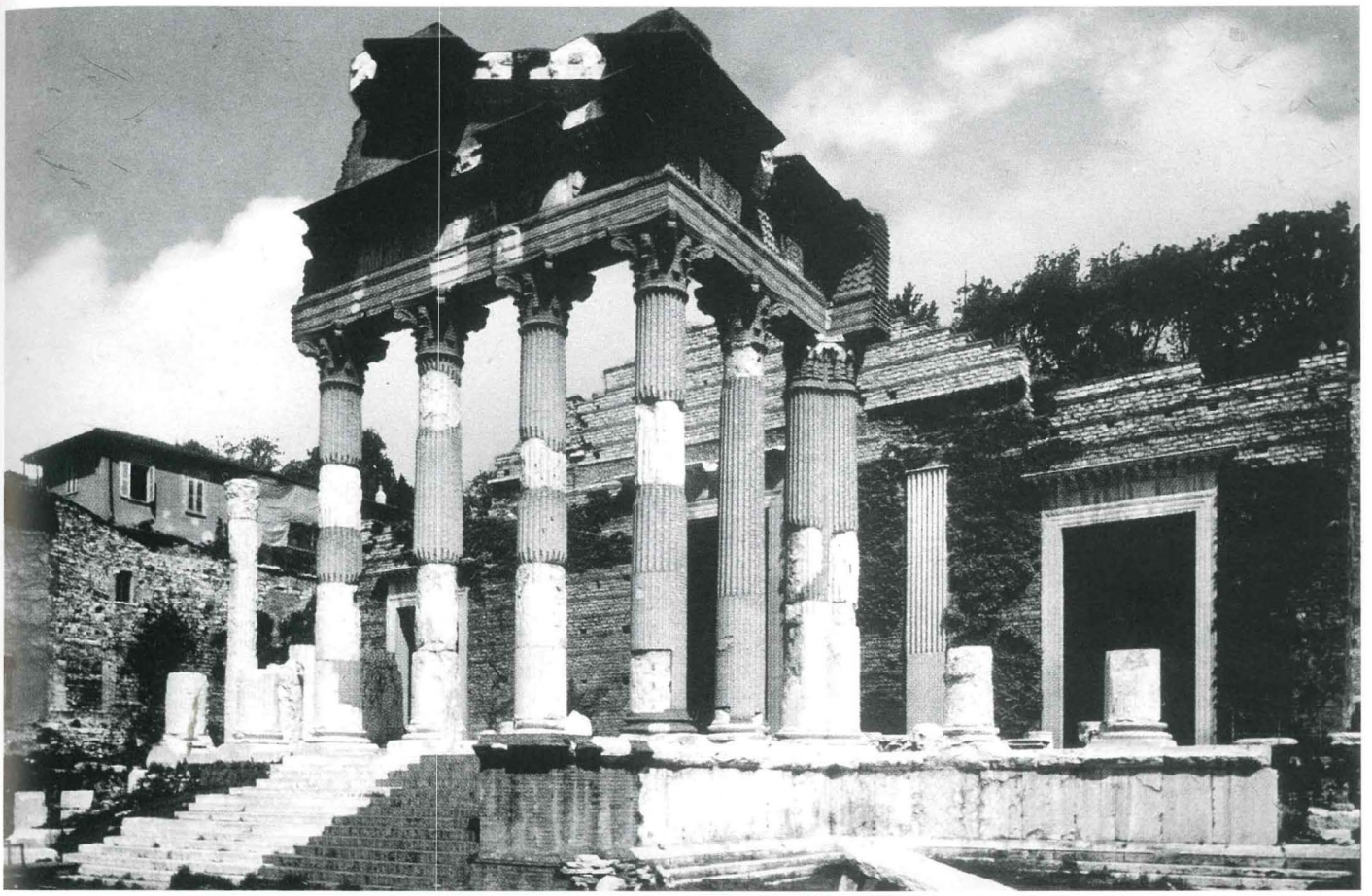
In quest'ultimo centro è da ubicare l'antico *vicus Minervius*, come viene attestato da alcune iscrizioni scoperte nella zona (*CIL*, V, 4421, 4450, 4451; anche *CIL*, V, p. 440; Nissen, 1902, II, p. 888; *TIR*, 1966, p. 143). L'importanza di questo centro in epoca romana è documentata anche dall'abbondanza delle testimonianze archeologiche, venute alla luce in questo luogo (*CIL*, V, 4157, 4162: dediche a Minerva; 4165: iscrizione che ricorda magistrati; inoltre 4159, 4160, 4167, 4173, 4184).

Attraversato il fiume Mella e correndo lungo la

75. *Brescia, veduta aerea. Particolare del teatro romano e del tempio Capitolino.*



76. *Brescia: il tempio Capitolino, eretto dall'imperatore Vespasiano nel 72 d.C.*



destra del corso del Garza, la via continuava, sempre in rettifilo, fino a raggiungere il paese di Bagnolo Mella che, in base ai numerosi reperti ritrovati *in loco* doveva essere un grosso vico romano (*CIL*, V, 4188, 4190-93, 4195, 4196, 4199; "N.Sc.", 1883, p. 337).

Oltre questa località e dopo aver seguito per un buon tratto la precedente direzione, la via piegava più ad occidente e per S. Zeno Naviglio si dirigeva verso Brescia, entrando in città per le attuali vie Cremona, Zima, Crispi, e in prossimità della antica porta Matulfa, dopo aver percorso un cammino di circa 33 miglia romane, pari ad una cinquantina di chilometri.

Abbiamo già ricordato che questo antico percorso è ribattuto oggi dalla statale moderna, la quale in tal modo continua ad affermare nel tempo la validità del disegno itinerario tracciato dagli ingegneri romani. Resta da dire che lungo questo percorso i più notevoli paesi, e cioè Pontevico, Manerbio e Bagnolo, tutti risalenti all'età romana, vengono a trovarsi a distanze convenienti per pensare alla presenza in queste località di altrettante *mutationes*.

Note

1. A Cremona, oltre alla *via Postumia*, che collegava questa città rispettivamente a Piacenza e a Verona, alla strada diretta a Brescia, della quale stiamo qui parlando, e al percorso che per Mantova portava ad Ostiglia, che verrà da noi preso in considerazione più avanti, facevano capo altre strade. Di queste, due in particolare dovevano avere un certo rilievo logistico: la via diretta a *Laus Pompeia* e la strada volta a *Bergomum*. Così il Tozzi (1972, p. 34, nota n. 61) indica brevemente il loro percorso, che noi vogliamo ricordare per rendere ancora più evidente la valenza itineraria della grande colonia latina: «La via per *Laus Pompeia* continuava la *via principalis* cittadina e sostanzialmente corrispondeva alla attuale S.S. 234, raggiungendo l'Adda ad *Acerrae* e coincidendo fra Acquanegra e Pizzighettone con un decumano del 40: la sua esistenza è ricordata dalla *Tab. Peuting.*: *Cremona XIII Acerras*. La via per *Bergomum* si allontanava dalla precedente in prossimità della città e proseguiva in linea retta passando appena a sud di Farfengo. Le tracce, interrotte presso l'antico corso del Serio, riprendono a nord-ovest di Bassano fino a Montodine».

Mantova, veduta aerea. L'antica Mantua *era attraversata dalla via* Cremona-Hostilia.

LA VIA CREMONA – MANTOVA – OSTIGLIA.

La *Tabula Peutingeriana* (*Segmentum* III, 3-4) disegna un percorso stradale che da *Cremona* per le località di *Beloriaco* e di *Mantua* raggiungeva il centro di *Hostilia*.

Così questa via è descritta da questo documento cartografico:

Cremona	
Beloriaco	*XXII*
Mantua	(la distanza non è segnata)
Hostilia	*XL*

Il Miller (1916, c. 286) anziché *Beloriaco* legge *De Coriaco*, ma secondo l'Hülsen (1899, c. 369 s.), che ritrova nella *mansio Beloriaco* della *Tabula* la *Betriacum* romana, è preferibile la prima lettura, che effettivamente, in base alla grafia usata da questa Carta, è la più probabile. Siamo anche del parere che la forma *Beloriaco* al posto di *Betriaco* potrebbe essere attribuita al copista medioevale della *Tabula* a causa di una difficile lettura del nome, forse corrotto nell'originale romano, che probabilmente è da ritrovare nel termine *Brediaco* dell'Anonimo Ravennate (*IR*, 1940, 4, 30), il geografo del VII secolo che sembra aver attinto per tanta parte all'antico testo cartografico.

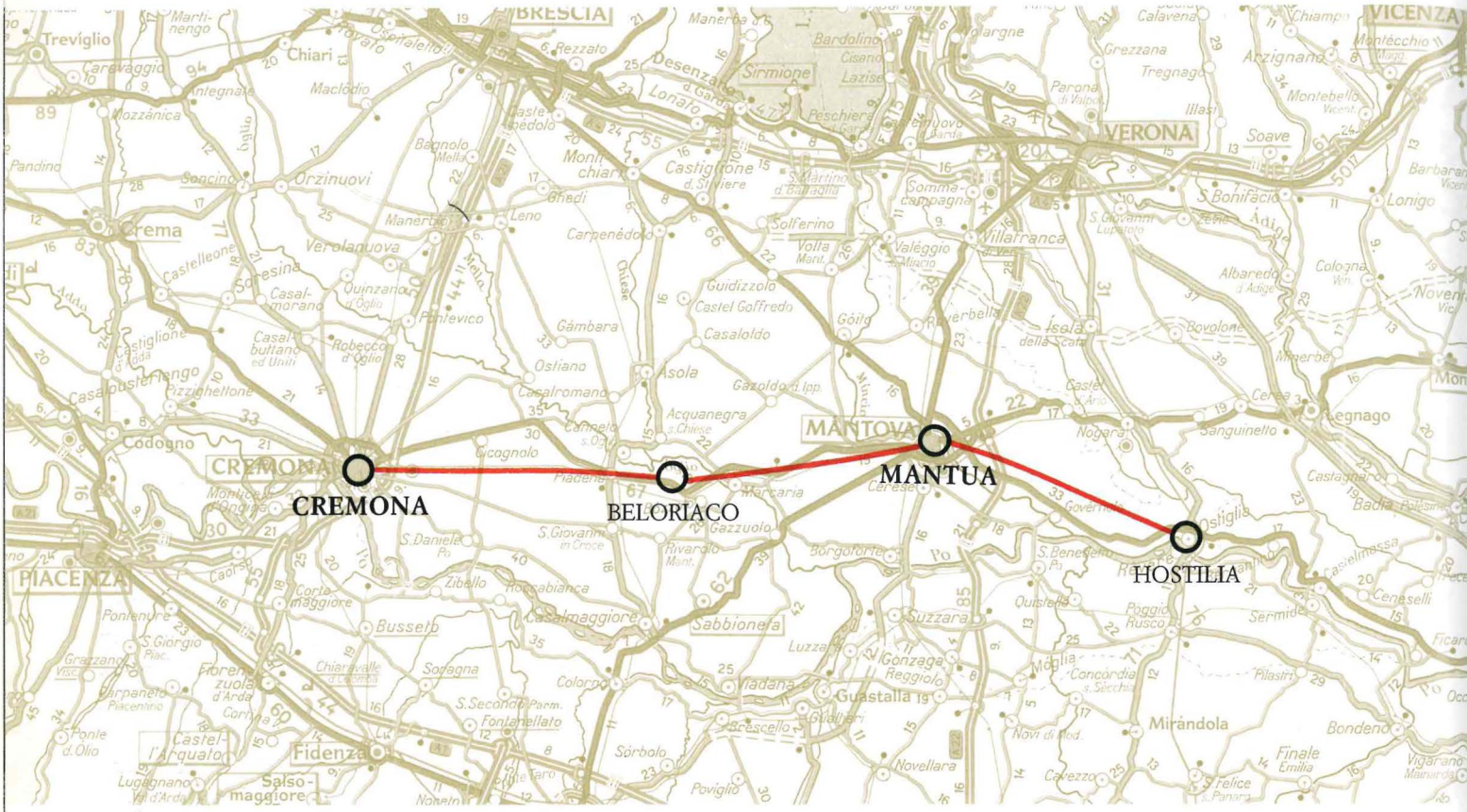
Osservando ora i dati che la *Tabula Peutingeriana* ci presenta, possiamo subito notare che mentre tra *Beloriaco* e *Mantua* manca l'indicazione della distanza, fra *Mantua* ed *Hostilia* invece sono segnate ben XL miglia, cioè quasi 60 chilometri. Tale cifra è decisamente troppo alta per quest'ultimo tratto, che tra Mantova ed Ostiglia, seguendo la strada attuale (S.S. 482), misura in realtà 30 chilometri soltanto, cioè la metà della distanza indicata dalla *Tabula*.

In questo caso sono però dell'avviso che non si possa parlare qui di un errore di questo documento cartografico perché, come vedremo fra poco, la misura di XL miglia è da riferire all'intero tratto stradale da *Betriacum* (*Beloriaco*), da localizzare nell'odierno S. Andrea di Calvatone (*TIR*, 1966, p. 34), ad *Hostilia*, che in effetti viene a coprire una distanza di 60 chilometri.

Le XXII miglia da Cremona a *Betriacum* corrispondono invece ai 34 chilometri intercorrenti fra questi due centri. In tal modo possiamo pensare che il compilatore della *Tabula* abbia riportato una cifra unica, comprensiva delle distanze dei due ultimi tratti della via, riuscendo ugualmente esatto nel computo della distanza tra *Cremona* ed *Hostilia*, che è di miglia LXII (XXII + XL), pari a 94 chilometri, quanti in realtà vengono a separare la prima dalla seconda località.

Possiamo anche notare come il primo tratto di questa via, e precisamente il percorso da Cremona a *Betriacum*,

77. *Il percorso della strada romana* Cremona-Hostilia.



venga a coincidere con il tracciato della *via Postumia*, la quale poi, una volta giunta a S. Andrea di Calvatone, piegava verso nord-est dirigendosi per Goito a Verona ed oltre (si veda a p. 46).

Il Dal Zotto (1930, p. 72 s. e Carta n. 2) invece, ricercando il percorso della via romana da Cremona a Mantova, è del parere che questa corresse a sud della *via Postumia* e per questo motivo la porta per le località di Cella Dati, Solarolo, Rivarolo Mantovano, Spineda e Gazzuolo.

Il pensiero di questo studioso, oltre ad essere contraddetto dalla stessa *Tabula* che in modo preciso descrive una strada da Cremona per *Betriacum* a Mantova, è anche messo in discussione sia dalla validità di un percorso che verrebbe per un buon tratto a correre parallelo alla grande via, sia dalla stessa situazione topografica. Infatti è ancora ben visibile sulla Tavoletta al 25.000 e sul terreno la presenza di due percorsi che si staccano da S. Andrea di Calvatone, dei quali l'uno rappresenta ancora la traccia della *via Postumia* diretta a Goito e a Verona mentre l'altro punta decisamente verso il corso dell'Oglio, lungo il quale correva la linea di confine fra l'antico agro cremonese e quello mantovano (*CIL*, V, p. 406).

Il punto di biforcazione di *Betriacum* potrebbe chiarire ancora meglio la misura di XL miglia segnata dalla *Tabula* tra Mantova e Ostiglia. Quando i Romani sentirono la necessità di collegare la *via Postumia* con la strada diretta da Bologna a Verona mediante uno stabile itinerario viario, si servirono del tratto della preesistente *Postumia* fino a *Betriacum*, staccando poi da questa il nuovo percorso diretto ad Ostiglia, con ogni probabilità già indicato da una precedente pista, percorsa durante l'età preromana, come potrebbero far buona testimonianza i reperti di culture precedenti l'epoca di Roma, che sono venuti alla luce lungo questo percorso e dei quali avremo modo di parlare in questa ricerca.

In seguito, venuta meno l'importanza del tratto *Betriacum – Verona* a causa della mutata situazione militare e politica, il percorso Cremona – Ostiglia finì per diventare un tutto unico, pur rappresentando la componente di due diversi momenti stradali, i quali potrebbero appunto essere indicati, l'uno dalle XXII miglia da Cremona a *Betriacum* (il tratto della *via Postumia*), l'altro dalle XL miglia da *Betriacum* per Mantova ad Ostiglia (la nuova strada). In tal modo verrebbe qui a ripetersi il caso della *via Popillia* che, portata in un

78. *Mantova vista dal lago di Mezzo.*

primo tempo fino ad Adria, venne poi più tardi prolungata dalla posta stradale di *Hadriani* ad Altino (si veda p. 64): anche per quest'ultima via la *Tabula*, come abbiamo avuto modo di vedere, indica un unico percorso da Rimini ad Altino, pur essendo nato in due tempi diversi.

Abbiamo già ricordato, nella nostra ricerca sul percorso della *via Postumia*, il tratto *Cremona – Betriacum*; ci rimane ora da prendere in esame il rimanente tracciato della via, che da quest'ultima posta stradale portava ad Ostiglia.

Come si è detto, è ancora visibile sul terreno la traccia di un percorso che, staccandosi a S. Andrea di Calvatone dalla *Postumia*, si dirige prima come strada, poi come sentiero di campagna verso il fiume Oglio. Questo tracciato, che noi consideriamo un resto della via romana diretta a Mantova, si perde nei pressi della riva destra del fiume. Oltre questo corso d'acqua l'antica strada doveva continuare lungo l'attuale percorso che da Cascina Colombarola conduce al paese di Marcaria, la cui origine romana è documentata dai reperti quivi rinvenuti (Coniglio, 1958, p. 18).

Da questa località la via piegava a nord-est, seguendo con ogni probabilità il lungo rettifilo che oggi per Ospedaletto porta al paese di Castellucchio, da dove provengono ritrovamenti di epoca preromana e precisamente resti della civiltà palafitticola (Paglia, 1879, p. 280).

La strada infine raggiungeva Mantova, seguendo il percorso attuale che attraversa la borgata di Curtatone, che ha restituito testimonianze di una presenza preromana (Paglia, 1879, p. 281 s.), tenendosi poi a sud del lago Superiore.

Come si è detto, la documentazione archeologica preromana, venuta alla luce nella località di Castellucchio e di Curtatone lungo questo tratto stradale, ci sembra una buona spia per pensare all'esistenza di una precedente pista, che dovette suggerire agli ingegneri romani la direzione e quindi l'itinerario della via diretta a Mantova.

Il Dal Zotto invece, come abbiamo visto, seguito anche dal Coniglio (1958, p. 16), è del parere che la via da Cremona si portasse a Rivarolo, Spineda e Campitello e da questa località, dopo aver toccato il paese di Montanara, a Mantova.

Abbiamo già detto le ragioni che ci fanno propendere per un diverso percorso. A queste vogliamo aggiungere la distanza che, lungo un tale itinerario, risulta di molto superiore a quella del tracciato da noi proposto; inoltre il rettifilo Campitello – Mantova, considerato da questi studiosi di origine romana, non ha restituito alcun significativo resto archeologico ed è indicato in un documento medioevale del 22 aprile 1252 come «strada nuova» (Torelli, 1930, p. 132). A tale proposito il Dal Zotto (1930, p. 73, nota n. 1) fa però presente che in documenti del 1174 e del 1197 è ricordato un *cipum Balcuncelli* e siccome Balconcello è sito presso S. Lorenzo, che si trova su questo rettifilo, egli conclude che la strada doveva essere antica in quanto attestata da un *cipum*, che per il Dal Zotto «era certo un cippo miliare romano».

A parte che questo *cipum* più non esiste, esso poteva assolvere tutt'altra funzione, quale per esempio quella di *terminus* di centuriazione, tanto più che proprio qui si stendeva la divisione agraria di Mantova (Mutti Ghisi, 1981), ricordata da Servio (*Ad Ecl.*, 9, 7) e della quale rimane vivo l'eco nel canto di Virgilio (*Ecl.*, I, vv. 3-4; 71-72).

Dopo Mantova, il Filiasi (1792, p. 79 ss.) è del parere che la strada romana, portatasi oltre il lago Inferiore

79. *Il fiume Mincio.*

80. *La via Cremona – Mantova – Ostiglia nella* Tabula Peutingeriana.

nella odierna località di Fràssino, continuasse per Villanova e quindi seguisse l'attuale percorso in rettifilo che per Barbassolo e Roncoferraro va oggi a morire nella valle di Poletto, una vasta zona paludosa che in epoca romana la via doveva attraversare su un argine, di cui però attualmente non si ritrova traccia sul terreno, per giungere infine ad Ostiglia.

È da aggiungere che l'itinerario illustrato dal Filiasi è quello che ora viene accettato anche dagli studiosi, che si sono interessati a questa via (Coniglio, 1958, p. 15; Calzolari, 1989a, p. 100 s.).

In un mio precedente studio su questo tratto stradale (1970, p. 105 s.) avevo preferito alla strada suggerita dal Filiasi un percorso più meridionale per Bagnolo, S. Vito, Governolo, Sustinente e Serravalle Po, sostenendone la validità con i ritrovamenti archeologici di età romana venuti alla luce in queste località. Avevo indicato un tale itinerario condizionato dall'antico corso del Mincio che, secondo il *Grande Atlante Geografico* di M. Baratta, P. Fraccaro e L. Visentin (Novara 1938, commento alla Tav. IX), durante l'età romana andava a confluire con un suo ramo nel Tartaro, e che, secondo invece lo Zille (1957, p. 31), unitosi al Tartaro, sfociava con un proprio corso nel mare Adriatico, senza congiungersi con il Po. Quest'ultimo studioso poi era dell'avviso che il Mincio fosse divenuto un affluente del Po in età altomedioevale a causa del «diluvio» dell'anno 589, ricordato da Paolo Diacono (*H.L.*, 3, 23). Il Paglia infine (1879, p. 270), parlando della situazione idrografica di questo territorio, scriveva che fra il Mincio e il Tartaro «in antico doveva essere una larga selva paludosa».

Davanti ad un tale quadro idrografico, con un Mincio che nell'antichità andava a confluire in tutto o in parte nel Tartaro rendendo l'intera zona acquitrinosa e di difficile percorribilità, pur ponendo attenzione al lungo rettifilo che da Barbassolo conduce a Pila di Poletto, non mi sentivo di poter accettare il percorso proposto dal Filiasi. E questo anche perché, in siffatta situazione ambientale, tale tracciato stradale si trovava costretto ad attraversare l'antico corso del Mincio due volte: la prima volta a Mantova (lago Inferiore) e una seconda volta presso Ostiglia (il ramo del Mincio che si univa al Tartaro). Per queste ragioni proponevo a mia volta il percorso già ricordato.

Oggi però le attuali conoscenze paleografiche su questa zona, che permettono di parlare di un territorio antico di non difficile percorribilità e soprattutto non interessato dal Mincio, del quale non esisteva alcun ramo ad oriente del corso attuale in direzione del Tartaro o di Ostiglia (Calzolari, 1989a, p. 38), mi persuadono della validità del percorso già del Filiasi ed ultimamente sostenuto dal Calzolari. Il quale studioso, a maggior sostegno di questa sua scelta, ricorda che «nelle campagne ad est di Roncoferraro, a sud della via De Amicis, nel 1925, nell'abbattere un filare di vecchi alberi, fu scoperto un tratto di massicciata stradale (in ghiaia?) di cui non è precisato l'orientamento. Si tratta di una notizia molto incerta, ma che sembra confermare l'esistenza di una direttrice stradale di un certo rilievo».

Pertanto la via dopo Mantova per Villanova, Barbassolo e Roncoferraro, dove sono venuti alla luce resti della civiltà palafitticola (Paglia, 1879, p. 289), si portava nella valle di Poletto e quindi ad Ostiglia.

L'intera distanza di questo percorso da *Betriacum* a *Hostilia* lungo il tracciato qui indicato è di 60 chilometri, pari alle XL miglia segnate sulla *Tabula Peutingeriana*.

Vicenza, veduta aerea. Dalla romana Vicetia *si staccava il percorso stradale diretto a Padova ad incontrare la via* Annia.

LA VIA DA VICENZA A PADOVA

Abbiamo già visto, parlando della strada che da Bergamo portava a Verona, come la *via Postumia* sia andata, con il trascorrere del tempo, sempre più perdendo la sua importanza di grande arteria, creata per preminenti scopi militari e strategici, fino a ridursi in alcuni tratti a strada di minore interesse logistico, mentre si venivano affermando altri percorsi che meglio rispondevano alle mutate esigenze del traffico ed alla nuova situazione politica venutasi a determinare nella Cisalpina romana.

Anche da Vicenza [1] veniva staccato dalla *Postumia* un percorso diretto a Padova ad incontrare la sottostante *via Annia*; cosicché la vecchia grande strada a oriente di Vicenza finì per perdere l'importanza dei primi tempi in quanto chi da questa città desiderava proseguire per Aquileia, era portato ormai a scegliere l'itinerario Padova – Altino – Concordia, dove maggiori si offrivano le comodità di viaggio e più facili gli incontri fortunati.

Abbiamo già avuto modo di soffermarci sul percorso da Padova ad Aquileia parlando della *via Annia*; vediamo ora quale doveva essere l'itinerario della strada che da Vicenza conduceva a Padova e che, nata come via di raccordo fra la *Postumia* e l'*Annia*, finì per diventare ben presto parte integrante della via che da *Mediolanum* conduceva ad Aquileia.

Che dopo Vicenza fosse preferito questo percorso per Padova all'antico lungo la *via Postumia* per Oderzo e Concordia lo prova l'essere ricordato da tutti i tre maggiori Itinerari antichi.

Ne parla l'*Itinerarium Antonini* (*IR*, 1929, 128):

Vicetia civitas
Patavis civitas *m.p.XXII*

Più dettagliato è il cammino indicato dall'*Itinerarium Burdigalense* (*IR*, 1929, 559):

civitas Vicentia
mutatio Ad Finem *mil. XI*
civitas Patavi *mil. X*

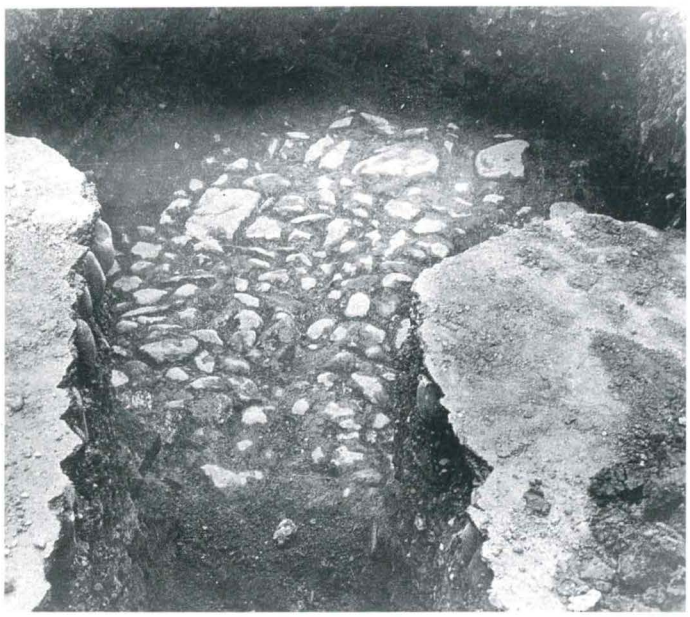
Infine la *Tabula Peutingeriana* (*Segmentum* III, 4) così ricorda questo percorso stradale:

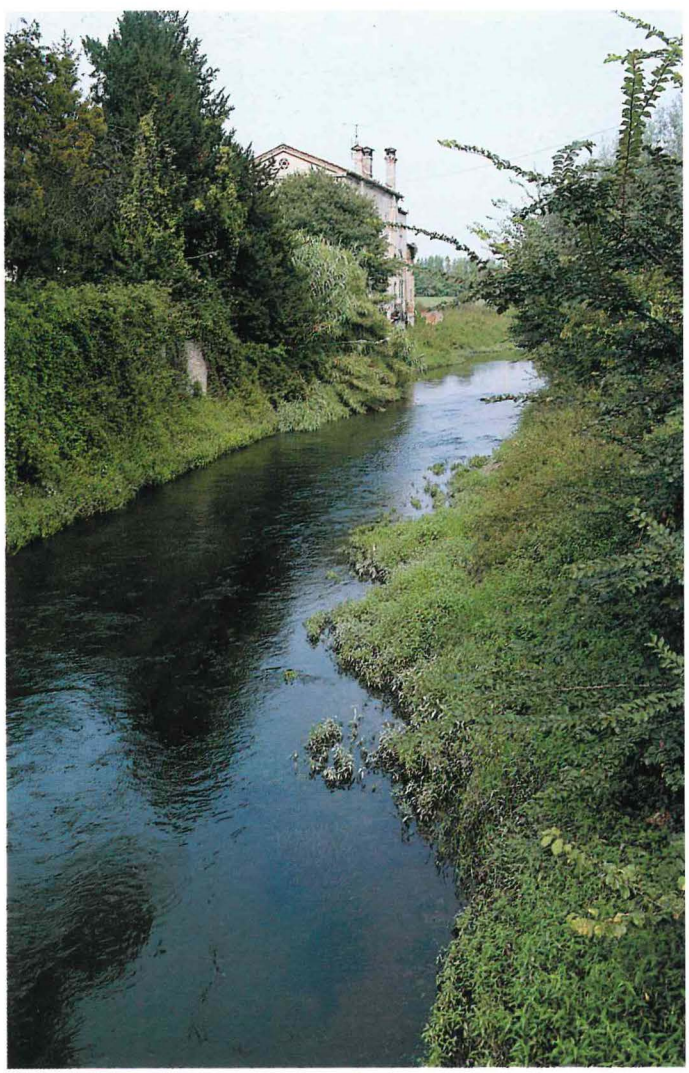
Vicetia
Patavis *XXII*

Come si vede, l'Itinerario d'Antonino e la *Tabula* portano la stessa misura di XXII miglia (33 chilometri) mentre il Burdigalense segna una distanza complessiva di XXI miglia (XI + X), pari a km. 31,5, che è leggermente inferiore a quella indicata dagli altri due

81. *Vicenza: strada romana.*

82. *Il fiume Ceresone, antico ramo del Brenta, ad Arlesega (Padova), dove è da ubicare la* mutatio Ad Finem *dell'*Itinerarium Burdigalense.





documenti viari, ma che si può ben giustificare con un modesto arrotondamento in meno delle singole poste stradali.

Possiamo subito notare che le distanze riferite dai tre Itinerari si possono ritrovare in modo preciso nei 32 chilometri della statale moderna (S.S. 11), che collega Vicenza a Padova.

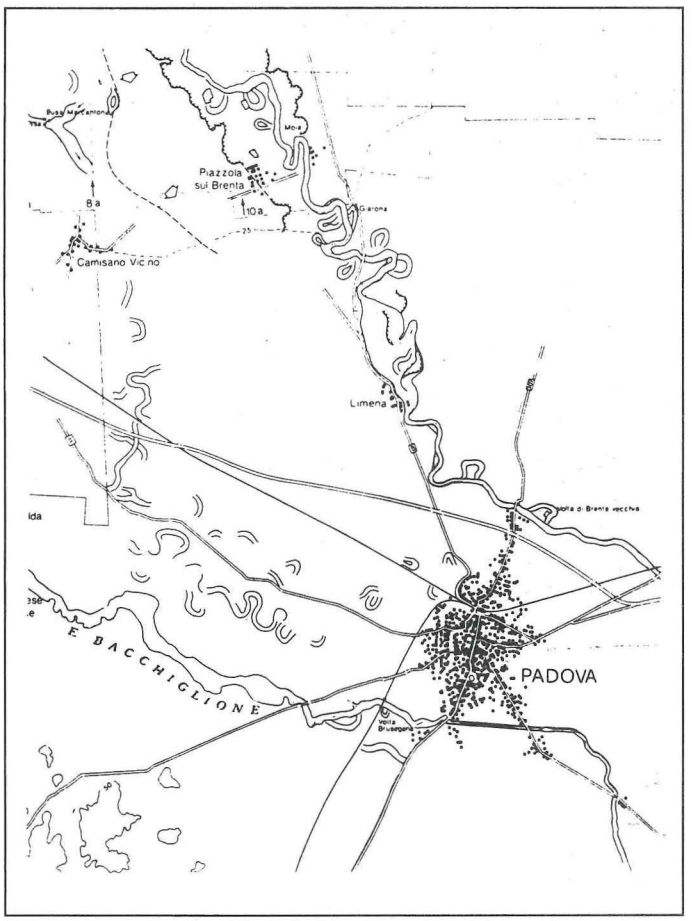
La Gasparotto (1951, p. 85), dando notizia di questa strada, la chiama «via Emilia Gallica», ricavando un tale nome da studiosi precedenti, quali il Filiasi (1811, p. 257) e il Gloria (1881[2], p. 110), che avevano attribuito alla via una simile denominazione unicamente perché la strada, proveniente da *Mediolanum*, era la più importante della Gallia Cisalpina a settentrione del Po. Comunque nessun documento prova la validità di un tale nome, che pertanto rimane solamente come termine dotto.

Possiamo invece affermare che questo percorso, forse non ancora condotto sull'itinerario preciso quale venne in seguito definito dai Romani, trova la sua lontana ragione d'essere nella comune origine paleoveneta di Padova e di Vicenza. Infatti, benché si abbia la notizia di Pompeo Trogo in Giustino (Iust., 20, 5, 7-8) sulla fondazione gallica di Vicenza, l'origine paleoveneta di questa città è ormai documentata in maniera precisa, grazie ai reperti archeologici qui venuti alla luce (Fogolari, 1963; Pellegrini, Prosdocimi, 1967, p. 377 ss.). Di Padova paleoveneta è nota oramai l'importanza (Pellegrini, Prosdocimi, 1967, p. 291 ss; Fogolari, 1981, p. 27 ss.).

È naturale quindi e logico, data anche la breve distanza che li separa, che questi due centri fossero direttamente collegati da una pista, che poi gli ingegneri romani dovettero tener presente per la loro strada, come già abbiamo visto essere avvenuto in altri luoghi. Sono infatti dell'avviso che anche qui i Romani non abbiano fatto altro che riprendere questo preesistente cammino, collaudato dal tempo, apportandovi quelle rettifiche e quelle opere stradali che un traffico in continuo aumento richiedeva.

Come avverte la Girardi (1924, p. 27), questa strada, staccatasi da Vicenza dalla antica *via Postumia*, seguiva, forse con un tracciato ancora più rettilineo dell'attuale, il percorso della odierna Padana Superiore per Torri di Quartesolo e Grisignano di Zocco. In questo primo tratto, il paese di Torri di Quartesolo, che l'Olivieri (1934. pp. 185, 208) riporta ad un *ad quartum lapidem* e che dista in effetti poco più di sei chilometri da Vicenza, pari a quattro miglia romane, permette di determinare fin qui con sufficiente esattezza il percorso della via.

83. *Rilevazione da satellite del corso del Brenta (*Meduacus*) in età romana.*



Dopo questa località, che richiama una misura stradale antica, si incontra il borgo di Grisignano di Zocco, il cui toponimo di origine prediale (Pellegrini, Prosdocimi, 1967, p. 379: «Grisignano da *Graecinius*) viene ad indicare la presenza di un antico centro di vita.

Da qui la strada raggiungeva l'odierna località di Arlesega, dove incontrava il Brenta, l'antico *Meduacus*, che durante l'epoca romana aveva un corso in piano diverso da quello attuale.

Infatti, come le rivelazioni da satellite (Marcolongo, 1973, p. 3 ss.) e lo studio attento del terreno (Castiglioni 1982, p. 183 ss.) hanno permesso di chiarire, questo fiume, o almeno il suo maggiore ramo, dopo la località di Friola, scendeva deciso verso sud passando per Carmignano sul Brenta, Camisano Vicentino e appunto Arlesega. Oltre questo luogo, giunto nei pressi del paese di Veggiano, il fiume piegava verso oriente, aprendosi in larghe e pronunciate anse, ben evidenziate dalla fotografia aerea, fino a giungere all'altezza di Padova, dove dava vita ad un grande meandro, che veniva a chiudere per tre quarti un vasto spazio interno entro il quale nel tempo si erano andati formando e sviluppando prima il centro paleoveneto e quindi la città romana (Bosio, 1981, p. 3 ss.; 1981a, p. 231 ss.).

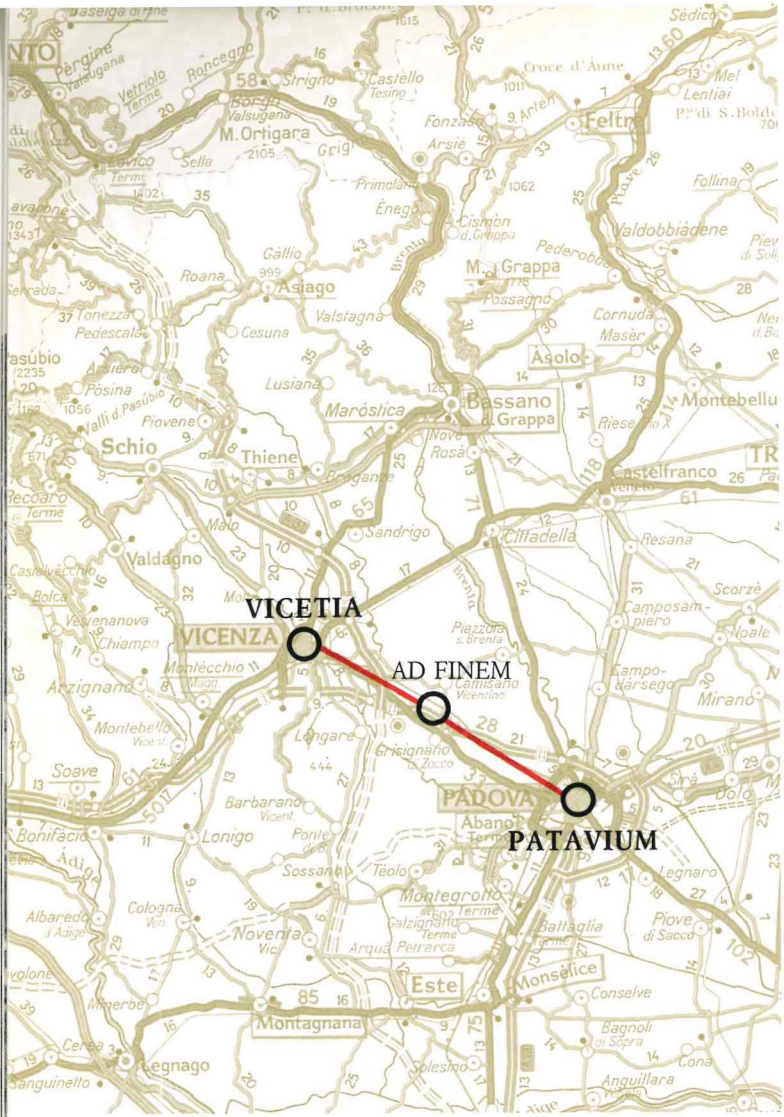
Oggi il fiume Ceresone, un modesto corso d'acqua che va a sfociare nel fiume Bacchiglione, rimane a testimonianza dell'antico corso del Brenta ad Arlesega, dove l'itinerario del percorso romano e la distanza di circa 17 chilometri da Vicenza, pari alle XI miglia indicate dall'*Itinerarium Burdigalense* da questa città, permettono di localizzare la *mutatio Ad Finem*. Il nome di questa posta stradale richiama qui un'antica linea di confine e giustamente il Tozzi (1987, p. 133) è dell'opinione di fissare lungo il corso del Ceresone la linea di demarcazione fra i *municipia* di Vicenza e di Padova.

Dopo Arlesega e fino a Padova l'antico corso del Brenta, che qui abbiamo illustrato, dovette condizionare anche il percorso, prima della pista paleoveneta poi della strada romana, a causa delle ampie anse che dal paese di Veggiano venivano a caratterizzare la situazione idrografica del territorio, costringendolo a mantenersi sopra queste.

Sono dell'avviso che da Arlesega, sulla direzione della statale moderna, per i paesi di Mestrino, dove sono venuti alla luce numerosi reperti di epoca romana (*CIL*, V, 2843; Gloria, 1862, p. 104), e di Rubano, toponimo di derivazione prediale da *Rubius* (Pellegrini, Prosdocimi, 1967, p. 304), la via pervenisse infine a Padova, entrando in città attraverso l'attuale ponte dei Tadi (Fraccaro, 1959, p. 25 ss.).

Questa, la nostra ricostruzione del percorso della via romana da Vicenza a Padova. Vi è però chi, come il De Bon (1941a, p. 53), pur accettando l'itinerario qui illustrato, è dell'avviso che una altra strada durante l'epoca antica venisse ad unire Vicenza a Padova. Questo studioso infatti propone un percorso che da Vicenza, seguendo il corso del Bacchiglione, si portava a Montegalda e da questa località, lungo l'attuale rettifilo della via chiamata «Pelosa» raggiungeva Padova.

Sono invece del parere, già espresso peraltro dal Fraccaro (1959, p. 13, nota n. 34), che di quest'ultima strada si possa parlare soltanto per l'età medioevale. Infatti la *strada del Piovego* indicata poi come *Antica via Vicentina detta la Strada Pelosa* (cioè coperta d'erba ed abbandonata) viene ad intersecare varie volte le già ricordate e numerose anse dell'antico corso del Brenta. Per questo motivo detta via non può essere riportata all'età romana ma ad un tempo posteriore, dopo che il fiume aveva già mutato il suo corso; tanto più che il Gloria (1862, p. 34) ricorda che la strada «Pelosa» fu aperta nel 1265.



84. *Il percorso della strada romana* Vicetia-Patavium.

85. *Il ponte dei Tadi a Padova, attraverso il quale la via proveniente da Vicenza entrava in città.*

È da aggiungere ancora che il Mommsen attribuisce al percorso della strada Vicenza-Padova due miliari, di cui non si conosce il luogo preciso di provenienza.

Il primo di questi (*CIL*, V, 8009 = Basso, 66), di cui si ignora l'attuale collocazione ed è anche da dubitare che si tratti di un miliare, porta una dedica all'imperatore Gallieno ed è privo del numero delle miglia.

Il secondo (*CIL*, V, 8010 = Basso, 67) è dedicato ai Tetrarchi, ma manca l'indicazione della distanza. A proposito di questo miliare, di cui non si conosce la collocazione attuale, il Ramilli (1968-69, p. 223) ritiene che il suo testo, riportato per primo dallo Scardeonio (1560, p. 81), sia quello, pur con parecchie varianti dovute all'imprecisione dello stesso Scardeonio, del miliare ritrovato a Camin, lungo il percorso della *via Annia* (Ramilli, 1968-69, p. 213 ss. = Basso, 71).

Note

1. A Vicenza, oltre alla *Postumia* e a questa via diretta a Padova, facevano capo altre strade, di interesse locale e quindi di minor peso logistico. Il Marchini (1976, p. 20), che ha fermato, seppur breve-

mente, la sua attenzione su questi percorsi, ricorda che una via da Vicenza, lasciato ad oriente il «lago di Pusterla», si dirigeva a Caldogno e quindi a Schio. Tale percorso può essere anche suggerito da alcuni richiami toponomastici quali Levà di Montecchio Precalcino, Masòn di Breganze e soprattutto dalla località di Sesto di Caldogno, il cui nome è verosimilmente da ricondursi ad un *ad sextum lapidem*. Ancora questo studioso parla di un'altra strada che usciva da Vicenza, presso S. Lorenzo, e per Campo di Gallo, Pontealto Creazzo, Sovizzo si volgeva a Montecchio Maggiore «costeggiando i monti sulle orme di un'antichissima pista preromana: tracce di selciato emersero in tutte le località ricordate». Infine, è sempre il Marchini a dirlo, dall'attuale Piazzola dei Gualdi si volgevano a mezzogiorno altri due percorsi stradali. Il primo di questi si dirigeva a Lonigo per le località di Gogna, S. Agostino e Orna; «tracce del selciato furono viste sotto le vecchie mura di cinta (di Vicenza = n.d.a.) a qualche metro di distanza dal pilastro orientale del Porton del Luzzo e in contrà Fossetta». Su questa strada è da aggiungere che essa è ancora ricordata in località Arcella con il nome di «regia». La seconda via si portava per Longare a Costozza e alle famose cave, «la cui pietra fu ampiamente usata dai romani per le loro costruzioni in Vicenza», per proseguire poi fino ad Este.

Il Tozzi (1987, p. 142) nota inoltre la presenza di «un imponente allineamento, quasi perfettamente rettilineo, di tratti di strade e di sentieri per Casali Rigon, appena a oriente di Sandrigo, per Casali Poli, a OSO di Schiavon, per Fosse inferiore e superiore» e in questo allineamento egli coglie l'esistenza di un unitario percorso stradale. Grazie anche alla fotografia aerea, è stato possibile a questo studioso ritrovare la prosecuzione di questo tracciato oltre la strada che da Arzignano porta a Marostica, a sud di Levà e fino a Tre Ponti, dove viene a coincidere con la via diretta a Bassano del Grappa. Il Tozzi, in base a tali tracce, conclude che deve trattarsi di una strada che da Vicenza si portava allo sbocco del Brenta in pianura e ciò rende evidente come questa città fosse direttamente interessata alla valle di questo fiume. A sud della località di Sandrigo non è possibile però rilevare la continuità di questo tracciato rettilineo. A tale proposito questo studioso pensa che «un'ipotetica prosecuzione della stessa direttrice porterebbe, peraltro, a occidente della città di Vicenza, ma l'attraversamento del fiume Tesina e di una zona a forti trasformazioni idrauliche suggerisce come assai probabile un allacciamento con il rettifilo per Monticello Conte Otto, cancellato dall'attuale corso dell'Astico (in età romana più occidentale)». Il Tozzi conclude infine che questa «strada era impostata a partire dalla *Postumia* nei pressi di Anconetta».

Asolo, veduta aerea. Raggiungeva Acelum *la via* Aurelia *proveniente da Padova e diretta alla valle del Piave.*

LA VIA DA PADOVA AD ASOLO
(via Aurelia)

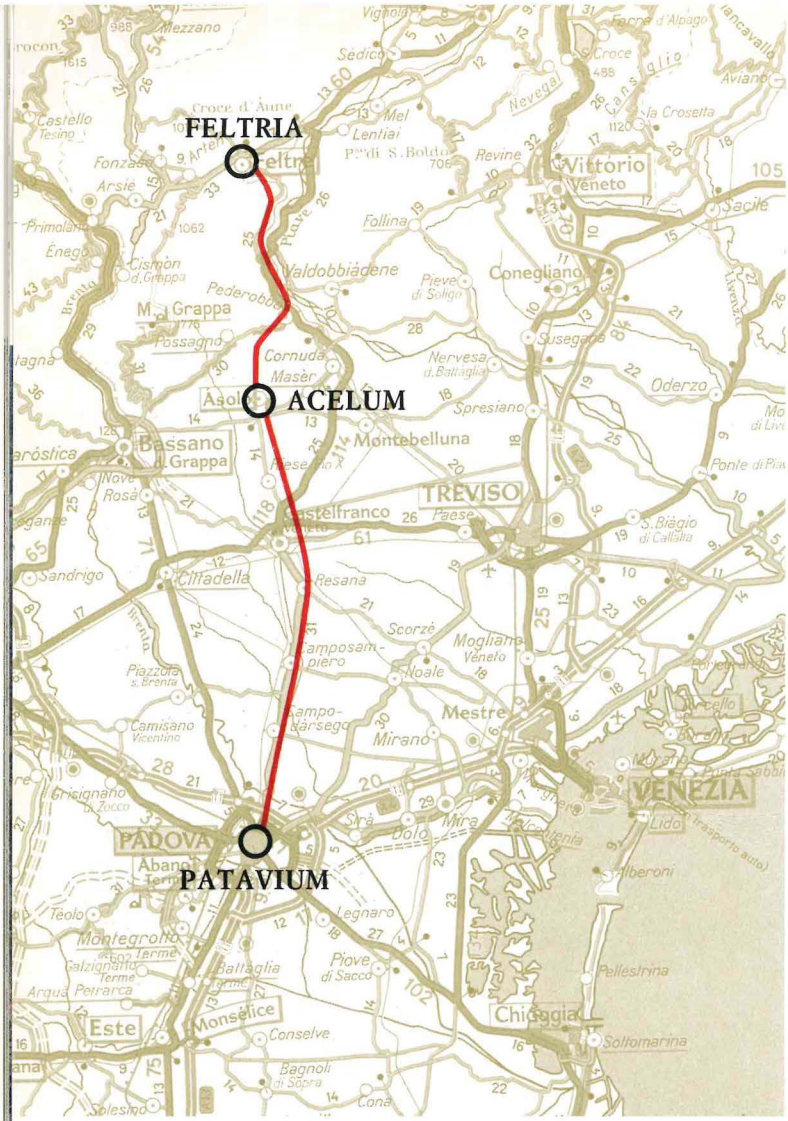
Nessun documento itinerario, epigrafico e letterario ricorda un percorso romano da Padova ad Asolo (*Acelum*), ma la comune origine paleoveneta sia del primo (Pellegrini, Prosdocimi, 1967, p. 291 ss.; Fogolari, 1981, p. 27 ss.) che del secondo centro (Ghirardini, 1888, p. 56 ss.; Paladini, 1892, p. 42; Pellegrini, Prosdocimi, 1967, p. 393 ss.; Comacchio, 1965, p. 105 ss.; Fogolari, 1980, p. 94 ss.), il loro fiorire in età romana (Plin., *N.H.*, 3, 130: *Venetorum autem Ateste et oppida Acelum, Patavium...*) e la relativa distanza (46 chilometri) fra queste due città mi sembrano sufficienti motivi per pensare all'esistenza di una via, presente come pista già in epoca preromana e in seguito ristrutturata e resa stabile dai Romani.

Ad assicurarci dell'esistenza di questa strada, già oggetto di studio da parte di numerosi studiosi (Gloria, 1881, p. 846; De Bon, 1933, pp. 156 e 162; Fraccaro, 1959, p. 27 s.; Gasparotto, 1961a, p. 83 ss.), ci viene in aiuto la toponomastica.

Nel documento del 1186, trascritto dal Muratori (1738-42, c. 477 s.), che attesta una sentenza del marchese Obizzo d'Este su una disputa riguardante la riscossione di decime di un territorio dalle parti del paese di Vigodarzere, è ricordata una *Via publica, que dicitur Aurilla*.

Un richiamo a questa *via Aurilla* si può ritrovare nel toponimo *Aurelia*, con il quale durante il Medioevo è ricordata l'odierna località di Loreggia (Gloria, 1879-81, n. 562), che si incontra sulla strada che da Padova per Vigodarzere oggi porta ad Asolo. Del nome *Aurelia* inoltre, sempre riferito al paese di Loreggia, esistono altre diverse varianti, quali: *Laurelia (maior)* (Gloria, 1873, st. 1007, p. 323 s.); *Laurelia (de subtus)* (Gloria, 1873, st. 1024, p. 328); *(stratam que vadit) Lauriliam* (Gloria, 1873, st. 924, p. 307); *Laurelia* (Gloria, 1873, st. 1100, p. 340). Lo stesso toponimo di Loreggia si ritrova anche in altri luoghi a settentrione di questo paese e sempre sulla direzione di Asolo: così Casali Loreggia ad oriente della località di Riese Pio X e più a settentrione, nelle vicinanze della borgata di Sant'Apollinare, presso Asolo, Case Loreggia.

Inoltre il Ranzato (1988, p. 304 ss.), che ultimamente ha ricostruito il percorso di questa via in seguito ad una approfondita lettura dei dati archeologici e toponomastici e ad una attenta esplorazione del terreno, avverte che «persiste ancora oggi nella memoria di alcuni Asolani il ricordo del toponimo «Loreggiana» o «Loreggia» attestato per un sentiero (rilevabile adesso con soluzione di continuità) che, partendo vicino al palazzo Loredan ai piedi dei colli asolani, va



86. *Il percorso della strada romana* Patavium-Feltria.

87. *Il ponte Molino, attraverso il quale usciva da Padova la via* Aurelia, *diretta ad Asolo.*

ad unirsi alla via Campo Sportivo, abbastanza in linea con la direzionalità del basolato di strada rinvenuto dallo Scomazzetto ("N.Sc.", 1881, p. 211) nei pressi del teatro romano, e costituisce il tracciato più diretto e neanche troppo ripido che unisce la pianura con Asolo. È opportuno ricordare inoltre che la porta meridionale di Asolo è chiamata «portello di Castelfranco» o «porta Loreggia».»

E il Pellegrini (1967, p. 315), a proposito del toponimo Loreggia, precisa, «*Loreggia* = *Aurelia*, con agglutinazione dell'articolo».

Perciò il Fraccaro (1959, p. 29), guardando alla persistenza di questo toponimo fra Padova ed Asolo, giustamente parla di una *via Aurelia*, che in età romana veniva ad unire questi due centri, e ne attribuisce la costruzione a Caio Aurelio Cotta, console nel 75 a. C. e proconsole della Gallia Cisalpina l'anno successivo.

Questo personaggio, considerato da Cicerone (*Brut.*, 49, 183; 55, 202; 56, 204; 97, 333; *De orat.*, 3, 8, 31) uno dei più valenti oratori del suo tempo, avrebbe dunque, probabilmente nel 74 a. C. durante il suo proconsolato, ordinata la costruzione di una via da Padova ad Asolo, legando a questa il suo nome, che oggi si ritrova, come

88. *La centuriazione di Camposampiero (Padova) a nord di Padova, impostata sul percorso della via* Aurelia *(Strada del Santo).*
89. *Percorso della via* Aurelia *verso Asolo, ripreso dalla strada moderna.*

abbiamo potuto vedere, in così numerosi luoghi lungo l'antico percorso.

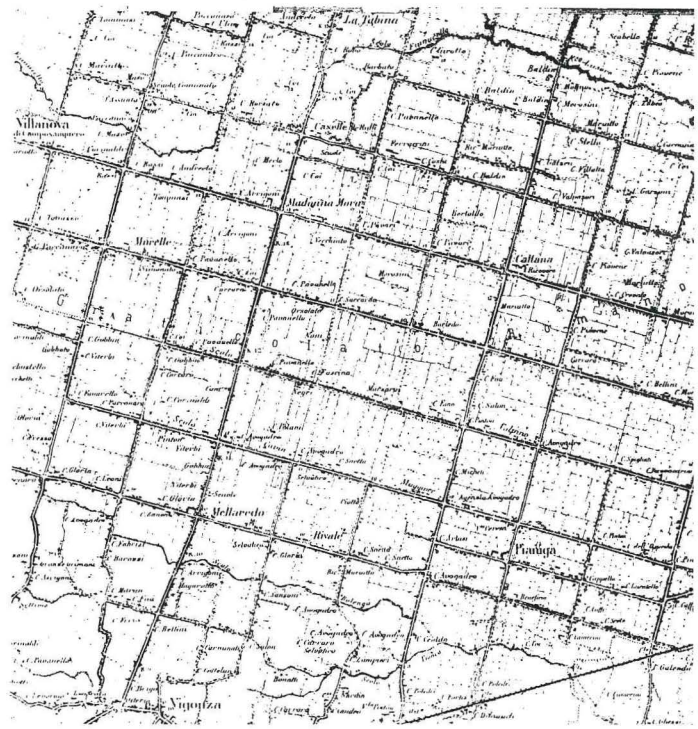
Volgendo ora la nostra attenzione all'itinerario seguito dalla *via Aurelia*, la strada usciva da Padova attraverso l'attuale ponte Molino (Fraccaro, 1959, p. 27) [1] e proseguiva, oltre la zona del cavalcavia della stazione ferroviaria e tenendosi sempre ad occidente dell'odierna via Tiziano Aspetti (Gasparotto, 1951, p. 137), verso Vigodarzere, il cui toponimo è ricondotto dal Pellegrini (1967, p. 315) ad un *Vicus Aggeris*, che potrebbe richiamare la presenza di una via antica.

La strada romana quindi, seguendo il percorso della attuale statale (S.S. 307), detta anche «Via del Santo», per Campodarsego e S. Michele delle Badesse, località che hanno restituito testimonianze romane (Gasparotto, 1951, p. 152; Rostirola, 1924, cap. I), raggiungeva l'odierno centro di Camposampiero, la cui origine romana è attestata da resti di murature e di altro materiale archeologico (Rostirola, 1924, cap. I), e quindi il paese di Loreggia che, oltre a mantenere ancora il ricordo del nome dell'antica via, ha offerto evidenti tracce della presenza di un abitato di epoca romana (Gloria, 1862, p. 219).

Lungo questo tratto la *via Aurelia* veniva ad attraversare la centuriazione dell'agro nord-orientale di Padova romana, che rappresenta oggi l'esempio meglio conservato del preciso lavoro degli agrimensori romani (Mengotti, 1984, p. 159 ss.). Qui infatti permangono per largo spazio, ancora pressoché intatti, i lunghi e diritti *limites* (*decumani* e *kardines*) che, incrociandosi ad angolo retto, vengono a comporre la grande e regolare scacchiera delle *centuriae*.

Di questa grande opera agraria romana il percorso stradale da Padova a Loreggia si manifesta come uno dei *kardines* e questo è già una sicura prova dell'antichità dello stesso. Sono anzi del parere, rifacendomi al testo di Igino (Lachmann, 1848, p. 179, 11; Thulin, 1913, p. 144, 1), dove dice che una centuriazione poteva venir orientata e impostata sull'asse di una grande strada, che la *via Aurelia* abbia rappresentato il *kardo maximus* di questa divisione del terreno.

Il Ranzato (1988, p. 305) ritiene invece che la *via Aurelia* non abbia seguito l'attuale strada statale, ma un percorso a questa parallelo e vicino, conosciuto come «via Pioga», che «partendo all'incirca dall'odierna C. Menini corre in linea retta per circa 4 chilometri superando ad ovest il paese di Campodarsego, passa per Campanigalli e si arresta all'altezza della chiesa di S. Maria di Campanigalli». Naturalmente, secondo il Ranzato, sarebbe questo percorso, da lui proposto



90. *Asolo: resti del teatro romano, presso il quale la via* Aurelia *entrava in città.*

come tracciato della *via Aurelia*, a rappresentare anche il *kardo maximus* dell'agro centuriato.

Il discorso di questo studioso è serio, ma io preferisco ancora pensare alla statale S.S. 307 come al percorso della *via Aurelia*: per l'importanza della stessa durante tutto il Medioevo, per le località che attraversa e che hanno una documentazione che scende fino all'età romana e soprattutto perché con un lungo rettifilo raggiunge il paese di Loreggia, importante punto di riscontro per il nome e quindi per la presenza della via.

Oltre Loreggia, il percorso della strada, che è stato ricostruito dal De Bon (1933, pp. 156 e 162), si portava a Resana, nei cui pressi doveva piegare dirigendosi verso la località di Salvarosa, dove è venuto alla luce un sepolcreto romano, vari resti fittili e numerose monete (Archivio Sovrintendenza Archeologica di Padova).

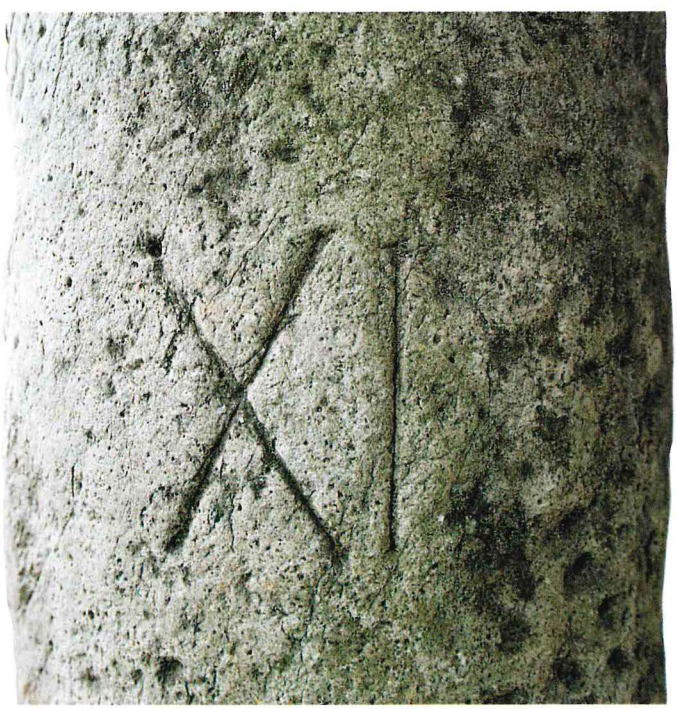
La nuova direzione presa dalla via dopo Resana permetteva a questa di incontrare e di tagliare in perfetta ortogonalità la *via Postumia*, che qui rappresentava il *decumanus maximus* della centuriazione asolana (Furlanetto, 1984, p. 179). In tal modo anche in questo disegno agrario la *via Aurelia* veniva ad assolvere la funzione di *kardo*, molto probabilmente, come già pensava anche il Legnazzi (1886, p. 223), di *kardo maximus*, data l'importanza del suo percorso che puntava direttamente verso *Acelum*.

L'incontro della *via Aurelia* con la *Postumia* avveniva nei pressi di Ca' Mazzon, dove il De Bon (1933, p. 162) ha potuto rilevare l'esistenza di lunghe fondazioni riferibili all'epoca romana, la presenza di una grande quantità di mattoni e di embrici e tracce di mosaici.

L'*Aurelia* quindi, superata la *Postumia*, procedeva sempre diritta, lungo un tracciato ancora oggi ben rilevabile sul terreno, per Case Caon, dove si sono ritrovati altri resti di costruzioni rustiche di età romana e materiale fittile (De Bon, 1933, p. 162), Casali Loreggia, Brion e Campolungo, tenendosi ad occidente del paese di Sant'Apollinare. Superata l'attuale strada che da Bassano del Grappa porta a Montebelluna (S.S. 248), la via saliva infine ad *Acelum*, probabilmente

91. *Tracciato del percorso romano al passo di Costalunga, a nord di Asolo.*

92. *Il militare di Fener (Belluno) nella valle del Piave.*
93. *Particolare del militare di Fener con l'indicazione dell'XI miglio.*



lungo la vallata di Targesta. Il percorso dell'*Aurelia* in questo ultimo tratto potrebbe probabilmente essere indicato dalla già ricordata traccia di una via romana selciata, larga quattro metri e messa allo scoperto per circa cento metri (Scomazzetto, "N.Sc.", 1881, p. 211), che dai pressi del teatro romano (Anti, 1959, p. 286 s., fig. 4) discende, poggiandosi a destra per attenuare alquanto la sua ripidità, verso il piano.

Ma la *via Aurelia* si fermava ad Asolo, come pensano tutti gli studiosi che si sono interessati di questa strada, o continuava oltre questo centro?

A questa domanda si può rispondere ricordando che a settentrione di questa cittadina si è potuta accertare e seguire la traccia di un antico percorso che, superati i rilievi collinari asolani, raggiungeva l'attuale Valcavasia, portandosi ai piedi del massiccio del Grappa (Bosio, 1983a, p. 291). Tale percorso, uscito da Asolo, permetteva di raggiungere con un cammino diretto ed agevole la non lontana Val Maòr e quindi il valico di Costalunga, che si presenta come il più basso fra i punti obbligati di transito lungo questa fascia di colline.

Presso questo valico rimane ancora in vista il tracciato di una strada, ora del tutto abbandonata e invasa dalla vegetazione, che presenta i resti di una considerevole struttura fatta di grosse pietre e in alcuni punti di una solida e regolare massicciata. L'opera stradale non appare romana né lo scavo ha dato modo di riferirla ad una precisa epoca, ma lo stesso impegnativo lavoro di costruzione e di selciatura di questo percorso, unitamente al significativo nome del luogo che esso attraversa (Val Maòr = valle maggiore), porta a pensare ad una via di transito di una certa importanza, collaudata dal tempo e dal cammino degli uomini.

Superato il valico di Costalunga, la strada proveniente da Asolo, dopo aver attraversato il fondovalle seguendo il percorso di un sentiero che oggi corre fra i campi con basso argine, doveva raggiungere l'attuale località di Caniezza, per confluire qui nella strada del pedemonte, che anche durante l'età romana veniva a rappresentare l'asse di collegamento, lungo le radici del massiccio del Grappa, fra la valle del Brenta e quella del Piave e quindi rispettivamente fra i centri di Bassano del Grappa e Pederobba.

Unito a quest'ultima, il percorso proveniente dalla Val Maòr doveva poi continuare per le località di Virago e di Pederobba fino a raggiungere la valle del Piave, mettendo così in comunicazione, lungo la destra di questo fiume, il centro di Asolo con quello di Feltre.

Di questo diretto collegamento fra le due città potrebbe essere spia la pietra miliare, conservata

ancora all'ingresso del paese di Fenèr nella valle del Piave, che porta la cifra XI (Pilla, 1971-72, p. 279 ss. = Basso, 38). Tale indicazione di distanza viene a corrispondere a circa 17 chilometri, quanti appunto intercorrono fra Fenèr e Feltre.

È da precisare però che la stessa distanza si ritrova esatta anche fra Fenèr ed Asolo seguendo il percorso da noi proposto. Si potrebbe pertanto ritenere che la pietra sia stata collocata nel punto in cui le distanze fra questi due centri romani venivano a coincidere.

Ma oltre al miliare di Fenèr, la presenza di questo percorso lungo la destra del Piave può essere attestata dalle esplorazioni del De Bon (1938, p. 40 s.), che ne ha rilevato in più punti il tracciato, ed anche dai ritrovamenti archeologici venuti alla luce nelle località di Alano (*CIL*, V, 2097, 2102), di Quero (*CIL*, V, 2091) e presso il torrente Tegorzo (*CIL*, V, 2105).
Naturalmente mi mancano probanti argomenti per poter affermare che anche questo tratto stradale a settentrione di Asolo e fino a Feltre sia da considerare parte integrante della *via Aurelia*, fatta risalire al 74 a.C. ed al proconsole Caio Aurelio Cotta, o non piuttosto un prolungamento posteriore della stessa.

Posso solamente pensare che una *via Aurelia* che si fosse fermata ad Asolo avrebbe meno possibilità di giustificarsi di una strada che da Padova, attraverso Asolo, fosse stata condotta verso le grandi valli alpine, proponendosi così come un cammino di indubbia rilevanza strategica, in vista anche della futura penetrazione romana nella sovrastante regione delle Alpi, così come, non tanto lontano da questa, il tratto iniziale della via attraverso la valle dell'Adige, condotta da Verona.

Note

1. Oltre alla *via Aurelia*, altri due percorsi stradali si staccavano da ponte Molino. L'itinerario del primo è attestato dai nomi delle località Tavo (Olivieri, 1961, p. 145: *ad octavum lapidem*) e Santa Maria di Non (Olivieri, 1961, 145: *ad nonum lapidem*), rispettivamente a otto e nove miglia romane (km. 12 e 13,5) da Padova. Questa strada, per gli attuali centri di S. Giorgio in Bosco e di Cittadella, raggiungeva la cittadina di Bassano del Grappa attraverso un territorio che ha lasciato significative tracce di un'opera agraria romana, impostata sul percorso della *via Postumia* (Gambacurta, 1984, p. 152 ss). Raggiunta a Bassano l'imboccatura della valle del Brenta, la strada doveva continuare lungo questa portandosi a Trento. Il secondo tracciato è ancora oggi ben rilevabile sul terreno nel lungo e poderoso argine rettilineo che dalla località di Montà, appena a settentrione di Padova, corre oltre Villafranca Padovana ed è conosciuto e indicato con il significativo nome di «Arzeron della Regina», richiamo evidente ad una antica via pubblica (Pellegrini, Prosdocimi, 1967, p. 315). Ponendo mente alla direzione di questa via, il cui percorso si può seguire fino ad oriente del paese di S. Pietro in Gu, risulta evidente che la strada era diretta all'attuale centro di Marostica e da qui all'Altopiano dei Sette Comuni. Il che dimostra, se pensiamo anche al vicino itinerario per la valle del Brenta, l'importanza che doveva rivestire per Padova il sovrastante comprensorio montano, soprattutto per quegli allevamenti che procuravano la lana alle famose tessiture cittadine, di cui parla Strabone (5, 1, 12, 218; anche Marziale, 13, 89 e Giovenale, 8, 15).

Feltre, veduta aerea. La Feltria *romana nella media valle del Piave sul percorso della* via Claudia Augusta.

Due miliari, provenienti l'uno da Rablat (*CIL*, V, 8003 = *IBR*, 465 = Basso, 41), una località della val Venosta non lontana da Merano, l'altro dal paese di Cesiomaggiore (*CIL*, V, 8002 = *ILS*, 208 = *IBR*, 469 = Basso, 36), a nord-est di Feltre, assicurano che la regione era percorsa da una *via Claudia Augusta*, aperta da Druso dopo la conquista dei territori alpini nel 15 a. C. (Cassio D., 54, 21-22; Liv., *Per.*, 136; Plin., *N.H.*, 3, 136) e portata a termine dall'imperatore Claudio, dal quale questa strada appunto derivò il suo nome.

Riteniamo opportuno ricordare qui per esteso i testi offerti da queste due pietre stradali poiché essi hanno dato vita ad una vasta letteratura ed a contrastanti opinioni su questa antica strada e sul probabile percorso.

La pietra, proveniente da Rablat e trovata, secondo il Mayr (1961, p. 151 ss.; 1965, p. 157 s.), nel 1552 nella piazza di questa località, così dice:

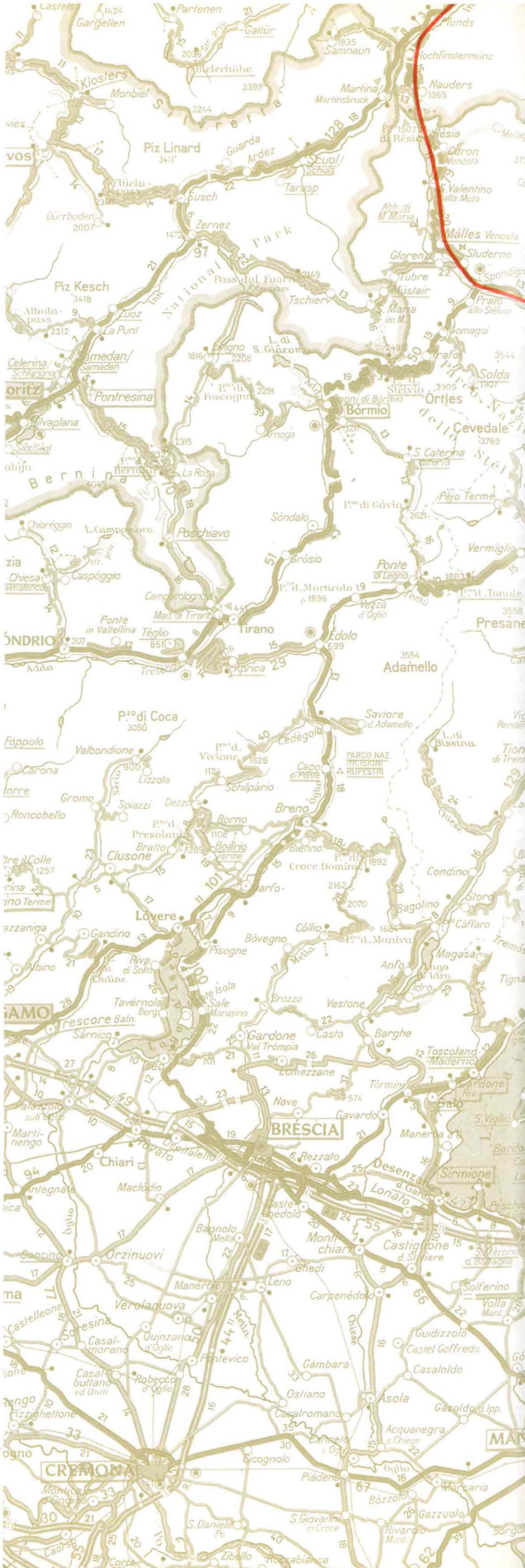
Ti(berius) Claudius Caesar
Augustus German[icus]
pont(ifex) max(imus) trib(unicia) pot(estate) VI
co(n)s(ul) desig(natus) IIII imp(erator) XI p(ater) p(atriae)
[vi]am Claudiam Augustam
quam Drusus pater Alpibus
bello patefactis derexserat
munit a flumine Pado at
[f]lumen Danuvium per
[m(ilia)] p(assuum) CC[...]

«Tiberio Claudio Cesare Augusto Germanico, pontefice massimo, insignito della *tribunicia potestas* per la sesta volta, console designato per la quarta, imperatore per l'undicesima, padre della patria, la *via Claudia Augusta*, che il padre Druso, aperte le Alpi con la guerra, aveva tracciato, munì dal fiume Po al fiume Danubio per miglia CC...».

Quella di Cesiomaggiore, scoperta nel 1786 nella chiesa di S. Maria Maggiore di questo paese, dove era usata come sostegno della mensa dell'altare dedicato a S. Antonio, porta la seguente iscrizione:

Ti(berius) Claudius Drusi f(ilius)
Caesar Aug(ustus) Germa
nicus pontifex maxu
mus tribunicia potesta
te VI co(n)s(ul) IV imp(erator) XI p(ater) p(atriae)
censor viam Claudiam
Augustam quam Drusus
pater Alpibus bello pate
factis derex[e]rat munit ad

94. *Il percorso della via* Claudia Augusta *da Altino al passo di Resia.*



Altino usque ad flumen
Danuvium m(ilia) p(assuum) CCCL

«Tiberio Claudio Cesare Augusto Germanico, figlio di Druso, pontefice massimo, insignito della *tribunicia potestas* per la sesta volta, console per la quarta, imperatore per l'undicesima, padre della patria, censore, la *via Claudia Augusta*, che il padre Druso, aperte le Alpi con la guerra, aveva tracciato, munì da Altino fino al fiume Danubio per miglia CCCL».

Queste iscrizioni, che sono l'unica testimonianza dell'esistenza di una *via Claudia Augusta* (ed anche per questo abbiamo voluto qui ricordarle per esteso), in quanto nessun documento itinerario né altra fonte antica ne ricordano il nome e il percorso, ci informano, come si può leggere, che l'imperatore Claudio portò a compimento e rese stabile quella via che il padre Druso aveva aperto attraverso le Alpi.

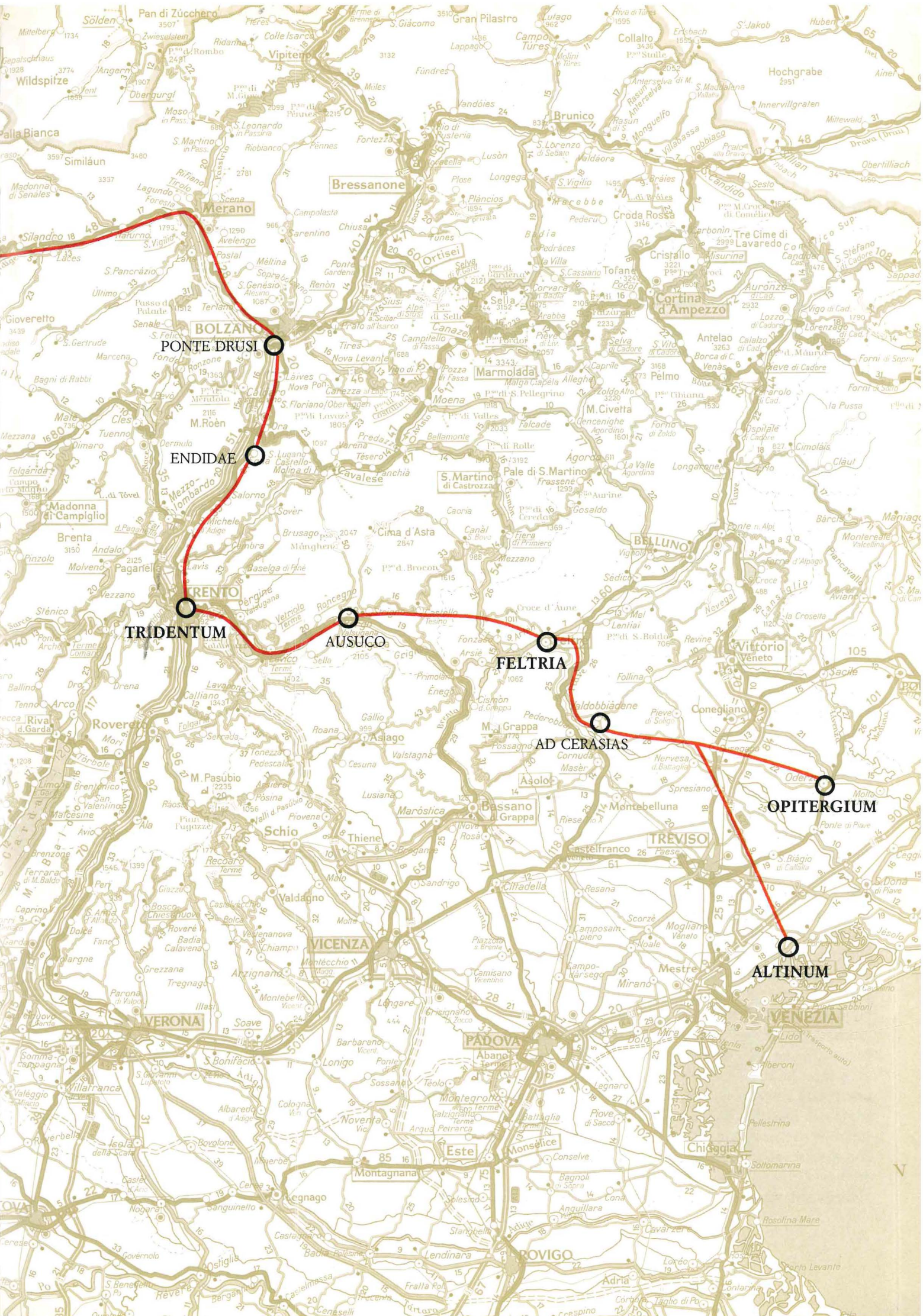
I due testi sono pressoché uguali, ma le pietre vennero messe in opera, come precisa la Forlati Tamaro (1938, p. 83, nota n. 3; il Walser, 1982, p. 32 ritiene invece che ambedue le iscrizioni risalgono al 46 d.C.), in due momenti diversi: quella di Rablat nei primi mesi del 46 d. C., quella di Cesiomaggiore nei primi giorni dell'anno successivo. Inoltre nell'iscrizione di Rablat non è possibile ricavare l'indicazione precisa della distanza.

I due miliari differiscono però nel fissare il punto di partenza della strada: il primo parla della *via Claudia Augusta* stesa dal Po al Danubio (*a flumine Pado at flumen Danuvium*), il secondo invece ricorda il centro di Altino come capolinea della strada diretta al Danubio (*ab Altino usque ad flumen Danuvium*).

Queste diverse indicazioni, riferite ad un unico percorso (infatti in ambedue le scritte si parla di una sola *via Claudia Augusta*), hanno dato modo agli studiosi, che hanno rivolto la loro attenzione a questa strada, di prospettare differenti ed anche contrastanti opinioni sul percorso o sui percorsi da attribuire a questa via.

Vediamo qui di riassumere brevemente le conclusioni, chiaramente illustrate dal Mayr (1984, pp. 147 ss., 267 ss., 459 ss., 511 ss., 567 ss.), alle quali sono arrivati tanti ricercatori:

1) Una sola *via Claudia Augusta* che dal Danubio (parto dal Danubio per rendere più chiara questa tesi) entra in Italia attraverso la val Venosta e prosegue per la val d'Adige fino a Trento. Da qui con un ramo si porta al Po, che raggiunge ad Ostiglia (giusta l'iscrizione di Rablat che parla di *a flumine Pado*), con l'altro invece da Trento per la Valsugana e Feltre perviene ad


PONTE DRUSI
ENDIDAE
TRIDENTUM
AUSUCO
FELTRIA
AD CERASIAS
OPITERGIUM
ALTINUM
BOLZANO
Merano
Bressanone
Brunico
Cortina d'Ampezzo
Marmolada
Pale di S.Martino
Cima d'Asta
BELLUNO
TRENTO
Rovereto
Asiago
Grappa
Bassano del Grappa
Conegliano
Vittorio Veneto
TREVISO
Montebelluna
Castelfranco Veneto
Schio
Thiene
VICENZA
Valdagno
VERONA
Soave
Lonigo
Montagnana
Este
PADOVA
Abano Terme
Monselice
Montegrotto Terme
Battaglia Terme
Piove di Sacco
Chioggia
VENEZIA
Mestre
Mirano
Dolo
Mira
Noale
Scorzè
Mogliano Veneto
Camposampiero
Cittadella
Resana
Asolo
Maser
Pederobba
Fonzaso
Feltre
Belluno
Sedico
Longarone
Pieve di Cadore
Auronzo di Cadore
Misurina
Tre Cime di Lavaredo
Cristallo
Croda Rossa
Dobbiaco
Brunico
Innichen
Sillian
Lienz
Toblach
Madonna di Campiglio
Brenta
Pinzolo
Molveno
Andalo
Paganella
Lavis
Mezzocorona
Mezzolombardo
Salorno
Cavalese
Predazzo
Moena
Canazei
Arabba
Corvara in Badia
La Villa
Pedraces
Badia
Selva di Val Gardena
Ortisei
Castelrotto
Siusi
Fiè allo Sciliar
Prato allo Stelvio
Glurns
Malles
Mals
Vinschgau
Meran
Naturno
Lana
Postal
Avelengo
Scena
Tirolo
Lagundo
Foresta
Rifiano
Madonna di Senales
Similaun
Vent
Obergurgl
Hochgrabe
Innervillgraten
Toblach
Prato alla Drava
Villabassa
Monguelfo
Rasun Anterselva
Anterselva di Mezzo
Valdaora
Lusen
Vandoies
Fundres
Gran Pilastro
Lutago
Campo Tures
Molini di Tures
Riva di Tures
Collalto
Erschbach
St. Jakob
Huben
Wildspitze
Palla Bianca
Hochgrabe
Innervillgraten
Miltewald
Obertilliach
Sillian
Lienz
Drau
Sexten
Sesto
Moso in Passiria
S. Leonardo in Passiria
S. Martino in Passiria
Riobianco
Pennes
Fortezza
Rio di Pusteria
Vandoies
Plose
Longega
Plancios
Funes
Chiusa
Sarentino
Ponte Gardena
Renon
Siusi
Alpe di Siusi
Passo di Pinei
Passo di Gardena
Corvara in Badia
Arabba
Passo Falzarego
Cortina d'Ampezzo
Passo Tre Croci
Passo Cimabanche
Dobbiaco
Innichen
Sillian
Lienz
Toblach
Prato alla Drava
Villabassa
Monguelfo
Rasun Anterselva
Anterselva di Mezzo
Valdaora
Lusen
Vandoies
Fundres
Gran Pilastro
Lutago
Campo Tures
Molini di Tures
Riva di Tures
Collalto
Erschbach
St. Jakob
Huben
Wildspitze
Palla Bianca
Hochgrabe
Innervillgraten
Miltewald
Obertilliach
Sillian
Lienz
Drau
Sexten
Sesto
Moso in Passiria
S. Leonardo in Passiria
S. Martino in Passiria
Riobianco
Pennes
Fortezza
Rio di Pusteria
Vandoies
Plose
Longega
Plancios
Funes
Chiusa
Sarentino
Ponte Gardena
Renon
Siusi
Alpe di Siusi
Passo di Pinei
Passo di Gardena
Corvara in Badia
Arabba
Passo Falzarego
Cortina d'Ampezzo
Passo Tre Croci
Passo Cimabanche

Altino, secondo l'indicazione del miliare di Cesiomaggiore, che ricorda appunto come capolinea questa città. Tale soluzione viene accettata dalla maggior parte degli studiosi, che chiamano appunto la Trento – Ostiglia *via Claudia Augusta* «Padana», la Trento – Altino *via Claudia Augusta* «Altinate». Essi dimostrano l'esistenza di questa «Claudia Augusta Padana» anche con l'indicazione *A Pado*, che figura sui miliari già ricordati (p.) di S. Pietro in Cariano (*CIL*, V, 8048 = Basso, 29) e di Albizzano (Bresciani, 1941-42, p. 87 s. = Basso, 26), venuti alla luce a nord di Verona sulla via per Trento (Alpago Novello, 1944-45, p. 723 ss.; 1972; Brusin, 1950-51, p. 198; Fraccaro, 1957a, p. 229 ss.).

2) Due *viae Claudiae Augustae* con due percorsi diversi: una dal Po per la valle dell'Adige e la val Venosta, documentata dall'iscrizione di Rablat («Claudia Augusta Padana»), l'altra da Altino lungo la valle del Piave e il passo di Monte Croce Comelico, diretta per la val Pusteria al Brennero, attestata dal miliare di Cesiomaggiore («Claudia Augusta Altinate»). È questa la tesi sostenuta soprattutto dalla Forlati Tamaro (1938, p. 81 ss.), alla quale hanno aderito anche l'Anti (1956, p. 495 ss.) e ultimamente il Pauli (1983, p. 229).

A queste conclusioni è da aggiungere anche il pensiero del Lussana (1947, p. 68), il quale ha cercato di spiegare i diversi capolinea indicati dalle due iscrizioni con un solo percorso della *via Claudia Augusta*, che dal Po (Ostiglia) avrebbe raggiunto Altino e quindi Feltre, Trento , Merano, passo di Resia, Danubio.

Queste tesi, soprattutto le prime due in quanto l'opinione del Lussana mi sembra assai macchinosa e difficilmente sostenibile, sono state discusse e documentate con buoni argomenti e con valide proposizioni storiche, sì che ora si presenta assai difficile lo scegliere una delle due soluzioni o il prospettarne una diversa.

Ritornando però alle due iscrizioni, noi abbiamo visto che in queste si parla in modo preciso di una *via Claudia Augusta* e ciò solleva non pochi interrogativi sulla possibilità di aver attribuito lo stesso nome a due percorsi con itinerari differenti. Infatti, come osserva giustamente il Fraccaro (1957a, p. 232), «si può ammettere che testi ufficiali come quelli dei due miliari della *Claudia* chiamassero con lo stesso nome e al singolare la via, anche se questa nella prima parte partiva da stazioni diverse con due rami che si congiungevano a Trento; meno bene si spiegherebbe che con lo stesso nome si chiamassero due strade del tutto diverse, che avrebbero avuto in comune tutt'al più il punto di arrivo».

Pertanto, dopo questa precisazione del Fraccaro, la prima soluzione sembra la più accettabile ed anche quella che risponde meglio alle indicazioni offerte dalle due epigrafi.

Non si può però fare a meno di considerare se sia anche possibile un'altra soluzione e cioè che le due pietre miliari si riferiscano ad un'unica strada, con un solo ed unico percorso da Altino al Danubio.

Ho ben presenti le difficoltà di poter giungere ad una tale conclusione, tuttavia una seria ricerca che voglia approdare alla verità deve prospettarsi ogni ipotesi e rispondere a tutti gli interrogativi in modo che, sgombrato il terreno da sempre possibili dubbi, si possa giungere ad una logica e quindi valida risoluzione del problema. Vorrà dire che, se l'ipotesi di una sola ed unica via dovesse dimostrarsi poco probabile, potrà vantare ancora maggior credito la tesi dei due rami iniziali della *Claudia Augusta*.

Prendiamo innanzitutto in esame il luogo di collocazione delle due pietre stradali, uniche testimonianze dell'esistenza di una *via Claudia Augusta*, cominciando da quella messa in opera per prima, cioè dal miliare di Rablat.

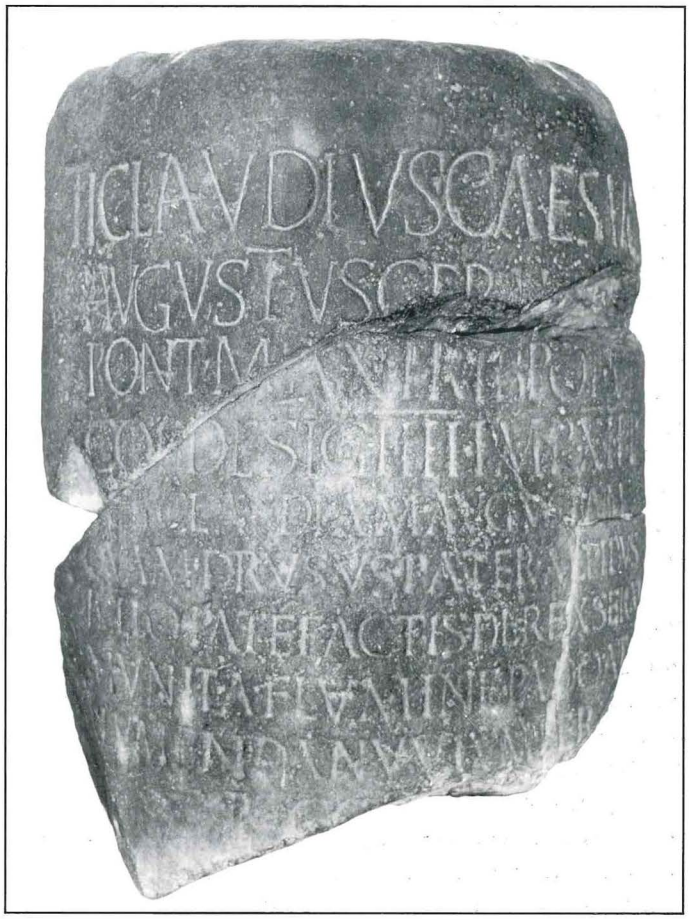
Questa località, come abbiamo detto, si trova all'inizio della val Venosta, qualche chilometro ad occidente della cittadina di Merano. Un'iscrizione (*CIL*, V, 5090 = *ILS*, 1561 add. = *IBR*, 68), venuta alla luce presso il torrente Ziel non lungi da questo centro, attesta la presenza sull'antica linea di confine fra la *X regio*, cioè l'Italia, e la *Raetia*, di una stazione di dogana, la *statio Maiensis*, che la scoperta di un tratto di via romana lastricata e di un pilone del ponte sul Passirio, assieme ad altri reperti archeologici, inducono a situare nella zona dell'odierna Maia Alta (Obermais), toponimo questo che ci riporta immediatamente al medioevale *castrum Maiense* e, ancor prima, al nostro *Maiensis* (Ausserhofer, 1976a, p. 138).

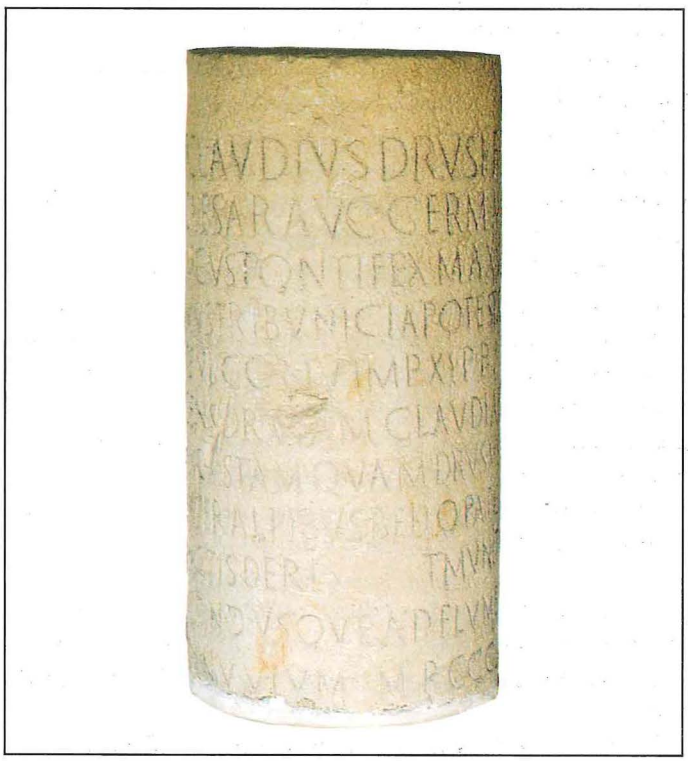
Ed è proprio questa posizione del miliare di Rablat sul confine dell'Italia romana che potrebbe chiarire l'indicazione *a flumine Pado at flumen Danuvium*, che noi possiamo leggere su questa iscrizione.

La *via Claudia Augusta* aveva infatti lo scopo di congiungere l'*Italia* con la *Raetia* e mi sembra perciò logico che all'atto della sua costruzione (e in questo modo potrebbe anche spiegarsi la priorità della pietra di Rablat rispetto a quella di Cesiomaggiore) un'iscrizione sia stata posta proprio al confine di questi due grandi territori per celebrarne degnamente la nascita e il nome e per ricordarla come opera maestosa e imponente, stesa non fra due città ma dal fiume Po al fiume Danubio, che richiamano qui l'*Italia* e la *Raetia*. In tal

95. *Rablat (Bolzano): miliare della via* Claudia Augusta *(Museo Civico – Bolzano).*

96. *Cesiomaggiore (Belluno): miliare della via* Claudia Augusta *(Villa delle Centenere presso Feltre).*





modo l'indicazione *a flumine Pado*, anziché come semplice determinazione di un preciso luogo, potrebbe venire intesa in un significato ben più ampio.

Confesso che il testo del miliare di Rablat, come del resto quello di Cesiomaggiore (o forse sarebbe meglio chiamarli monumenti onorari), mi porta a pensare che la costruzione della *via Claudia Augusta* sia stata soprattutto promossa e voluta quale mezzo di «propaganda» giulio-claudia, o per meglio intenderci, come si direbbe oggi, quale opera di regime.

Naturalmente le due iscrizioni richiamano la presenza di una grande via militare, e così da tutti gli studiosi sono state intese e interpretate; sono però dell'avviso che Claudio abbia voluto di proposito porre l'accento su questo particolare aspetto della strada in modo da poter esaltare la propria persona e la propria gente attraverso le grandi e valorose imprese del padre.

Anzi ritengo che di militare la *via Claudia Augusta* abbia avuto ben poco e forse solamente il tono trionfale e solenne delle due epigrafi, senza le quali di un'opera così imponente e strategicamente tanto importante non sarebbe rimasta memoria alcuna.

A proposito ancora di questo tono marziale e dei due capolinea, il Po e il Danubio, ricordati dalla pietra di Rablat, voglio qui ricordare il testo di un'iscrizione che si incontra al passo dell'Abetone, sulla strada che dalla Toscana porta in Emilia. La pietra, posta sull'antico confine fra il Granducato di Toscana e il Ducato di Modena, ricorda la costruzione della via, compiuta nel 1778, per allacciare Pistoia a Modena (Salvatorelli, 1962, p. 82).

L'iscrizione in parola suona così:

«Francesco III con questa via militare dal confine mantovano al toscano congiunse la Germania all'Etruria».

Tiberius Claudius... viam Claudiam Augustam... munit a flumine Pado at flumen Danuvium.

Non si può negare una certa analogia fra queste due iscrizioni, pur tanto lontane nel tempo.

A quanti poi non si sentono di accogliere l'espressione *a flumine Pado* come una indicazione generica, ma preferiscono attribuirla ad Ostiglia (*A Pado*) [1], che si trova proprio sul corso del Po, fiume invece che non tocca Altino, si può ripetere quello che scrive Plinio (*N.H.*, 3, 119), qualche anno dopo la costruzione della *via Claudia Augusta*, a proposito del delta del Po (*Padus... urguetur quippe aquarum mole et in profundum agitur, gravis terrae, quamquam diductus in flumina et fossas inter Ravennam Altinumque per CXX, tamen qua largius vomit, Septem Maria dictus facere*).

97. *Il percorso della via* Claudia Augusta *ad Altino.*
98. *S. Biagio di Callalta (Treviso): resti del tracciato della via* Claudia Augusta.

Naturalmente Plinio sa perfettamente che il Po non arrivava ad Altino.

Da Altino invece parte la *Claudia Augusta*, come indica in modo preciso il miliare di Cesiomaggiore, che non è stato ritrovato *in situ* in quanto reimpiegato quale sostegno di un altare; e ciò può ben far pensare ad un suo trasporto in questo paese dal territorio circostante.

Il De Bon (1938, p. 15 ss.) ha rilevato sul terreno il percorso iniziale della via a partire dalla gronda interna della laguna di Venezia: è un preciso rettifilo che punta deciso verso le montagne. Questo studioso, portandola a Feltre, fa passare la strada per la valle del Piave, altri preferiscono il passo di Praderadego (Alpago Novello, 1956, p. 513 ss.), altri ancora quello di S. Boldo (Fraccaro, 1957a, p. 231); comunque stiano le cose, la via doveva pervenire nella zona di Cesiomaggiore, come ci assicura la presenza dell'iscrizione.

Il territorio di questa località era attraversato anche da un'altra strada, la *Feltria – Bellunum*, della quale parliamo più avanti e nella quale la *Claudia Augusta* doveva venire ad inserirsi. È perciò ben comprensibile che proprio nel punto d'incontro di queste due vie sia stato collocato il miliare con il luogo di provenienza (Altino) e d'arrivo (Danubio), come forse potrebbe anche suggerire quell'*usque* (*ab Altino usque ad flumen Danuvium*) che manca sulla pietra di Rablat.

Ma c'è un altro motivo che mi fa pensare ad una sola ed unica *via Claudia Augusta*.

Quando con Augusto Ravenna, in seguito allo stanziamento di una flotta pretoria (Svet., *Aug.*, 49, 1; Tac., *Ann.*, 4, 5; Vegetius, *Epit. rei milit.*, 4, 33) [2], diventa il primo porto dell'alto Adriatico, su questa città vengono a gravitare i traffici della Cisalpina e delle Alpi centro – occidentali attraverso il corso del Po, al quale il grande porto è collegato, come abbiamo già visto (p. 61), mediante la *fossa Augusta*. Nello stesso tempo all'altro estremo dell'ampio arco formato dal golfo di Venezia, lo scalo portuale di Aquileia si apre sempre di più al traffico dell'Europa orientale. Fra questi due centri si trova Altino, che viene a rappresentare sull'Adriatico il punto più vicino ai paesi dell'Europa centrale, i quali trovano proprio in questo porto, attraverso l'ampia direttrice della valle dell'Adige, il loro più prossimo sbocco sul mare.

In tale quadro logistico si può anche inserire quel prolungamento dell'antica *via Popillia*, che dalla stazione stradale di *Hadriani* (S. Basilio) è condotto lungo la linea costiera fino ad Altino e che permette a questo centro portuale di essere messo in diretta comunicazione con Ravenna. E tale prolungamento può ben

99. *Spresiano (Treviso): un tratto superstite della via* Claudia Augusta. *Questo documento fotografico riveste particolare importanza in quanto ultimamente i lavori agricoli hanno distrutto ogni traccia dell'antico manufatto romano.*

essere attribuito allo stesso imperatore Claudio, il cui nome si può ritrovare proprio lungo il nuovo percorso nei toponimi di *Clodia* (Chioggia) e di *fossa Clodia*.

Mi sembra pertanto logico che proprio da Altino, collegata da una parte con Ravenna attraverso il delta del Po (mediante il tronco antico e nuovo della *via Popillia*), dall'altra con Aquileia (attraverso la *via Annia*) debba partire la grande via verso i paesi danubiani, cioè quella *Claudia Augusta*, che veniva ad unire l'Adriatico e la pianura del Po ai territori bagnati dal Danubio.

Viste le cose sotto queste più ampie prospettive mi pare piuttosto difficile poter parlare sia dell'esistenza di due Claudie Auguste con percorsi distinti, sia di due diversi rami iniziali di una medesima via.

Come ho già precisato all'inizio, non ho certamente la pretesa con queste brevi osservazioni di aver definitivamente chiarito il grosso problema del tracciato o dei tracciati della *via Claudia Augusta*, che presenta sempre molteplici dubbi e interrogativi; ho qui voluto semplicemente suggerire a quanti si rivolgeranno ancora allo studio di questa interessante strada alcune annotazioni che forse potranno aprire nuove prospettive su questo tema tanto dibattuto.

Ma vediamo ora di rintracciare sul terreno l'itinerario che doveva seguire questa strada.

Come si è detto, la via partiva da Altino e il suo tracciato è ancora ben rilevabile nel lungo rettifilo che punta deciso in direzione nord (De Bon, 1938, p. 15 ss; Lacchini, 1972-73, p. 220 ss.), passando per l'odierno paese di Quarto d'Altino, il cui nome è da ricondurre senza dubbio ad un *ad quartum lapidem*, giusta anche la distanza da Altino a questa località.

Questo percorso iniziale è chiamato dai locali «Lagozzo», toponimo che ha fatto pensare ad una sopravvivenza del termine *Augustum* a ricordo della antica *via Claudia Augusta*, ma che il Pellegrini (1966, p. 379), rifiutando un simile riferimento, fa semplicemente derivare dal termine «lacus».

Lungo questo rettifilo si arrivava al corso del Piave, che la via attraversava nei pressi del Ponte della Priula, all'altezza del paese di Nervesa della Battaglia e precisamente in località Mercatelli (Pilla, 1969, p. 369 ss. e Tav. I). Qui veniva ad unirsi alla *Claudia Augusta*, come vedremo fra poco, la strada proveniente da Oderzo e diretta a Trento.

Dai Mercatelli la via continuava lungo la riva sinistra del fiume, dove ancora oggi permangono imponenti resti di antichi manufatti stradali, fino a Falzé di Piave; da questo luogo la traccia della vecchia strada si interrompe.

Il De Bon da Falzé di Piave porta la strada, pur senza aver trovato testimonianze sicure del suo cammino, al ponte di Vidor dove, sempre secondo questo ricercatore, la *Claudia Augusta* doveva ripassare il Piave e per il paese di Quero portarsi prima a Feltre e poi a Cesiomaggiore. Il De Bon indica questo percorso lungo la sponda destra del Piave per Feltre, Cesiomaggiore e quindi Belluno e l'alta valle di questo corso d'acqua perché convinto dell'esistenza di due distinte Claudie Auguste.

Il percorso per Trento impone invece di incontrare il paese di Cesiomaggiore, passaggio obbligato della via a causa della famosa iscrizione, prima di Feltre e perciò l'Alpago Novello, negando il percorso per la valle del Piave, traccia la via per il passo di Praderadego, che si trova sulla direzione di Cesiomaggiore. In tal modo la *via Claudia Augusta*, dopo aver superato questo passo (m. 832), scendeva nella Val Belluna e, dopo aver attraversato qui il corso del Piave e raggiunta Cesiomaggiore, si portava a Feltre e da qui a Trento.

Anche il Fraccaro rifiuta il cammino lungo la valle del Piave, ma al passo di Praderadego preferisce quello non lontano di S. Boldo (m. 706).

Se non chè questi due passi, dalle quote relativamente modeste, presentano una comune difficoltà: nella loro parte meridionale si presentano come due autentici muri. Ho potuto infatti sincerarmi di persona della problematicità di un percorso stradale attraverso uno di questi passi, percorrendo lo stretto, ripido e malagevole sentiero, tagliato nella roccia, che porta al passo di Praderadego. A parte la completa mancanza di testimonianze archeologiche lungo questo valico, il

100. *Colfosco (Treviso): ponte romano sulla via* Claudia Augusta *ai Mercatelli.*

piano roccioso non rivela alcun segno che qui siano mai passati carri; e sarebbe stato impossibile il farlo anche per la larghezza della sede «stradale», che in alcuni punti raggiunge a mala pena il metro. Inoltre il sentiero, che si presenta oltremodo pericoloso, rilevato com'è sopra un profondo baratro, diventa poi del tutto intransitabile durante i lunghi mesi invernali a causa della neve e del ghiaccio. Ho percorso infatti questo sentiero alla fine di marzo del 1966 e non sono riuscito a raggiungere il valico a causa della neve, che si era accumulata in diversi punti, rendendo impossibile il cammino.

Non mi sembra concepibile che una così importante via, stesa dal mare Adriatico alle terre bagnate dal Danubio, non fosse aperta al traffico pesante, rimanendo per di più chiusa e quindi inagibile per alcuni mesi dell'anno lungo un solitario ed estremamente laborioso tratto montano.

Pertanto mi sembra che il percorso per il passo di Praderadego sia del tutto da scartare.

La situazione attraverso il passo di S. Boldo si presenta ancora peggiore: qui addirittura la strada moderna, costruita per le necessità belliche della prima guerra mondiale, riesce a raggiungere il valico mediante una serie di ardite gallerie che salgono a spirale la parete rocciosa.

E allora?

Allora vi è solamente un'altra possibilità. La *Claudia Augusta*, dopo i Mercatelli e Falzé di Piave doveva continuare lungo la sponda sinistra del Piave, per poi imboccare e percorrere la sua valle.

Il Fraccaro (1957a, p. 231) però nega la possibilità del percorso attraverso questa valle in quanto pensa che i Romani abbiano voluto evitare la stretta gola, preferendo un cammino più alto e più sicuro. Ma questa gola in confronto al «sesto grado» del Praderadego o del S. Boldo si presenta come una strada nel suo complesso agevole e senza dislivelli da superare (non dobbiamo dimenticare infatti che oggi due strade ed una linea ferroviaria la percorrono). Inoltre questa

101. *Colfosco (Treviso): muro di sostegno della via* Claudia Augusta *ai Mercatelli.*

valle, se pur in qualche breve tratto presenta qualche difficoltà di transito, permette di raggiungere rapidamente la Val Belluna, senza doversi arrampicare in mezzo alla solitudine del Praderadego e del S. Boldo. D'altra parte, che la valle del Piave fosse percorsa da una strada romana, che correva lungo la destra del fiume, lo prova la presenza della pietra miliare di Fenèr (p. 131).

Il passaggio della *via Claudia Augusta* per la valle del Piave può, a nostro avviso, trovare la sua conferma anche nell'itinerario di quella strada che da *Opitergium* portava a *Tridentum*, come sappiamo dall'*Itinerarium Antonini*, che ne dà le stazioni e le distanze (*IR*, 1929, 280-281):

Ab Opitergio Tridento	*m.p. CX sic:*
Ad Cerasias	*m.p. XXVIII*
Feltria	*m.p. XXVIII*
Ausuco	*m.p. XXX*
Tridento	*m.p. XXIIII*

È opportuno qui ricordare che molti studiosi (Cartellieri, 1926, p. 61; Forlati Tamaro, 1938, p. 91 e nota n. 1) sono soliti indicare la prima stazione stradale di questa via con il toponimo di *Ad Cepasias*, che il Dal Zotto (1948, p. 77 ss.) spiega con «Acque Pasie», interpretazione questa giudicata dal Pellegrini (1967 p. 395) «priva di qualsiasi fondamento».

Il Cuntz (*IR*, 1929, p. 42) invece, illustrando l'Itinerario di Antonino, riporta il termine di *Ad Cerasias*, poiché così dicono tutti i codici, tranne il solo *Vindobonensis 181* (non privo di interpolazioni), dove figura invece l'indicazione di *Ad Cepasias*. Quest'ultimo toponimo ha convinto alcuni studiosi ad identificare in Cavaso del Tomba la stazione di *Ad Cepasias*, senza però tener nel debito conto sia il testo offerto dal Cuntz, sia la distanza che fra Oderzo e Cavaso è maggiore di quella di XXVIII miglia (42 chilometri) indicati dall'Antonino, sia ancora che la strada per quest'ultima località si presenta con un tracciato molto discutibile, per non dire impossibile.

102. *Ponte fra Castel Tesino e Pieve Tesino (Trento) sul percorso della via* Claudia Augusta.

Mi sembra invece logico che una strada diretta da Oderzo a Feltre, come indica l'Itinerario romano, punti decisa verso l'imboccatura del Piave, che rappresenta il percorso più breve verso quest'ultima città e dove, proprio a 42 chilometri (XXVIII miglia) da Oderzo si incontra la cittadina di Valdobbiadene, l'antica *Duplavilis*, patria di Venanzio Fortunato (VEN.FORT., *Vita S. Martini*, 4, 668; PAUL. DIAC., *H.L.*, 2, 13), che ha restituito testimonianze archeologiche di età romana (BERTI, BOCCAZZI, 1956, p. 57).

Il Bellis (1962, p. 9 s.) ha ricostruito il primo tratto di questa via che, direttamente collegata con la *Postumia*, si staccava da Oderzo [3] nella località «Tre Piere», raggiungendo la vicina Fraine di Colfrancui, dove ultimamente è venuto alla luce un miliare di Magnenzio (BASSO, 64) senza l'indicazione della distanza. La Basso (1987, p. 167 ss.) lo riferisce alla non lontana *via Postumia*, ma io preferisco attribuirlo alla strada diretta a Trento perché ritrovato lungo il suo percorso.

La strada quindi, dopo Fraine, proseguiva per gli «Stradoni Galvagna», dove fino al 1922 esisteva un lungo terrapieno, poi spianato, indicato con il significativo nome di «Postioma», che richiama la non lontana grande strada. Continuava poi per le località di Bellintrada d'Ormelle, San Giorgio, la Caminada di S. Polo, giungendo pressapoco «nell'attuale sede della via della Colonna a Tezze di Piave», per pervenire infine ai Mercatelli, dove, come abbiamo visto, arrivava la *Claudia Augusta* da Altino. Dopo questo luogo, il Bellis fa proseguire la Oderzo – Trento per il passo di Praderadego, in questo seguendo l'idea già espressa dall'Alpago Novello.

Noi invece, giusta la distanza di XXVIII miglia fra Oderzo e la prima posta stradale di *Ad Cerasias*, riteniamo che questa via dai Mercatelli si sia portata a Falzé di Piave e quindi, per le attuali località di Moriago e Mosnigo, abbia raggiunto Valdobbiadene, dove è da ubicare questa posta stradale.

L'antichità di Valdobbiadene, che risale all'età romana, presuppone di necessità la presenza di una via, che poteva ben trovare qui dopo una giornata di cammino da Oderzo un suo punto di sosta e di pernottamento. Penso anche che il nome di *Ad Cerasias* di questa *mansio* sia derivato con ogni probabilità dall'abbondanza di alberi di ciliege, che caratterizzano ancora oggi tutta la zona intorno a questo centro.

Ponendo mente ora all'itinerario seguito da questa strada, sono del parere che esso, dopo i Mercatelli, venga a coincidere con quello della *via Claudia Augusta* e che quest'ultima insieme alla *Opitergium – Tridentum* abbia lasciato il territorio di Valdobbiadene, entrando nella valle del Piave.

Il Pilla (1969, p. 389) invece, pur essendo d'accordo con un cammino comune della *Claudia Augusta* e della Oderzo – Trento dai Mercatelli a quest'ultima città, non accetta l'identificazione di *Ad Cerasias* con Valdobbiadene e propone invece un proseguimento della via, dopo Falzé di Piave, per Sernaglia e quindi per la «Strada del Castellic» fino all'«Altura di Sernaglia». Da qui, attraverso la strada «Canal Vecchio» sulla destra del torrente Raboso, la via doveva risalire la valle per Guia, Guietta, Caldanè, sulla direzione della «Cavallera», raggiungendo la valle del Ceresèdo, nel cui nome questo studioso riconosce l'*Ad Cerasias* dell'*Itinerarium Antonini*. Quindi, superata quota 1260, la strada sarebbe proseguita per «Capitel Garda», «Garda di Sotto», «Garda di Sopra», per scendere infine, dopo aver toccato Stabie, nella valle del Piave all'altezza di Busche.

Debbo confessare che l'itinerario proposto dal Pilla per la Oderzo – Trento e quindi per la *Claudia Augusta* mi lascia assai perplesso per la mancanza di dati archeologici lungo questo percorso, per la laboriosità dello stesso non inferiore a quella per il Praderadego e il S. Boldo e particolarmente per l'altezza del valico da superare, che presenta notevoli difficoltà e diventa proibitivo durante i mesi invernali.

Ritengo invece che la *Claudia Augusta*, unita alla *Opitergium – Tridentum*, dopo Valdobbiadene non abbia attraversato il Piave ma, per arrivare a Cesiomaggiore, si sia tenuta sempre sulla riva sinistra di questo fiume, lungo un tracciato che è ancora oggi seguito da un percorso che attraversa il paese di Vas.

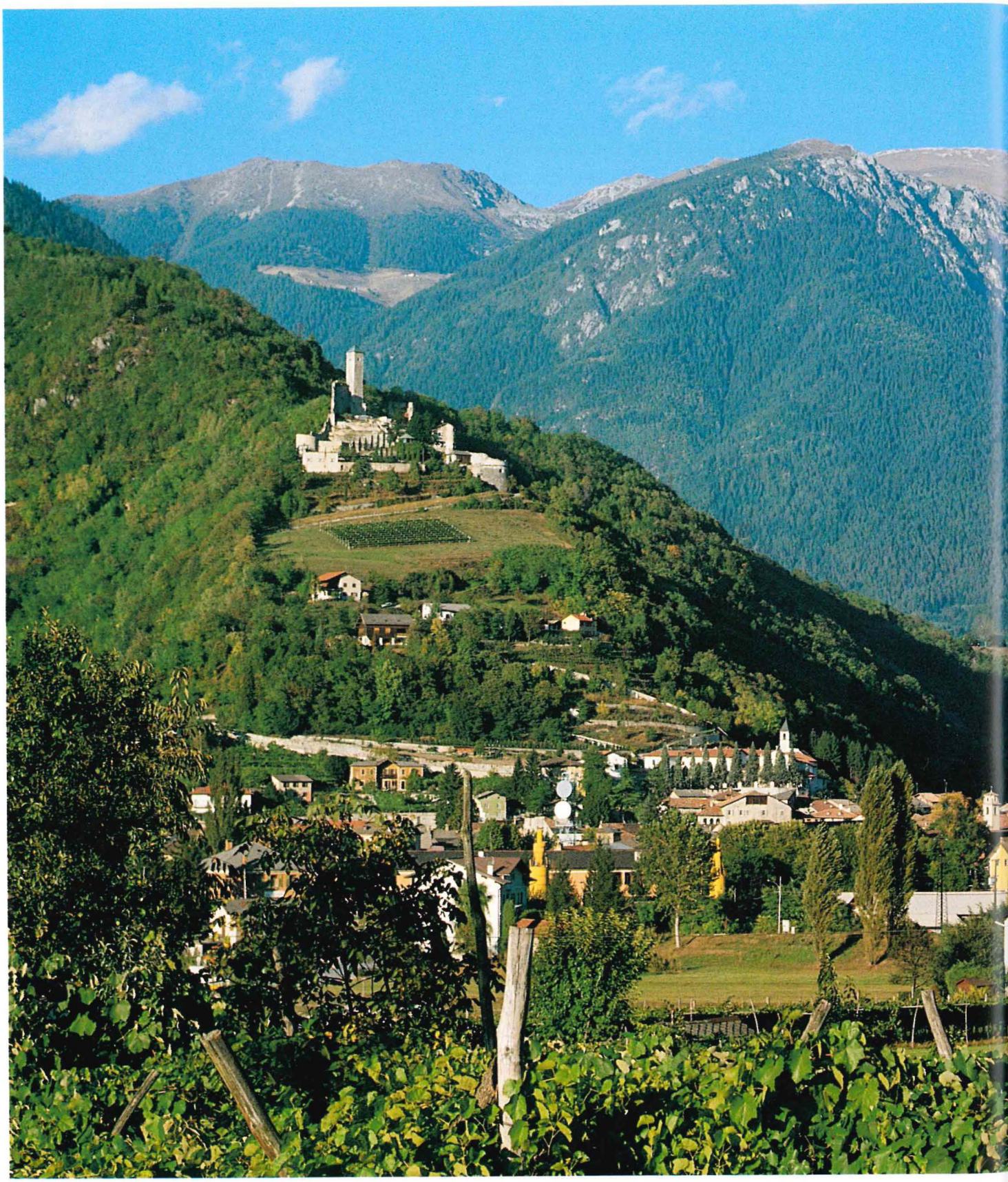
Della validità di questo itinerario possono far fede anche i numerosi paesi che si incontrano lungo il fianco sinistro della valle: in meno di venti chilometri troviamo Segusino, Vas, Scalon, Cavrera, Marziai, paesi questi che non sono certamente nati oggi.

Abbiamo visto, parlando della via per la valle dell'Adige, che la valle dell'Isarco era percorsa in epoca romana da una grande strada; in confronto con le difficoltà di quella valle, la valle del Piave in questo tratto non doveva certo presentare gravi problemi per gli ingegneri di Roma.

La nostra via, tenendosi così sempre sulla sinistra del fiume in diretto contatto con la strada che correva lungo la destra del Piave attraverso traghetti o ponti presumibilmente in legno, raggiungeva l'inizio della Val Belluna all'altezza della località di Busche, dove questo corso d'acqua si allarga e offre facili passaggi.

103. *Borgo Valsugana, l'antica stazione stradale dell'*Itinerarium Antonini.

Ausuco



Oltre il fiume si trova il paese di Cesiomaggiore, presso il quale la *Claudia Augusta* andava ad incontrare la via diretta a Belluno. Inseritasi in questa, piegava ad occidente e raggiungeva Feltre, coprendo lungo questo tracciato un cammino di 42 chilometri da Valdobbiadene, pari alle XXVIII miglia segnate dall'Antonino fra *Ad Cerasias* e *Feltria*.

A proposito di questo passaggio delle due strade unite (*Claudia Augusta* e *Opitergium – Tridentum*) per la valle del Piave, alcuni studiosi, che sostengono il percorso della *Claudia Augusta* per il passo di Praderadego, negano un qualche rapporto di questa via con la Oderzo – Trento in quanto via «militare» la prima e via «commerciale» la seconda. Infatti il Brusin, nella prefazione al lavoro dell'Alpago Novello (1972), scrive: «Confondere la *Claudia Augusta*, il cui tracciato in alta quota, spesso tagliato nella roccia, costellato dai più antichi castelli, si rivela via militare per eccellenza, con la strada civile Oderzo – Trento dell'Itinerario d'Antonino non è plausibile». Concetto ribadito più volte dall'Alpago Novello sulla dimensione prettamente militare della prima via e interamente commerciale della seconda.

A parte che dopo Feltre anche la Oderzo – Trento, seguendo il cammino della *Claudia Augusta*, corre fra i più antichi castelli, mi sembra che rimanga tutto da dimostrare il carattere assolutamente «militare» della *via Claudia Augusta* (anche alla luce di quanto prima abbiamo detto) e il carattere assolutamente «commerciale» della via *Opitergium – Tridentum*, tenendo pure presente la già discussa opinabilità del passaggio per il passo del Praderadego durante l'epoca romana.

Se mai il cammino per il Praderadego ebbe una qualche importanza militare, questa in ogni caso si sarebbe manifestata durante l'alto medioevo e precisamente all'inizio dell'età longobarda, quando ancora presidi bizantini, in diretto collegamento con il centro di Oderzo, erano stanziati nei territori di Belluno e di Feltre (Bosio, Rosada, 1980, p. 543). Proprio allora, in relazione alle difese bizantine della Val Belluna e alla luce della nuova situazione politica e militare maturatasi nella *Venetia* con la conquista longobarda, potrebbe avere acquistato un certo peso strategico il cammino per il passo di Praderadego, in appoggio e in alternativa alla strada lungo la valle del Piave, rappresentata dal percorso della antica *via Claudia Augusta*. Di questa situazione logistica potrebbero dare testimonianza anche le presenze bizantine venute alla luce ad Artèn, sulla *Claudia Augusta* fra Feltre e Trento, e a Castelvint, sulla strada diretta a Belluno (Calvi, 1980, p. 491).

104. *Tenno (Trento): miliare con l'indicazione del XXXXI miglio.*
105. *Lagundo (Bolzano): pilone del ponte romano sull'Adige con edicola sovrapposta.*

Lasciata Feltre, la *via Claudia Augusta*, così come la *Opitergium – Tridentum*, si portava, passando per il paese di Artèn, nel cui castello, accanto alle testimonianze già ricordate di età bizantina, sono venute alla luce monete romane (*TIR*, 1966, p. 27; *CAV*, 1988, 22, 11), a Castel Tesino, dove si sono ritrovate le tracce dell'antico percorso (*TIR*, 1966, p. 50), e quindi a Castel Nerva, presso la cui località è ancora visibile un tratto della via romana tagliata nella roccia, con i segni dei solchi carrai (*TIR*, 1966, p. 50). Da qui la strada raggiungeva Borgo Valsugana, dove numerose sono venute alla luce le testimonianze di una presenza romana (*TIR*, 1966, p. 30) e dove è da ubicare la stazione stradale di *Ausuco*, data dall'Itinerario d'Antonino sulla via *Opitergium – Tridentum*; infatti Borgo Valsugana dista da Feltre, lungo l'itinerario qui ricordato, 45 chilometri che vengono a corrispondere esattamente alle XXX miglia dell'Antonino. L'antico nome di questa posta stradale, *Ausucum*, che si ritrova nell'*Alsuca* di Paolo Diacono (*H.L.*, 3, 31), sopravvive oggi nel termine di Valsugana, che indica l'intera valle, lungo la quale si incontra il centro di Borgo (Pellegrini, 1955, p. 71, nota n. 365: anno 1350 = *Valle Ausugii*).

Dopo Borgo Valsugana la via, seguendo la valle dell'alto Brenta, per i paesi di Marten, che ha restituito tracce di vita romana (*CIL*, V, 5949; *Carta archeologica del F. 21*, 1952, II, SE, n. 3), e di Levico, dove è venuto alla luce un sepolcreto romano (*Carta archeologica del F. 21*, 1952, II, SO, n. 14), raggiungeva la località di Tenno. Qui, accanto a resti di edifici romani e a un sepolcreto (*TIR*, 1966, p. 131), è stata ritrovata una pietra miliare con sopra incisa la cifra XXXXI (*SI*, 1065 = Basso, 37), che corrisponde alla effettiva distanza di 61 chilometri fra questa località e Feltre.

Infine la *Claudia Augusta* perveniva a Trento, dove incontrava la via proveniente da Verona, dopo aver coperto dalla posta stradale di *Ausuco* a questa città una distanza di 36 chilometri, giuste le XXIIII miglia indicate dall'*Itinerarium Antonini* lungo il percorso *Opitergium – Tridentum*.

Da Trento a Bolzano, dove abbiamo localizzato la stazione stradale di *Pontedrusi* (p. 90), che è ricordata dalla *Tabula Peutingeriana* a XL miglia (60 chilometri) da *Tredente* e che richiama il *pater Drusus* delle due iscrizioni di Rablat e di Cesiomaggiore, la *Claudia Augusta* doveva seguire il già efficiente percorso della via proveniente da Verona, steso lungo la sponda sinistra del fiume Adige.

L'Alpago Novello (1972, p. 145 ss.) invece ritiene che la *Claudia Augusta*, dopo Trento e all'altezza di Nave S.

Felice – Nave S. Rocco, si sia portata sulla destra dell'Adige e da qui, sempre lungo questo lato del fiume, abbia raggiunto Maia bassa, presso Merano, dove sarebbe avvenuto un nuovo attraversamento di questo corso d'acqua.

Non sono d'accordo con l'itinerario proposto da questo studioso in quanto una via, che voleva ricordare in modo solenne la strada aperta da Druso e ne seguiva il tracciato, non poteva certamente dimenticare la stazione stradale di *Pontedrusi*, nella quale ritornava e si perpetuava il nome e la memoria del padre di Claudio.

Inoltre, a differenza del percorso indicato dall'Alpago Novello, la *via Claudia Augusta* condotta sempre lungo la sinistra dell'Adige non doveva mai attraversare questo fiume, né prima di raggiungere *Pontedrusi*, dove c'era il passaggio dell'Isarco, né dopo questa stazione e fino a Merano.

Presso quest'ultima località la via, all'altezza di Rablat, attraversava il confine fra la *X regio* e la *Raetia*, continuando poi per la val Venosta verso il passo di Resia. Lungo questo tratto, ultimamente oggetto di un attento studio da parte della Pesavento Mattioli (Ghedini, Pesavento Mattioli, 1988, p. 218 s.), e precisamente fra i paesi di Lasa e di Oris è stata ritrovata una pietra miliare (*IBR*, 464) e più oltre, nella località di Malles, l'iscrizione *CIL*, V, 5091 = *IBR*, 69. Inoltre il ritrovamento recente nella zona di Malles di un frammento di statua, datata all'età claudia e ricollegata a temi cari all'ideologia giulio-claudia, viene a riproporre con nuovo vigore il significato politico da dare alla *via Claudia Augusta*, che apriva anche ai traffici commerciali quei confini che da circa cinquanta anni erano stati aperti dalle armi di Druso, e nel contempo chiarisce il valore di propaganda da attribuire ai monumenti ad essa connessi (Ghedini, Pesavento Mattioli, 1988, p. 219).

Note

1. A proposito della scritta *A P(ado)* che si legge sulle ormai tarde (età di Costantino) pietre miliari di S. Pietro in Cariano e di Albizzano, penso che essa si debba intendere come una semplice indicazione di distanza per quanti, scendendo dalla valle dell'Adige, avevano intenzione di procedere, oltre Verona, verso Ostiglia per incontrare in questo luogo la grande via d'acqua rappresentata dal Po. Attraverso il corso di questo fiume potevano poi raggiungere Ravenna, come si può ricavare anche dalla *Tabula Peutingeriana* (*Segmentum* III, 4-5), che segna chiaramente un percorso terrestre da Verona ad Ostiglia e un tragitto fluviale da questa località a Ravenna. D'altra parte, se un ramo della *via Claudia Augusta* fosse partito da Ostiglia, sono dell'opinione che sulla pietra di Rablat si sarebbe dovuto trovare la scritta *a Pado*, come su quella di Cesiomaggiore si trova *ab Altino*, e non una generica indicazione come quella di *a flumine Pado*.

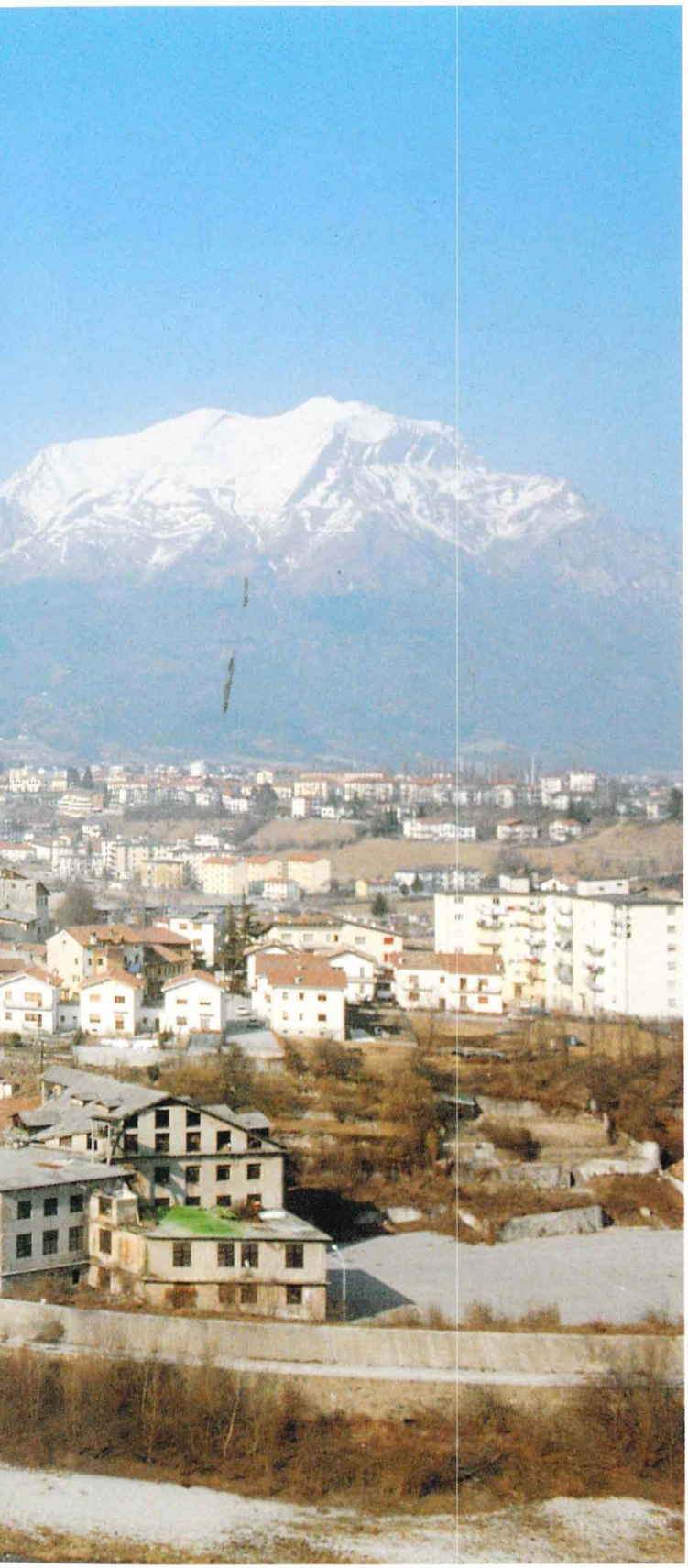
2. Il porto di Classe, in una posizione di assoluta sicurezza grazie alla sua posizione endolagunare (Baratta, 1930, p. 5 ss.) e tanto importante da accogliere una flotta pretoria (Svet, *Aug.*, 49, 1; Tac., *Ann*, 4, 5; Vegetius, *Epit. rei milit.*, 4, 33; Torre, 1961, p. 29), è ricordato in una tavoletta cerata di Fayum della seconda metà del II secolo d. C.: ἄκτουμ κάστρις κλάσσης πραετωρίαι Ῥαβεννάτους (Eger, 1921, p. 452 ss.; «Ann. Epigr.», 1922, n. 135), in un'iscrizione di Populonia (*CIL*, XI, 2606: *castra praetoria Ravennatium*) e nella *Notitia Dignitatum* (Seek, 1962, 42, 6). Come *civi(tas) Classis* è raffigurata sui mosaici di S. Apollinare Nuovo (*CIL*, XI, 281a; Ricci, 1934, Tav. XXI). Sul porto di Ravenna si veda il volume *Studi storici, topografici ed archeologici sul «Portus Augusti» di Ravenna e sul territorio classicano. Convegno per lo studio della zona archeologica di Classe a mezzo dell'aerofotografia 29-30 aprile 1961*, Ravenna, e Bermond Montanari, 1964, p. 161 ss. (in particolare p. 169).

3. Oltre alla *Postumia*, che, come abbiamo visto, passava per Oderzo, e a questa via diretta a Trento, altre strade facevano capo a *Opitergium*. Come sappiamo dal Bellis (1978, p. 74 ss.), la più importate fra queste doveva essere la via che da Oderzo portava ad Altino e al mare, il cui percorso, partendo dalla località «Tre Piere», doveva passare sulla direzione della statale moderna (S.S. 53) presso le località di Rustignè e di Levada, il cui toponimo richiama un antico percorso sopraelevato sulla pianura intorno. Quindi, raggiunto e superato l'attuale corso del Piave, la via, sempre secondo le indicazioni del Bellis, si portava ad Altino per Zenson di Piave e lungo il rettilineo che da Meolo per Ca Tron, Bagaggiolo e Trepalade raggiunge oggi questo antico centro portuale, seguendo in quest'ultimo tratto il cammino della *via Annia*.

Diretta a settentrione, una strada da Oderzo raggiungeva presso il fiume Livenza il paese di Settimo, che nel nome richiama una antica distanza stradale (*ad septimum lapidem*) e dove si staccavano due percorsi. Il primo, ritenuto dal Fraccaro (1957, p. 219 ss.) la continuazione della *Postumia* diretta da Oderzo ad Aquileia, dopo essersi portato all'altezza di Sacile, continuava per i centri di Fontanafredda, Villadolt, Rorai Grande, Cordenons e Arzene, dove incontrava il Tagliamento. Oltre questo fiume, proseguiva per Codroipo e, continuando sulla direzione dell'attuale «Stradalta», raggiungeva infine il corso dell'Isonzo presso l'attuale cittadina di Gradisca (Bosio, 1964-65, p. 315 ss.), dove è da localizzare la *mutatio Ad Undecimum* dell'*Itinerarium Burdigalense* (*IR*, 1929, 559) e dove incontrava la via che da Aquileia si dirigeva, oltre le Alpi Giulie, all'attuale Lubiana (p. 203). L'altro percorso, dopo Settimo, seguiva l'alto corso del Livenza fino alle sue sorgenti; da qui, volgendosi verso oriente (Bosio, 1981d, p. 27 s.), per S. Giovanni di Polcenigo, S. Lucia di Budoia, Castello d'Aviano, Aviano e Marsure raggiungeva il fiume Cellina, che attraversava a sud del paese di Montereale Cellina, all'altezza dell'attuale «Ponte del Giulio». Quindi per la località di Madonna di Strada si portava a S. Fosca di Solimbergo e presso la Pieve di Travesio, per andare infine a incontrare, dopo il paese di Usago, a Valeriano la via proveniente da Concordia lungo la sponda destra del Tagliamento (p. 189).

Belluno, veduta panoramica. Dall'antica Bellunum *la via romana, lungo l'alta valle del Piave, raggiungeva la Val Pusteria dopo aver superato il valico di Monte Croce Comelico.*

LA VIA DA FELTRE A BELLUNO E LUNGO L'ALTA VALLE DEL PIAVE.



Lungo la valle del Piave, e prima ancora che qui arrivassero i Romani, incontriamo numerose testimonianze della diffusione paleoveneta verso i territori delle Alpi nord-orientali, chiaramente attestata dai resti di questa *facies* culturale venuti alla luce in diverse località della Val Belluna e, più a settentrione, dell'attuale Cadore.

Tali testimonianze vengono anche a proporre, di necessità, l'esistenza di una antica pista che, collegando stabilmente fra loro le diverse località indicate dai reperti archeologici, doveva percorrere la valle di questo fiume.

Dal territorio di Montebelluna, sito definito per la concentrazione insediativa e per la qualità dei materiali «terzo capoluogo dei Paleoveneti dopo Padova ed Este» (Calzavara Capuis, 1984, p. 848 ss.), l'itinerario percorso dagli antichi Veneti doveva raggiungere, attraverso la valle iniziale del Piave, la località di Mel, ben nota per la necropoli con ricco corredo databile tra lo VIII e il VI secolo a. C. (Frescura, 1959, p. 2 ss.; Fogolari, 1975, p. 119 ss.), e quindi l'area bellunese, come chiariscono i ritrovamenti venuti alla luce a Losego (*CAV*, 1988, 23, 132, 2), Levego (*CAV*, 1988, 23, 128, 1), Cugnan (*CAV*, 1988, 23, 131, 2, 3), Pises (Mondini, Villabruna, 1981, p. 1), Canevoi (Pellegrini, 1984, p. 39; Prosdocimi, 1987, p. 307 e fig. 323) sulla sinistra del Piave, e di Safforze (Frescura, 1970, p. 137; Calzavara Capuis, 1984, fig. a p. 860), Castellin di Fisterre (Rizzetto, 1978, p. 127; Calzavara Capuis, 1984, fig. a p. 853) sulla destra del fiume, fino ai consistenti nuclei di Caverzano (Pellegrini, Prosdocimi, 1967, p. 452 s.; Rizzetto, 1978, p. 127 ss.; Pellegrini, 1984, p. 35 ss.) e di Ponte delle Alpi (Frescura, 1970a, pp. 7 e 41 ss.; Calzavara Capuis, 1984, fig. a p. 852; Mondini, Villabruna, 1981, p. 3 ss.; *CAV*, 1988, 23, 9, 2; 23, 17; 23, 19; 23, 20).

Sono anche dell'avviso che questa pista preromana abbia per lungo tratto seguito la sponda sinistra del Piave, lungo una direttrice ripresa più tardi, come si è detto altrove (p. 140), dalla *via Claudia Augusta*, e che il corso di questo fiume abbia allora rappresentato quasi una linea di demarcazione fra le presenze venetiche e la vicina realtà retica, alla quale era legata l'area feltrina, come possiamo leggere in Plinio (*N.H.*, 3, 130), che pone Feltre fra le città retiche, Belluno fra quelle venete.

Oltre il territorio bellunese, nell'area cadorina, il cammino degli antichi Veneti è indicato dai dati archeologici di Valle di Cadore (Pellegrini, Prosdocimi, 1967, p. 464 ss.), Pieve di Cadore ("N.Sc.", 1888, p.

106. *Il percorso della strada romana* Feltria-Littamo.

611; *CAV*, 1988, 12, 22, 1), Pozzale ("N.Sc.", 1881, p. 43; Pellegrini, Prosdocimi, 1967, p. 459), Calalzo (Pellegrini, Prosdocimi, 1967, p. 485 s.; Prosdocimi, 1987, p. 309 ss.), Domeggie (Pampanini, 1932, pp. 292 s., 310 s., 325 s.; Calzavara Capuis, 1984, p. 847 ss. e fot. a p. 858) e soprattutto Làgole (Pellegrini, Prosdocimi, 1967, p. 469 ss.; Pellegrini, 1984, p. 41 ss.; Fogolari, 1987, pp. 77 ss., 108 ss., 179 ss.; Prosdocimi, 1987, p. 309 ss.), centro sacrale e termale comunitario non solo per «tutte le genti insediate nei piccoli nuclei abitativi nel territorio circostante», ma anche «per mercanti, metallurghi vaganti, pastori, militari, che percorrevano questa vitale arteria di traffici» (Calzavara Capuis, 1984, p. 859 ss.).

Da Làgole poi questa antica pista doveva portarsi, oltre il Piave, e per il passo della Mauria, all'imboccatura delle valli del Degano e del Bût per raggiungere infine, attraverso queste, il valico di Monte Croce Carnico e quindi le località di Gurina e della vicina Würmlach, che hanno restituito numerose e probanti testimonianze riferibili alla *facies* culturale paleoveneta (Pellegrini, Prosdocimi, 1967, p. 613 ss (Gurina), p. 621 ss. (Würmlach); anche Bulle, 1948, p. 69 ss e Tav. 20).

A proposito di queste due ultime località e del percorso di età preromana attraverso la valle del Piave e quindi il passo della Mauria e il valico di Monte Croce Carnico, il Pellegrini (1967, p. 91) scrive: «Caratteristiche del santuario (= Gurina) sono le placche quadrangolari bronzee con dedica votiva, che trovano riscontri puntuali in quelle della stipe di Làgole di Calalzo, tanto da far pensare a strettissime relazioni». Ed ancora (Pellegrini, 1971-72, p. 9) questo studioso, ponendo l'accento sulle evidenti affinità dei reperti venuti alla luce a Làgole e a Gurina, «non v'ha alcun dubbio che dobbiamo supporre stretti contatti fra i due santuari (= Làgole e Gurina) collegati attraverso vie alpine non casualmente ipotizzate».

Il Grilli (1964, p. 213 ss.) vede addirittura in questa pista preromana l'itinerario seguito nel 113 a. C. dall'esercito di Gneo Papirio Carbone diretto nel Norico. Questo studioso è del parere che la frase ἐις Νωρηίαν πόλιν di Strabone (5, 1, 8, 214), relativa al corso d'acqua che divideva il territorio di Aquileia da quello dei Veneti debba intendersi non che il fiume, nel quale egli vede il Piave, fosse navigabile per 1200 stadi (222 chilometri) fino a *Noreia*, cosa impossibile per tutti i corsi d'acqua veneti, ma che lungo la sua valle si potesse raggiungere questa città. Il Grilli aggiunge che, seguendo la valle del Piave, l'esercito di Gneo Papirio Carbone nel 113 a. C. avrebbe raggiunto il passo della Mauria e quindi, per le valli del Tagliamento e del Bût e il valico di Monte Croce Carnico, la valle della Gail nel Norico, per poi essere sconfitto dai Cimbri presso *Noreia*.

Pertanto, come abbiamo visto, la valle del Piave era percorsa, durante l'età protostorica, da una via di transito di non poco rilievo, ben collaudata dal tempo e dal cammino degli uomini, che i Romani, sempre pronti ed attenti a far proprie le valide esperienze altrui, dovettero tener presente nello stendere le loro strade attraverso questo territorio, prima fra tutte quella che doveva unire, attraverso la Val Belluna, Feltre a Belluno e quindi risalire la valle del Piave.

Nessun documento antico accenna, nemmeno in modo indiretto, a questa via, ma la presenza dei *municipia* di Feltre e di Belluno, la relativa distanza che li separava e la facile percorribilità della Val Belluna permettono di assicurarci sull'esistenza di un percorso stradale durante l'età romana, che il De Bon (1938, p. 43 ss.) è riuscito a rilevare sul terreno durante le sue esplorazioni e ricerche sulla *via Claudia Augusta*, condotta da questo studioso, attraverso l'alta valle del Piave, al valico di Monte Croce Comelico ed oltre.

Secondo la ricostruzione del De Bon la via, staccatasi da Feltre, raggiungeva, passando per la borgata di

107. *Veduta di Feltre, l'antica* Feltria.
108. *Fondo di Borso (Belluno): itinerario della strada antica.*

109. *Polpet (Belluno): in questa località alla via diretta all'alta valle del Piave veniva ad unirsi la strada proveniente dalla Val Lapisina.*

Cart, il luogo dove oggi sorge la Villa delle Centenere, che si trova a settentrione del paese di Busche e dove io ritengo che la *Claudia Augusta* abbia incontrato la *Feltria* – Bellunum (p. 145). Qui pertanto sarebbe da collocare il miliare di Cesiomaggiore (*CIL*, V, 8002 = *ILS*, 208 = *IBR*, 469 = Basso, 36); ed è per lo meno strano che questa pietra, rimossa dal suo luogo di reimpiego, sia stata trasportata proprio alla Villa delle Centenere, dove oggi è conservata, ritornando forse al suo posto d'origine.

Quindi la via diretta a Belluno, tenendosi sempre in quota rispetto al corso del Piave e spesso sulla direzione dell'attuale strada statale (S.S. 50), continuava per le località di Pez (*SI*, 445; Pellegrini, 1949, p. 26), Formegan (*CAV*, 1988, 23, 49), S. Giustina e Bribano, dove il De Bon è riuscito a rintracciare i resti di una strada romana. Da qui per Triva (De Bon, 1938, p. 47), S. Fermo (De Bon, 1938, p. 48), Salce (*CIL*, V, 2052) e Col di Salce si arrivava a Belluno, dove doveva anche giungere, superato il corso del Piave, pure la meno importante via stesa lungo la sinistra di questo fiume.

Logicamente la strada proveniente da Feltre non si fermava a Belluno, ma continuava verso oriente fino a raggiungere l'odierna località di Polpet. Quivi i reperti archeologici e il ritrovamento di numerose tombe appartenenti ad una necropoli, rimasta in uso senza soluzione di continuità dal I al V secolo d. C. (*CAV.*, 1988, 23, 12, 2), attestano la presenza di un nucleo abitativo romano di notevole importanza, giustificato senza alcun dubbio dalla posizione logisticamente rilevante di questo luogo, posto in corrispondenza del punto d'incontro delle direttrici stradali verso il Cadore, la Val Belluna e Vittorio Veneto.

Infatti alla via proveniente da Belluno veniva ad unirsi presso questa località il percorso stradale che dalla pianura veneta risaliva l'attuale val Lapisina.

Il percorso di quest'ultima via, che raggiungeva all'altezza di Polpet la media valle del Piave, è stato ultimamente oggetto di studio da parte della Capraro

110. *Valle di Cadore (Belluno): tracciato della strada antica in località S. Martino.*

(1986-87), la quale è riuscita a seguire e a ricostruire il suo tracciato da Vittorio Veneto, l'antica *Ceneda*, fino a Polpet.

Questa studiosa, dopo aver preso in esame e vagliato le scarsissime testimonianze riconducibili all'età romana presenti lungo la val Lapisina, da lei attentamente percorsa ed esplorata, ci avverte che la via antica, superata l'attuale Porta Cadore a settentrione di Serravalle, doveva seguire, pur con qualche leggera variante, la direzione della strada statale di Alemagna (S.S. 51), portandosi per la località Siega fino alla borgata di Negrisola. Più oltre questo percorso procedeva seguendo la sponda occidentale del lago del Restello e quindi per il paese di Nove raggiungeva il lago Morto.

Mentre l'attuale via dell'Alemagna corre ad oriente del lago Morto, la strada antica si teneva anche lungo questo tratto ad occidente di questo specchio d'acqua.

Per Caloniche di Sotto e di Sopra si portava poi al passo del Fadalto e raggiungeva quindi il lago di Santa Croce, seguendone la sponda occidentale sulla direzione dell'odierna statale. Infine, all'altezza del paese di Lissona la strada romana doveva abbandonare la direzione della via moderna, portandosi per le attuali località di Vich e di Piaia e dopo aver attraversato il corso del Piave a Ponte delle Alpi e a Polpet.

Il completo silenzio delle fonti itinerarie, la povertà estrema dei dati archeologici e la mancanza di antichi resti stradali inducono a pensare ad un percorso di limitato traffico, strutturalmente disagevole per la presenza di evidenti difficoltà logistiche e quindi di non rilevante importanza durante il periodo romano.

Tutto questo mette anche in discussione l'opinione di chi (Forlati Tamaro, 1938, p. 92), rifacendosi alla stazione stradale *viam Beloio* o *Bellono*, ricordata dall'*Itinerarium Antonini* (*IR*, 1929, 276) a trenta miglia da Aquileia sulla via per il Norico (p. 157), parla di una strada romana condotta dalla attuale località di Tricesimo in Friuli fino a Belluno. La stessa carenza di dati itinerari lungo questo non breve percorso e la già ricordata povertà di traffici per la val Lapisina, necessaria via di transito per raggiungere direttamente Belluno da Tricesimo, permettono di dubitare dell'utilità e della stessa esistenza di un simile percorso stradale, che poteva essere sostituito da itinerari ben più conosciuti e collaudati sulla direttrice *Aquileia – Iulia Concordia – Opitergium* (*via Annia* e *via Postumia*).

Ritornando alla località di Polpet, come si è visto, qui venivano ad incontrarsi e a confluire le vie provenienti da Belluno e dalla val Lapisina, dirette poi verso settentrione lungo l'alta valle del Piave.

Le indagini sul terreno, effettuate nel 1938 da Alessio De Bon (p. 51 ss.), hanno permesso di mettere in luce le tracce di questa strada che, lungo tutto il territorio cadorino, raggiungeva il passo di Monte Croce Comelico e quindi la val Pusteria.

L'antica via, tenendosi sempre sulla sponda destra del Piave, si portava da Polpet a Castellavazzo, dove due iscrizioni, che ricordano il *pagus Laebactium* unitamente ad altri documenti archeologici (*CIL*, V, 2034; *CIL*, V, 2035 = *ILS*, 5622; Fabbiani, 1967, p. 116; *CAV*, 1988, 23, 31), vengono ad attestare la presenza di un importante nucleo abitato di età romana, giustificato anche dalla posizione molto forte del luogo. In questo primo tratto il De Bon ha messo allo scoperto, a fianco della chiesetta della borgata di Roggia di Longarone, un segmento della antica via, profondamente segnato dal passaggio dei carri.

Raggiunta quindi la zona di Perarolo, la strada romana abbandonava la direzione dell'attuale statale

111. *Lozzo di Cadore (Belluno): la strada romana in località Madonna di Loreto.*

(S.S. 51), aggirando sul versante occidentale il Monte Zucco fino a raggiungere la superiore conca di Valle di Cadore, che ha restituito numeroso e significativo materiale di età romana, indice di un considerevole centro di vita.

In questo luogo infatti, in buona parte per le appassionate e meritorie ricerche di Enrico De Lotto e di Giovanni Battista Frescura (1961, p. 11 ss.; 1961a, p. 66 ss.; 1961b, p. 146 ss.; 1962, p. 75 ss), sono stati messi in luce vari resti di abitazioni, il cui arco cronologico sembra andare dal I a IV secolo d. C., e necropoli che attestano la continuità tra l'età paleoveneta e quella romana, cui si aggiungono monete e la nota iscrizione che ricorda la dedica di una *schola* e di un *solarium* (*CIL*, V, 8801 = *ILS*, 5620). Tali ritrovamenti e la posizione della località dominante l'intera vallata, che fanno pensare alla presenza di un nucleo insediativo di notevole rilievo, hanno convinto l'Anti (1956a, p. 20 ss.) a identificare questo luogo con lo sconosciuto municipio di *Berua*, ricordato da Plinio (*N.H.*, 3, 130) [1].

Sempre nella zona di Valle di Cadore al De Bon fu possibile seguire un tratto ancora ben rilevabile dell'antica via, segnato profondamente dal passaggio dei carri, come più oltre a Madonna di Loreto, presso Lozzo di Cadore.

A settentrione di quest'ultima località, cioè di Lozzo di Cadore, si staccava dalla via del Piave il percorso stradale che per il passo della Mauria e lungo il corso del Tagliamento raggiungeva la valle del Bût e quindi *Iulium Carnicum*.

Pur mancando testimonianze dirette del percorso di quest'ultima strada, che abbiamo già visto presente come pista paleoveneta e della quale si è interessato per l'età romana il Quarina (1942, p. 22), la sua esistenza può essere attestata dai ritrovamenti archeologici di epoca romana e altomedioevale venuti alla luce lungo l'alta valle del Tagliamento e in particolare nelle località di Andrazza (De Santa, 1893, p. 163; Brozzi, 1975, p. 58), Forni di Sotto (Marinelli, 1898, p. 671), Ampezzo (Brozzi, 1975, p. 58), Socchieve (Gortani, 1898, p. 491) e Quinis (*SI*, 381).

La via diretta al passo di Monte Croce Comelico continuava invece per il piano di Gogna e, dopo aver abbandonato il Piave, seguiva il corso del torrente Ansiei fino ad Auronzo.

Da questa località, per gli attuali paesi di S. Antonio, S. Anna e Pàdola, raggiungeva i 1636 metri del valico di Monte Croce Comelico, per ridiscendere poi, oltre la località che porta il significativo nome di Sesto, da riferire con ogni probabilità ad un *ad sextum lapidem*, verso la val Pusteria ad incontrare all'altezza della posta stradale di *Littamum*, oggi S. Candido, la strada che da Aquileia, per il passo di Monte Croce Carnico e attraverso l'alta valle della Drava, la val Pusteria e l'alta valle dell'Isarco, si portava a *Vipitenum* (Vipiteno) e quindi, oltre il passo del Brennero, a *Veldidena* (Wilten presso Innsbruch) (su questa ultima via si veda a p. 183).

Note

1. Nella sua descrizione della *X regio*, l'entità urbana di *Berua* è ricordata da Plinio fra i centri retici (Plin., *N.H.*, 3, 130: *Feltrini et Tridentini et Beruenses Raetica oppida*) e ritorna nell'etnico in un'iscrizione venuta alla luce a Feltre (*CIL*, V, 2071: *C. Firmio C. f. / Menen(ia) Rufino/ eq. pub. Lauren. / Lav. dec. flamin. / patrono colle/giorum fab(rum) cent(onariorum) / dendr(ophororum) Feltriae / itemque Beruen-(sium) / colleg(ii) fab(rum) Alti/natium patrono*). Inoltre due iscrizioni ritrovate a Roma (*CIL*, VI, 3359: *Berua*; *CIL*, VI, 1058 = *ILS*, 2157: *Beruae*), una aquileiese (*CIL*, V, 947: *Beria*, inteso anche e meglio come *nomen*) e un'altra, venuta alla luce nel 1952 a Skopje in Macedonia (Josifovska, 1955, p. 402: *Berua*), richiamano questa località. Come si vede, non mancano testimonianze antiche su questo centro, la cui localizzazione però, malgrado tutti questi riscontri, rimane ancor oggi del tutto ignota, benché il problema della identificazione di questa sconosciuta *Berua* sia stato oggetto nel tempo di numerose discussioni. A seguito di queste, varie sono le proposte suggerite dagli studiosi: oltre all'Anti che, come abbiamo visto, riconosce in Valle di Cadore la sede dell'antica *Berua*, il Mommsen (*CIL*, V, p. 537) colloca questo luogo nella Val di Non, il Pellegrini (1967, p. 456) nell'area vicentina e precisamente sui colli Berici, lo Zamboni (1974-75, c. 83 ss.) nella Valsugana. Come si vede da queste diverse localizzazioni di questo sconosciuto centro romano, il problema di dove sorgesse *Berua* rimane ancora aperto.

Aquileia, veduta aerea. La grande colonia latina fondata nel 181 a.C., punto di partenza delle grandi strade dirette verso le Alpi orientali e la penisola istriana.

LA VIA DA AQUILEIA A *VIRUNUM*.

L'*Itinerarium Antonini* (*IR*, 1929, 276), ricordando la strada che da Aquileia conduceva ai paesi del Norico ed a *Lauriacum* sul Danubio, fino alla località di *Virunum* segna le seguenti stazioni e distanze:

Ab Aquileia	
Lauriaco	*m.p. CCLXXII:*
viam Belloio	*m.p. XXX*
Larice	*m.p. XXIIII*
Santico	*m.p. XXIIII*
Viruno	*m.p. XXX*

Anche la *Tabula Peutingeriana* (*Segmentum* III, 5) descrive un percorso stradale fra Aquileia e *Virunum*, frazionandolo in sette segmenti:

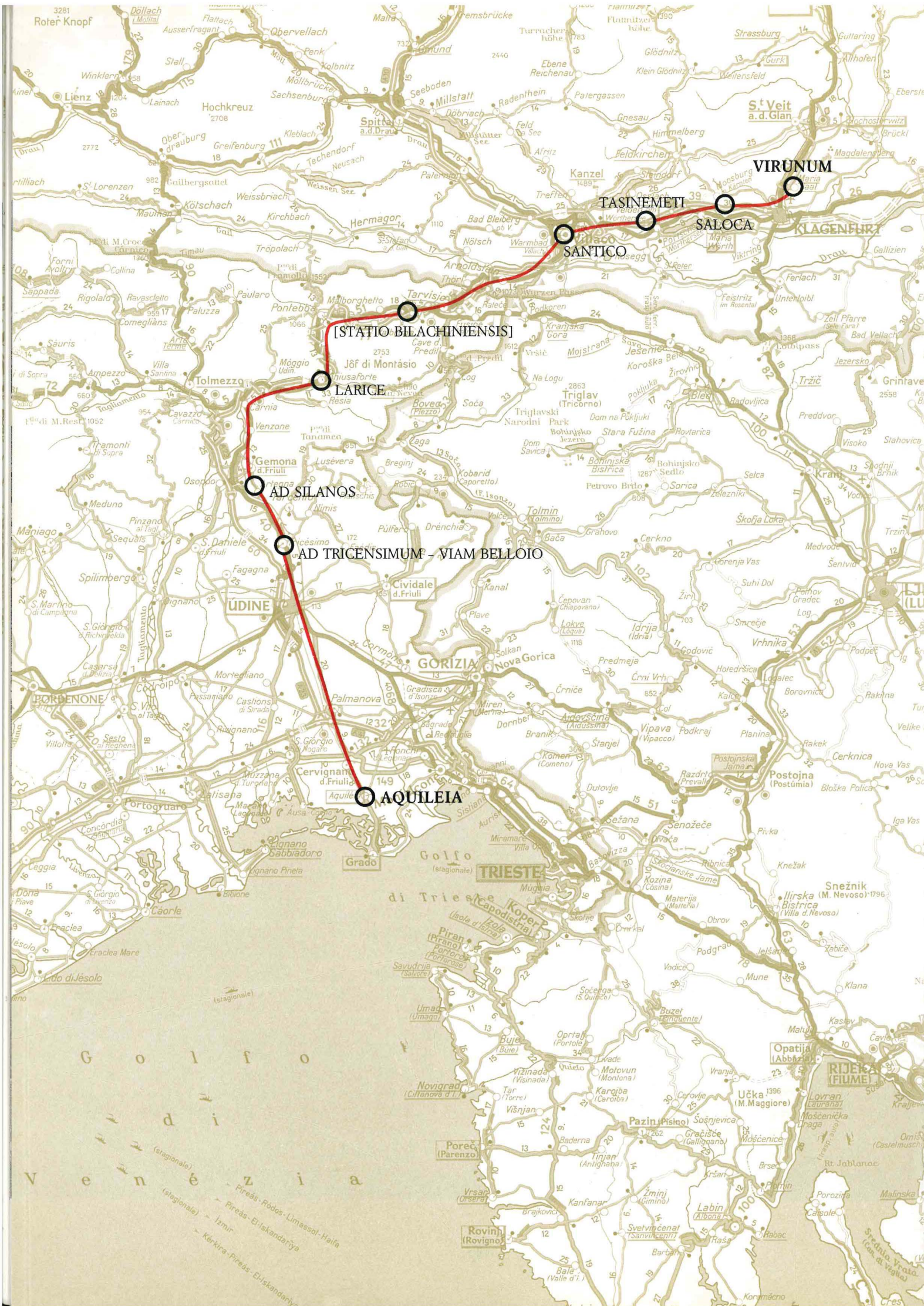
Aquileia	
Ad Silanos	*XXXV*
.....	} segmenti privi di ogni indicazione
.....	
.....	
Tasinemeti	(la distanza non è segnata)
Saloca	*VIIII*
Viruno	*XI*

Osservando i testi offerti da questi due documenti viari, possiamo subito notare che essi concordano solamente sulle località di *Aquileia* e di *Virunum*, mentre danno differenti stazioni stradali intermedie. Inoltre sulla *Tabula* mancano distanze e indicazioni fra le *mansiones* di *Ad Silanos* e di *Tasinemeti*, il che non permette nemmeno un confronto delle distanze.

Tutto questo, stazioni stradali e misure parziali diverse, ha dato origine fra gli studiosi a contrastanti opinioni sull'interpretazione da dare a questi due testi itinerari ed ai percorsi indicati dagli stessi.

Così mentre alcuni, fra i quali il Mommsen (*CIL*, III, p. 589; V, p. 167), il Cartellieri (1926, p. 18, nota n. 8) e il Deringer (1949, p. 211), hanno riferito le notizie dell'Antonino e della *Tabula* ad un unico percorso che, attraverso la pianura friulana, la valle del Fella e il passo di Tarvisio, raggiungeva il corso della Drava, altri invece, come il Nissen (1899-1905, II, p. 236) e lo Stucchi (1951, p. 95), hanno fatto passare la via indicata dall'Antonino per le valli del Natisone e dell'alto Isonzo e il passo del Predil. Altri ancora, e fra questi il Miller (1916, c. 451 ss.) e l'Hyde (1935, p. 164), hanno visto nelle indicazioni stradali dell'Antonino e della *Tabula* un unico cammino attraverso la valle del Natisone e il valico del Predil.

Come si può constatare, le opinioni sono diverse e talora decisamente contrastanti.


VIRUNUM
TASINEMETI
SALOCA
SANTICO
[STATIO BILACHINIENSIS]
LARICE
AD SILANOS
AD TRICENSIMUM - VIAM BELLOIO
AQUILEIA
Pireás-Rodos-Limassol-Haifa
Pireás-Izmir
Kérkira-Pireás-El-Iskandarîya

112. *Il percorso della strada romana da* Aquileia *a* Virunum.
113. *Il rettifilo Aquileia – Terzo, che ripropone il tratto iniziale della via diretta alla stazione stradale* Viam Belloio – Ad Tricensimum *dell'*Itinerarium Antonini.

Cerchiamo ora anche noi di vedere a quali percorsi si possano riferire questi due testi itinerari, cominciando dal percorso indicato dell'*Itinerarium Antonini*.

Questo Itinerario pone a XXX miglia da Aquileia, cioè a circa 45 chilometri, la stazione stradale di *viam Belloio*. È subito da precisare che tale indicazione figura nel testo critico edito dal Cuntz (*IR*, 1929, 276); però dai codici possiamo ricavare altre lezioni: così il *codex Escorialensis R II 18* riporta *viam Bellono*; il *Parisinus Regius 7230 A* segna *viam Belleio*; il *Vindobonensis 181* porta *viam Beloio*.

Ora, l'identificazione di questa posta stradale ci sembra particolarmente importante per determinare la direzione della antica strada. Infatti la distanza di 45 chilometri da Aquileia permette di raggiungere le colline del medio Friuli e le valli delle Prealpi Giulie, cioè quei passaggi che possono condurre oltre le Alpi ai paesi del Nord.

Tre sono le vie lungo le quali si può giungere da Aquileia ai territori bagnati dalla Drava e quindi a *Virunum*, l'attuale Zollfeld (*TIR*, 1961, p. 76), e precisamente: la valle dell'Isonzo, la valle del Natisone e la valle del Fella.

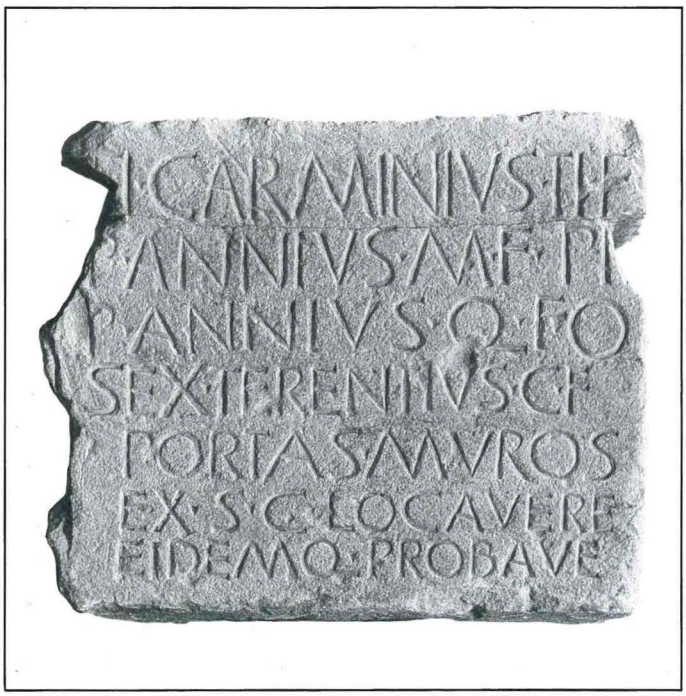
Il primo percorso lungo la valle dell'Isonzo è subito da scartare perché troppo lungo, oltremodo laborioso e privo di ritrovamenti che possano far pensare al passaggio di una grande strada romana.

Anche il cammino attraverso le valli del Natisone e dell'alto Isonzo, pur essendo più breve, presenta le stesse difficoltà logistiche: fra l'altro deve superare come il primo il fastidioso passo del Predil (m. 1156). Inoltre, dopo Cividale del Friuli (*Forum Iulii*) i resti archeologici sono scarsissimi. Anche la traccia di una strada romana, da me messa allo scoperto lungo la valle del Natisone (Bosio, 1957, c. 36 s.), si è rivelata come un passaggio di modesto traffico.

Il percorso invece lungo la valle del Fella è quello che si presenta di più facile e spedito cammino, raggiunge quote modeste (al passo di Tarvisio supera di poco gli 800 metri di altitudine), offre, come si vedrà, numerosissimi ritrovamenti legati ad una via antica di grande traffico ed ancora oggi rappresenta la maggiore linea di comunicazione con la Carinzia e l'Austria orientale.

Inoltre quest'ultima strada, seguendo il tracciato per il Fella, percorre un lungo cammino in pianura prima di addentrarsi fra le montagne. Infatti la strada per la valle dell'Isonzo, per raggiungere l'attuale confine austriaco, deve percorrere sempre in mezzo alle montagne 111 chilometri, il percorso lungo la valle del Natisone 87 chilometri, la via attraverso la valle del Fella solamente 60 chilometri.

114. *Tricesimo (Udine): iscrizione che ricorda l'erezione delle porte e della cinta muraria (Museo Archeologico – Cividale del Friuli).*



115. *L'attuale nome di Tricesimo richiama l'*Ad Tricensimum *dell'*Itinerarium Antonini *e l'antica stazione stradale.*

Ora, proprio a 45 chilometri (XXX miglia) da Aquileia, in direzione dell'imboccatura della valle del Fella, noi incontriamo il paese di Tricesimo, che nel nome conserva il ricordo di una antica stazione stradale. Infatti una *mansio Ad Tricensimum*, a XXX miglia da Aquileia come indica lo stesso suo nome, è testimoniata dall'*Itinerarium Antonini* (*IR*, 1929, 279), quando ricorda la via *per compendium*, diretta per *Aguntum*, la val Pusteria e il passo del Brennero a *Veldidena*.

Ma noi sappiamo che lo stesso Itinerario pone la posta stradale di *viam Belloio* alla stessa distanza di quella di *Ad Tricensimum*, dalla quale il paese moderno ha ricavato il suo nome, ed è stato proprio questo il motivo che ha convinto molti studiosi a riferire la *mansio viam Belloio* ad un percorso diverso, pur senza altre valide giustificazioni.

Su questa presenza di due toponimi stradali per indicare un medesimo luogo di tappa, può venirci però in aiuto lo stesso paese di Tricesimo, che ci offre un'indicazione illuminante e, a parer mio, convincente.

Una modesta e spaziosa altura, che si affaccia sulla pianura friulana, dominando le sottostanti case di Tricesimo e la strada proveniente da Udine, porta il nome di «Borgobello», o meglio in friulano di «Borgobel» (Costantini, 1912, p. 17). Questo toponimo *bel*, che è unito a Borgo, è oltremodo interessante poiché non ha qui il significato di «bello» in quanto in friulano la parola bello si traduce non con «bel» ma con «biel». Pertanto questo *bel*, che non significa bello, deve aver un'altra origine e potrebbe richiamarsi a quel radicale *bel-* che non è affatto sconosciuto in questo territorio durante l'antichità: basti pensare a *Belenus*, il dio che, secondo Tertulliano, era il patrono del Norico (*Apol.*, 24, 7: *unicuique etiam provinciae et civitatis suus deus est, ... ut Noricis Belenus ...*), dove la nostra strada era diretta (Beleno è ricordato in un'iscrizione di *Virunum*: *CIL*, III, 4773), ed era onorato anche ad Aquileia (Calderini, 1930, p. 103), dove la via aveva inizio.

Inoltre, proprio ai piedi di questa altura, posta a guardia di tutta la strada che ripercorre l'antico percorso romano, è venuta alla luce nel 1902 l'iscrizione che documenta la costruzione in questo luogo di una cinta muraria di difesa (*CIL*, I^2, 2648 = *ILLRP*, 539; anche Costantini, 1904, p. 61 e Egger, 1922-24, p. 309 ss.). È da notare che detta iscrizione viene attribuita alla seconda metà del I secolo a.C., probabilmente subito dopo l'irruzione giapidica del 52 a.C. (Moro, 1956, pp. 153 e 212; anche Degrassi, 1962l, p. 89), e questo mi sembra molto importante poiché la via diretta all'alta Drava ed alla val Pusteria, lungo la quale l'Itinerario d'Antonino indica la stazione stradale di *Ad Tricensimum*, fu stessa senza dubbio più tardi.

Sappiamo che nel 15 a.C. Druso iniziava la sua campagna contro i *Raeti* (Cassio D., 54, 21-22; Liv, *Per.*, 136; Plin., *N.H.*, 3, 136) spingendosi a nord di Trento, e ciò significa che la via per la val d'Isarco e per il passo del Brennero fu aperta dopo questa data. Pertanto la strada, che da Aquileia *per compendium* fu

portata ad unirsi a questa a sud di Vipiteno non poteva certamente essere precedente alla via della valle dell'Adige.

Da tutto ciò si può dedurre che una posta stradale a Tricesimo doveva essere efficiente ancora prima della costruzione di questa seconda via e pertanto essa non poteva trovarsi che sul percorso di una precedente strada, quella diretta per la valle del Fella ai paesi del Norico. Infatti, pur non conoscendo l'epoca della costruzione di questo percorso stradale né il nome del suo costruttore, è probabile che esso, senza dubbio già esistente in molti punti come tracciato preromano, sia stato steso intorno alla metà del I secolo a.C., dopo che ricchi giacimenti d'oro erano stati scoperti nel territorio dei Taurisci (CARTELLIERI, 1926, p. 10). Di questa importante scoperta parla Strabone (4, 6, 12, 208), riferendo quel passo di Polibio dove si dice che una ricchissima vena d'oro fu trovata fra i Taurisci nel Norico. Il terreno norico offriva inoltre ingenti giacimenti di ferro (SCHMID, 1932; CAPOVILLA, 1951, p. 91), e da qui l'importanza militare e commerciale di questo percorso, che veniva ad unire ricchi territori ad Aquileia e all'Italia.

La presenza poi dei toponimi *viam Belloio* e *Ad Tricensimum* per indicare una stessa stazione stradale e quindi una medesima località potrebbe essere così chiarita:

1) all'atto della costruzione della via *Aquileia-Virunum* viene posta a XXX miglia dal suo inizio, cioè ad una giornata di cammino, una *mansio* indicata con la glossa *viam Belloio*, per precisare la direzione della strada stessa: stazione stradale sulla *viam Belloio*. È anche da notare che questo termine non si ritrova in alcun altro percorso romano ed è ignorato da ogni altra fonte e ciò può ancora meglio dimostrare il particolare anzi unico valore itinerario del termine stesso. Intorno a questo periodo (metà del I secolo a.C.) è da stabilire anche la costruzione delle mura della antica stazione stradale, come avverte l'iscrizione, che abbiamo già ricordato.

2) più tardi è stesa la via *per compendium* da Aquileia ad *Aguntum* e da qui per la val Pusteria, diretta ad incontrare la strada che da Verona conduceva al passo del Brennero. Questa seconda via veniva ad avere in comune, come vedremo (p. 174), fino al termine della pianura friulana il percorso con la strada precedente diretta a *Virunum* e di conseguenza anche la prima stazione al XXX miglio. Questo luogo di tappa però dall'Itinerario d'Antonino non può essere indicato come *viam Belloio* in quanto la strada, sulla quale è posto, ha una meta diversa. Così la *mansio* a XXX miglia da Aquileia sulla strada che porta ad *Aguntum* riceve il suo nome dalla distanza, *Ad Tricensimum*, mentre l'indicazione di *viam Belloio* rimane alla stazione sulla strada che conduce a *Virunum*, e la glossa diventa toponimo.

L'*Itinerarium Antonini*, come è pensabile, ha ricavato dalle fonti l'esistenza di due percorsi stradali ben distinti (come infatti lo sono anche se hanno un tratto in comune) e li ha quindi ricordati separatamente, indicando in modo preciso il loro cammino.

L'*Ad Tricensimum* è rimasto poi al nome dell'attuale paese; il toponimo di *viam Belloio* si è conservato invece in quel «Borgobel», dove doveva trovarsi l'antico insediamento romano, a guardia della strada e della pianura circostante, come può documentare l'iscrizione qui ritrovata.

D'altra parte, la presenza di due diversi toponimi per indicare una stessa località non è un fatto insolito; proprio nella nostra *X regio* il paese di Aidussina, posto sulla strada che da Aquileia portava a Lubiana (*Iulia Emona*), è segnato dall'*Itinerarium Antonini* (*IR*, 1929, 128) e dalla *Tabula Peutingeriana (Segmentum* III, 5) con il termine di *Fluvio Frigido*, dall'*Itinerarium Burdigalense* (*IR*, 1929, 560) come *mutatio Castra*.

Voglio qui aggiungere ancora una nota: anche la Forlati Tamaro (1938, p. 92 e nota n. 2) e il Grilli (1979, p. 248) pongono la *mansio viam Belloio* a Tricesimo, ma giustificano tale indicazione con la possibile presenza di un diverticolo, che da qui si doveva staccare diretto al *municipium* di Belluno.

A parte che non esiste alcuna traccia di una strada condotta da Tricesimo a Belluno, è ben difficile capire l'utilità di un tale percorso, tanto lungo e solitario, privo di una qualche ragione militare, politica e commerciale, quando per andare a Belluno, che del resto era un modesto municipio, si poteva seguire da Aquileia il percorso molto più facile e conosciuto per *Iulia Concordia* e *Opitergium*. Inoltre, anche ammettendo come pura ipotesi l'esistenza di una tale strada, rimane sempre da chiedersi il perché l'indicazione di *viam Belloio*, riferita a Belluno, non si ritrovi anche sul percorso dove invece figura la stazione stradale di *Ad Tricensimum*.

Stabilita così, con la localizzazione della posta stradale di *viam Belloio*, la direzione della via lungo la valle del Fella e il valico di Tarvisio, si presenta ora il difficile problema delle distanze.

L'Itinerario d'Antonino indica fra Aquileia e *Virunum* un cammino di complessive CVIII miglia (XXX + XXIIII + XXIIII + XXX), pari a circa 160 chilometri. Poiché fra Aquileia e *viam Belloio*, come abbiamo visto, intercorrono esattamente le XXX miglia segnate

dall'Antonino e la stessa misura si ritrova anche fra *Santico*, l'odierna cittadina di Villach sulla Drava (*TIR*, 1961, p. 64), e *Viruno* (Zollfeld), ci rimangono XLVIII miglia (71 chilometri), che dovrebbero rappresentare la lunghezza del tratto *viam Belloio-Santico*, cioè Tricesimo-Villach.

Questa distanza però è inferiore a quella effettiva, che per questo tratto risulta invece di ben 114 chilometri, con una differenza in più di quasi XXX miglia romane rispetto alla somma delle distanze date dall'*Itinerarium Antonini*. A tale proposito è da precisare che la distanza fra Tricesimo e Villach è stata da me misurata seguendo il percorso della strada statale moderna (S.S. 13). Il tracciato romano doveva però presentarsi un po' più lungo; non dobbiamo infatti dimenticare che siamo in montagna e che la arteria attuale ha rettificato non poche curve, mediante tagli e gallerie, che la strada antica doveva invece seguire.

Questa differenza di XXX miglia (45 chilometri) fra la distanza indicata dall'Antonino e quella reale non si può spiegare con il riferire la via ad un altro percorso in quanto anche gli altri due possibili, che abbiamo già ricordato, non concordano con la misura complessiva data da questo documento viario: bisogna perciò pensare alla caduta di una stazione stradale e della relativa cifra di XXX miglia lungo questo tratto, per il quale non abbiamo altra indicazione a XXIIII miglia da *viam Belloio* che quella della posta di tappa di *Larice*, che il Pellegrini (1967, p. 584) fa derivare dal nome di una pianta (*larix*).

Un toponimo moderno, che potrebbe richiamare questa *mansio Larice*, si incontra nella valle del Fella a Campolaro, un borgo ad occidente dell'attuale centro di Chiusaforte. Campolaro dista però da Tricesimo più delle XXIIII miglia (35 chilometri circa) segnate dall'Antonino in quanto fra queste due località intercorrono 45 chilometri, cioè esattamente XXX miglia.

Io penso che qui, a Campolaro, si possa localizzare la stazione stradale di *Larice*, alla quale per errore, anziché la distanza di XXX miglia, è stata unita la cifra di XXIIII miglia, che invece doveva essere attribuita alla stazione seguente, saltata dall'Itinerario antico.

Per essere più chiaro, voglio dire che il compilatore dell'*Itinerarium Antonini*, confondendo le XXX miglia segnate presso *Larice* con la stessa distanza indicata per *viam Belloio*, può aver aggiunto a *Larice* la distanza che seguiva, cioè XXIIII; poiché questa cifra si ripete con *Santico*, ha poi trascritto questa stazione senza accorgersi della posta stradale che veniva a trovarsi fra *Larice* e *Santico*. E questa posta stradale mancante dovrebbe porsi nell'odierna località di Camporosso presso il valico di Tarvisio (m. 817), a 34 chilometri da Campolaro (XXIIII) ed a 35 chilometri da Villach (ancora XXIIII miglia).

Numeroso materiale di età romana è venuto alla luce a Camporosso. Oltre ad una pietra miliare, senza però l'indicazione della distanza (*CIL*, III, 5703) e ad un cippo stradale anepigrafo, ora andato perduto, da questa località provengono numerose iscrizioni (*CIL*, III, 1713, 4715, 4716, 4717, 11474, 11475, 11476, 11477, 11478, 11478a).

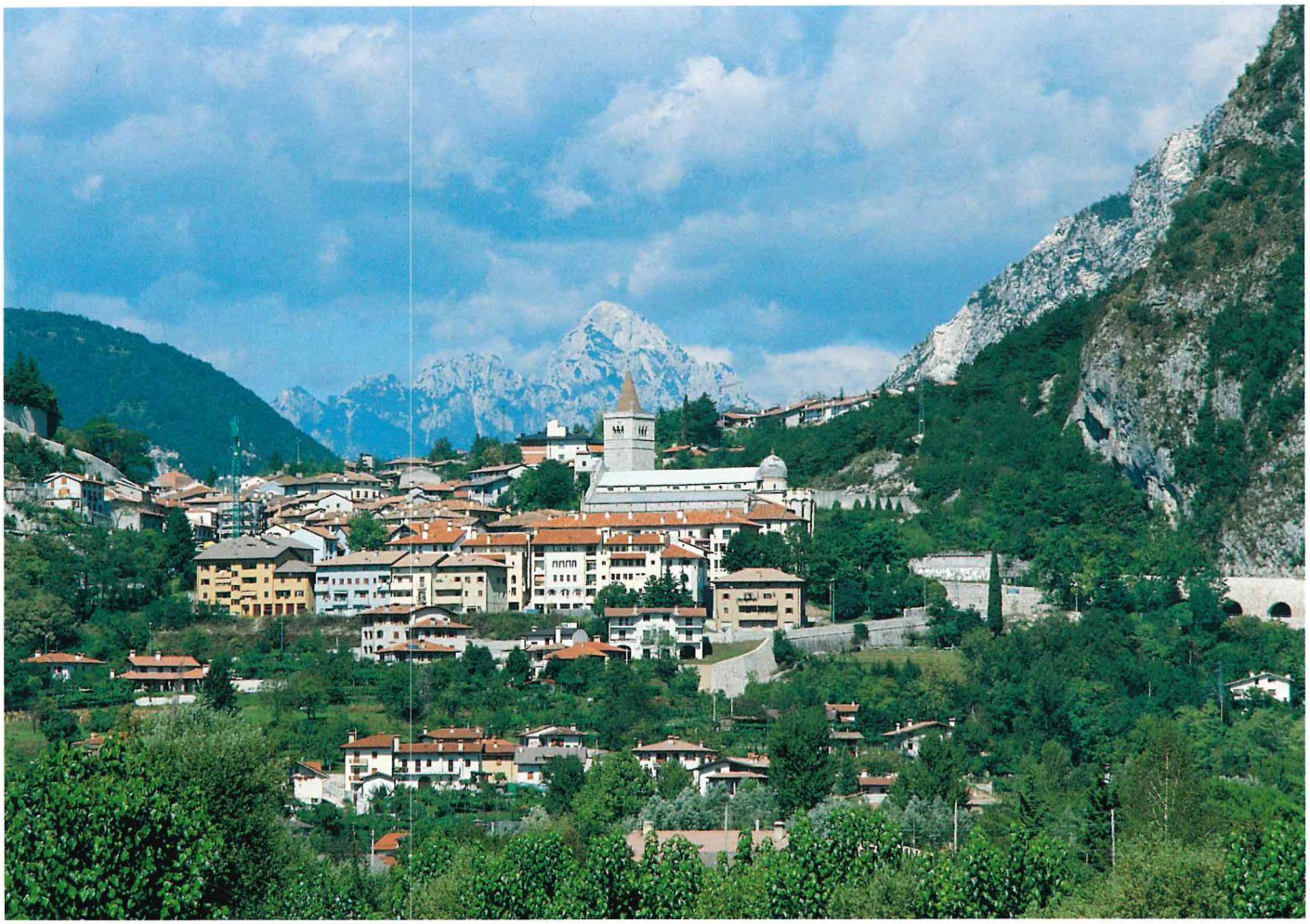
Inoltre, e ciò mi sembra di particolare importanza, l'esistenza di una stazione doganale a Camporosso è attestata dalle iscrizioni *CIL*, III, 4712, 4716; «Ann. Epigr.», 1974, 485. Quest'ultima iscrizione («Ann. Epigr.», 1974, 485) ricorda la *statio Bilachinie(n)s(is)*, che attesta il nome di questa stazione di dogana, la quale, trovandosi a XXIIII miglia dalla posta stradale di *Larice*, da noi identificata con Campolaro, e a XXIIII miglia da *Santico*, l'odierna Villach, potrebbe integrare con buon fondamento il nome della *mansio* omessa dall'*Itinerarium Antonini*, con la relativa cifra della distanza.

La Rigoni (1972, c. 21 ss.; 1975, p. 3 ss.), che indica nella *statio Bilachiniensis* la posta stradale mancante nell'Antonino, aggiunge a questo proposito che «vi sarebbe anche una curiosa coincidenza toponomastica poiché la parte occidentale del paese di Camporosso fino agli ultimi anni dell'ottocento era chiamata ancora «Vila» e tale denominazione se da una parte potrebbe essere solo una persistenza del latino *villa*, nel generico significato di paese, centro abitato, dall'altra potrebbe forse essere il ricordo dell'antica *statio Bilachiniensis*».

Alcuni studiosi, come il Deringer (1949, p. 210), hanno invece pensato a Camporosso come al luogo ove ubicare la posta stradale di *Larice* ed hanno localizzato nel paese di Resiutta, posto quasi all'inizio della valle del Fella e dove si trovava un'altra stazione doganale romana lungo questa strada, il luogo di tappa mancante su questo Itinerario. Tale stazione doganale è indicata da una iscrizione qui rinvenuta come *statio Plorucensis* («Ann. Epigr.», 1923, 46; Egger, 1922-24a, p. 313 s.), nome che il Deringer riferisce alla posta omessa dall'Antonino.

Noi propendiamo invece per la località di Campolaro sia per il toponimo che richiama il nome dell'antica *mansio*, sia per il computo delle distanze che può chiarire l'errore in cui è incorso il compilatore dell'Antonino. Inoltre, e mi sembra anche questa una ragione valida, proprio a Chiusaforte, ove si trova la borgata di

116. *Gemona (Udine), la* Glemona *di Paolo Diacono, ha rivelato diverse testimonianze di vita romana.*



Campolaro, si stacca dalla valle del Fella la strada che per la val Raccolana e il passo di sella Nevea (m. 1142) conduce, con un cammino di 39 chilometri, ancora a Tarvisio e da qui al confine austriaco e che anche in epoca romana si doveva dimostrare di grande utilità per il traffico nel caso di una interruzione del percorso maggiore (si nota per inciso che lungo questo percorso si incontra la Casera Larice).

Lo stesso luogo poi di Chiusaforte, che ha restituito testimonianze romane (Marinelli, 1894, pp. 155 e 246) e che si troverebbe menzionato in un documento del 923 come *Chiuse di Albintionum* (Mor, 1952, p. 107, nota n. 97), può ricordare quella *Clausa sub Savione* sulla strada diretta da Verona al passo del Brennero: là una Chiusa preceduta dalla stazione doganale di Ponte Gardena (p. 92), qui una Chiusa preceduta dal posto di dogana di Resiutta.

Da tutto quanto si è detto, mi sembra perciò di poter ricostruire in questo modo il percorso dato dall'*Itinerarium Antonini* fra *Aquileia* e *Virunum*:

Aquileia		
viam Belloio	(Tricesimo)	*m.p.XXX*
Larice	(Campolaro)	*m.p.XXX*
[statio Bilachiniensis]	(Camporosso)	*m.p.XXIIII*
Santico	(Villach)	*m.p.XXIIII*
Viruno	(Zollfeld)	*m.p.XXX*

Prendendo ora in considerazione i dati offerti dalla *Tabula Peutingeriana*, noi troviamo a XXXV miglia (53 chilometri) da Aquileia la posta stradale di *Ad Silanos*.

La località, dove doveva trovarsi questa *mansio*, è stata da me identificata a sud della odierna cittadina di Gemona del Friuli (Bosio, 1957, c. 29 ss.). Ricercando infatti presso questo centro il percorso della strada romana, sono stato attratto da una fontana, distante circa 500 metri dal Duomo di Gemona, indicatami con il curioso nome di «Silans» (anche la viuzza che porta a questa fontana reca la stessa denominazione). Poiché la parola «Silans» non ha alcun significato nel linguaggio friulano, mentre richiama immediatamente l'*Ad Silanos*

117. *L'angusta valle del fiume Fella.*

della *Tabula*, ho subito collegato questo toponimo con la stazione stradale antica, la quale a sua volta lo ha senza dubbio ricavato dal sostantivo *silanus*, che significa fonte o zampillo. *Ire ad silanos* per i Romani doveva significare andare in un luogo ricco di sorgenti e di corsi d'acqua, quale è appunto questo, caratterizzato oggi dalle sorgenti che formano il fiume Ledra.

È dunque probabile che in età romana non solo questa stazione, ma tutta la zona intorno abbia avuto un tale nome, che oggi si ritrova in una viuzza e in una fontana, che lo ricorda nello zampillare dell'acqua.

A circa una decina di metri da questa fontana, nel letto di un vicino torrentello quasi sempre asciutto, mi fu anche possibile mettere allo scoperto un breve tratto della via antica, lastricata con grossi e larghi basoli, segnati profondamente dal passaggio dei carri.

La distanza di 53 chilometri (XXXV miglia) da Aquileia, come indica la *Tabula Peutingeriana*, cade proprio in questi luoghi e permette di localizzare questa *mansio* presso il paese di Artegna, appena a sud di Gemona.

Tale collocazione sul terreno della stazione stradale di *Ad Silanos* ci offre anche la possibilità di fissare lungo la valle del Fella il percorso della via descritta dalla *Tabula*; in tal modo possiamo affermare che i due Itinerari antichi si riferiscono allo stesso percorso stradale.

Per quanto riguarda poi il nome di «Iulia Augusta», che talora si incontra presso qualche studioso per indicare questa via, dobbiamo dire che è stato per primo il Gregorutti (1884, p. 379) a proporre di chiamarla in questo modo, almeno nel suo primo tratto fino a Gemona del Friuli. Questo nome però non ha il conforto di alcuna documentazione antica, come non trova giustificazione il nome di *via Annia*, suggerito dallo Sticotti (1940, p. 181 ss.) per questo percorso sulla semplice base dei due *Annii*, che figurano nella ricordata iscrizione di Tricesimo, dove si parla della costruzione di una cinta muraria.

Vediamo ora di rintracciare e seguire sul terreno l'itinerario della antica via.

Durante gli scavi effettuati fra Aquileia e il paese di Terzo (*ad tertium lapidem* in direzione di Tricesimo) il Brusin (1937-38, c. 58) ha potuto rilevare che la strada attuale segue esattamente il percorso della via antica. Questo stesso studioso fa anche coincidere il tratto Terzo-Aquileia con la parte terminale della *via Postumia* che, secondo il Fraccaro (1957, p. 219 ss.), scendeva dal paese di Sevegliano (si veda a p. 54). In tal modo la *Aquileia-Virunum*, nella sua prima parte e in tempi più tardi, sarebbe stata impostata sul percorso della precedente grande via. Il Brusin sostiene la preesistenza di questo primo tratto della via in base all'epoca della costruzione della porta settentrionale di Aquileia (dalla quale la strada usciva), che questo studioso pone subito dopo la deduzione della colonia latina (Brusin, 1967, p. 51).

Pur d'accordo con la preesistenza di questo primo tratto rispetto alla *Aquileia-Virunum* e con l'epoca della costruzione della porta settentrionale della città, ritengo invece che non si tratti qui della *via Postumia*, che secondo il mio pensiero aveva un diverso percorso finale (p. 55), ma della strada che doveva collegare Aquileia al suo agro centuriato.

Noi sappiamo che, al momento della sua fondazione, ad Aquileia furono dedotti 3.000 coloni, ai quali furono assegnati 50 iugeri a testa (ai gradi superiori furono concesse superfici agrarie maggiori) (Liv., 40, 34). Ora, il terreno centuriato, data la posizione della città prossima al mare, veniva a trovarsi e a stendersi a settentrione della stessa (Bianchetti, 1980, p. 21 ss.) e perciò mi sembra logico che Aquileia fosse collegata direttamente con la sua divisione agraria mediante un percorso, che di necessità doveva dirigersi a settentrione e che fu poi seguito dalla *Aquileia-Virunum*.

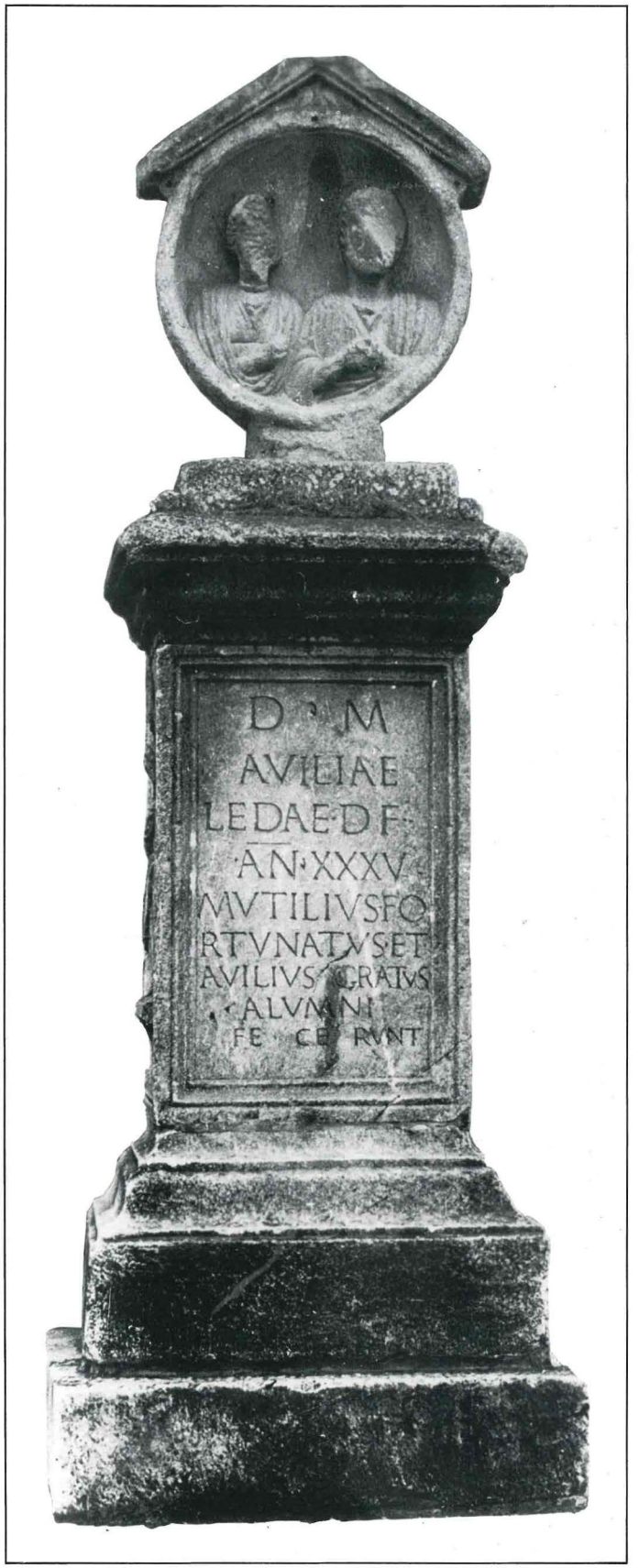
Dopo il paese di Terzo e prima della cittadina di Cervignano nel 1895 fu messo allo scoperto un altro tratto della via antica, in allineamento con il precedente (Molaro, 1920, p. 21). Più a settentrione e sempre sulla stessa direzione, presso Casali Paparotti, a sud di Udine, il Quarina (1942, p. 8) assicura di aver ritrovato il percorso di questa via nel tratto di strada tuttora esistente che tocca il tumulo detto di S. Ulderico, presso il quale vennero messi alla luce resti romani.

Dopo questa località bisogna giungere al paese di Tricesimo per trovare altri documenti antichi, collegati ad un consistente insediamento romano (Bosio, 1982, p. 43 ss.). In questo luogo infatti, oltre alle altre testimonianze, fu ritrovata, come si è già detto, l'iscrizione che parla della costruzione di una cinta muraria. Nella stessa località abbiamo anche localizzata la stazione stradale di *viam Belloio*.

Il Tagliaferri (1986, p. 181 ss.) invece è dell'avviso che, dopo il paese di Terzo, la strada romana abbia piegato dirigendosi verso Scodovacca e quindi, attraversata la roggia Freda, si sia portata ad oriente di Aiello fino a Madonna di Colloredo. Da qui, raggiunta la località Babanich, dove si staccava la via diretta a *Forum Iulii* (Cividale del Friuli), la strada romana per S.

118. *Il valico di Camporosso (Udine), presso il quale si doveva incontrare la* statio Bilachiniensis.

119. *Camporosso (Udine): stele funeraria romana.*



120. *Il tracciato della strada romana presso Villach (Austria).*

Michele, Trivignano, Percoto, Pavia di Udine e Lovaria sarebbe pervenuta a Pradamano per seguire poi, per le località di S. Gottardo, Beivars, Reana del Roiale, il tracciato della attuale strada detta «Bariglaria» [1] diretta a Tricesimo.

Questo studioso sostiene un tale itinerario sulla base di alcuni brevi tratti stradali, che egli ritiene di epoca romana, e soprattutto sull'antichità della via «Bariglaria», che verrebbe a rappresentare il tratto terminale del percorso diretto da Aquileia a Tricesimo.

È da precisare però che il percorso piuttosto laborioso proposto dal Tagliaferri viene a coprire una distanza maggiore di quella di XXX miglia (45 chilometri) indicata dall'*Itinerarium Antonini*, che può essere solamente giustificata con un cammino diretto da Aquileia a Tricesimo; il quale d'altra parte appare anche il più logico in quanto viene ad attraversare un territorio del tutto pianeggiante e privo di difficoltà.

Dopo Tricesimo e continuando verso settentrione altre presenze romane si incontrano ad Artegna (*CIL*, V, 1815; *SI*, 1225; Moro, 1956, p. 121 ss.), il *castrum Artenia* ricordato da Paolo Diacono (*N.L.*, 4, 37) [2], dove è stata localizzata la *mansio Ad Silanos* della *Tabula Peutingeriana*.

Da Artegna a Gemona del Friuli, come si è detto, mi è stato anche possibile rintracciare il percorso della via romana in un sentiero campestre che, divenuto letto di un torrentello, passa a pochi metri dalla fontana detta «Silans», ove è ancora visibile un tratto dell'antico pavimento stradale.

Oltre Gemona, il *castrum Glemona* di cui parla Paolo Diacono (*H.L.*, 4, 37) [3] e la cui origine romana è ben documentata da diverse iscrizioni provenienti dal capoluogo e dal territorio circostante (*CIL*, V, 1812 = *ILS*, 1122; *CIL*, V, 1809, 1813, 1818, 1819, 1823), la via continuava per Ospedaletto, dove sono venuti alla luce un tratto della strada antica, segnato profondamente dal passaggio dei carri (Rizzi, 1960, p. 60), e significativi resti di una consistente presenza romana (*CIL*, V, 1811, 1825, 1826; Sella, 1962, p. 9 ss.).

Più avanti, fra Ospedaletto e Venzone, nella località dal significativo nome di «Strade das làvaris» (strada selciata con grandi e liscie pietre), durante i lavori per la costruzione della linea ferroviaria, fu messo allo scoperto un altro tratto della strada antica (Bragato, 1913, p. 52).

Da qui la via romana perveniva alla attuale Stazione per la Carnia, da dove ha inizio la valle percorsa dal fiume Fella e dove si staccava dalla *Aquileia –Virunum*, come avremo modo di dire fra poco (p. 178), il percorso diretto a *Iulium Carnicum* e al passo di Monte Croce Carnico.

Entrata nella valle del Fella e dopo aver toccato la località di Resiutta, ricca di ritrovamenti romani (*CIL*, V, 1828; Pellegrini, 1917a, p. 232; Moro, 1956, p. 149) e sede della *statio Plorucensis*, cioè della già ricordata stazione doganale ("Ann. Epigr.", 1923, 46), la strada giungeva a Chiusaforte.

In questo luogo, dove abbiamo ubicato la posta stradale di *Larice* dell'*Itinerarium Antonini*, doveva con ogni probabilità correre la linea di confine fra la *X regio*, e quindi l'*Italia* romana, e la *provincia* del *Noricum* (Moro, 1956, p. 110).

Dalla Stazione per la Carnia e fino a Chiusaforte non sono venuti alla luce resti della antica via, anche perché con ogni probabilità questa doveva seguire lungo questo tratto il percorso della strada moderna e della linea ferroviaria, che corrono vicine, occupando tutto l'esiguo spazio compreso fra il corso del Fella e il ripido fianco della montagna.

Superata Chiusaforte, mentre la statale moderna (S.S. 13) fra le località di Dogna e di Pontebba si stende sulla destra del Fella, alla sinistra di questo fiume ho potuto notare le tracce di un precedente percorso stradale, che potrebbe in qualche punto richiamare l'itinerario seguito dall'antica via e che oggi in gran parte è stato sconvolto dal passaggio della grande autostrada che percorre questa valle.

Dopo Pontebba, che ha restituito testimonianze di vita romana (Moro, 1956, p. 110), si sale con leggera pendenza verso il passo di Tarvisio, presso il quale si trova il paese di Camporosso, dove è stata localizzata la *statio Bilachiniensis*, un posto di dogana appartenente alla *provincia* del *Noricum*.

121. *La «Bariglaria» presso Udine.*

In tal modo abbiamo lungo questa strada la presenza di un *portorium* in territorio italico (Resiutta), di una linea di confine fra la *X regio* (=*Italia*) e il *Noricum* (Chiusaforte), e di una stazione doganale in territorio norico (Camporosso).

Oltre il valico di Tarvisio, altri reperti di età romana sono venuti alla luce a Tarvisio (Gortani, 1937, p. 12 dell'estratto) e, presso Coccau, la traccia ancora visibile del percorso della antica strada, con i profondi solchi lasciati dal passaggio dei carri (Bulle, 1948, p. 66).

La via quindi, superato l'attuale confine italo – austriaco, per l'odierna località di Arnoldstein, dopo aver attraversato il fiume Gail, raggiungeva la stazione stradale di *Santico* (Villach) e il corso della Drava, seguendo un percorso lungo il quale le tracce della strada romana sono documentate dai profondi solchi carrai (Bulle, 1948, p. 41 ss. e Tavv. 7-14; Gorlich, 1954, p. 132 ss.).

Infine, dopo un altro cammino di XXX miglia, si giungeva a *Virunum*, posta presso Klagenfurt nella località di Zollfeld. Lungo quest'ultimo tratto all'altezza di Fahrendorf, ad oriente di Villach, si doveva incontrare la *mansio Tasinemeti*, indicata dalla *Tabula Peutingeriana* (*TIR*, 1961, p. 72).

Note

1. Con il nome di «Bariglaria» è oggi indicato il percorso che da Tricesimo corre verso sud-est, in parte come sentiero di campagna, in parte riproposto oggi dalla strada asfaltata, che tocca le borgate di Godia e di Beivars per raggiungere infine S. Gottardo ad oriente di Udine, e per continuare poi, dopo aver attraversata la strada statale S.S. 54, verso il paese di Pradamano. Tale tracciato è espressamente ricordato dal Costantini (1912, p. 10) il quale, confermando la comune e diffusa opinione, vede in questo percorso l'itinerario della strada romana proveniente da Aquileia.

È da precisare che il termine «Bariglaria» o «Bariglarie» è attestato anche altrove. Così a settentrione di Tricesimo incontriamo una «Bariglarie» a Gemona del Friuli, dove il toponimo pare presente nella variante «in Blariclarecis» nel *Quaderno del Camerario Muzirino* del 1380 (Marchetti, 1962, p. 33). E a sud di Pradamano, sulla sinistra del torrente Torre, io stesso ho potuto rilevare e seguire un lungo sentiero campestre, che corre da Caminetto di Buttrio verso Manzinello, ricordato ancora oggi come «la Bariglarie».

Ora mi sembra logico che la persistenza di questo termine da Gemona a Caminetto di Buttrio e Manzinello e il suo stretto legame con un tracciato stradale vengano a proporre l'esistenza di un unico percorso, la cui antichità, già suggerita dalla tradizione e dalla continuità dei tratti ora abbandonati, può essere dimostrata innanzitutto dallo stesso termine di «Bariglaria».

A tale proposito il Pellegrini (1975, p. 233) spiega questo termine con un «Birot(u)laria da bĭrŏtus che, attraverso la variante tarda

122. *La via da* Aquileia *a* Virunum *nella* Tabula Peutingeriana.

birŏtium, ha dato origine all'it. baroccio, biroccio». Dunque, è sempre il Pellegrini a dirlo, «strada per baroccio o simile, e non è improbabile che tale denominazione risalga a un'epoca antica quando le vie migliori erano appunto quelle che potevano essere percorse da vetture del tipo di un birŏtus e birŏteus (epoca tardo romana o medioevale).

Confortano il nome, che richiama un'antica realtà viaria, i ritrovamenti di S. Gottardo, località toccata dalla «Bariglaria» e dove sono venuti alla luce numerose sepolture romane, databili al II-III secolo d. C. (Tagliaferri, Brozzi, 1962-64, p. 28 s.). Inoltre lungo questo percorso si incontrano i paesi di Godia e di Beivars, il primo ricondotto ad un iniziale stanziamento di Goti (Brozzi, 1963, c. 141), l'altro alla presenza di Bavari (Frau, 1980, p. 62), che ci riportano all'epoca altomedioevale, attestata in questi luoghi anche dai ritrovamenti archeologici (Brozzi, 1961, p. 19). Stanziamenti e ritrovamenti che non solo vengono a denunciare l'importanza di questo tracciato stradale ma anche a provare, con la loro presenza, l'esistenza dello stesso già in un'età precedente ad essi. Da tutto questo si può concludere che nella «Bariglaria», o meglio nei diversi tratti che portano questo nome, è da vedere un unico percorso stradale risalente all'epoca romana o tardo romana.

Tale via però non doveva partire da Aquileia; non era, cioè, la grande strada romana ricordata dall'*Itinerarium Antonini* e dalla *Tabula Peutingeriana* e diretta a *Virunum*.

Se noi seguiamo il tracciato della «Bariglaria» a sud di Tricesimo, vediamo che questo, dopo essere passato ad oriente di Pradamano, attraversa il torrente Torre per portarsi nella zona di Caminetto di Buttrio e di Manzinello. Se poi da questi luoghi prolunghiamo il suo percorso, mantenendo sempre la direzione fin qui seguita, possiamo notare che questo va ad incontrare l'Isonzo all'altezza della cittadina di Gradisca, allontanandosi così decisamente da Aquileia. Stando così le cose, non è possibile riconoscere nella «Bariglaria» la via diretta da Aquileia a Tricesimo sia perché in tal caso avrebbe dovuto attraversare due volte il corso d'acqua rappresentato dal Natisone – Torre sia perché in questo modo veniva a compiere un cammino quanto mai vizioso ed anche inutile, non essendoci fra queste due località ostacoli di sorta. Inoltre la distanza fra Aquileia e Tricesimo con un simile tracciato risulta essere superiore alle XXX miglia (45 chilometri) indicate dall'Itinerario di Antonino.

Considerata perciò la sua direzione, sono del parere che la «Bariglaria» si staccasse, all'altezza di Gradisca d'Isonzo, dalla grande strada che, attraverso il valico di Piro e la valle del Vipacco, da *Iulia Emona*, l'attuale Lubiana, portava ad Aquileia (si veda a p. 203). E proprio all'altezza di Gradisca da questa strada dovevano diramarsi due percorsi: l'uno diretto, attraverso la media pianura friulana, alla volta di Codroipo lungo l'attuale «Stradalta» (Bosio, 1981b, p. 51 e nota n. 84); l'altro (quello indicato dai tratti della «Bariglaria»), volto a Tricesimo, dove incontrava la via del Norico. Gradisca perciò doveva rappresentare un centro logistico di evidente interesse, come potrebbe attestare anche la *mutatio Ad Undecimum* dell'*Itinerarium Burdigalense* (*IR*, 1929, 559), localizzata in questo luogo e la cui presenza può giustificarsi proprio con le strade che da Codroipo e da Tricesimo venivano qui a confluire.

In tal modo, chi proveniva dai paesi della Pannonia, dopo aver attraversato le Alpi Giulie e superato l'Isonzo, poteva portarsi direttamente ai paesi del Friuli centrale e settentrionale senza essere costretto a scendere ad Aquileia. Situazione viaria questa che si rivelò in tutta la sua importanza in seguito alle invasioni barbariche, che trovarono nella grande strada del valico di Piro e del Vipacco la loro direttrice di marcia e, dopo il declinare di Aquileia, nella «Stradalta» e nella «Bariglaria» le nuove strade di penetrazione nella *Venetia* orientale.

In un'iscrizione, murata all'esterno della chiesa parrocchiale di Tricesimo, si può leggere:

MCCCCLXXVII. Nota che de agosto sono le goste in la patria et a ultimo octubrio li turchi rompe lo campo al Osonzo lo di seguente stracorse brusando la patria per tuto.

La pietra ricorda che nel 1477 Tricesimo fu attaccata dai Turchi, che avevano rotto le difese apprestate all'Isonzo (Musoni, 1892, p. 145 ss.; Miotti, 1978, p. 346 e nota n. 3). Pur essendo trascorso tanto tempo dall'epoca romana, il cammino seguito da questi invasori mi riporta alla «Bariglaria», che abbiamo visto volgersi

dall'Isonzo verso Tricesimo e da questo luogo ai paesi dell'alto Friuli.

Alla luce di tutto questo, non mi sembra priva di significato l'affermazione di alcuni contadini, interrogati a Pradamano, che «si dicevano convinti, per antica tradizione loro tramandata, che la Bariglaria fosse la strada che da Gemona porta a Trieste» (Tagliaferri, Brozzi, 1962-64, p. 28).

2. La roccaforte, nominata da Paolo Diacono, doveva sorgere sull'erto e isolato colle di S. Martino, nel luogo dove poi venne costruito il castello medioevale, distrutto nel 1382 (Baldissera, 1901, p. 84). Quivi, presso i resti ancora evidenti del castello (Miotti, 1974, p. 1049), s'innalza l'antica chiesa di S. Martino, che ha dato il nome all'altura, ai piedi della quale si stende l'odierno paese di Artegna. Reperti di epoca romana, venuti alla luce sull'altura e nella zona circostante assicurano in questo luogo l'esistenza di un insediamento romano e postulano fin da questa età la presenza sul colle di un centro di controllo e di difesa a guardia delle vicine strade per Aquileia e per *Forum Iulii*. A queste due vie è da aggiungere, come vedremo fra poco, un terzo percorso stradale che, proveniente da *Iulia Concordia*, attraversava il territorio di Artegna andando a confluire nella strada del Norico fra questa località e Gemona del Friuli.

3. Il *castrum Glemona* è da localizzare sul colle del Castello, una balza rocciosa che domina l'odierno abitato di Gemona del Friuli e sulla quale permangono i resti del castello medioevale con due torri di notevole mole (Miotti, 1974, p. 1049). Il numeroso materiale romano proveniente da questo centro e dai suoi immediati dintorni ha fatto concludere al Mommsen (CIL, V, p. 169) che *Glemona* avesse in età romana la dignità municipale e che fosse iscritta alla *tribus Claudia*. Il Degrassi (1954, p. 45) però pensa ad un *vicus* dipendente da *Iulium Carnicum*, pur non negando la possibilità «che in età più tarda, e forse prima del 186, anche Gemona abbia costituito comunità a sé così come abbiamo visto essere avvenuto dei Catubrini, che pur all'inizio dell'Impero dipesero da *Iulium Carnicum*».

Il nome del luogo, comunque, appare per la prima volta nell'elenco paolino dei *castra*, nei quali si erano trincerati i Longobardi in occasione dell'invasione avarica del 610 (Paul. Diac., *H.L.*, 4, 37: *communierant se quoque Langobardi et in reliquis castris quae his [Foroiuliano] vicina erant, hoc est in ..... Glemona ...*). Infatti l'indicazione *statio Glemonensis*, che lo Sticotti (1906, pp. 165 e 168) ritrova in una delle epigrafi incise nella roccia presso il passo di Monte Croce Carnico (*CIL*, V, 1864) e che verrebbe a documentare la presenza di una stazione doganale a Gemona, è rifiutata con convincenti argomenti sia dall'Egger (1936, p. 16) che dal Panciera (1957, p. 69), i quali leggono invece *stat(ionis) [T]em[av]iens(is)*, riferendola all'attuale località di Timau nella valle del Bût (si veda a p. 182).

La posizione fortificata sul colle del Castello di Gemona permetteva di controllare la sottostante strada proveniente dai paesi del Norico nel punto in cui questa usciva nella pianura friulana, come pure, da settentrione, il punto d'incontro con questa della via che saliva da *Iulia Concordia*. In base a questo quadro viario, Gemona si presentava come un centro logistico e strategico di primaria importanza nel contesto stradale romano dell'alto Friuli, in grado di sbarrare, alle soglie delle valli percorse dal Tagliamento e dai suoi affluenti, le vie provenienti dai territori delle Alpi nord-orientali.

BIBLIOTECA COMUNALE
Sistema Urbano · Udine

Zuglio, la romana Iulium Carnicum*: fra le case del piccolo centro moderno si incontrano i resti dell'antico foro.*

LA VIA DA AQUILEIA AD *AGUNTUM*

Nella nostra ricerca sul percorso della via da Aquileia a *Virunum* abbiamo ricordato una strada che aveva il suo primo tratto in comune con questa, dalla quale poi si staccava dirigendosi a *Iulium Carnicum* e quindi, superato il valico di Monte Croce Carnico, ad *Aguntum* nell'alta valle della Drava. Raggiunta quest'ultima località, la via continuava per la val Pusteria e il valico del Brennero fino a *Veldidena*.

Ne dà in questo modo notizia *Itinerarium Antonini* (*IR*, 1929, 279-280):

Item ab Aquileia per conpendium	
Veldidena	*m.p. CCXV*
	sic:
Ad Tricensimum	*m.p. XXX*
Iulio Carnico	*m.p. XXX*
Loncio	*m.p. XXII*
Agunto	*m.p. XVIII*
Littamo	*m.p. XXIII*
Sebato	*m.p. XXIII*
Vipiteno	*m.p. XXXIII*
Veldidena	*m.p. XXXVI*

L'Itinerario, come si legge, la definisce via *per conpendium*, cioè stesa per abbreviare il viaggio da Aquileia alla *Raetia*. E infatti questa via andava ad unirsi alla grande strada che da Verona, per le valli dell'Adige e dell'Isarco e per il passo del Brennero, portava a *Veldidena* (si veda a p. 93). L'inserimento avveniva all'uscita della val Pusteria, nei pressi dell'odierna località di Fortezza, a sud di Vipiteno.

Questa precisa indicazione *per conpendium* indica anche la priorità della via dell'Adige e dell'Isarco rispetto a questa; e siccome la prima venne costruita dopo l'impresa di Druso contro i *Raeti* (15 a.C.), si deve dedurre che questa seconda non sia stata portata a termine prima dell'inizio del I secolo d.C.

Il percorso della via, nelle sue linee generali, può dirsi ormai accertato, soprattutto grazie alle indicazioni toponomastiche offerte dall'Itinerario d'Antonino. Infatti conosciamo in modo preciso l'ubicazione delle poste stradali di *Ad Tricensimum*, di *Iulio Carnico*, di *Agunto*, di *Vipiteno*, e ciò rende possibile fissare, grazie alle maggiori località toccate dalla strada, i punti fondamentali dell'antico tracciato.

Abbiamo visto che la posta stradale di *Ad Tricensimum*, segnata dall'Antonino a XXX miglia da Aquileia, corrisponde all'odierno paese di Tricesimo, che si trova a 45 chilometri da questa città e che conserva ancora vivo nel suo nome il ricordo dell'antica distanza viaria.

123. *Il percorso della via da* Aquileia *ad* Aguntum.

La stazione stradale di *Iulio Carnico* corrisponde al centro romano di *Iulium Carnicum*, l'odierna Zuglio nella valle del Bût sulla strada diretta al passo di Monte Croce Carnico. Anche in questo caso le misure segnate sull'Antonino sono precise: da Tricesimo a Zuglio intercorrono 45 chilometri, cioè XXX miglia.

Aguntum si trovava nel *Noricum* e le sue rovine sono venute alla luce presso lo Stribach ad oriente di Lienz (Carinzia), nell'alta valle della Drava (*TIR*, 1961, p. 22).

Lungo questa valle e la seguente della Pusteria si giungeva a *Vipiteno*, località che abbiamo già ricordato parlando della via *Verona-Veldidena*.

Fissati così i punti topografici fondamentali del percorso della strada, questa nel suo primo tratto seguiva lo stesso itinerario della precedente via diretta a *Virunum*, passando per la località di Tricesimo, dove era posta la prima stazione di *Ad Tricensimum*. Qui era ubicata, come abbiamo già chiarito (p. 161), anche la posta stradale di *viam Belloio*, segnata dall'*Itinerarium Antonini* sulla via per *Virunum*. Il percorso di questo tratto fino a Tricesimo e da questa località per Gemona del Friuli alla Stazione per la Carnia è già stato da noi rilevato, parlando della via più antica diretta per la valle del fiume Fella e il passo di Tarvisio alle terre noriche.

Presso l'odierna località di Stazione per la Carnia doveva trovarsi la biforcazione delle due strade e, mentre la più antica, seguendo il corso del Fella, si portava alla stazione di *Larice* e da qui nel Norico orientale, la nostra piegava ad occidente, diretta a *Iulium Carnicum* dopo aver toccato gli odierni centri di Amaro e di Tolmezzo.

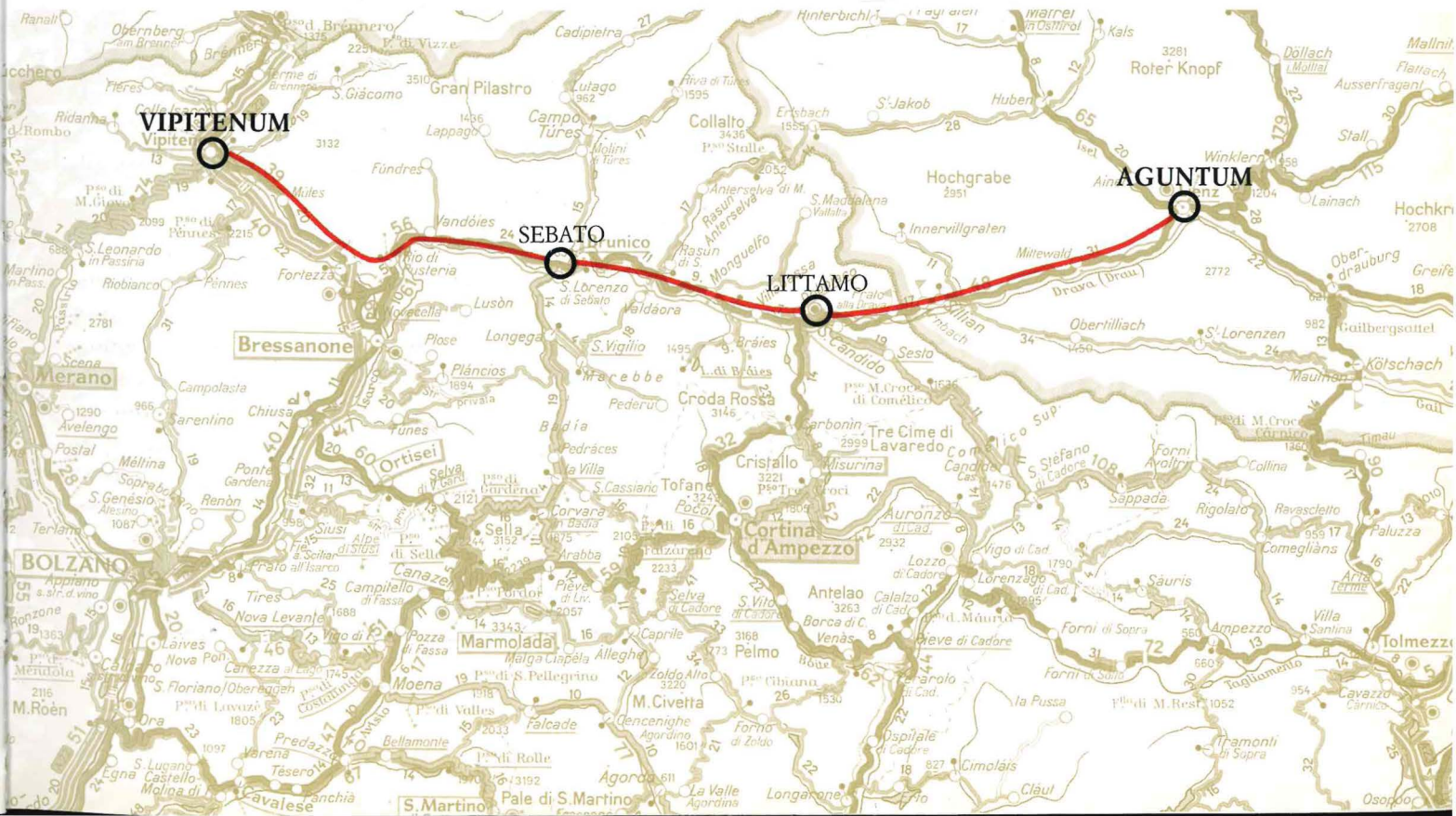
La Moro (1956, p. 165) pensa invece che la strada lasciasse la *Aquileia – Virunum* più a sud della Stazione per la Carnia e precisamente all'altezza della località di Venzone, dove attraversava il corso del Tagliamento per portarsi sulla sponda destra di questo fiume. Correndo quindi lungo le pendici del monte S. Simeone, la via attraversava nuovamente il Tagliamento di fronte al paese di Amaro, per continuare poi lungo la sponda sinistra di questo fiume e la successiva valle del Bût.

Non mi sento di condividere l'opinione di questa studiosa, almeno per l'epoca romana, in quanto la strada, secondo il tracciato da lei proposto, doveva attraversare il Tagliamento, il maggior fiume del Friuli, ben due volte nel breve spazio di pochi chilometri.

La Moro giustifica la validità del suo percorso con la difficoltà dell'attraversamento del Fella all'altezza di Stazione per la Carnia, ma questo passaggio doveva

124. *Terzo di Zuglio (Udine): lungo questo muro corre un sentiero, ora coperto dall'erba, che gli abitanti del luogo indicano con il nome di «via das vias», cioè di «strada delle strade».*

125. *Il percorso della strada romana da* Aguntum *a* Vipitenum.


VIPITENUM
SEBATO
LITTAMO
AGUNTUM
Bressanone
Merano
BOLZANO
Cortina d'Ampezzo
Marmolada
Sella
Ortisei
Tre Cime di Lavaredo
Croda Rossa
Cristallo
Tofane
Antelao
Pelmo
M.Civetta
Pale di S.Martino
Roter Knopf
Hochgrabe
Innervillgraten
Obertilliach
Sesto
Sappada
Forni di Sopra
Forni di Sotto
Ampezzo
Tolmezzo
Kötschach
Gailbergsattel
Lienz
Sillian
Toblach
Winklern
Kals
Mallnitz
Hochkrimml
Obervellach
Spittal
Villach
Klagenfurt
Drava (Drau)
Miltewald
Innichen
Sexten
Auronzo di Cad.
Lozzo di Cadore
Vigo di Cadore
Pieve di Cadore
Calalzo di Cad.
Borca di C.
Venas
Forno di Zoldo
Zoldo Alto
Agordo
Longarone
Claut
Cimolais
Tramonti di Sopra
Tramonti di Sotto
Meduno
Tagliamento
Paluzza
Comeglians
Rigolato
Ravascletto
Arta Terme
Villa Santina
Cavazzo Carnico
Tarvisio
Kranjska Gora
Jesenice
Radovljica
Kranj
Ljubljana
Postojna
Trieste
Gorizia
Udine
Cividale del Friuli
Gemona del Friuli
Tarcento
Venzone
Osoppo
Maniago
Spilimbergo
Pordenone
Sacile
Conegliano
Vittorio Veneto
Belluno
Feltre
Cortina d'Ampezzo
Dobbiaco
Brunico
Chiusa
Vipiteno
Fortezza
Rio di Pusteria
Rasun di S.
Rasun Anterselva
Anterselva di M.
S.Maddalena
Vallarga
Monguelfo
Valdaora
Lusòn
Longega
Plose
Plàncios
Pedraces
Badia
La Villa
Corvara in Badia
Arabba
Pocol
Falzarego
Passo Tre Croci
Passo Cimabanca
Passo Giau
Passo Falzarego
Passo Valparola
Passo Tre Croci
Passo Cibiana
Passo Staulanza
Passo Fedaia
Passo Pordoi
Passo Sella
Passo Gardena
Passo Campolongo
Passo Falzarego
Passo Valparola
Passo Tre Croci
Passo Cimabanca
Passo Giau

126. *Zuglio: il foro di* Iulium Carnicum.

127. *Zuglio: testa bronzea proveniente dagli scavi di* Iulium Carnicum *(Museo Archeologico – Cividale del Friuli).*

rappresentare per i Romani un ostacolo di gran lunga minore dei due rappresentati dal corso del Tagliamento, tanto più che quest'ultimo fiume a Venzone scorre arricchito dalle acque del suo affluente Fella.

Inoltre, con il raccordo stradale a Stazione per la Carnia i viaggiatori dovevano superare non due ma una sola volta un fiume, cioè il Fella che in questo luogo si presenta con un greto largamente asciutto durante molti mesi dell'anno e con un corso che in tempi normali poteva essere superato senza difficoltà mediante un ponte di legno: fiume quest'ultimo che non aveva certamente la massa d'acqua del Tagliamento né la sua pericolosità, soprattutto durante le frequenti piene.

C'è ancora da dire che fino alla Stazione per la Carnia vi era già il percorso stradale diretto per la valle del Fella a *Virunum* e che proprio all'altezza di questa località si apre la larga valle che porta a Tolmezzo e alla valle del Bût, anche oggi percorsa dalla via di Monte Croce Carnico.

Neppure mi sento di concordare con il Mor (1987, p. 7 ss.) a proposito del bivio per *Iulium Carnicum*, che egli fissa a Ospedaletto, appena a settentrione di Gemona. Secondo questo studioso, la via all'altezza di Ospedaletto attraversava il Tagliamento, portandosi a Bor-

128. *Zuglio: particolare dell'antico foro.*

129. *Timau (Udine): strada romana diretta al passo di Monte Croce Carnico*

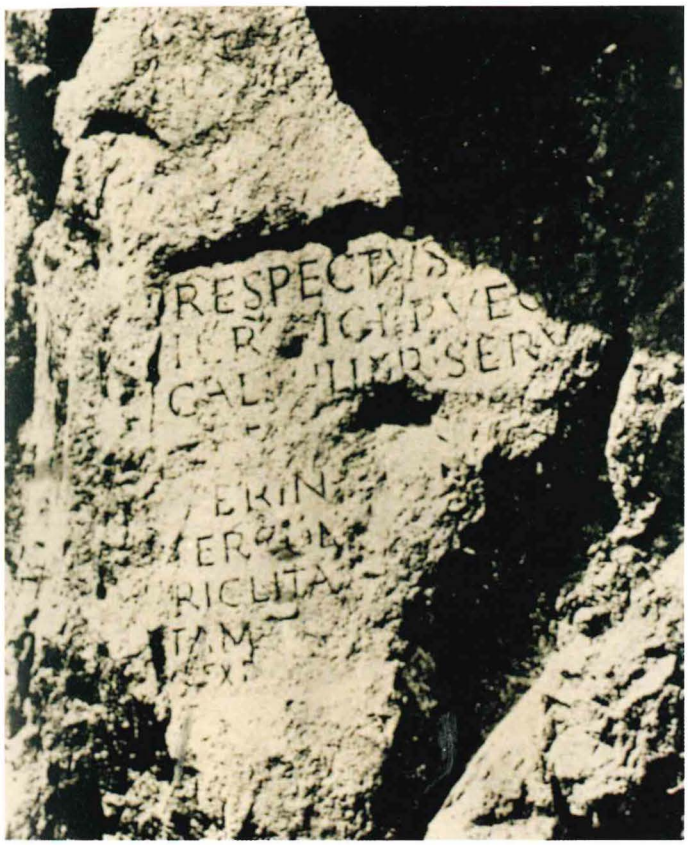
dano e a Interneppo e, lungo la sponda orientale del lago di Cavazzo, a Somplago. Da questa località, continuando per Cesclans e Cavazzo Carnico, raggiungeva nuovamente il corso del Tagliamento, che attraversava all'altezza della odierna cittadina di Tolmezzo. Pur non negando antichità a questo percorso, che però vedo solamente come strada di raccordo, preferisco per la via indicata dall'*Itinerarium Antonini* il tracciato stradale Stazione per la Carnia – Tolmezzo. Innanzitutto perché quest'ultimo cammino non deve mai attraversare il Tagliamento mentre anche il percorso suggerito dal Mor deve incontrare per ben due volte questo fiume, la prima subito dopo Ospedaletto e la seconda davanti a Tolmezzo. Non mi pare logico che gli ingegneri romani, che dovevano ben conoscere la violenta aggressività di questo fiume, abbiano fatto passare una così importante arteria stradale per questi luoghi e due volte attraverso un tale ostacolo quando potevano portarla, lungo un percorso già efficiente fino alla Stazione per la Carnia, ad imboccare la valle di Tolmezzo, che si presenta di piano e facile cammino e senza l'impedimento del grosso fiume.

Inoltre, e ciò mi sembra di grande importanza, presso il paese di Amaro, che si trova fra la Stazione per la Carnia e la cittadina di Tolmezzo, nel 1886 è venuta alla luce, accanto ad altri reperti romani (*CIL*, V, 8110, 120), un'iscrizione sepolcrale (Gregorutti, 1887, p. 138, n. 216; Sticotti, 1906, p. 161, n. 1) e nel 1895 un sepolcreto riconducibile a questa età (Gortani, 1903, p. 17 ss; Moro, 1956, p. 119 s.). Ritrovamenti questi che presuppongono la presenza di un centro di vita e di conseguenza il passaggio di una strada, il cui percorso potrebbe essere identificato nella traccia di un sentiero che corre in linea retta a sud del paese di Amaro, tenendosi sempre ai piedi della montagna. Proprio lungo questo sentiero, che il Paschini (1928, p. 8; 1934, p. 16) assicura essere ancora indicato dalla gente del luogo come «la petrada», fu trovata l'iscrizione funeraria, che abbiamo sopra ricordato.

Né mi sembra di trascurare il fatto, anzi vorrei proprio sottolinearlo, che chi scendeva dalla valle del Fella per portarsi a *Iulium Carnicum* si vedeva costretto, se fosse valido il percorso proposto dalla Moro o quello suggerito dal Mor, a raggiungere il centro di Venzone o addirittura il paese di Ospedaletto per risalire da qui verso la valle del Bût.

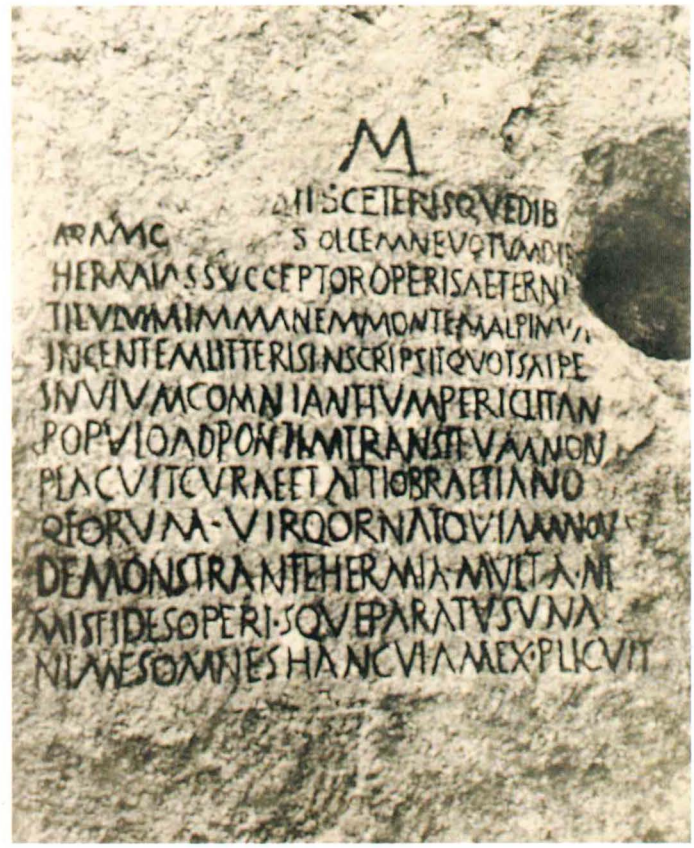
Dalla Stazione per la Carnia, dunque, la via si portava nel luogo ove oggi sorge la cittadina di Tol-

130. *Monte Croce Carnico: iscrizione incisa sulla roccia.*



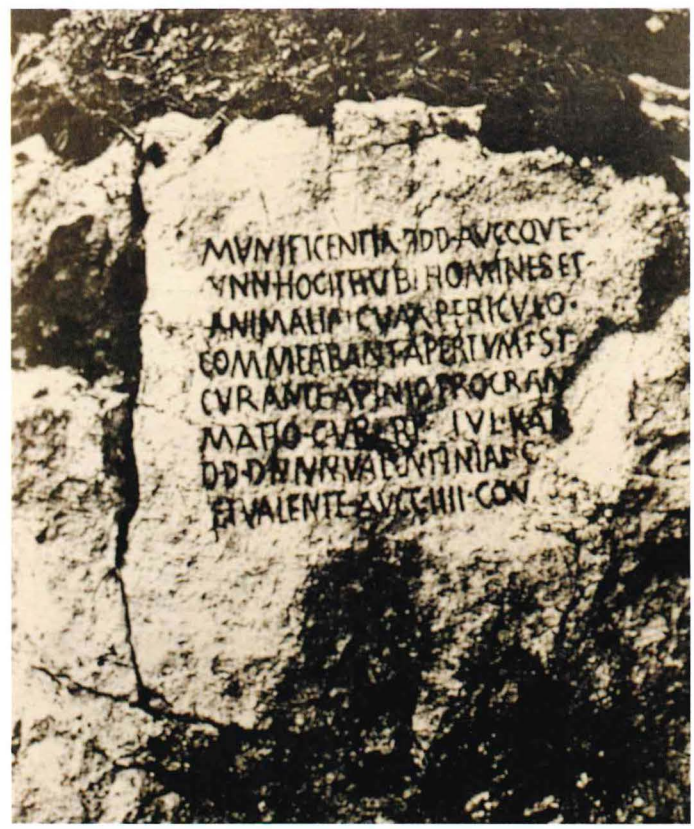
131. *Monte Croce Carnico: iscrizione incisa sulla roccia.*

132. *Monte Croce Carnico: iscrizione incisa sulla roccia.*



mezzo, all'imbocco della valle del Bût [1]. Non penso che la strada romana, per portarsi a *Iulium Carnicum*, sia passata da qui sulla sponda destra di questo corso d'acqua (ove si trova Zuglio) all'altaltezza della Pieve di Tolmezzo, uno strapiombante ciglione alto un'ottantina di metri, sotto il quale oggi corre la via, tagliata nella viva roccia, che congiunge la località di Caneva a Casanova. A parte la difficoltà di questo passaggio obbligato, dove non ho rilevato traccia di un percorso antico, ritengo più valido il cammino rappresentato dal largo sentiero, oggi abbandonato, che, partendo da Tolmezzo e tenendosi sempre sulla sinistra del corso del Bût, si snoda per un buon tratto ai piedi del monte Strabût.

Dopo aver attraversato la statale moderna che porta ad Imponzo (S.S. 52 bis), questo sentiero va a morire sulla riva del Bût all'altezza del paese di Terzo, che si trova sull'altra sponda. In questo punto, dove il letto del fiume si presenta largo e facilmente guadabile, la strada doveva attraversare il corso d'acqua; potrebbe confermare questo passaggio lo stesso paese di Terzo (*Ad tertium lapidem*), la cui posizione così vicina a *Iulium Carnicum* si può ben giustificare con la presenza di un luogo di transito da una sponda all'altra.



133. *Casteldarne (Bolzano): percorso della via romana della Val Pusteria e miliare di Settimio Severo.*

134. *Casteldarne (Bolzano): miliare di Settimio Severo.*

Attualmente la distanza fra Terzo e Zuglio è inferiore alle tre miglia romane (km. 4,5), suggerite dallo stesso nome del paese, ma la strada antica, a differenza della via moderna che corre pressoché rettilinea seguendo la sponda del fiume, si doveva mantenere sempre sottomonte. Con ogni probabilità il suo percorso può essere indicato dal tracciato di quel sentiero che, largo circa due metri e sempre in quota, conduce da Terzo al paese di Formeaso e che è ancora oggi chiamato dalla gente del luogo con il significativo nome di «Via das vies», cioè di «Strada delle strade» (Bosio, 1987, p. 442).

Oltre il paese di Formeaso, che ha restituito numerosi documenti di età romana (Moro, 1956, p. 156), si incontra Zuglio, l'antica *Iulium Carnicum*, che la strada, secondo l'itinerario da me proposto, raggiungeva dopo quattro chilometri e mezzo di cammino da Terzo, dopo cioè tre miglia romane.

Sono però dell'avviso che la grande via diretta al passo di Monte Croce Carnico, una volta giunta presso il corso del Bût all'altezza del paese di Terzo, abbia proseguito verso settentrione mantenendosi sempre sulla sinistra di questo fiume, sulla direzione della statale moderna, e che un raccordo, staccatosi in questo punto dalla via principale, si sia portato sull'altra riva verso *Iulium Carnicum*.

La grande strada quindi non doveva toccare direttamente il centro romano, come potrebbero provare anche i reperti venuti alla luce nella località di Imponzo sulla sponda opposta del fiume (*CIL*, V, 8652 = *SI*, 384; Moro, 1956, p. 153). In tal modo la via lasciava sulla sua sinistra *Iulium Carnicum*, messo in diretto rapporto con questa attraverso il raccordo per Terzo, che abbiamo già ricordato, e senza dubbio con un più breve collegamento stradale all'altezza della città.

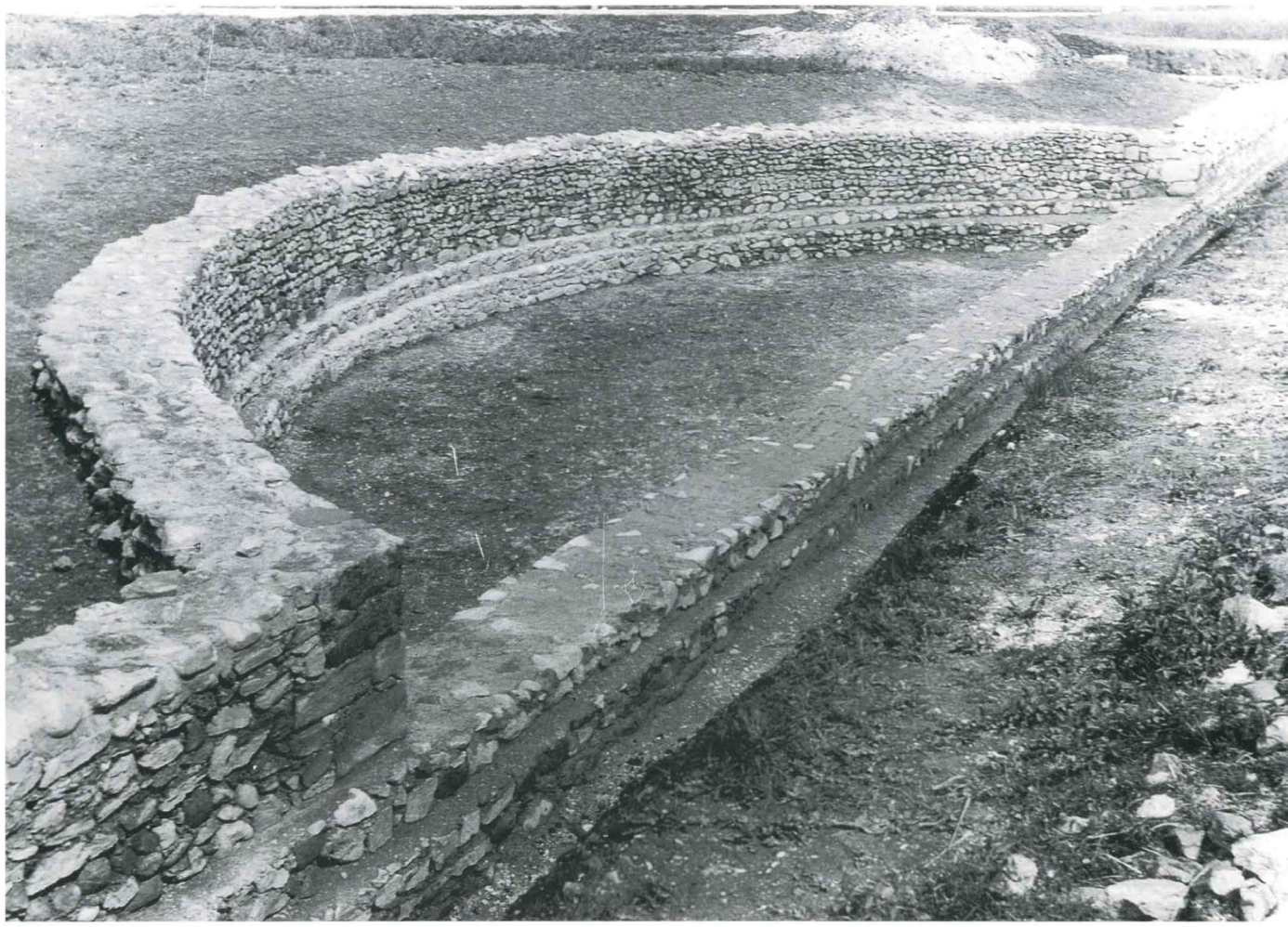
Così almeno due strade venivano ad allacciare *Iulium Carnicum* con la via di Monte Croce Carnico, rendendo più sicuro e più forte questo centro che, non attraversato dalla grande arteria, era in grado, assieme al dominante colle di S. Pietro, di controllarla da vicino [2].

Guardando ad un tale quadro viario, possiamo dire che anche per *Iulium Carnicum* si ripete la stessa situazione stradale di *Opitergium*, collegata con la vicina *Postumia*; di *Iulia Concordia*, raccordata con la *Annia*; di *Forum Iulii* che, come vedremo, era messa in comunicazione con la vicina via che da Aquileia si portava nella valle del Natisone verso il passo del Predil, senza toccare direttamente Cividale.

È da ritenere anche che all'altezza di *Iulium Carnicum*, nei pressi del breve raccordo con questo centro, non sia mancata sulla grande strada una stazione di posta, distante dalla precedente di *Ad Tricensimum* XXX miglia, pari all'effettivo cammino di 45 chilometri, che intercorre lungo l'itinerario da noi ricordato fra Tricesimo e Zuglio.

Superato *Iulium Carnicium*, dopo aver toccata l'odierna località di Arta, che ha restituito opere murarie e reperti riferibili all'epoca romana (Gortani, 1903a, p. 45 ss.), ed essere passata presso il paese di Sutrio, ricco di memorie romane (Grassi, 1782, p. 100: "pezzi di terrazzo in mosaico, frammenti di colonne, urne cinerarie, sarcofaghi e monete del basso impero"; Gortani, 1903b, p. 36: "indizi di muri e pavimenti"; Moro, 1956, p. 151: "frammento architettonico di marmo"), la via proseguiva lungo la valle del Bût, raggiungendo infine, non lontano dal valico, il paese di Timau. In questo luogo l'Egger (1936, p. 16), dopo

135. *S. Lorenzo di Sebato (Bolzano): resti dell'antica stazione stradale* Sebato *dell'*Itinerarium Antonini.



aver ricavata la frase *Stat(ionis) [T]em[av]ien(sis)* dall'iscrizione *CIL*, V, 1864, incisa sulla roccia nelle vicinanze del passo di Monte Croce Carnico presso il sentiero che porta al rifugio Marinelli, localizza la stazione doganale della *X regio* e quindi dell'*Italia* romana presso il confine con la *provincia* del *Noricum*.

Oltre Timau e fino al valico il percorso della strada antica, interamente rilevato dalla Moro (1956, p. 157 ss. e Tav. VII), è ancora oggi per diversi tratti ben conservato con i suoi ripidi e stretti tornanti, che salgono decisi lungo la difficile parete della montagna fino al passo di Monte Croce Carnico, alto m. 1360. Presso questo valico ben tre iscrizioni (*CIL*, V, 1862 = *ILS*, 5885 add.; *CIL*, V, 1863 = *ILS*, 5886 add.; *CIL*, V, 1864), incise sulla roccia, ricordano la via e parlano di lavori di manutenzione e di ripristino della stessa, il cui percorso nel tempo ha dovuto subire molteplici variazioni data l'asperità dei luoghi.

Superato il passo di Monte Croce Carnico, che rappresentava la linea di confine fra la *X regio* e il *Noricum*, la via scendeva verso la valle della Gail seguendo il crinale alla destra del rio Valentino, dove permangono numerose le tracce del percorso antico (Bulle, 1948, p. 70 ss. e Tav. 20a), e raggiungeva quindi la cittadina di Mauthen, presso la quale è da ubicare la posta stradale di *Loncium* segnata dall'*Itinerarium Antonini*, giusta la distanza di XXII miglia (33 chilometri) che intercorre fra il paese di Zuglio e questa località (Jantsch, 1936, p. 22 ss.; Raoss, 1967, p. 1836 s.). Qui l'iscrizione *CIL*, III, 4720, che ricorda il controllore Amando, schiavo di Tito Giulio Saturnino, assicura la presenza di una stazione di dogana, che può anche essere suggerita dal nome stesso di Mauthen il quale, come scrive il Marinelli (1898, p. 381), significa «dogana, cioè località dove si pagano le gabelle, in perfetta corrispondenza con il friulano *mude*». In tal modo a Timau e a Mauthen si trovavano le due stazioni doganali su questo punto di confine fra l'Italia romana e il Norico, rappresentato dal passo di Monte Croce Carnico.

Dopo *Loncium* ed attraverso l'alto corso della Drava

la via raggiungeva *Aguntum*, presso Lienz, e quindi, proseguendo per le poste stradali di *Littamum*, da localizzare nel paese di S. Candido all'inizio della val Pusteria (*TIR*, 1961, p. 49), e di *Sebatum*, l'odierna località di S. Lorenzo di Pusteria (Brusin, 1941a, p. 325 ss.), andava ad incontrare la via del Brennero, che saliva da Verona, appena a sud del centro di Fortezza.

Unite, le due strade si dirigevano poi, toccando Vipiteno e dopo aver superato il passo del Brennero, a *Veldidena*, l'attuale Wilten presso l'odierna città di Innsbruck.

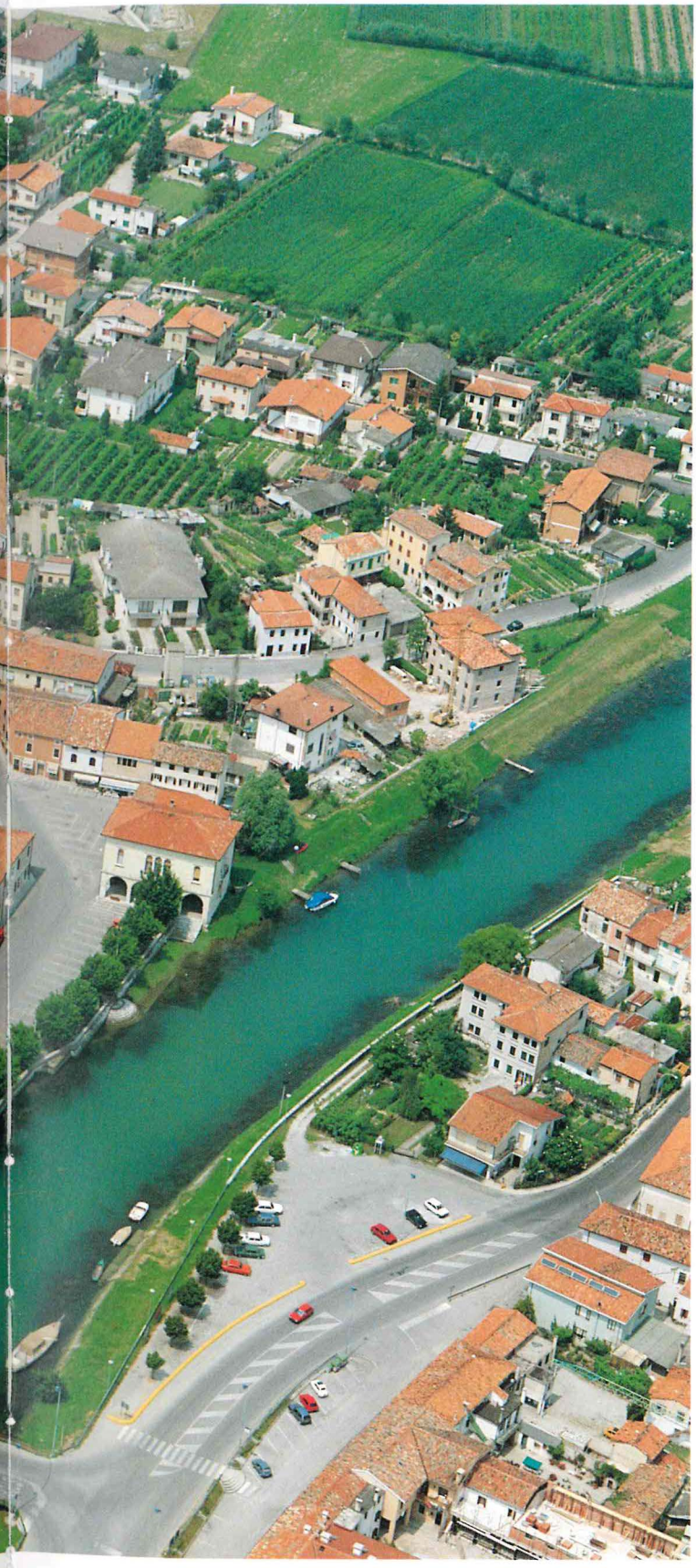
Note

1. All'altezza di Tolmezzo, dalla via diretta a *Iulium Carnicum* si staccava la strada che, dopo aver attraversato il corso del Bût a settentrione del suo punto d'incontro con il Tagliamento, si portava a Villa Santina risalendo quest'ultimo fiume. Ho potuto rilevare il percorso di questa antica via, dopo la località di Caneva, in un largo sentiero che porta, tenendosi sempre a sud della statale moderna (S.S. 52), alla chiesetta della «Madonna del Clap» (Madonna del Sasso), sita non lungi dal torrente Vinadia. Presso questa chiesetta, dove un'iscrizione del XVI secolo richiama la vicina strada (*Virginis hec petra hic red/das tua vota viator*), un tratto di roccia è segnato chiaramente dai solchi carrai; inoltre qui sono venute alla luce tombe di inumati, che il Gortani (1933, p. 493) ritiene di epoca romana. Sempre mantenendosi sottomonte, questa via raggiungeva la località di Villa Santina, continuando poi per la valle del Tagliamento verso il passo della Mauria, lungo quel percorso che abbiamo già ricordato parlando della via della valle del Piave (p. 155). È da aggiungere che da Villa Santina, a sua volta, doveva staccarsi un tracciato stradale lungo la valle del Degano, la cui esistenza può essere suggerita dai ritrovamenti romani venuti alla luce presso Raveo (Moro, 1956, p. 148), a Ovaro (*SI*, 386; Marinelli, 1889, p. 516), a Luint (*SI*, 387) e a Comeglians (*CIL*, V, 1865).

2. In seguito all'attacco portato nel 52 a.C. dai Giapidi nella *Venetia* orientale (Hirt., *Bell. Gall.*, 8, 24; Appian., *Illyr.*, 18, 52), il Degrassi (1954, p. 37) e la Moro (1956, p. 14) riconducono, intorno al 50 a.C., la fondazione di *Iulium Carnicum* come *castellum* a guardia del passo di Monte Croce Carnico e della valle del Bût, già percorsa da una importante pista preromana, che abbiamo ricordato parlando dell'itinerario paleoveneto lungo la valle del Piave (p. 149). E il Mirabella Roberti (1976, p. 91 s.) ritiene che il castello «fu costruito sulla collina di San Pietro, luogo dominante la valle del Bût e ben difendibile, dove certo era già un castelliere dei Gallo-Carni». A proposito della scelta da parte dei Romani di questo luogo per erigervi un centro fortificato, penso che essa sia stata determinata non solamente dalla forte posizione del colle di San Pietro, già controllato da queste popolazioni, ma anche e soprattutto dalla presenza di un vicino centro carnico di notevole rilievo. Plinio (*N.H.*, 3, 131), parlando delle antiche città della *Venetia*, al suo tempo scomparse, ricorda *ex .... Carnis Segesta* e il Frau (1981, p. 66 ss.) a tale proposito è del parere che il nome *Segesta* si possa ritrovare in quello odierno di Sezza, una località sopra Zuglio, dove un disteso pianoro è indicato ancora con il significativo nome di «Chiamp dai Salvàns», cioè «Campo dei barbari» (Lazzarini, 1904, p. 2). È anche da ricordare che su questa presenza di un precedente insediamento carnico il Degrassi (1954, p. 38) osserva che «Se il luogo non avesse avuto abitatori indigeni prima dell'erezione cesariana del castello, non si sarebbe rifatto alla fine del I secolo a.C. al più tardi, come ci attesta un'iscrizione di quest'epoca (*CIL*, V, 1829 = *ILS*, 5443), un tempio a Beleno, nume carnico per eccellenza». È quindi da pensare che dall'elevata *Segesta* dei Carni, la romana *Iulium Carnicum* sia scesa nel fondovalle, prima come *vicus*, quindi come *municipium*, infine come *colonia*, a capo della estesa ed impervia regione delle Alpi Carniche (Bosio, 1981c, p. 40 ss.).

Concordia, veduta aerea. Da Iulia Concordia, *punto d'incontro della via* Postumia *con la via* Annia, *si staccava la strada diretta ai paesi del Norico.*

LA VIA DA CONCORDIA AL NORICO



Dalla colonia romana di *Iulia Concordia* era possibile comunicare direttamente con i territori norici, senza essere costretti a passare per Aquileia, mediante un percorso diretto, attraverso la media pianura friulana, ai piedi delle Alpi Carniche.

Da parte degli antichi non abbiamo alcuna notizia dell'esistenza di questa strada ed anche gli Itinerari la dimenticano completamente, ma il ritrovamento lungo il suo tracciato di ben sei cippi miliari (scoperta questa che trova riscontro, in questa regione, solamente nella sottostante *via Annia* diretta da Altino ad Aquileia) indica in modo indubbio la sua importanza, che viene attestata anche da tutti gli studiosi che ne hanno ricercato il percorso (*CIL*, V, p. 936; Cartellieri, 1926, p. 12; Sticotti, 1938, p. 308; Quarina, 1942, p. 18; Someda De Marco, 1948, pp. 6, 12, 13, 18; Grilli, 1975-76, p. 315 ss.).

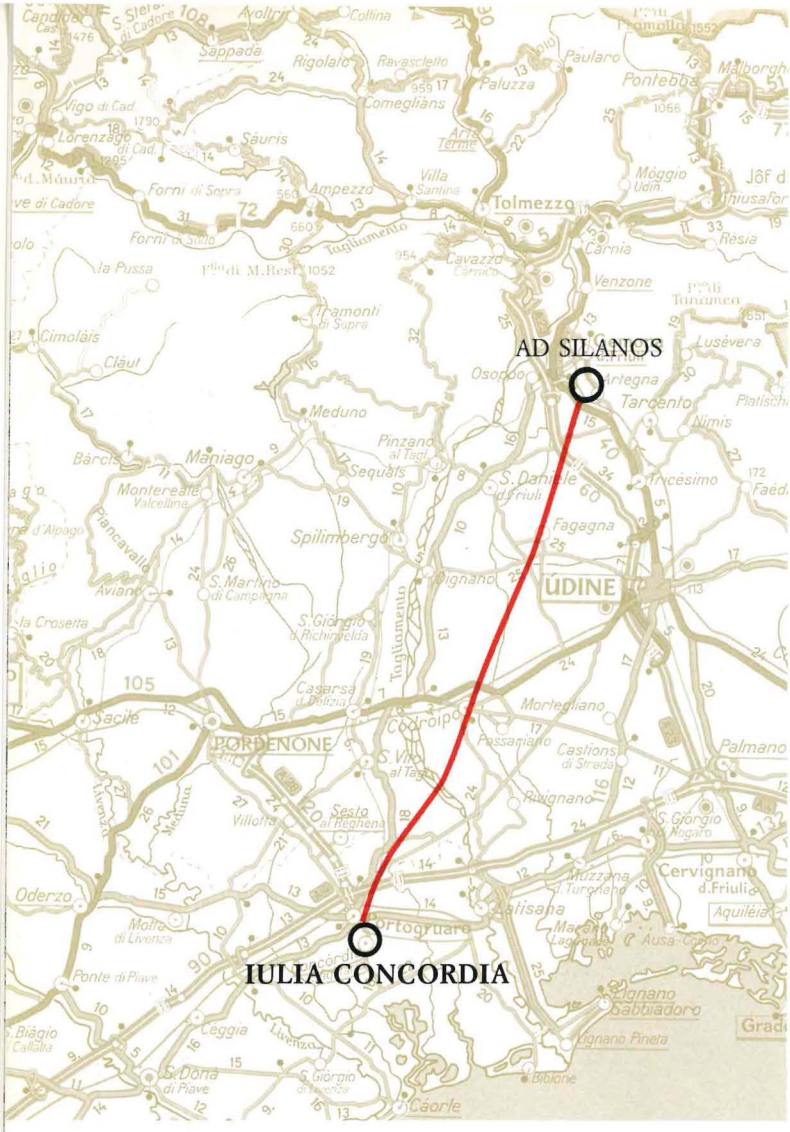
Senza dubbio la costruzione di questa via si rese necessaria per alleggerire il traffico che da Altino era diretto verso le Alpi nord-orientali e per favorire quanti, scendendo dal nord o salendovi, avevano fretta di raggiungere al più presto le loro mete senza dover compiere un giro vizioso per Aquileia.

Per tale motivo questa strada può essere considerata una *via per conpendium*.

Ad accrescere l'importanza logistica di questa strada da Concordia al Norico è da aggiungere il fatto che essa veniva a trovarsi anche in diretta comunicazione con il mare Adriatico. Infatti fin dal momento della sua fondazione intorno al 40 a.C. (Zovatto, 1965, p. 10), *Iulia Concordia* era stata collegata, attraverso il breve corso del *flumen Reatinum* (Plin., *N.H.*, 3, 123), l'odierno Lemene (Rosada, 1979, c. 220 s.), con il litorale adriatico, sul quale aveva trovato luogo lo scalo a mare di questa città, da ubicare con ogni probabilità nell'attuale centro di Caorle (si rimanda a p. 247).

In tal modo la via diretta da Concordia al Norico era strettamente collegata anche con l'Adriatico e con le rotte marittime e perciò veniva ad assumere una valenza logistica e quindi commerciale di primo piano, proponendosi pure come grande via di penetrazione dal mare verso i soprastanti territori alpini, accanto alle precedenti strade dirette da Aquileia verso l'arco delle Alpi nord-orientali.

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



136. *Il percorso della strada romana* Iulia Concordia-Ad Silanos.

XXII potestà tribunizia, si può fissare l'apertura di questa via fra l'1 luglio del 2 e il 30 giugno dell'1 a.C. per opera di Augusto.

Lo Sticotti (1938, p. 308), tenendo presenti i miliari scoperti lungo questa strada e dedicati a questo imperatore, le attribuisce il nome di «via Iulia Augusta»; il Quarina (1942, p. 18), sempre per la stessa ragione, propone invece di chiamarla «via Augusta»: denominazioni queste che hanno solamente il valore di un termine dotto.

Questi cinque miliari, più il sesto che, come vedremo, è di epoca tarda, permettono anche di ricostruire il percorso seguito dalla strada, soprattutto nella sua parte terminale.

Infatti l'itinerario che doveva seguire la via nel suo primo tratto non è stato ancora bene accertato, mancando al riguardo un qualche specifico dato archeologico o toponomastico in grado di assicurare o di richiamare in qualche modo la sua presenza sul terreno. A tale proposito, anche il paese di Cintello che la via doveva toccare e che è stato inteso come un *ad quintum lapidem* (Quarina, 1942, p. 19; Olivieri, 1961, p. 145), cioè come una indicazione di distanza da Concordia, è invece piuttosto da ricondurre alla voce *cinctum* = recinto (*REW*, 1921) e ad una origine agraria, collegata con ogni probabilità alla centuriazione dell'agro di questa colonia (Bosio, 1965-66, pp. 218 s. e 230).

Comunque, guardando anche alla situazione ambientale, la strada antica dopo *Iulia Concordia*, tenendosi sulla sinistra del fiume Lemene, doveva raggiungere l'odierna località di Cintello. Lungo questo tratto e precisamente ad est di Portogruaro e a tre chilometri circa a settentrione di Concordia furono trovate le tracce del passaggio di una strada romana, che il Bertolini (1904, p. 293 s.) riferisce al nostro percorso.

Dal paese di Cintello, passando per Cordovado, che ha restituito l'iscrizione *CIL*, V, 1908, la via doveva raggiungere il corso del Tagliamento e quindi la borgata di Pieve di Rosa presso Camino di Codroipo, dove fu ritrovato un miliare senza la cifra della distanza e dal testo di non facile lettura che, dalle lettere rimaste, si può ritenere portasse la dedica agli imperatori Valerio Massimiano Erculeo e Flavio Costanzo (*CIL*, V, 7994 = Basso, 92). Questo miliare pertanto, ferma restando l'attribuzione a questi due personaggi, si può datare fra il marzo del 293 e il maggio del 305, il che viene ad attestare un restauro della via in epoca tarda e a documentare quindi l'importanza che doveva avere questo itinerario anche nel basso Impero [1].

Dopo Pieve di Rosa la via proseguiva per l'odierna cittadina di Codroipo. Non è accertata l'origine di questo centro, tuttavia alcuni studiosi (Fabris, 1895, p. 4; Olivieri, 1961, p. 137) fanno derivare il suo nome da *quadruvium*. Tale toponimo si spiegherebbe con la presenza in questo luogo di un antico incrocio stradale: la strada proveniente da Concordia sarebbe venuta qui ad incontrare la «Stradalta», la via che, staccatasi da Oderzo e dalla *Postumia*, raggiungeva attraverso la media pianura friulana la strada *Aquileia-Iulia Emona* all'altezza della odierna cittadina di Gradisca d'Isonzo (Bosio, 1981b, p. 51 e nota n. 84; si veda anche in questo volume a p. 203).

Continuando verso settentrione e passando ad oriente dei paesi di S. Lorenzo e di Pantianicco, si perveniva poi alla località di Tomba, presso Mereto, dove da Someda De Marco (1948, pp. 13 e 18) fu rinvenuto un sepolcreto di età romana ed anche il tracciato della antica strada.

Dopo la borgata di Tomba si giunge a Fagagna, da dove proviene uno dei miliari fatti porre da Augusto, con l'indicazione del XXXIII miglio (*CIL*, V, 7995 = Basso, 93), distanza che viene a corrispondere ai circa 50 chilometri che separano questa località da Concordia. Nello stesso luogo è stata ritrovata l'iscrizione *CIL*, V, 1793, che ricorda la *gens Fania*, dalla quale il Vale (1927, p. 14) ritiene sia derivato il nome attuale di

137. *Fagagna (Udine): miliare di Augusto (Musei Civici – Udine).*

138. *Vendoglio (Udine): miliare di Augusto (Musei Civici – Udine).*

Fagagna; il Pellegrini (1966-69, p. 30 dell'estratto) è però di parere diverso e pensa invece ad una origine fitonimica da *fagetum*. È da aggiungere ancora che nella zona di Fagagna, e precisamente lungo la direzione dell'attuale Borgo Riolo, il Buora (1981, c. 180 s.) ha rilevato un tratto del percorso dell'antica strada.

Un altro cippo miliare, sempre con la dedica ad Augusto e con la distanza del XXXIIII miglio (*CIL*, V, 7996 = Basso, 94) proviene da Colloredo di Montalbano. Non si conosce il suo luogo di rinvenimento in quanto il miliare oggi si trova presso il portone della entrata principale del Castello di Colloredo; con ogni probabilità la sua originaria collocazione, da fissare un miglio dopo la pietra di Fagagna, è da ritrovare lungo il percorso di quella strada campestre, indicata tuttora come «via Romana» che, sulla direzione del tracciato antico, collega ancora oggi Fagagna con quest'ultimo paese.

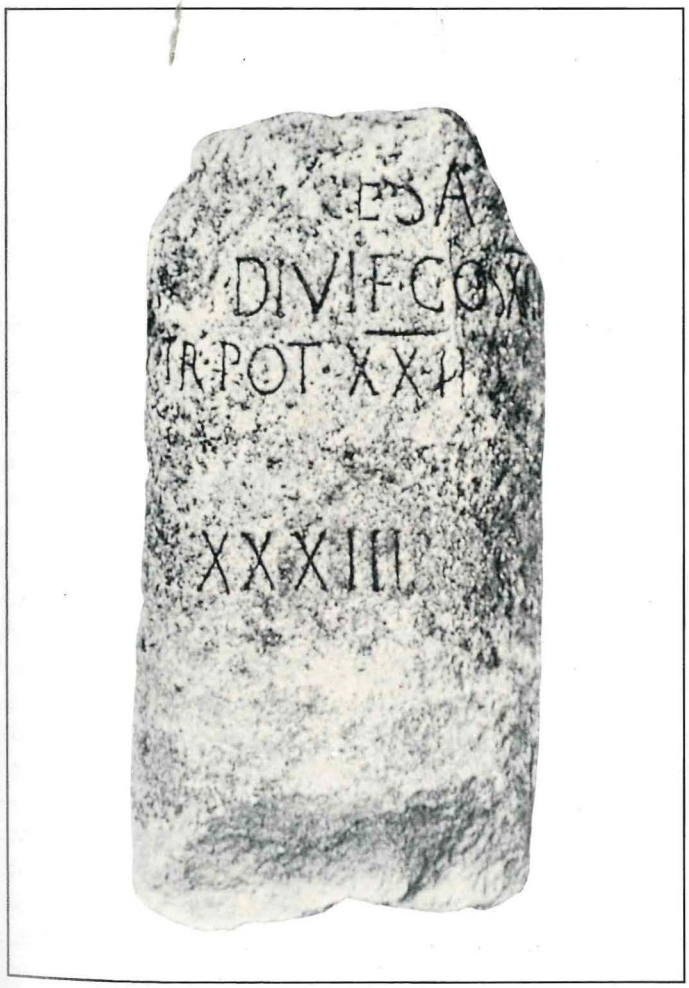
Poco più a nord di Colloredo di Montalbano e precisamente nella località di Vendoglio, una frazione di Treppo Grande, è venuto alla luce un terzo miliare di Augusto (*CIL*, V, 7997 = Basso, 95). Sulla pietra l'indicazione delle miglia è incompleta (X[....]IIII), ma la distanza da Concordia a questo paese di circa 57 chilometri può dar ragione al Bertolini (1886, p. 110), che vi legge la cifra X[XXV]IIII.

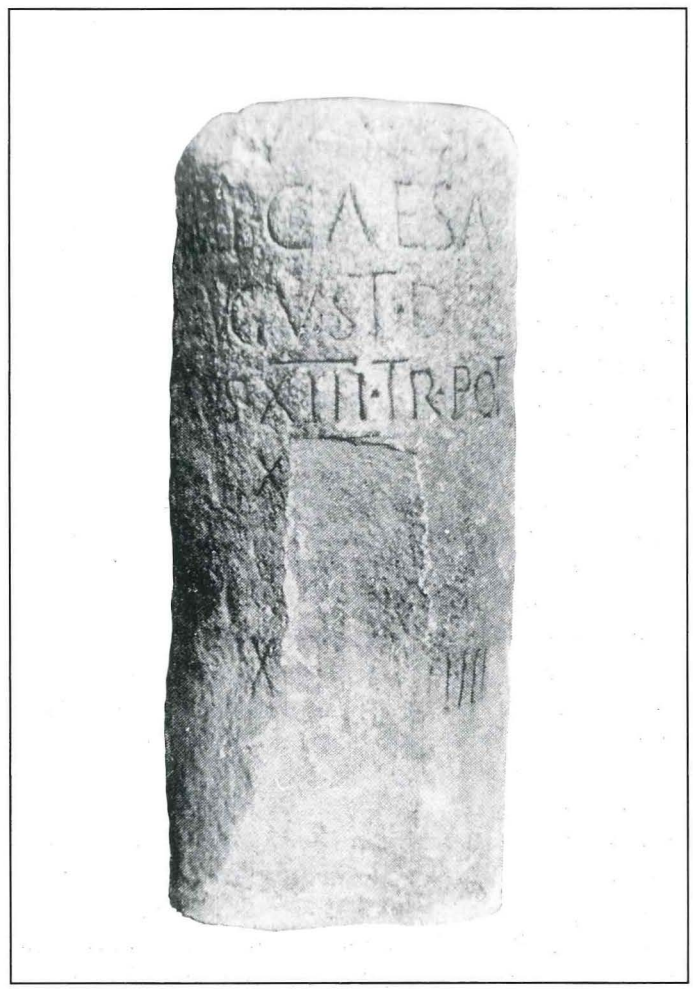
Infine dalla località di Pers, e precisamente dal viale d'ingresso della villa cinquecentesca del nobile Antonio di Pers, provengono altri due miliari dedicati ad Augusto.

Il primo di questi reca la distanza di XXXV miglia (*CIL*, V, 7998 = Basso, 96), inferiore a quella di Vendoglio, il che porta a pensare che la pietra doveva avere la sua originaria collocazione un miglio dopo quella conservata a Colloredo di Montalbano.

Il secondo porta la cifra di XXXXI miglia (*CIL* V, 7999 = Basso, 97), e questa distanza di circa 61 chilometri costringe a porre il miliare nelle immediate vicinanze del paese di Zeglianutto.

Senza dubbio questi due ultimi miliari, provenienti





139. *Il colle di Artegna (Udine), l'*Artenia *di Paolo Diacono, presso il quale doveva trovarsi la posta stradale di* Ad Silanos *della* Tabula Peutingeriana.

da luoghi diversi, sono stati portati a Pers dai conti proprietari della villa, certamente appassionati raccoglitori di opere d'arte e di testimonianze antiche.

Abbiamo così, nello spazio di pochi chilometri, ben cinque cippi miliari, tutti dedicati ad Augusto; essi non possono lasciare dubbi sull'importanza che questo imperatore doveva attribuire a questo percorso stradale.

Continuando verso settentrione, la nostra strada per Treppo Grande doveva raggiungere la palude di Bueris dove, durante i lavori per la bonifica di questa zona, è venuto alla luce un tratto di questa via, con il basolato ancora intatto, della larghezza di quattro metri (Biasutti, 1903, p. 9, nota n. 1; Costantini, 1912a, p. 474; De Gasperi, 1914, p. 25). Inoltre alcuni anni fa, recatomi a Bueris per vedere se fosse rimasta ancora qualche traccia di questa strada, mi furono mostrati da don Roberto Merluzzi, l'allora parroco del luogo, alcuni basoli raccolti nell'orto di sua proprietà, che egli assicurava essere appartenuti al selciato della via romana.

La via infine andava ad incontrare la grande strada che da Aquileia conduceva con un ramo a *Virunum*, con l'altro ad *Aguntum*; il punto d'unione doveva corrispondere alla stazione stradale di *Ad Silanos*, che la *Tabula Peutingeriana* (*Segmentum* III, 5) ricorda e che è da fissare nei pressi della località di Artegna (p. 165), a qualche chilometro da Bueris.

La Moro (1956, p. 166 ss.), facendo riferimento alla località di Pers dove, come abbiamo visto, sono stati trovati due miliari, conduce invece la strada, dopo questo paese, direttamente a settentrione fino ad Ospedaletto ad incontrare in questo punto la via da Aquileia diretta al Norico.

Il Grilli (1975-76, p. 315 ss.) a sua volta non ritiene che i cinque miliari dedicati ad Augusto stiano ad indicare una sola strada. Questo studioso infatti è del parere che mentre i miliari *CIL*, V, 7995 (ritrovato a Fagagna) e *CIL*, V, 7997 (proveniente da Vendoglio) siano da riferire alla via Concordia-Artegna, gli altri tre invece siano da attribuire ad un percorso che da Trice-

140. *Il Monte di Ragogna (Udine), la* Reunia *di Venanzio Fortunato edi Paolo Diacono.*

simo era diretto a Belluno, giusta l'indicazione *viam Belloio* presente nell'*Itinerarium Antonini* (*IR*, 1929, 276), che la segna a XXX miglia da Aquileia. Il Grilli sostiene questa tesi anche con il materiale diverso con cui questi miliari furono realizzati: i primi due in pietra di Verzegnis, gli altri tre in pietra piasentina proveniente dalle cave del cividalese.

Sulla validità dell'itinerario Tricesimo-Belluno ci siamo già soffermati parlando della *mansio viam Belloio* lungo la strada *Aquileia-Virunum* (p. 161); per quanto riguarda il diverso materiale impiegato per questi miliari, possiamo portare come vicino esempio i due miliari di Valentiniano, Teodosio ed Arcadio che, lungo il tratto stradale Altino-Aquileia, dovevano trovarsi a poche miglia di distanza fra loro: l'uno (Brusin, 1940-41, p. 378 = Basso, 79) è in calcare del Carso, l'altro (Forlati Tamaro, 1959, p. 151 s. = Basso, 81) è in trachite euganea. Ma su questo specifico argomento sono numerosi gli esempi.

Oltre alla strada costruita da Augusto e oggetto di questa ricerca, da *Iulia Concordia* si staccava un'altra via diretta al Norico ad incontrare il percorso che da Aquileia conduceva con un ramo a *Virunum*, con l'altro ad *Aguntum* (Bosio, 1989, p. 12).

È questo il cammino ricordato da Venanzio Fortunato (*Vita S. Martini*, 4, vv. 643-645), che nell'anno 565 d.C. viaggiò come pellegrino da Ravenna a Tours, e ricostruito dallo Zuccheri (1869; anche Brusin, 1960, p. 7 e Tav. I a p. 8) per Sesto al Reghena, Bagnarola, Savorgnano, San Vito al Tagliamento, Prodolone, San Giovanni di Casarsa e Lestans. Da qui il suo percorso doveva continuare, seguendo la sponda destra del Tagliamento, fino al paese di Valeriano, sito di fronte all'odierna località di Ragogna, il *castrum Reunia* ricordato da Paolo Diacono (*H.L.*, 4, 37) [2], dove attraversava il fiume, andando infine ad incontrare, oltre Osoppo (Paul. Diac., *H.L.*, 4, 37 = *castrum Osopus*) [3], la via diretta da Aquileia al Norico.

Come si vede, ben due strade, anche se di diverso peso logistico, si staccavano da *Iulia Concordia* verso le

141. *Il colle di Osoppo (Udine), l'*Osopus *ricordato da Venanzio Fortunato e da Paolo Diacono.*

Alpi Carniche e i paesi norici e ciò ben può chiarire, unitamente alle vie *Postumia* ed *Annia* volte ad Aquileia, l'importanza di questa città come punto di traffico obbligato fra la pianura padana e i paesi delle Alpi orientali e quindi come centro di primaria importanza strategica, tale da giustificare più tardi la scelta in questo luogo della *concordiensis sagittaria* (Seeck, 1962, p. 145), la fabbrica che doveva produrre le *sagittae*, cioè le munizioni per lo scacchiere difensivo apprestato lungo le Alpi Giulie, i *Claustra Alpium Iuliarum*, contro il pericolo delle invasioni durante il basso Impero (*Claustra Alpium Iuliarum, I, Fontes*, 1971).

Note

1. È da precisare, a proposito di questo tratto iniziale della via, che ultimamente, come avverte il Buora (1989, p. 76 s.), la fotografia aerea ha permesso di accertare la presenza di una traccia sul terreno che dalla località di Vado raggiunge il paese di Morsano al Tagliamento, con un percorso di una decina di chilometri, e che è stata subito interpretata come un resto della via romana costruita da Augusto e diretta al Norico.

Per personale esperienza preferisco essere molto cauto nell'attribuire una indicazione ricavata dalla fotografia aerea ad una particolare età ed a un preciso manufatto, anche perché, in tale caso, questa strada durante l'epoca romana avrebbe dovuto prima di Morsano incontrare un ramo del Tagliamento (*Tiliaventum Maius*) per poi, lungo questa direzione, superare ancora l'altro braccio (*Tiliaventum Minus*), nei quali si divideva allora questo corso d'acqua. Infatti, come sappiamo da quello che ci dice il Rosada (1979, c. 223 ss.) che ha attentamente esplorata e studiata la situazione idrografica di questa zona, il Tagliamento in età romana si divideva appena a sud del paese di Pieve di Rosa in due rami terminali, giusto quanto scrive Plinio (*N.H.*, 3, 126) che parla di un *Tiliaventum Maius* e di un *Tiliaventum Minus* ad oriente di *Iulia Concordia*. In tal modo Morsano si sarebbe trovato fra questi due rami fluviali, che la strada avrebbe dovuto qui attraversare con un doppio passaggio. Invece con il percorso da noi proposto e diretto per Cordovado a Pieve di Rosa la via, correndo per un buon tratto sulla destra del *Tiliaventum Maius*, veniva ad incontrare il fiume nel punto in cui il suo corso non si presentava ancora diviso. La presenza poi del miliare dedicato a Massimiano Erculeo e Flavio Costanzo proprio in queso luogo mi sembra una buona spia per fissare qui l'attraver-

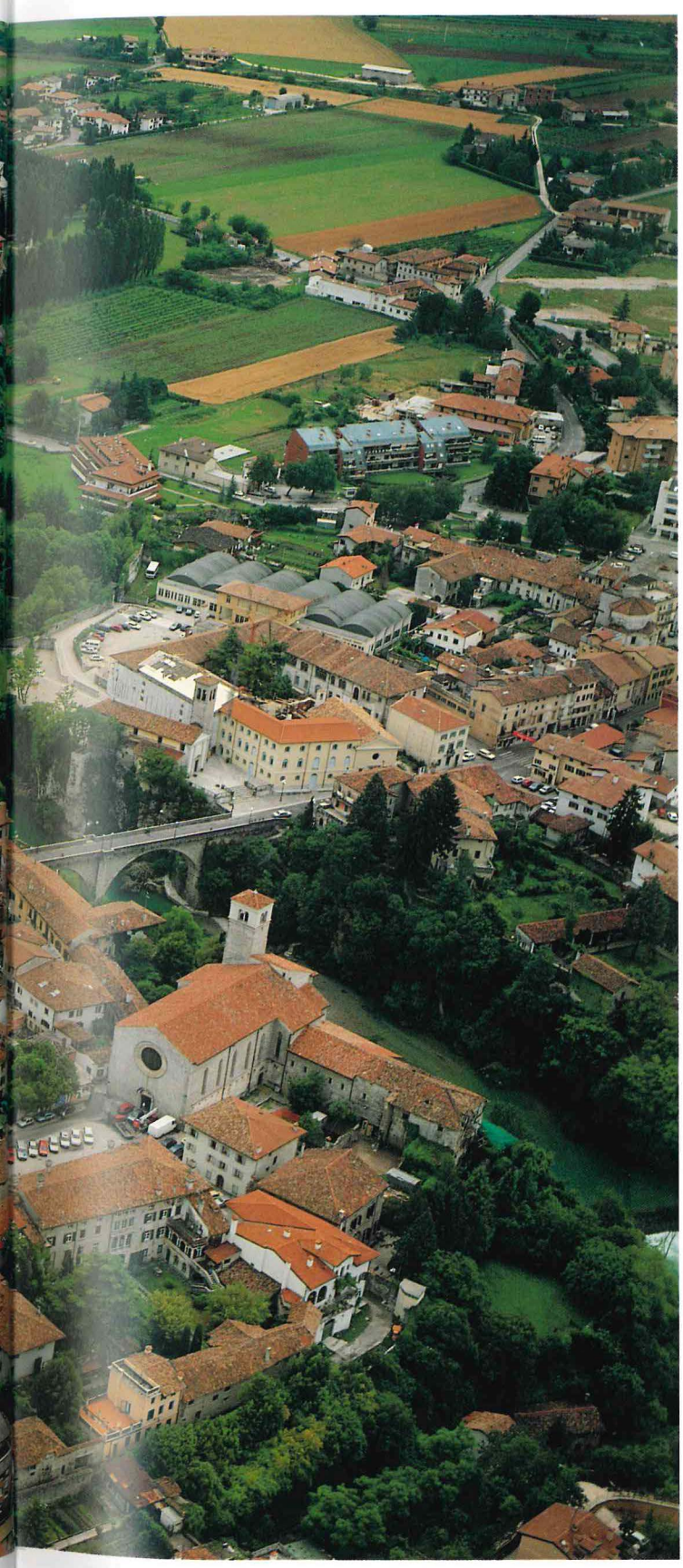
samento del fiume e di conseguenza il passaggio della strada antica.

2. Il *castrum Reunia* è da localizzare sull'alto sperone roccioso del Monte di Ragogna, presso l'odierna borgata di S. Pietro di Ragogna, dove ancora nel 1700, come scrive il Guerra (ms., p. 146 s.), permanevano evidenti e numerosi i resti del castello medioevale. Oltre alla testimonianza di Venanzio Fortunato, che riporta il *castrum* ad un'epoca precedente a quella di Paolo Diacono, la presenza romana in questo luogo è documentata dal rinvenimento di monete romane venute alla luce nei dintorni del castello (Moro, 1956, p. 148). Grazie alla sua posizione, dominante sul corso del Tagliamento, il *castrum Reunia* veniva a sbarrare il punto di passaggio di questo fiume all'altezza della stretta di Pinzano e controllava il percorso stradale che, scendendo da settentrione, oltre il Tagliamento si biforcava, portandosi con un ramo a sud verso *Iulia Concordia*, con un altro ad occidente e lungo l'alta pianura pordenonese ad *Opitergium* (p.147).

3. Il *castrum Osopus* si trovava pochi chilometri a settentrione del Monte di Ragogna e lungo la stessa strada, sopra un'erta altura, rocciosa e isolata, che come un bastione s'innalza sul piano e sul vicino greto del Tagliamento. Il ricordo da parte di Venanzio Fortunato assicura in questo luogo l'esistenza di un insediamento precedente l'età longobarda e i numerosi ritrovamenti archeologici, venuti alla luce sul colle e nei dintorni, ci riconducono all'epoca romana (*CIL*, V, 1820, 1821, 1822; Vale, 1927, p. 11 ss.; Moro, 1956, p. 144 ss.). Infatti i Romani non potevano trascurare un'altura come questa, la cui posizione, naturalmente fortificata e sicura all'imboccatura della valle del Tagliamento, permetteva di dominare le vie d'accesso alla *Venetia* orientale.

Cividale del Friuli, veduta aerea. Da Aquileia giungeva nell'antica Forum Iulii *la via diretta alle valli del Natisone e dell'alto Isonzo.*

LA VIA DA AQUILEIA A *FORUM IULII* E LUNGO LE VALLI DEL NATISONE E DELL'ISONZO.



Nella nostra ricerca sulla via che da Aquileia conduceva a *Virunum* (p. 157) abbiamo visto come il Miller (1916, c. 451 ss.) attribuisca le indicazioni fornite dall'*Itinerarium Antonini* e dalla *Tabula Peutingeriana* ad un percorso stradale che oltre *Forum Iulii*, l'odierna Cividale del Friuli, e attraverso le valli del Natisone e dell'Isonzo e il passo del Predil raggiungeva la località di Tarvisio, diretto a *Santicum* (Villach) e quindi a *Virunum* (Zollfeld) nel Norico.

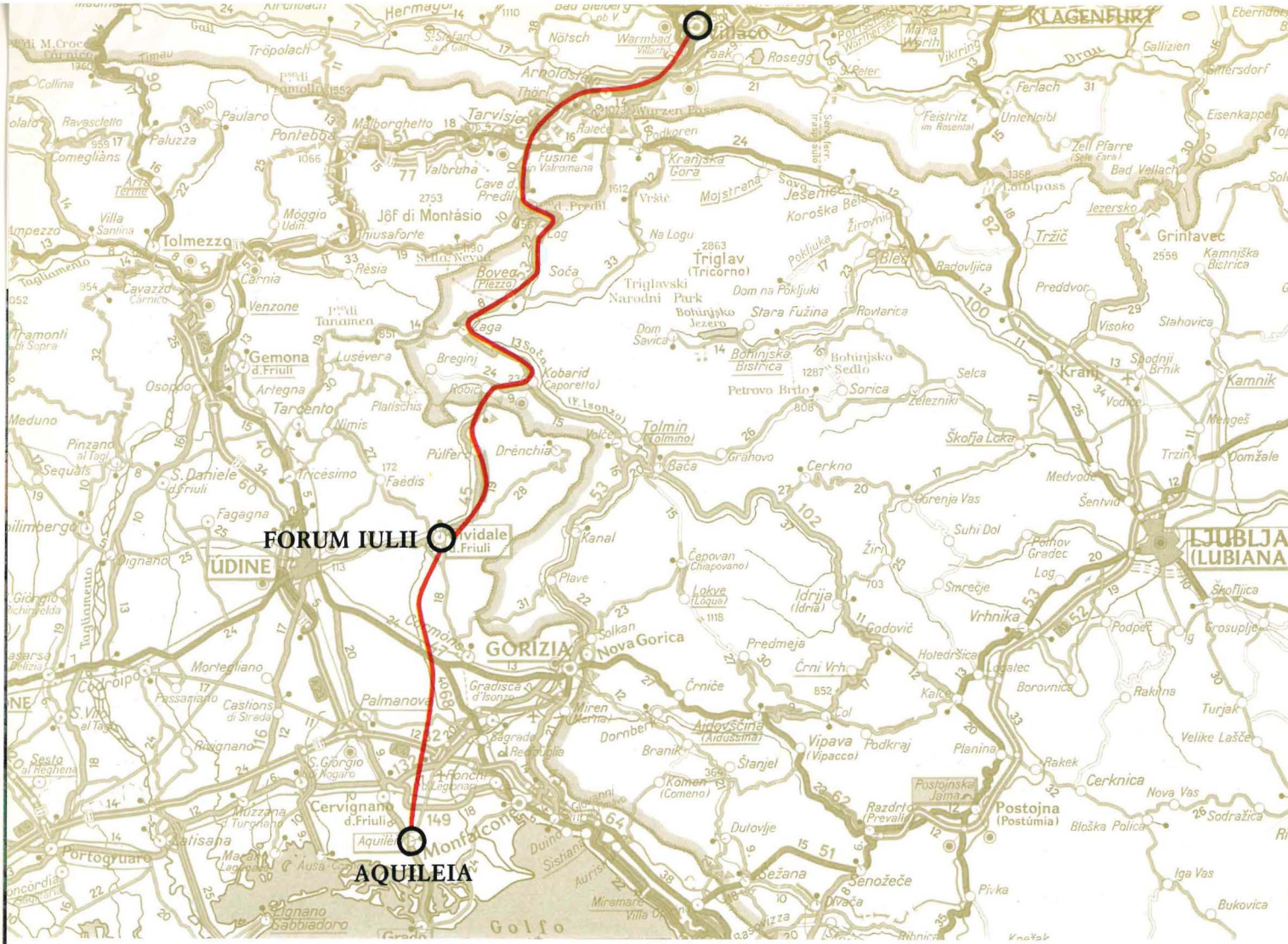
Sappiamo invece che questi due documenti viari romani si riferiscono ad un percorso stradale condotto lungo la valle del Fella, dove esistono sicure testimonianze del passaggio di una grande via antica.

Ma se l'opinione del Miller si è dimostrata infondata, non si può certo negare l'esistenza di una strada che in epoca romana doveva unire Aquileia a *Forum Iulii* e da qui per il passo del Predil portarsi a Tarvisio. Infatti, anche se mancano informazioni dirette da parte degli antichi su questo itinerario, la stessa posizione di *Forum Iulii* e il ritrovamento, come diremo, di un tratto di strada romana all'imbocco della valle del Natisone stanno a testimoniare la presenza di un antico tracciato stradale, seppur di non primaria importanza.

Inoltre in una notizia che ci viene da Plinio mi sembra di poter ritrovare un ricordo di questo percorso. Parlando della distruzione dell'*oppidum* dei *Galli Transalpini transgressi in Venetiam* (Liv., 39, 22, 6-7) per opera del console Marco Claudio Marcello, questo scrittore (*N.H.*, 3, 131) precisa che esso sorgeva *ab Aquileia ad XII lapidem*, cioè alla dodicesima pietra miliare da Aquileia. Tale precisazione richiama la presenza di un vicino percorso stradale, nel quale io vedo la *Aquileia-Forum Iulii*, che passava presso il Monte di Medea, dove è da ubicare il luogo fortificato di questi Galli (Calderini, 1930, p. 9 s.; Sartori, 1960, c. 17; Furlani, 1969, p. 367).

A questa strada per Cividale del Friuli accenna senza dubbio Paolo Santonino nel suo *Itinerario in Carinzia, Stiria e Carniola negli anni 1485-1487* (Vale, 1943, p. 220 s.), quando assicura che allora (come anche oggi) una strada conduceva da Tarvisio a «Plecium(Plezzo), itinere miliarium XX difficili, admodum et laborioso ieundi».

L'origine lontana di questo percorso, che il Mommsen (*CIL*, V, p. 163) e lo Sticotti (1938, p. 311) attribuiscono a Giulio Cesare, è senza dubbio da ricercarsi in quelle piste e in quei sentieri, che fin dai tempi più antichi il cammino dell'uomo aveva aperto lungo queste vallate. Sappiamo infatti che durante l'epoca protostorica una pista, diretta ai territori norici, doveva



seguire l'itinerario delle valli del Natisone e del medio Isonzo e quindi del fiume Coritenza per portarsi, oltre il valico del Predil, alto 1156 metri, nell'attuale zona di Tarvisio, dove andava ad incontrare un altro percorso proveniente dalla valle del Fella. La presenza di questo cammino preromano trova la sua testimonianza nei ritrovamenti, riferibili a insediamenti paleoveneti e celtici, di Dernazzacco, una località presso l'odierno paese di Gagliano (Pigorini, 1880, p. 130 ss.; 1894, p. 261 ss.; Stucchi, 1951, p. 16), di Cividale del Friuli (Stucchi, 1950, p. 147 ss.; Bosio, 1977, p. 11), di San Pietro al Natisone (Pellegrini, 1909, p. 72 ss.; Ghirardini, 1922, p. 27 s.), di Caporetto (Pellegrini, Prosdocimi, 1967, p. 585; Fogolari, 1975, p. 153), che attestano come questa pista non dovesse essere allora di poco traffico.

Con l'avanzare poi dei Romani oltre le Alpi Giulie è naturale che, riprendendo in molti tratti un percorso preesistente, questi abbiano seguito le valli del Natisone e dell'Isonzo, le quali assieme a quelle del Vipacco, del Fella e del Bût vengono a rappresentare le porte orientali d'Italia.

All'epoca di Giulio Cesare infine, e in relazione alla fondazione nel 50 a.C. di *Forum Iulii* (Bosio, 1965, p. 14 ss.), la cui posizione strategica all'imbocco della valle del Natisone e la cui caratteristica di *forum*, cioè di mercato, presuppongono anche la presenza di una via di notevole traffico, questa strada, almeno nel suo primo tratto da Aquileia ai piedi delle Alpi Giulie, dovette essere curata e resa più transitabile.

Naturalmente si tratta qui di ipotesi, anche se logiche e fondate, in quanto, come abbiamo detto, non vi è alcun accenno da parte degli antichi su questa via, sull'epoca della sua costruzione e sul suo eventuale nome. A questa mancanza di notizie si accompagna per il tratto *Aquileia-Forum Iulii* la scarsità dei ritrovamenti archeologici e la carenza di miliari ed anche di toponimi da collegare al percorso di una antica via, il che può rappresentare un'altra prova che gli itinerari e le poste stradali indicate dall'Itinerario d'Antonino e dalla *Tabula Peutingeriana* sulla strada diretta a *Virunum* sono da riferire ad un diverso tracciato, appunto quello che noi abbiamo seguito lungo la valle del Fella e il passo di Tarvisio, dove invece numerose e probanti sono le testimonianze romane.

La via per Cividale del Friuli, in base alle indicazioni suggerite dalla presenza di sepolcreti, doveva staccarsi nella località di Terzo dal percorso che da Aquileia per Tricesimo raggiungeva la valle del Fella. Quindi, con ogni probabilità, essa, continuando per i paesi di Scodovacca, Perteole e Tapogliano, doveva passare presso

142. *Il percorso della strada romana da* Aquileia *per* Forum Iulii *a* Santico.

143. *Colle di Medea (Gorizia), toccato dalla strada romana diretta a* Forum Iulii *(Cividale) e già sede dell'insediamento dei* Galli Transalpini transgressi in Venetiam.

e ad occidente del Monte di Medea dopo un cammino di diciotto chilometri, che vengono a corrispondere esattamente alle dodici miglia indicate da Plinio fra Aquileia e l'insediamento dei *Galli Transalpini*.

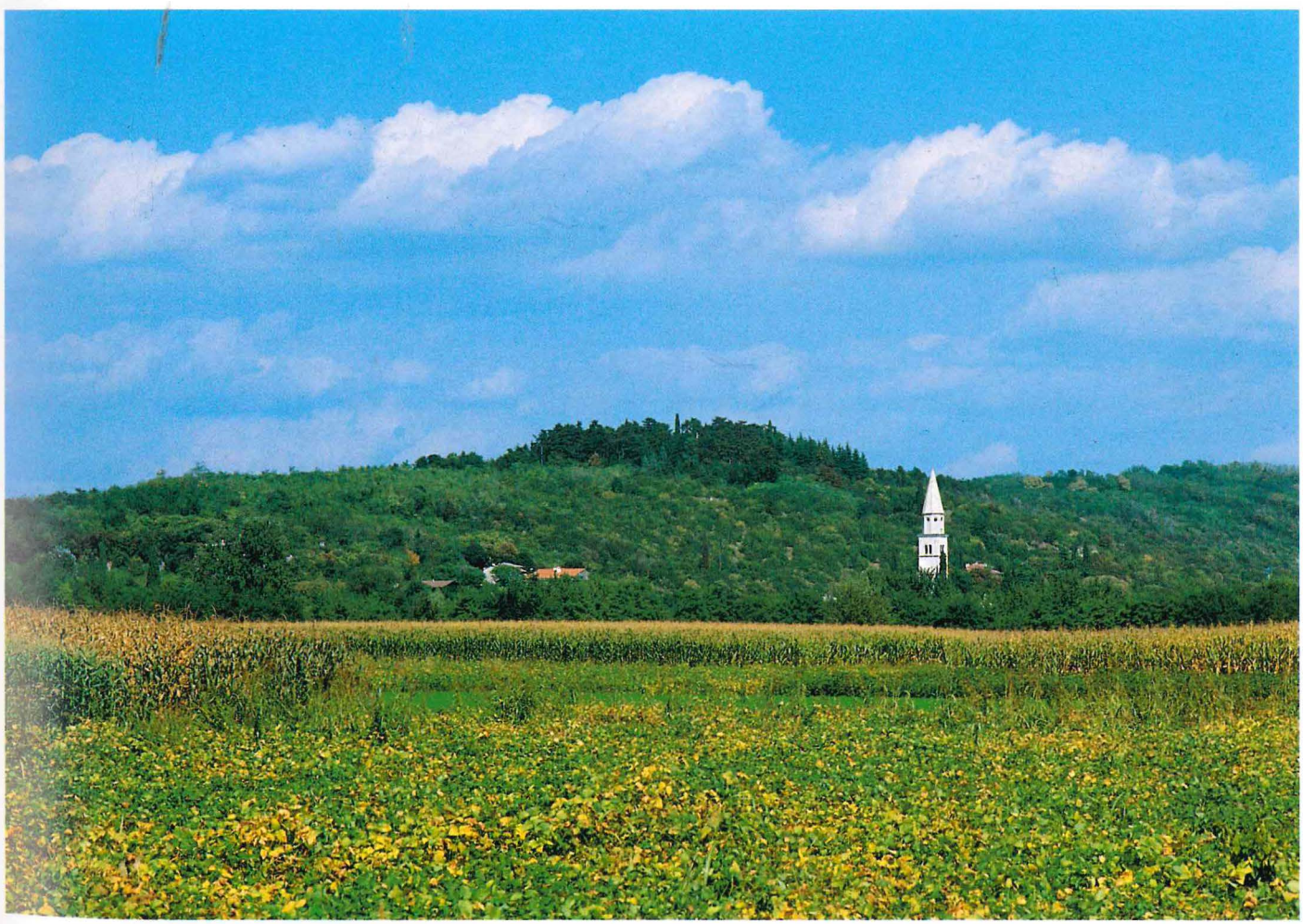
Da qui, toccate le odierne località di Chiopris e di Medeuzza e tenendosi sempre lungo la sponda sinistra del fiume Natisone, il cui corso, come sappiamo, allora arrivava ad Aquileia (Mela, 2, 4, 61; Plin, *N.H.*, 3, 126), la via raggiungeva i paesi di Bolzano e di Manzano, che hanno restituito testimonianze romane (*TIR*, 1961, pp. 29 e 50). Più oltre, e precisamente presso la borgata di Azzano di Ipplis, al della Torre (ms., p. 3) fu dato di ritrovare la pavimentazione di un antico percorso stradale sotto la strada attuale che porta a Cividale.

La via quindi raggiungeva *Forum Iulii* passando per la località di Firmano, presso la quale è stata messa allo scoperto una necropoli romana (Fogolari, 1953, n. 3641) e dove permangono ancora le tracce del passaggio di una antica strada.

È da notare in questo ultimo tratto che i paesi di Bolzano, di Manzano, di Azzano e di Firmano, toccati dal nostro itinerario, con la loro terminazione in -ano sono tutti da ricondurre ad una origine prediale (Wolf, 1904, p. 64) e richiamano in questi luoghi la divisione agraria romana del territorio di *Forum Iulii* (Visentini, 1980, p. 73 ss.).

Ritornando alla nostra strada, questa non entrava in città. Raggiunta infatti la borgata di S. Giorgio al Vado, che si trova appena a sud di Cividale e che nel nome richiama un antico guado, la via proseguiva lungo la sponda sinistra del Natisone mentre da questo luogo si staccava un percorso ancora oggi rilevabile e diretto al fiume, che in questo punto abbassa le sue ripide sponde offrendo un facile passaggio. Superato il Natisone e passato sulla sua sponda destra alla altezza dell'attuale Macello Comunale, questo raccordo stradale entrava quindi in *Forum Iulii* attraverso la porta occidentale (Bosio, 1977, p. 27 s) [1].

Per l'età romana non possediamo alcun dato che ci



144. *S. Giorgio al Vado (Cividale del Friuli): il guado sul Natisone.*

permetta di poter parlare dell'esistenza di un ponte sul Natisone nel luogo ove si trova l'attuale ponte del Diavolo, e pertanto è da fissare in S. Giorgio al Vado il punto di attraversamento del fiume per raggiungere la città, benché non si possa negare anche per questa epoca la presenza di un passaggio e di un collegamento fra le due sponde all'altezza del centro storico.

Come abbiamo detto, la via diretta verso la valle del Natisone continuava lungo la sponda sinistra del fiume raggiungendo la località «La Lesa», presso il paese di Carraria, e proseguiva poi sulla direzione di un largo sentiero, il cui corso rettilineo, che si dirige verso la borgata di Ponte S. Quirino, ripropone oggi il tracciato della antica via. Nel primo tratto di questo percorso, oltre ad una necropoli di età romana, è stato ritrovato il cippo sepolcrale dei *Fabii* (*CIL*, V, 1765), attualmente conservato nel locale Museo Archeologico.

Il Tagliaferri (1986, p. 231) propone invece dopo S. Giorgio al Vado, dove anch'egli fissa la strada di raccordo per *Forum Iulii*, un percorso più discosto dalla riva del Natisone per le località di Rualis, «Il Cristo» e Carraria e sulla direzione dell'attuale strada provinciale che porta per Purgessimo a Ponte S. Quirino.

Presso quest'ultima località sono state scoperte le tracce di un percorso antico, con ben visibili i solchi carrai incisi profondamente nella roccia (Bosio, 1957, c. 35 ss.); inoltre nello stesso luogo, e precisamente nella zona quadrangolare che si allarga alla confluenza del Natisone e dell'Alberone, doveva sorgere anche un punto fortificato romano a guardia della valle (Quarina, 1942, p. 11). Dalla stessa zona provengono numerosi reperti antichi (Ciconi, 1862, pp. 105 e 517; Marinoni, 1878, p. 6).

È anche da dire che a Ponte S. Quirino veniva ad unirsi alla strada stesa sulla sinistra del Natisone la via che, uscendo dalla porta orientale di *Forum Iulii*, per l'attuale Borgo Brossana si dirigeva verso l'imbocco della valle, mantenendosi sulla destra del fiume. Di questo tracciato permangono i resti presso Casa Leicht, dove sono ancora visibili i segni che i carri con il loro

145. *Cividale del Friuli: il fiume Natisone, l'antico* Natiso, *che in epoca romana raggiungeva Aquileia.*

passaggio hanno lasciato sulla roccia (Leicht, 1911, p. 63 s.).

Due percorsi dunque mettevano in comunicazione *Forum Iulii* con la via diretta da Aquileia alle Alpi Giulie attraverso la valle del Natisone, l'una ad occidente della città nei pressi di S. Giorgio al Vado, l'altra ad oriente nella località di Ponte S. Quirino, dove lo Stucchi (1951, p. 95) ritiene esistesse in epoca romana un ponte, sul quale doveva passare la via proveniente da Cividale. A proposito di questa ultima, lo stesso studioso la considera «il più antico percorso dalla montagna alla pianura», ma io penso che preesistente a questo sia stato il cammino sulla sponda sinistra, in quanto veniva a collegare i centri paleoveneti di Dernazzacco e di S. Pietro al Natisone.

Superato Ponte S. Quirino, la via raggiungeva il paese di S. Pietro al Natisone, che ha restituito reperti preromani e romani (Pellegrini, 1909, p. 72 ss.) e presso il quale si incontra l'altura del colle Barda (m. 249), dove permangono i resti di un'opera difensiva romana (Šašel, 1971, p. 85) collegata con i *Claustra Alpium Iuliarum* [2], la potente linea fortificata innalzata, a partire dall'epoca costantiniana, lungo i crinali delle Alpi Giulie contro il pericolo delle invasioni barbariche. *Forum Iulii* infatti, proprio per la sua posizione allo sbocco della valle del Natisone, doveva rappresentare uno dei punti chiave di questo grande complesso militare (Bosio, 1977, p. 40 s.).

Oltre S. Pietro al Natisone e fino all'attuale confine di Stato si perdono le tracce di questa strada anche perché il percorso della ferrovia Cividale-Caporetto, ora non più in efficienza, e la larga statale moderna (S.S. 54) hanno dovuto di necessità ricalcare il tracciato antico, distruggendone i resti, essendo qui la valle molto angusta.

È invece possibile ritrovare il percorso della via oltre l'attuale confine e precisamente nella località di Robič, dove ha inizio la larga valle che porta a Caporetto; qui, oltre ai resti di una villa romana, è venuta alla luce la pavimentazione della vecchia strada (Stucchi, 1951, p. 96).

Dopo Caporetto e seguendo la direzione di un sentiero che ancora oggi è possibile percorrere per un buon tratto alla destra dell'Isonzo, la via continuava lungo la valle di questo fiume fino al paese di Plezzo. Da qui, abbandonato il corso dell'Isonzo, la strada saliva lungo la valle del fiume Coritenza verso il passo del Predil, per poi discendere a Tarvisio, ove veniva ad incontrare la via del Fella, che da Aquileia conduceva a *Virunum*.

In quest'ultimo tratto da Plezzo a Tarvisio la via romana doveva seguire quel difficile percorso, ricordato da Paolo Santonino, di cui permangono ancora alcune tracce nelle vicinanze del valico.

Note

1. Naturalmente altri percorsi stradali venivano a collegare il centro cividalese con il territorio circostante e con le località vicine di maggiore rilievo. Fra questi, due dovevano rivestire una certa importanza logistica, soprattutto durante l'alto Medioevo e in relazione all'arrivo dei Longobardi (Bosio, 1987, p. 434): l'uno diretto a sud ad incontrare presso il corso dell'Isonzo la via *Aquileia-Iulia Emona*, l'altro volto lungo la pedemontana verso il centro di Artegna, dove andava ad inserirsi nel percorso stradale che da Aquileia portava alle terre noriche.

Del primo avremo modo di parlare fra poco, in relazione alla via diretta all'attuale Lubiana.

L'altro si staccava dalla porta settentrionale di Cividale, dirigendosi verso i paesi di Rubignacco e di Togliano. Lungo questo primo breve tratto e precisamente presso i Casali Caporale in località Grignan, ad occidente della collinetta di S. Elena, mi fu possibile seguire per una ottantina di metri il tracciato antico, ancora presente con la massicciata di circa tre metri di larghezza, segnata profondamente da quattro solchi carrai. Più oltre, appena a nord del paese di Togliano, il letto di un piccolo corso d'acqua, che scorre fra lo «Zuc di Volpe» e il monte del Colombo, potrebbe suggerire il proseguimento del percorso romano. In questo luogo sono facilmente rintracciabili numerosi resti di embrici, mattoni e tegole; inoltre durante i lavori di scasso per l'impianto di un vigneto sono stati ritrovati dal proprietario, signor Benati, una urna cineraria assieme a un balsamario, una moneta romana e un grande embrice senza marchio (Bosio, 1977, p. 29 s.).

La via quindi, della quale si perdono le tracce, doveva seguire le

146. *Cividale del Friuli: testimonianze romane di* Forum Iulii, *mosaico raffigurante una divinità marina (Museo Archeologico – Cividale del Friuli).*

radici dei monti per raggiungere, attraverso la zona collinare di Faedis e di Racchiuso, l'attuale località di Attimis, dopo aver toccato il borgo di Faris, che potrebbe richiamare nel nome un'antica *fara* longobarda. Ad Attimis, fra Casali Talmass e Borgo di Sotto, è visibile un altro breve tratto della antica via, in tutto simile a quella ritrovata fra Rubignacco e Togliano, con la solida massicciata segnata dal passaggio dei carri. Da questo paese l'antico percorso, dopo aver superato lo sbarramento collinare oggi attraversato dal modesto passo di Monte Croce, raggiungeva la località di Nimis, il *castrum Nemas* ricordato da Paolo Diacono (*H.L.*, 4, 37), che ha restituito diverse testimonianze di età romana (Bertolla, 1888, p. 168; 1889, p. 145; 1892, p. 156; Marinelli, 1912, p. 555; Moro, 1956, p. 143 s.). Inoltre presso questo paese l'Ostermann (1888, p. 405 s.; anche Lanciani, 1916-18, p. 103) ha potuto seguire un altro tratto di questa strada. Essa, continuando poi per la località di Molinis, dove è da supporre l'attraversamento del torrente Torre, e tenendosi sempre a settentrione della collina di Segnacco, raggiungeva infine il centro di Artegna, presso il quale, forse all'altezza della posta stradale di *Ad Silanos*, andava ad incontrare la grande strada che, lungo la pianura friulana, da Aquileia per l'attuale Tricesimo si dirigeva ai paesi del Norico.

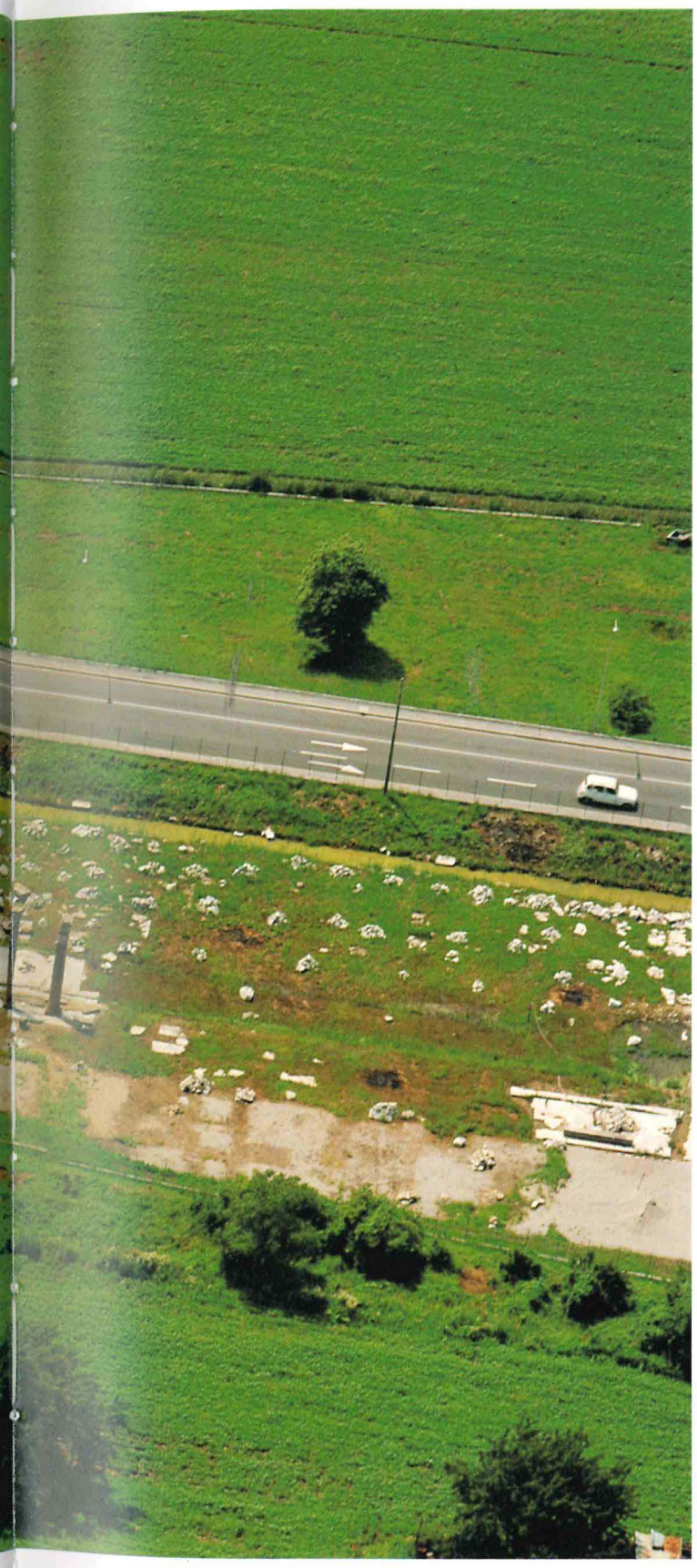
Oltre a questi due percorsi mi sembra pure degno di interesse il tracciato di un sentiero campestre che oggi, appena ad occidente di Cividale, si stacca nella località «Tre Pietre» dalla strada moderna (S.S. 54) dirigendosi deciso verso Orzano, e che attraversa una zona indicata come «Semida». Tale toponimo richiama la *semita* latina, cioè un sentiero o un cammino di minore importanza, nel quale si potrebbe ritrovare la parte iniziale di quel percorso, di cui parla Paolo Diacono (*H.L.*, 5, 39), che durante l'epoca longobarda portava da Cividale, attraverso la media pianura friulana, al ponte di Cavolano, presso Sacile, e quindi ad Oderzo, dove andava ad inserirsi nell'antica via *Postumia* diretta a Verona, per continuare quindi verso Pavia (su questo percorso si rimanda a p. 54).

2. Il Šašel, in base alle osservazioni del Leicht (1911, p. 63 s.) e dello Stucchi (1951, p. 108 s.), descrive questo sistema difensivo incentrato sul colle Barda, sulla cui sommità egli indica le tracce di un *castellum*, simile per le sue dimensioni a quello eretto sul passo di Piro (Hrusiča) lungo la strada *Aquileia-Iulia Emona* (p. 209). Tutto il complesso, *vallum* e *castellum*, rispondeva alla necessità di controllare la valle del Natisone e la strada romana che da *Forum Iulii* conduceva, attraverso questo fiume e l'alto Isonzo, ai territori norici; nel contempo l'opera difensiva dava la possibilità di sbarrare anche le vicine valli dei fiumi Erbezzo e Alberone, che proprio qui vengono a confluire nel Natisone.

Oggi le tracce di questo antico *castellum* e di questo antico *vallum* sono pressoché scomparse; permangono invece evidenti i resti di una posizione fortificata sulla cima del colle Barda. Però, da quello che si può vedere, mi sembra che tale insediamento sia da far risalire a tempi ancor più lontani, anche se poi i Romani si sono serviti del luogo per la sua posizione strategica, e che esso possa richiamare la presenza di un «castelliere»; e questo non solamente per la tecnica costruttiva, ma anche perché proprio nella insellatura presso la cima del colle sono venuti alla luce oggetti della prima età del ferro. Il Pellegrini (1909, p. 73), che ci dà questa notizia, ricorda inoltre la scoperta, ai piedi del colle, di un sepolcreto composto di 42 tombe a cremazione, che venivano ad aggiungersi a quelle già messe in luce nel 1880 e nel 1891. Si tratta, conclude questo studioso, di una vasta necropoli estendentesi fra il colle Barda e il fiume Natisone e riferibile al terzo periodo atestino, in tutto analoga e coeva a quelle scoperte a Caporetto e a S. Lucia di Tolmino. L'esistenza di questo vasto sepolcreto ai piedi del basso colle e i resti sulla sua cima vengono appunto a suggerire la possibile presenza qui di un insediamento di epoca preromana, e quindi di una situazione strategicamente interessante, già precedentemente sperimentata e ripresa in seguito dai Romani quando si impose la necessità di organizzare militarmente la difesa di questo delicato settore delle Alpi Giulie.

Aquileia, veduta aerea del foro.

LA VIA DA AQUILEIA A *IULIA EMONA* (LUBIANA).



Tre Itinerari antichi ricordano il percorso di una via romana che da Aquileia, attraverso le Alpi Giulie, portava a *Iulia Emona*, l'attuale città di Lubiana, collegando la *X regio* e quindi l'*Italia* ai paesi della *Pannonia*.

L'*Itinerarium Antonini* (*IR*, 1929, 128-129) così descrive questa via:

Aquileia civitas	
Fluvio Frigido	*m.p. XXXVI*
Longatico mansio	*m.p. XXII*
Hennoma civitas	*m.p. XVIII*

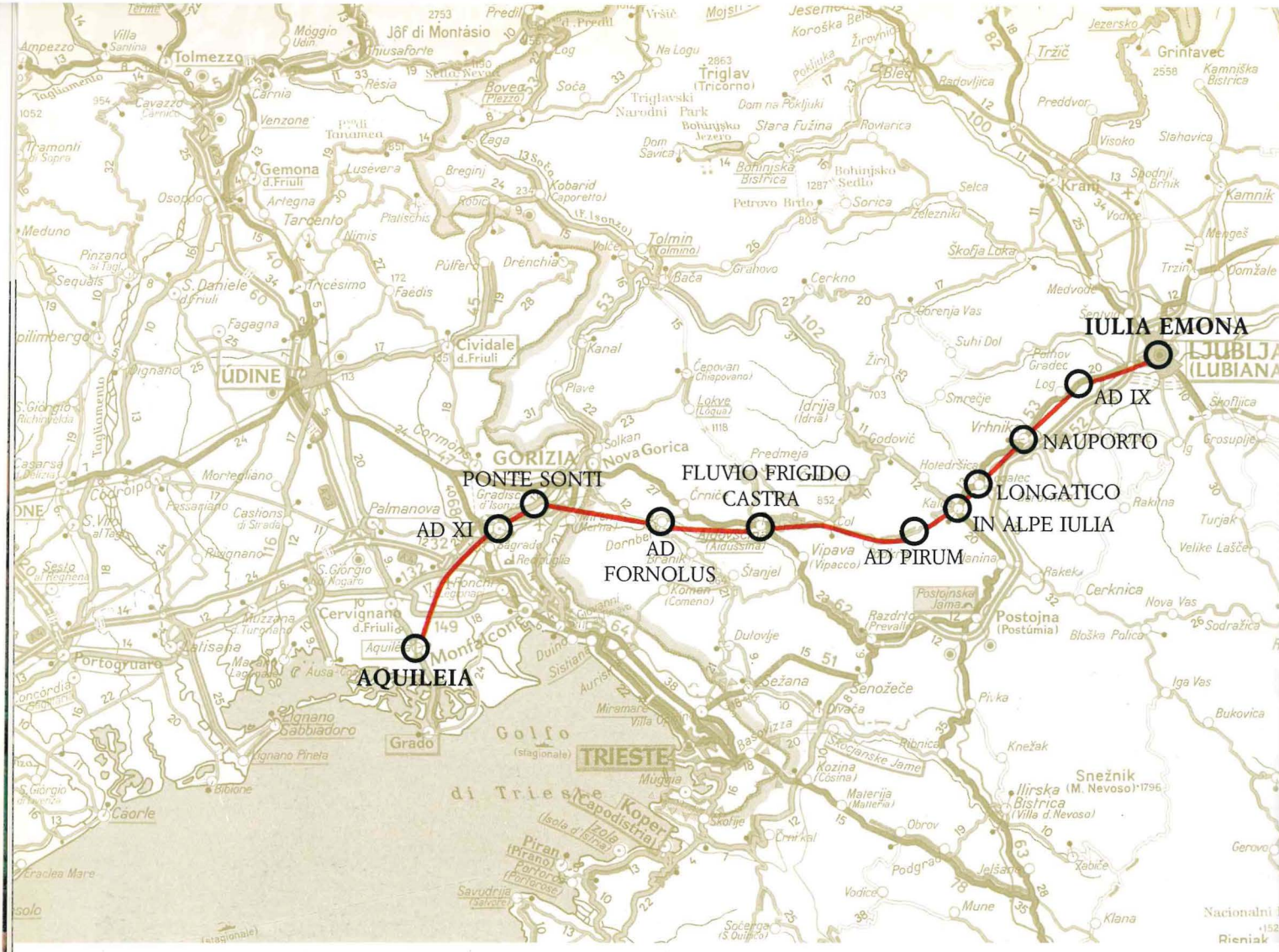
Parla dello stesso percorso stradale l'*Itinerarium Burdigalense* (*IR*, 1929, 559-560), che lo suddivide in sette tappe:

civitas Aquileia	
.....	
mutatio Ad Undecimum	*mil. XI*
mutatio Ad Fornolus	*mil. XII*
mutatio Castra	*mil. XII*
inde surgunt Alpes Iuliae	
ad Pirum summas Alpes	*mil. VIIII*
mansio Longatico	*mil. X*
mutatio Ad Nonum	*mil. VIIII*
civitas Emona	*mil. XIIII*

Anche la *Tabula Peutingeriana* (*Segmenta* III, 5; IV, 1) riporta questa strada:

Aquileia	
Ponte Sonti	*XIIII*
Fluvio Frigido	(la distanza non è indicata)
In Alpe Iulia	*XV*
Longatico	*V*
Nauporto	*VI*
Emona	*XII*

Come si può osservare dai dati offerti da questi tre Itinerari, l'Antonino e il Burdigalense concordano nella distanza complessiva: il primo infatti fra Aquileia e Lubiana segna LXXVI miglia, il secondo LXXVII. La *Tabula Peutingeriana* invece non porta il numero delle miglia fra la stazione stradale di *Ponti Sonti* e la seguente di *Fluvio Frigido*, il che non permette di rilevare la precisa lunghezza della via illustrata da questo documento cartografico. Vedremo però, grazie al rilevamento sul terreno del percorso di questo antico cammino ed alla localizzazione delle diverse poste stradali, come sia possibile ricostruire anche la distanza man-



cante e di conseguenza ritrovare il numero complessivo delle miglia che, secondo la *Tabula*, intercorrevano fra *Aquileia* e *Iulia Emona*.

Questa strada, che attraverso la parte meridionale delle Alpi Giulie e i rilievi del Carso veniva ad unire la pianura padana orientale e il mare Adriatico ai territori bagnati dalla Sava e dal basso Danubio, doveva senza dubbio aver ripreso una di quelle molteplici piste che, portando fin dai tempi più antichi le genti dell'est ad affacciarsi sulle terre dell'alto Adriatico, avevano dato vita alla grande via preistorica dell'Ocra (Antonini, 1873, p. 8; Gregorutti, 1890, p. 411 ss.; Ferri, 1959, p. 62; Bosio, 1967, p. 35 ss.). Con il nome di Ocra, infatti, Strabone (4, 6, 10, 207) indica la parte settentrionale dell'attuale Carso.

È naturale infatti che i Romani, nella loro spinta oltre le Alpi Giulie, abbiano prima seguito e in seguito reso transitabile e sicuro un percorso preesistente che senza grandi difficoltà logistiche, dati i modesti rilievi del Carso, permetteva di superare il confine alpino e di raggiungere i territori della Pannonia.

Noi non conosciamo l'epoca della costruzione di questa strada ma, per quanto è possibile congetturare, essa dovette venir stesa, almeno nella sua prima parte, non molti anni dopo quella della *via Annia* e precisamente agli inizi del I secolo a.C.; nella seconda metà dello stesso secolo poi, in relazione alla campagna di Ottaviano in Pannonia (35-33 a.C.), si impose senza dubbio la necessità di portare oltre le Alpi Giulie questa via per assicurare i rapidi e sicuri spostamenti militari e nel contempo per alimentare quella corrente di traffici già esistente con le regioni transalpine orientali. Sappiamo infatti da Strabone (4, 6, 10, 207) che attraverso i monti dell'Ocra le merci venivano portate con carri da Aquileia a Nauporto, dove venivano imbarcate prendendo la via della Sava e del Danubio orientale.

Questa di Strabone è la prima testimonianza letteraria della presenza della via, alla quale indirettamente accenna Erodiano (8, 1) quando chiama *Iulia Emona* soglia e prima città d'Italia.

A queste notizie si aggiungono le indicazioni dei tre Itinerari, che hanno fatto volgere diversi studiosi moderni a ricercare il percorso dell'antica strada.

Dopo gli studi del Gregorutti (1892, p. 62 ss.), che però, con il porre a Ronchi il passaggio dell'Isonzo, fa prendere alla via un percorso del tutto particolare, abbiamo le importanti ricerche del Cuntz (1902, p. 139 ss.) e del Puschi (1903, p. 109 ss.), che ne illustrano l'intero tracciato. Anche il Cartellieri (1926, p. 18) si occupa di questa via, che egli chiama «strada militare di prima classe» e «naturale continuazione della Postu-

147. *Il percorso della strada romana da* Aquileia *a* Iulia Emona.

148. *La strada moderna diretta a Villa Vicentina (Udine) ripropone il tratto iniziale della via* Aquileia – Iulia Emona *(Lubiana).*

mia»; è inoltre da ricordare lo studio dello Stucchi (1948, p. 19 ss.) e, fra gli altri, quello dello Sticotti (1938, p. 310), che però non fa iniziare questa strada da Aquileia, come tutti gli altri studiosi, ma dalla località di Paperiano, da dove una via di raccordo la univa alla città.

Il Brusin (1964, p. 97 s.), riprendendo anche il pensiero di alcuni degli studiosi sopraricordati, chiama questa strada *via Gemina*, attribuendole due epigrafi del III secolo d.C., rinvenute nella località di Monastero a settentrione di Aquileia (*CIL*, V, 7989, 7990 = *ILS*, 487 = Brusin, 1955-56, p. 289). Le iscrizioni in parola ricordano il riassetto di una strada dalla porta della città fino ad un ponte, che, secondo questo studioso, è da identificarsi con il ponte dell'Isonzo, cioè con il *Ponte Sonti*, ricordato su questa via dalla *Tabula Peutingeriana*.

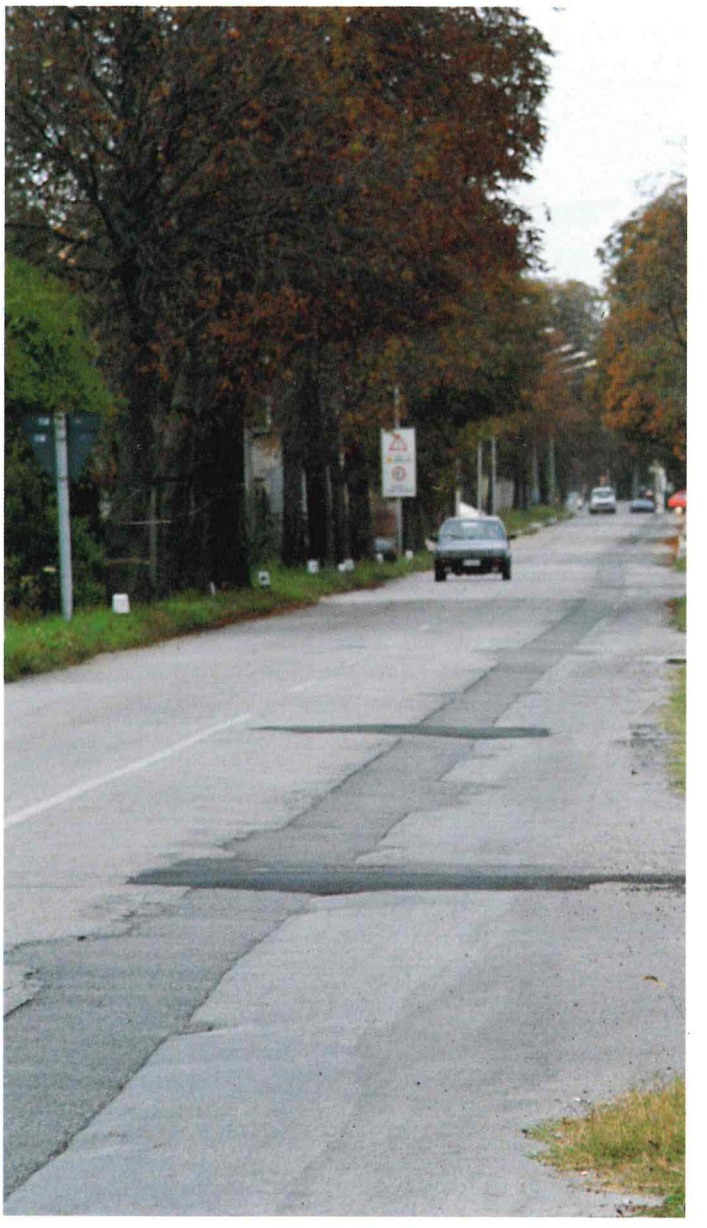
Lo stesso Brusin (1938, c. 161), sulla base delle vie sepolcrali dell'agro aquileiese, è riuscito anche a stabilire l'inizio e il percorso della strada subito dopo Aquileia e precisamente nella località Monastero, da dove essa si dirigeva verso settentrione a Villa Vicentina, seguendo il percorso della provinciale moderna che porta in questa località. Questo tratto stradale è anche indicato con il nome di «Pedrata», cioè di via selciata, e a tale proposito il Vale (1950, c. 55) ricorda che Gerolamo Asquini nel 1820, parlando degli antichi percorsi intorno ad Aquileia, afferma che una strada romana seguiva il tracciato della via «detta ora Pedrata che porta a Gradisca ed alla Mainizza».

Dopo Villa Vicentina la via, benché lungo questo tratto non sia stato messo in luce il suo percorso, doveva passare per i paesi di Ruda e di Villesse e raggiungere la cittadina di Gradisca d'Isonzo. Presso quest'ultima località il Patuna (1935) assicura di aver messo allo scoperto un tratto della via antica lastricata con grandi basoli, ma il Brusin (1964, p. 98) avanza molti dubbi su questo ritrovamento.

A Gradisca, che dista 16 chilometri (XI miglia) da Aquileia è da localizzare la *mutatio Ad Undecimum*, posta dall'*Itinerarium Burdigalense* a undici miglia dalla città e la cui posizione in questo luogo può ben essere giustificata dai due percorsi stradali che da qui si dipartivano, diretto l'uno verso l'alto Friuli sulla direzione della «Bariglaria», l'altro attraverso la media pianura friulana verso Codroipo e la *Postumia* sulla direzione della «Stradalta» (si veda a p. 147).

Dopo un cammino di altri cinque chilometri, la via diretta a *Iulia Emona* giungeva all'Isonzo e precisamente alla Mainizza, un gruppo di case che si trovano a circa 21 chilometri (XIIII miglia) da Aquileia.

Numerose sono le testimonianze di vita romana venute alla luce in questo luogo, fra le quali i resti di un grande edificio rettangolare di m. 12 × 26,50 (40 × 90 piedi romani) con tre nicchioni semicircolari di diverso diametro, che il Brusin (1943) riferisce ad un ambiente termale, un lacerto di mosaico, un tubo di acquedotto, due frammenti di colonnina e 66 monete di bronzo (Dreossi, 1943, p. 189 ss.). Inoltre proviene da questa località un bassorilievo raffigurante una divinità fluviale (Rigo, 1953-54, c. 18) e un'aretta votiva con la dedica al dio *Aesontius* (Brusin, 1925, p. 20). Quest'ultimo reperto è anche il più antico documento che parli espressamente del fiume Isonzo, il quale non viene



149. *Mainizza (Gorizia): bassorilievo raffigurante una divinità fluviale (Museo Archeologico – Aquileia). In questa località sorgeva la posta stradale* Ponte Sonti *della* Tabula Peutingeriana.

150. *Mainizza (Gorizia): sentiero che ripropone il percorso della strada romana diretta al ponte sull'Isonzo.*

ricordato con tale nome da alcun autore latino.

I ritrovamenti alla Mainizza sono l'indubbia prova della presenza di un considerevole centro di vita romano che, per la sua vicinanza all'Isonzo e per la distanza da Aquileia, dobbiamo identificare con la posta stradale *Ponti Sonti* indicata dalla *Tabula Peutingeriana*. Il nome di questa *mansio* richiama l'esistenza di un ponte e invero qui l'Isonzo era attraversato da un grande ponte, che Erodiano (8, 2), parlando dell'impresa di Massimino Trace contro Aquileia, ricorda come opera imponente e splendida e i cui resti sono stati individuati sulla sponda sinistra del fiume (Bosio, 1963-64, p. 157 ss.). Nel 1963 è stato infatti possibile rilevare la posizione esatta dell'antico manufatto, già supposta ma non documentata, grazie ad una notevole magra del fiume, che aveva messo allo scoperto diverso materiale appartenente a quest'opera. Inoltre nell'acqua una lunga e larga rovina dava la possibilità di constatare ancora più evidenti prove del manufatto stesso e di seguirne lo sviluppo e la precisa direzione.

Tale scoperta ha permesso poi, fra il cumulo del materiale sommerso, di ritrovare diverso materiale funerario e architettonico (Bosio, 1977a, p. 5 ss.), certamente reimpiegato nella ricostruzione del ponte, dopo che questo era stato distrutto dagli aquileiesi nel tentativo di fermare Massimino Trace, diretto verso questa città. Sempre a proposito di questo ponte, lo spostamento del corso dell'Isonzo verso la sua riva destra e l'eccezionale magra del 1985 hanno ulteriormente messo allo scoperto altre poderose strutture di questa imponente opera (Tomadin, 1986, p. 73).

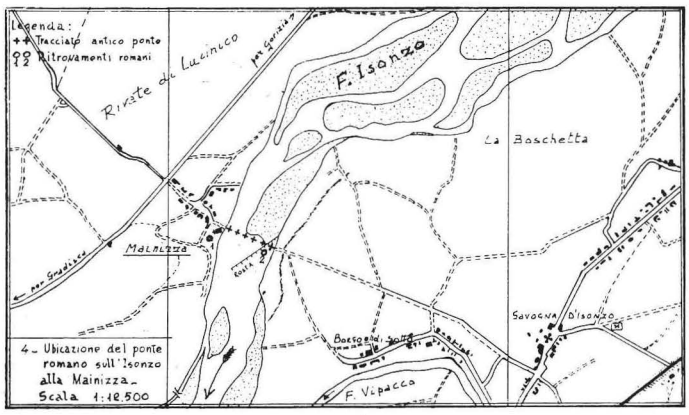
È da aggiungere che la stazione stradale di *Ponte Sonti*, quale punto di passaggio su un largo fiume dalla corrente impetuosa e su una via di grande traffico, veniva anche ad assumere una evidente importanza strategica, in particolare durante il tardo Impero e l'alto Medioevo [1]. Tanto più che proprio qui dalla via *Aquileia-Iulia Emona* si staccava un percorso (Bosio, 1977, p. 31) che, salendo a settentrione, si portava per la località di Cormòns, il *castrum Cormones* ricordato da Paolo Diacono (*H.L.*, 4, 37) e che ha restituito significative testimonianze romane (*CIL*, V, 8492; 8110, 72; 8114, 137; *SI*, 222; Cumano, 1868, p. VI s.; Tavano, 1966, p. 53), a *Forum Iulii*.

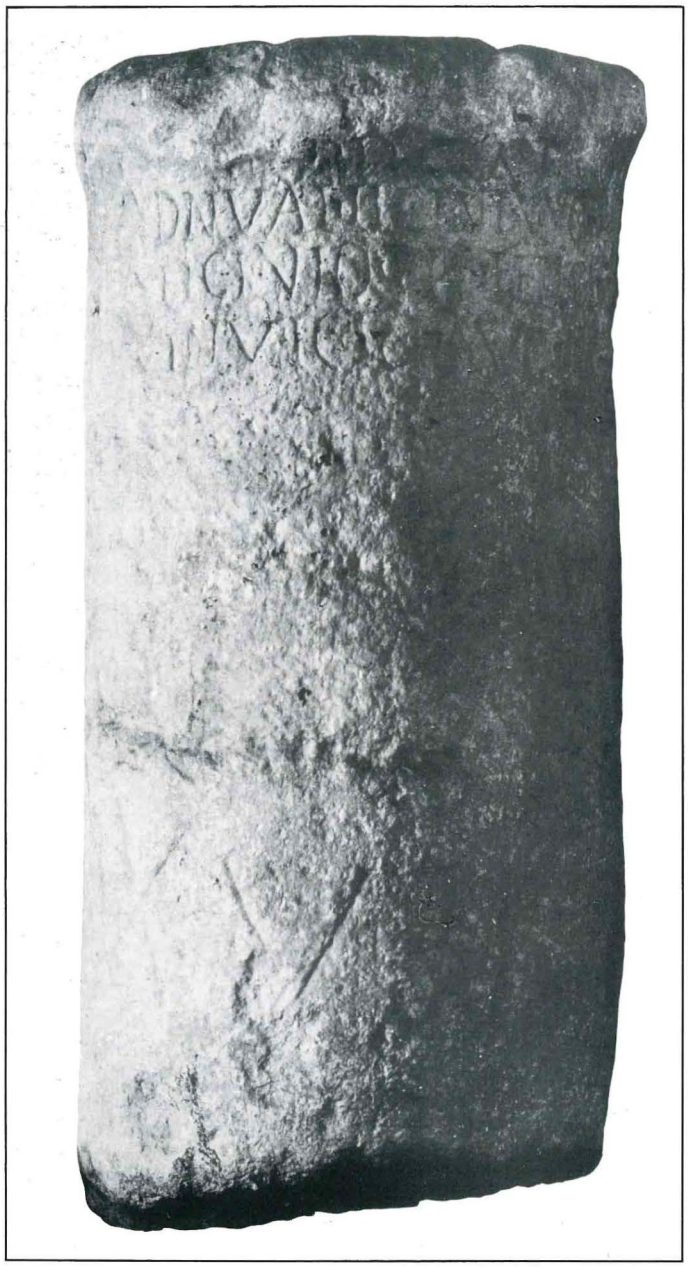
A tale proposito è interessante notare che Mainizza, il nome dell'attuale gruppo di case presso il quale si trovava l'antica posta stradale, è la corruzione slava del termine «Maina» (Olivieri, 1961, p. 131: «*Maina* da *imago*») e che «Maine» in friulano significa «altarino o tempietto eretto sui trivii» (Pirona, 1871, s.v.), come

151. *Mainizza (Gorizia): resti del ponte romano sull'Isonzo.*
152. *Mainizza (Gorizia): resti del ponte romano sull'Isonzo.*

153. *Il percorso stradale e l'ubicazione del ponte romano sull'Isonzo alla Mainizza.*

154. *Miliare con duplice dedica agli imperatori Costanzo e Massimiano e ai cesari Severo e Massimino, e all'imperatore Licinio (Museo Provinciale – Gorizia).*





appunto questo, formato qui dai percorsi per *Aquileia*, per *Iulia Emona*, per *Forum Iulii*.

Superato l'Isonzo, il percorso della strada attraverso la valle del Vipacco e fino all'odierno paese di Aidussina è stato interamente rilevato dal Puschi, i cui risultati, che egli non poté pubblicare, sono stati in seguito resi noti dallo Stucchi (1948, p. 20 ss.).

Dalle ricerche del Puschi, effettuate dal 1909 al 1914, sappiamo che la strada romana si manteneva sempre sulla destra del corso del fiume Vipacco e che per molti tratti doveva essere lastricata, essendo ancora visibili attraverso la valle della Besouglia i resti di una antica massicciata.

Da questo tratto stradale con ogni probabilità proviene la pietra miliare (Sticotti, 1906a, p. 170, n. 1 = *I.I.*, X, 4, 380 = Basso, 98), di cui non si conosce il luogo di rinvenimento, che porta la dedica a Costanzo, Massimiano, Severo e Massimino, e nella parte centrale di questa iscrizione, parzialmente scalpellata, la successiva dedica all'imperatore Licinio. La distanza di XVII miglia (25 chilometri circa), segnata sulla pietra, permette di fissare il suo originario luogo di collocazione presso la località di Merna, dove è stata ritrovata la traccia della antica via. Infatti la strada romana dopo l'Isonzo piegava a levante, passando presso il cimitero di Merna, distante appunto XVII miglia da Aquileia, e il successivo paese di Boccavizza; quindi, allontanandosi dal corso del Vipacco, si addentrava nella valle della Besouglia, dove è ancora ben rilevabile il piano stradale antico, divenuto letto di un ruscello.

In questi luoghi è da ricercarsi la *mutatio Ad Fornolus*, fissata dall'*Itinerarium Burdigalense* a XXIII miglia (34 chilometri) da Aquileia, che il Puschi identifica con l'odierna località di Ville Montevecchio solamente in base alla distanza in quanto manca al riguardo ogni altra documentazione antica. Il Weiss (1912a, c. 12) pensa invece di ubicare questa posta stradale nel territorio di Boccavizza e Dornberg, dove si trovano fornaci.

La via perveniva quindi nell'odierno centro di Aidussina dopo un cammino di 53 chilometri da Aquileia, e tale distanza porta a localizzare qui la posta stradale *Fluvio Frigido*, segnata a XXXVI miglia da questa città.

Ad Aidussina, che ha restituito significative testimonianze di età romana (Petru, 1971, p. 98 ss.), sorgeva un *castrum* a guardia della via e della valle (Stucchi, 1946, p. 29 ss.), e questo carattere militare del luogo lo ritroviamo nella *mutatio Castra*, che il Burdigalense segna a XXXV miglia da Aquileia. La distanza data da questo Itinerario concorda con quella indicata dall'Antonino per la posta stradale *Fluvio Frigido* e per-

155. *Aidussina (Slovenia): la posta stradale* Fluvio Frigido *dell'*Itinerarium Antonini *e della* Tabula Peutingeriana *e la* mutatio Castra *dell'*Itinerarium Burdigalense, *con i resti della antica cinta muraria.*

tanto ad Aidussina sono da ricondurre sia la stazione *Fluvio Frigido* che la *mutatio Castra*, le quali con i loro nomi illustrano il doppio carattere commerciale e militare del luogo, giustificato l'uno dal passaggio della grande via *Aquileia-Iulia Emona* e dalla vicinanza del fiume omonimo, l'altro dalle mura tardo antiche e dalla presenza qui del confine alpino: *inde surgunt Alpes Iuliae*.

Mi sembra logico attribuire alla stessa località anche la *mansio Fluvio Frigido* segnata sulla *Tabula Peutingeriana*, pur mancando su questa Carta l'indicazione della distanza da *Ponte Sonti*. Con l'aiuto degli altri due Itinerari si può anche determinare in maniera abbastanza precisa la misura assente. Dalla Mainizza ad Aidussina intercorrono 32 chilometri, pari a XXII miglia romane; questa distanza, unita alle XIIII miglia dalla prima località ad Aquileia, dà un totale di XXXVI miglia, cifra che ritroviamo sull'Itinerario Antonino: XXII dunque dovrebbe essere il dato itinerario che manca sulla *Tabula*.

Ad Aidussina, e ciò chiarisce ancora meglio l'importanza logistica del luogo, la via si biforcava dirigendosi con un ramo verso il valico di Piro (m. 867), con l'altro al passo di Preval (m. 577). Il primo tracciato, anche se più difficile, permetteva di superare il crinale delle Alpi Giulie con un diretto cammino, molto più breve dell'altro, che era costretto ad aggirare il monte Nanos (23 chilometri del primo contro i 50 chilometri del secondo). Per questo motivo tutti i tre Itinerari antichi ricordano il percorso più corto attraverso il valico di Piro mentre Strabone (7, 5, 2, 314) accenna anche a quello per il passo di Preval, quando ricorda che questo valico è il più basso dell'intera catena alpina.

È infine da aggiungere che il nome di *Fluvio Frigido*, con il quale era indicata Aidussina, trova la sua origine nel vicino fiume *Frigidus*, che la *Tabula* disegna (*Fl. Frgid'*) e che si può oggi ritrovare nell'Hübel, un affluente del Vipacco, che scorre presso questa località.

Subito dopo Aidussina, *inde surgunt Alpes Iuliae*, la via descritta dagli Itinerari incominciava a salire attraverso i monti alla volta del valico di Piro. Seguendo per buona parte il tracciato della strada attuale, essa toccava la località di Col, dove nel 1874 è stato scoperto un

156. *Valico di Piro (Slovenia): gli imponenti resti dei* Claustra Alpium Iuliarum.

miliare dedicato a Giuliano l'Apostata, mancante però della distanza (*CIL*, III, 11315 = *I.I.*, X, 4, 381 = Basso, 99). Inoltre presso quest'ultimo paese, e precisamente nella chiesa di Senabor, fu ritrovata un'altra pietra miliare, dedicata agli imperatori Valentiniano e Valente e anch'essa priva del numero delle miglia (*CIL*, III, 11314 = *I.I.*, X, 4, 382 = Basso, 100). Poiché Senabor è spostata rispetto a quello che doveva essere il tracciato della strada romana (Puschi, 1903, p. 120), il Gregorutti (1892, p. 56 s.) propone come luogo di collocazione della pietra la località di Podvelb.

Continuando per Orešje e Podkraj, la via antica raggiungeva a 867 metri di altitudine il valico di Piro, il quale mantiene ancora vivo il nome di *ad Pirum*, un fitonimo legato alla presenza di un albero di pere, che qui doveva sorgere e che doveva figurare anche sull'insegna della locanda romana, aperta a quanti valicavano questo passo. E tale fitonimo si ripropone anche nel Birnbaum tedesco e nel nome di Hrušica, traduzione slava del termine pero, con i quali termini viene indicato oggi dai tedeschi e dagli sloveni questo valico.

Sulla cima del passo, vicino al quale il tracciato della via antica è ancora ben rilevabile grazie anche ai profondi segni lasciati dal passaggio dei carri sulla roccia, si incontrava la posta stradale di *ad Pirum summas Alpes* dell'*Itinerarium Burdigalense*, presso il grande vallo romano, posto a difesa del confine orientale d'Italia, i cui resti si mantengono in questo luogo veramente imponenti (Ulbert, 1981) [2].

Il Leben e il Šašel (1971, p. 95), dopo aver esaminato qui quanto rimane di questa potente opera militare collegata ai *Claustra Alpium Iuliarum*, localizzano su questo valico, oltre la stazione stradale di *ad Pirum*, anche la *mansio In Alpe Iulia*, riportata dalla *Tabula Peutingeriana*.

Se però noi guardiamo i dati itinerari offerti da questo documento cartografico, questa identificazione appare assai problematica. Non c'è dubbio che la posta stradale di *ad Pirum*, segnata dal Burdigalense, sia da collocare su questo passo; oltre al moderno richiamo toponomastico (valico di Piro in italiano, Hrušica in sloveno, Birnbaumpass in tedesco), anche le distanze segnate su questo Itinerario ci portano alla sommità del valico (*summas Alpes*). Infatti dalla precedente *mutatio Castra* alla stazione di *ad Pirum* il Burdigalense indica VIIII miglia, che nel complesso corrispondono ai 15 chilometri intercorrenti fra l'odierna località di Aidussina (*mutatio Castra*) e il valico di Piro lungo il percorso romano, che noi abbiamo indicato. Così pure le X miglia segnate fra *ad Pirum* e la seguente *mansio Longatico* si ritrovano nella distanza di 15 chilometri che separa il passo dall'attuale paese di Logatec.

Venendo ora alla *Tabula Peutingeriana*, questo documento cartografico, nella descrizione dello stesso tratto di strada, segna la *mansio Fluvio Frigido* e quindi, a XV miglia di distanza, la stazione stradale *In Alpe Iulia*, alla quale segue, dopo altre V miglia, la posta di *Longatico*.

Come abbiamo visto, la *mansio Fluvio Frigido*, ricordata dall'*Itinerarium Antonini*, corrisponde alla *mutatio Castra* del Burdigalense, cioè alla odierna località di Aidussina; ne consegue che la stazione *In Alpe Iulia* non può localizzarsi sul valico di Piro, ma oltre questo e precisamente a Kalce, dove vengono a cadere le XV miglia (23 chilometri) indicate dalla *Tabula*. Anche la seguente distanza di 7 chilometri fra Kalce e Logatec si accorda con le V miglia segnate dalla *Tabula Peutingeriana* fra la *mansio In Alpe Iulia* e quella di *Longatico*.

Questa nostra localizzazione, oltre che dalle distanze, può essere confortata anche dal fatto che il luogo ove oggi si incontra il villaggio di Kalce rivestiva in epoca romana una rilevante importanza non solamente logistica ma anche strategica. Qui infatti veniva a ricongiungersi alla strada diretta a *Iulia Emona* l'altro percorso che, staccatosi ad Aidussina dalla grande via, si portava per la località di Vipacco al passo di Preval (m. 577), aggirando il gruppo montuoso del Nanos, per poi proseguire per l'attuale cittadina di Postumia e il successivo paese di Planina fino a Kalce. Nel tratto da Planina a Kalce i resti ancora esistenti del vallo romano (Urleb, 1971, p. 91) stanno appunto a dimostrare l'esigenza di proteggere questa via e di impedire attraverso essa il pericolo di una manovra di aggiramento del sistema difensivo impostato sul valico di Piro.

All'altezza di Kalce inoltre si staccava, come avviene ancora oggi, un percorso diretto alla valle del fiume Idria e da qui a quella dell'Isonzo.

Pertanto questa località doveva avere per i Romani anche un rilevante interesse militare, e quindi possiamo ben giustificare la presenza a Kalce, nel cuore di questa parte delle Alpi Giulie, di una stazione stradale, cioè di quella che la *Tabula* indica con il nome di *In Alpe Iulia*.

Superato il valico di Piro, la via scendeva verso l'odierna località di Kalce dove, come abbiamo ora detto, la distanza di 23 chilometri (XV miglia) da Aidussina ed anche i resti romani qui venuti alla luce (Petru, 1971a, p. 93) propongono di localizzare la *mansio In Alpe Iulia* della *Tabula*. Inoltre presso questa località, accanto a numerose rovine romane, il Puschi (1902, p. 140) assicura l'esistenza, nel 1686, di una colonna miliare, che portava la dedica all'imperatore

157. *La via da* Aquileia *a* Emona *nella* Tabula Peutingeriana.

Traiano. Di questo cippo non si sa altro né si conosce l'attuale luogo di collocazione.

Dopo V miglia (km. 7,5) da quest'ultima stazione stradale la via giungeva alla *mansio Longatico*, che è ricordata da tutti i tre Itinerari antichi.

Benché l'attuale paese di Logatec, dove si doveva incontrare questa posta stradale, non abbia finora rivelato qualche significativo documento romano da riferire al passaggio della grande strada, pure il ricordo comune di questi tre documenti viari, il nome di Logatec, che richiama il toponimo antico, nonché le distanze offerte dagli Itinerari non permettono di dubitare della presenza della antica *mansio* in questo luogo (Degrassi, 1967, p. 1846; Šašel, 1970, c. 521).

La via antica proseguiva quindi alla volta della stazione stradale di *Nauporto*, ricordata dalla *Tabula Peutingeriana*, che deve identificarsi con l'attuale località di Vrhnika sia per la precisa distanza di VI miglia (9 chilometri) da Logatec, sia per i numerosi e ricchi ritrovamenti di età romana nella zona (*CIL*, III, 3776 = *ILS*, 4876; *CIL*, III, 3781; Šašel, 1971a, p. 75 ss.). L'antica *Nauportus* è ricordata, come si è detto, da Strabone (4, 6, 10, 207) quando scrive che una strada conduceva da Aquileia a Nauporto attraverso i monti dell'Ocra; in questo luogo le merci venivano imbarcate e per via fluviale raggiungevano *Iulia Emona* e i paesi bagnati dalla Sava e dal basso Danubio. Anche Tacito (*Ann.*, 1, 20) parla di questa località là dove dice che nel 14 d.C. furono inviati soldati dell'esercito pannonico a costruire strade e ponti nella zona di Nauporto.

Da Nauporto la via perveniva infine a *Iulia Emona* (Šašel, 1968, c. 540 ss.) lungo un percorso che doveva incontrare presso la località di Bresowice la *mutatio Ad Nonum*, ricordata dall'*Itinerarium Burdigalense*, che il Saria (1937, c. 921) pone invece nel territorio di Stara Sranga.

Giunta a Lubiana, la strada si univa alle vie dirette a *Virunum*, a *Celeia*, a *Sciscia* (Baratta, Fraccaro, 1936, Tav. 16).

Note

1. Da tutto questo balza evidente l'importanza della *mansio Ponte Sonti* nel contesto della viabilità della *Venetia* orientale, soprattutto per chi, venendo dalle terre della Pannonia attraverso il valico di Piro e la valle del Vipacco, raggiungeva il ponte dell'Isonzo. Oltre questo si aprivano le vie per Aquileia, per Cividale, per la media pianura friulana: praticamente la pianura veneta. Centro dunque anche di rilevante interesse strategico, e tutto questo fu ben compreso da quegli aquileiesi che distrussero il ponte per fermare l'avanzata di Massimino Trace.

E quando i barbari si affacceranno minacciosi sulle Alpi, sarà proprio la via lungo la valle del Vipacco e il ponte dell'Isonzo alla Mainizza a condizionare il percorso delle loro invasioni. Così nel 401 e poi nel 408 i Visigoti di Alarico, attraversate le Alpi Giulie, raggiungevano il ponte dell'Isonzo, oltre il quale si apriva loro la pianura veneta; così nel 452 gli Unni di Attila, superato l'Isonzo al *Ponte Sonti*, investivano Aquileia, che conquistavano abbandonandola poi colpita a morte (Bosio, 1976, p. 155 s.).

Ammaestrato da queste incursioni e ben compreso dell'importanza strategica del *Ponte Sonti*, Odoacre proprio qui cercava ma invano di fermare nel 490 l'avanzata di Teoderico, come sappiamo dai *Fasti Vindobonenses* (*Priores*, in *M.G.H. auc. ant.*, t. IX, a. 490, p. 316), dove si legge che *ingressus est rex Theodericus in fossato pontis Sontis V Kl. Septembris et fugit Odoacar rex de fossato et abiit in Beronam.* Travolte così le difese apprestate da Odoacre al *pons Sonti*, Teoderico, senza piegare verso Aquileia, si muoveva anche lui alla volta di Verona, seguendo il cammino della «Stradalta» (Mor, 1964, p. 6, nota n. 1) che, come abbiamo detto, all'altezza di Gradisca d'Isonzo (*mutatio Ad Undecimum* del Burdigalense) si staccava dalla *Aquileia-Iulia Emona*.

Più tardi, nel 568, sempre lungo questa strada, i Longobardi entravano in Italia (Bosio, 1970a, p. 155 ss.). Provenienti dalla

Pannonia, dopo aver superato le Alpi Giulie attraverso i valichi di Piro e di Preval, dove ancora oggi il Monte Re ricorda nel nome il re Alboino che dalla sua cima *partem Italiae contemplatus est* (Paul. Diac., *H.L.*, 2, 8), i Longobardi giungevano al *pons Sonti*. E qui essi, abbandonata la via diretta ad Aquileia, si volgevano a settentrione verso *Forum Iulii* seguendo quel percorso che dal ponte dell'Isonzo per Cormòns portava a Cividale.

E dopo i Longobardi, il passaggio dell'Isonzo alla Mainizza continuerà ancora a rappresentare un punto di transito obbligato per gli attacchi dei popoli d'oltralpe, anche quando dell'antico ponte non rimarrà che una rovina e un ricordo. Infatti nell'899 e quindi negli anni seguenti lungo questo percorso gli Ungari irrompevano in Italia (Leicht, 1930, p. 102; Bosio, 1977, p. 89 s.), spingendosi nella pianura friulana lungo l'itinerario della «Stradalta» che, a memoria del cammino seguito da queste feroci popolazioni, si ritrova nei documenti successivi con il nome di *Strata Ungarorum* (*M.G.H., Dipl. reg. et imper. Germ.*, IV, p. 177, n. 132) e che ancora oggi è indicata come «strada ongaresca».

E ancora più avanti nel tempo, a cominciare dal 1472, è stata la volta delle invasioni dei Turchi (Musoni, 1892, p. 145 ss.), che costringevano Venezia, pur non esistendo più il ponte, a munire di un forte la Mainizza (Gortani, 1901, p. 112).

2. A cominciare dall'età costantiniana e a causa della crescente pressione delle popolazioni d'oltralpe, con la conseguente minaccia di pericolose invasioni, si impose la necessità di opporre una sempre più valida ed articolata difesa del confine alpino orientale. Fu allora che cominciarono a sorgere, a guardia e controllo dei punti più delicati delle Alpi Giulie e del Carso, dei centri fortificati, come l'accampamento di Aidussina (*mutatio Castra* del Burdigalense) e i castelli lungo il percorso stradale che da Aquileia portava a *Iulia Emona*. Queste opere difensive furono in seguito completate da un intero sistema fortificato che da *Tarsatica* (Fiume) fino alla valle della Gail in Carinzia correva lungo i crinali dei rilievi carsici e delle Alpi Giulie, articolandosi in castelli fortificati nei luoghi di maggiore interesse strategico (Degrassi, 1954, p. 133 ss.; Clemente, 1976, p. 162 ss.; e soprattutto AA.VV., 1971). Di questo grande complesso difensivo dà notizia anche la *Notitia Dignitatum*, un documento da datare all'inizio del V secolo (Clemente, 1968, p. 175 ss.), che nomina il *comes Italiae,* al quale era affidato il comando del *tractus Italiae circa Alpes* (*Not. Dign., occ.*, XXIV, 5: *Sub dispositione viri spectabilis comitis Italiae: tractus circa Alpes*), e illustra con una vignetta le Alpi orientali con due complessi fortificati e con una grande città murata.

È evidente che un tale sistema difensivo doveva appoggiarsi su basi di acquartieramento e di rifornimento per le truppe poste a guardia delle più importanti strade alpine e della intera linea fortificata. Penso che queste basi nella *Venetia* orientale e lungo la linea pedemontana delle Alpi Giulie, oltre ad Aidussina sulla grande via per la Pannonia, siano da ritrovare in *Forum Iulii*, sul percorso delle valli del Natisone e dell'Isonzo e per il valico del Predil, in *Glemona*, oggi Gemona del Friuli, sulla via per la valle del Fella e il passo di Tarvisio, in *Iulium Carnicum*, sulla strada di Monte Croce Carnico diretta ad *Aguntum*. Centri fortificati minori dovevano infine completare questa linea di arroccamento nei punti di maggiore interesse strategico.

Trieste, veduta panoramica. In primo piano il colle di S. Giusto con i resti della basilica romana dell'antica Tergeste.

Sappiamo dall'*Itinerarium Antonini* e dalla *Tabula Peutingeriana* che da Aquileia, passando per la stazione stradale di *Fonte Timavi*, si poteva raggiungere Trieste (*Tergeste*), Pola (*Pola*) e Fiume (*Tarsatica*).

L'Itinerario d'Antonino (*IR*, 1929, 270-271) da Aquileia a Pola descrive questo percorso stradale lungo la parte occidentale della penisola istriana:

Item ab Aquileia per Istriam Salonas	*m.p. CXCVIIII:*
Fonte Timavi	*m.p. XII*
Tergeste	*m.p. XII*
Ningum	*m.p. XXVIII*
Parentium	*m.p. XVIII*
Pola	*m.p. XXXI*

Dopo Pola e fino a Zara questo percorso continuava per mare (*traiectus sinus Liburnici Iader usque, stadia CCCCL*), per riprendere poi un cammino terrestre fino a Salona.

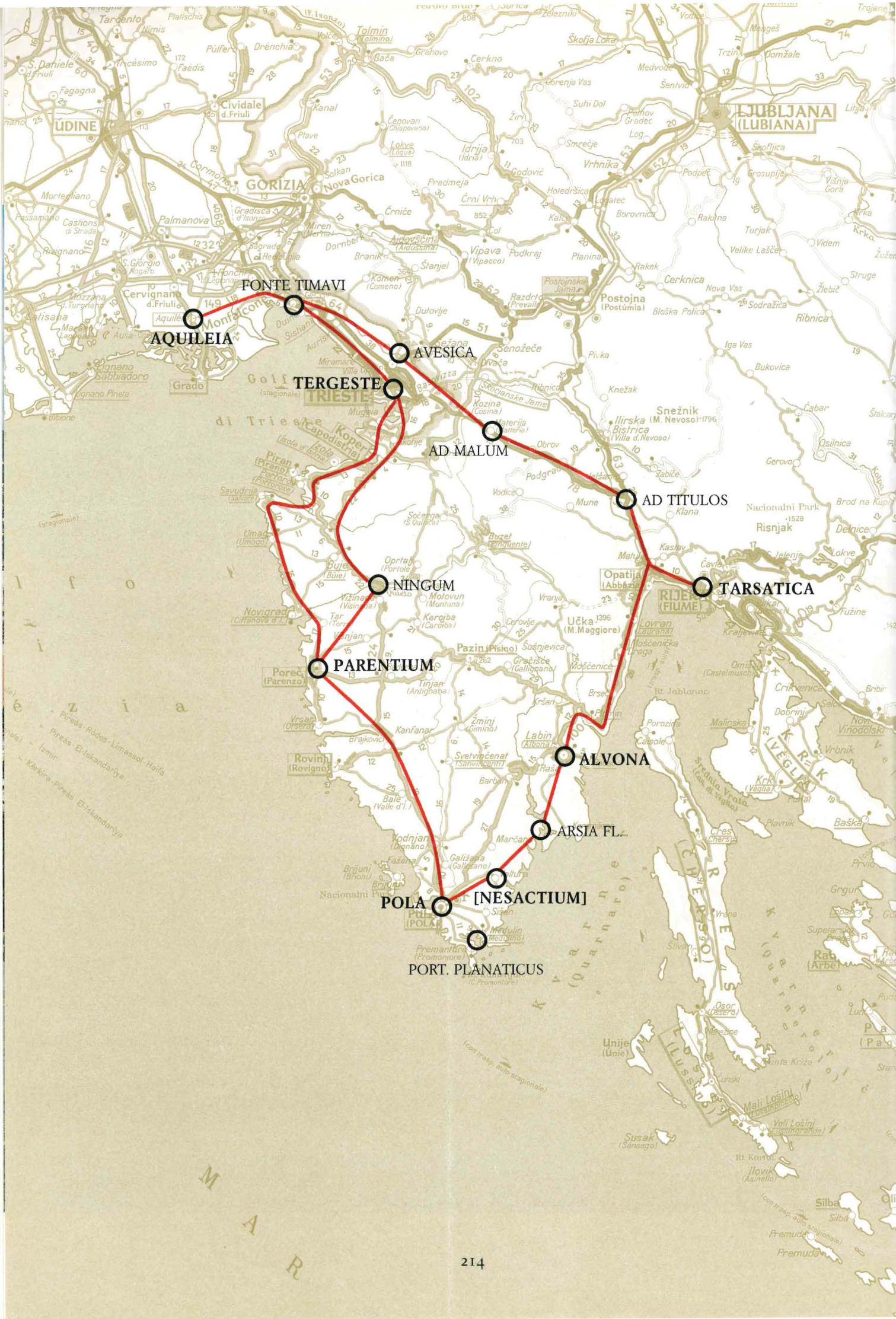
Lo stesso documento viario (*IR*, 1929, 272-273) ricorda anche un altro tracciato diretto da Aquileia a *Tarsatica* (l'odierna città di Fiume) attraverso i rilievi carsici dell'Istria interna:

Ab Aquileia per Liburniam	
Sisciam	*m.p. CCXIII:*
Fonte Timavi	*m.p. XII*
Avesica	*m.p. XII*
Ad Malum	*m.p. XVIII*
Ad Titulos	*m.p. XVII*
Tharsatico	*m.p. XVII*

La *Tabula Peutingeriana* (*Segmentum* III, 5; IV, 1) offre invece la descrizione grafica del solo percorso, che correva lungo l'intera costa istriana:

Aquileia	
Fonte Timavi	(la distanza non è segnata)
Tergeste	*XIIII*
Parentio	*XLVIII*
Pola	*XXX*
Port. Planaticus	*VI*
Arsia fl.	*VIII*
Alvona	*XII*
Tarsatica	*XX*

Da questi dati balza subito evidente che i due percorsi indicati dall'Itinerario d'Antonino avevano in comune il primo tratto da Aquileia alla posta stradale di *Fonte Timavi* e che pertanto una via, giunta a XII


FONTE TIMAVI
AQUILEIA
AVESICA
TERGESTE
AD MALUM
AD TITULOS
TARSATICA
NINGUM
PARENTIUM
ALVONA
ARSIA FL.
POLA
[NESACTIUM]
PORT. PLANATICUS
UDINE
GORIZIA
Nova Gorica
LJUBLJANA
(LUBIANA)
TRIESTE
Grado
Monfalcone
Cervignano d.Friuli
Cividale d.Friuli
Postojna
Opatija
Rovinj
Pazin
Labin
Risnjak
Učka
Unije
Susak
Mali Lošinj
Veli Lošinj
MARE

miglia (18 chilometri) da Aquileia, doveva poi biforcarsi continuando con un ramo, attraverso i rilievi del Carso, fino a Fiume, con l'altro, lungo la costa e l'Istria occidentale, per Trieste fino a Pola.

Il punto di biforcazione dei due rami stradali doveva trovarsi non lungi dalla *mansio* di *Fonte Timavi*, che la *Tabula Peutingeriana* raffigura con il disegno di uno stabilimento termale, segnando sotto questo un lago costiero, separato dal mare e con il quale non ha alcuna comunicazione.

Come si vede, questa prima stazione stradale dopo Aquileia è presente in tutti i percorsi indicati dai due antichi Itinerari e per questo, anche nell'intento di rendere il più chiaro ed ordinato possibile il mio discorso sulle vie che percorrevano la penisola istriana, mi sembra opportuno prendere innanzitutto in considerazione il tratto comune a queste strade e cioè il percorso *Aquileia-Fonte Timavi*, per poi continuare con le vie che si dipartivano da *Fonte Timavi* verso l'interno dell'Istria e lungo la linea costiera di questa penisola.

Dopo lo studio di questi itinerari verrà anche preso in considerazione un percorso che, a mio avviso, è suggerito dalla *Tabula Peutingeriana* con le località di *Quaeri* e di *Siluo*, poste presso la costa nord-occidentale del litorale istriano.

a) Da Aquileia a *Fonte Timavi*.

Come abbiamo visto, la stazione stradale di *Fonte Timavi* rappresentava il punto d'arrivo del primo tratto delle vie indicate dai due Itinerari antichi. Queste, fin qui unite in un unico percorso, si volgevano poi alle terre dell'Istria, dirigendosi verso l'interno e lungo la linea costiera di questa penisola.

La posta stradale di *Fonte Timavi* era molto famosa nell'antichità come luogo di cure e di notevole traffico. Livio (41, 1, 2; 41, 2, 1), ricordando le guerre contro gli Istri, parla qui di un *lacus Timavi*, al quale il Degrassi ha dedicato un documentato studio (1962b, p. 709 ss.). Questo studioso, dopo aver ricordato le discordanti opinioni sulla presenza dell'antico lago e sulla sua ubicazione, è del parere, confortato in questo anche da confronti letterari, che con il termine *lacus* Livio abbia inteso indicare «il bacino della fonte o anche la stessa fonte del Timavo».

Ritengo invece, guardando anche la *Tabula Peutingeriana*, che fra *Aquileia* e *Fonte Timavi* disegna un lago costiero, che il *lacus Timavi*, ricordato da Livio, sia realmente esistito ed abbia occupato la zona paludosa del Lisert, a sud di Monfalcone, oggi bonificata (Bosio, 1967, p. 52, nota n. 2).

Del fiume Timavo canta Virgilio (*Aen.*, 1, vv. 242-249) il frastuono delle acque che precipitano in mare, erompendo improvvise dalla roccia carsica, e Strabone (5, 1, 8, 214) indica qui l'esistenza di un porto e di un tempio consacrato a Diomede. Plinio poi ricorda più volte (*N.H.*, 2, 225 e 229; 3, 127 e 151; 14, 60) le terme del Timavo, e Marziale (*Epigr.*, 4, 25, 5) esalta le acque salubri del luogo. La *Tabula Peutingeriana* infine descrive con una grande vignetta il ben noto stabilimento di cura.

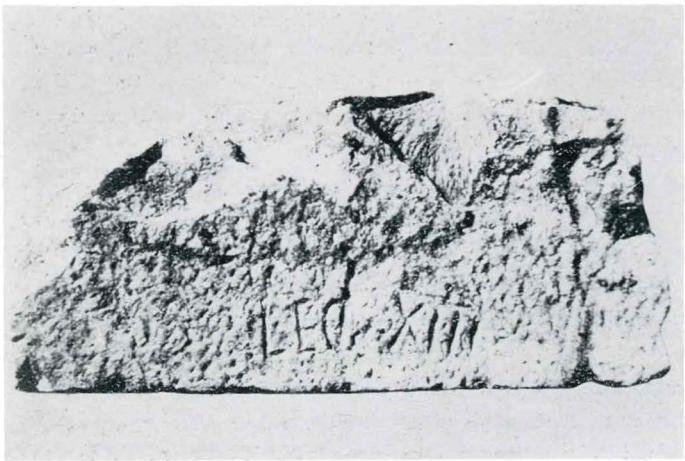
Se noi oggi, muovendo da Aquileia verso oriente, seguiamo la linea del litorale toccando la cittadina di Monfalcone, dopo circa 20 chilometri di cammino incontriamo presso la località di San Giovanni di Duino il fiume Timavo. Ora esso, perduta l'irruenza di un tempo, scorga lento dalla roccia carsica e dopo breve corso sfocia nell'Adriatico.

In questi luoghi appunto è da ubicare, giuste anche le XII miglia indicate dall'*Itinerarium Antonini*, la posta stradale di *Fonte Timavi* e il famoso stabilimento termale, i cui resti sono stati ritrovati nel 1830 sulla vicina collinetta di S. Antonio (Bosio, 1973, c. 77, nota n. 104; Marchiori, 1982, c. 101 ss.), ricordata come isoletta da Plinio (*N.H.*, 2, 229; 3, 151), il quale parla delle sue sorgenti di acqua calda, che seguivano il flusso e il riflesso della marea.

Sempre presso il Timavo sono venute alla luce quattro iscrizioni votive dedicate alla *Spes Augusta* (*CIL*, V, 706, 707, 708; Degrassi, 1962b, p. 713, nota n. 20), certamente per rendere grazie della recuperata salute, e ancora, nel maggio del 1914, una dozzina di tombe ed altre due iscrizioni che portano la dedica al *Fons Timavi* (Sticotti, 1920, p. 99 s.).

Ma la scoperta più interessante per noi, perché riguarda la nostra strada, è stata quella del 1932 quando, bonificando la zona paludosa del Lisert tra Monfalcone e San Giovanni di Duino, sono stati ritrovati a circa 40 metri dal ponte della statale moderna (S.S. 14) quattro blocchi squadrati e diverse pietre a cuneo appartenenti ad un antico ponte. Uno dei blocchi portava la scritta *LEG XIII*, che il Degrassi (1962c, p. 903 ss.), il quale riporta l'interessante scoperta, ritiene essere stata incisa da uno dei soldati della XIII legione Gemina, ai quali fu affidata la costruzione del ponte. E proprio il nome di questa legione, qui ricordata, ha convinto la Bertacchi (dic. 1971, p. 6) a riconoscere nella *Aquileia-Fonte Timavi* quella *via Gemina*, nominata nell'iscrizione aquileiese (*CIL*, V, 7989, 7990

159. *Iscrizione che ricorda il riassetto della via* Gemina a porta usque ad pontem *(Museo Archeologico – Aquileia).*
160. *Monfalcone: iscrizione della legione* XIII Gemina.



= *ILS*, 487), che il Brusin, come abbiamo visto (p. 203), attribuisce invece alla via diretta alla *mansio Ponte Sonti.*

Guardando a questo ponte, è molto probabile che la sua costruzione sia da far risalire all'epoca di Augusto, quando la XIII legione Gemina fece parte dell'esercito della Transpadana e dell'Illirico, ed è certamente da collegarsi con lavori di riassetto della via, il cui tracciato però, almeno fino a questi luoghi, si deve riportare addirittura ai primi tempi di Aquileia. Narra infatti Livio che il console Aulo Manlio Vulsone, inviato nel 178 a. C. contro gli Istri, aveva posto il suo accampamento presso il *lacus Timavi*, in vicinanza del mare (41, 1, 2: *profectus ab Aquileia consul castra ad lacum Timavi posuit, imminet mari is lacus. Eodem decem navibus C. Furius duumvir navalis venit*).Con ogni probabilità Vulsone, procedendo da Aquileia lungo il litorale adriatico, dovette seguire un percorso già battuto dalle genti del luogo, cioè una precedente pista che egli poi fu costretto a rendere più transitabile per rimanere in continuo e diretto contatto con la città. In questo primitivo tracciato è appunto da ricercare l'inizio della futura via diretta ai paesi dell'Istria e quindi della Dalmazia, e nell'accampamento che Aulo Manlio Vulsone pose presso il Timavo l'origine lontana della futura stazione stradale.

In seguito, dopo la fondazione della colonia di Trieste, che il Degrassi (1962d, p. 829) pone intorno al 46 a. C., la via venne prolungata fino a questa città ed oltre, per venir infine resa stabile e sicura all'epoca di Augusto, come appunto può testimoniare la presenza del ponte presso il Timavo, costruito dai soldati della XIII legione Gemina.

Ma vediamo ora di fissare sul terreno il percorso di questo primo tratto da Aquileia alla stazione di *Fonte Timavi*, comune a due strade, le quali, come vedremo, a sud di questo posto di tappa, si dividevano.

Il Brusin (1938, c. 161) ha rintracciato l'inizio della via nella località di Monastero, alla periferia di Aquileia, dove gli fu possibile rilevare la biforcazione di una strada che procedeva con un ramo per S. Egidio e Villa Vicentina, con l'altro per Casa Bianca e Stazzonara. Il primo, come si è visto, riguarda il tracciato diretto alla *mansio Ponte Sonti* e quindi al valico di Piro e a *Iulia Emona*, il secondo invece chiarisce la direzione della via diretta a *Fonte Timavi.*

Nel primo tratto di quest'ultima, e precisamente fra Casa Bianca e Stazzonara il Gregorutti (1890, p. 197) ha ritrovato il percorso dell'antica strada, indicato anche da numerose tombe. Inoltre numerosissime iscrizioni sono venute alla luce in questi luoghi (*CIL*, V, 994 ss.)

161. *Le fonti del Timavo, presso le quali sorgeva il famoso impianto termale romano.*

Dopo Stazzonara la strada per Casali Croccara doveva raggiungere la località di S. Lorenzo di Fiumicello; quindi per Levada e la Motta, toponimi che richiamano la presenza di un antico percorso sopraelevato sulla pianura circostante (Olivieri, 1934, p. 187) e dove il Gregorutti (1890, p. 206) ha ritrovato il piano stradale romano, la via con una direzione pressoché rettilinea perveniva a S. Canzian d'Isonzo. Nell'ultima parte di questo tratto essa seguiva il percorso dello stradone detto ora «della Marcolina», lungo i lati del quale sono venute alla luce numerose tombe antiche (Gregorutti, 1890, p. 363), che indicano appunto la direzione della vecchia strada. Inoltre, prima di raggiungere il paese di S. Canzian d'Isonzo, la via doveva attraversare uno dei rami, in cui si divideva in età romana l'Isonzo nella sua parte terminale, mediante un ponte, i cui resti sono stati individuati dalla Bertacchi (1978, c. 29 ss.).

Oltre S. Canzian d'Isonzo, la strada continuava con un percorso sempre rettilineo per i luoghi chiamati Braidate, raggiungendo infine quota 59, all'altezza di S. Polo di Monfalcone presso Ronchi. In questa località sono stati ritrovati diversi elementi in pietra, interpretati come i resti di un ponte (Brusin, 1964, p. 97) sull'Isonzo, che allora con un altro suo ramo veniva a costeggiare la linea delle colline del Carso (Onofri, Severi, 1961-62, p. 71). La Bertacchi (1978, c. 56 ss.) ritiene invece che questo manufatto abbia fatto parte di un acquedotto romano, mentre il Buora (1989, p. 81) pensa che forse sia «da intendere semplicemente come parti di un supporto relativo a un tratto stradale sopraelevato, in una zona minacciata dalle piene dell'Isonzo.

Comunque sia, da questo luogo la via piegava verso Monfalcone, seguendo il margine dei rilievi carsici, fino a raggiungere il ponte romano costruito dalla XIII legione Gemina. Lungo questo tratto, e precisamente in località Tavoloni presso la palude del Lisert e sul percorso della antica via sono venuti alla luce i resti di una villa romana (Mirabella Roberti, 1952, p. 289, n. 3731). Si arrivava infine a San Giovanni di Duino

162. *La vignetta di* Fonte Timavi *nella* Tabula Peutingeriana.

dove, come abbiamo detto, si incontrava la posta stradale di *Fonte Timavi* e il famoso centro termale, dopo un cammino da Aquileia di una ventina di chilometri, che vengono nel complesso a corrispondere alle XII miglia indicate dall'*Itinerarium Antonini* fra la città e questa stazione viaria.

b) Da *Fonte Timavi* a *Tarsatica* (Fiume) per l'Istria interna.

Dalla stazione stradale di *Fonte Timavi* fino al paese di Duino la strada continuava, se così possiamo dire, ancora unita, seguendo un tracciato messo in luce dal Grilli e dal Meng (1978-79, p. 63 ss.).

Sono dell'avviso che Duino rappresenti un punto fondamentale nel quadro dei percorsi stradali diretti verso la penisola istriana.

In questa località, e precisamente dove oggi sorge il castello dei principi Turm und Taxis, ho localizzato il *castellum Pucinum* (Bosio, 1971, p. 5 ss. dell'estratto), del quale parlano Plinio (*N.H.*, 3, 127) e Tolomeo (3, 1, 24: Πούκινον) [1].

Plinio, oltre a ricordare il *castellum nobile vino Pucinum*, aggiunge (*N.H.*, 17, 31) che *Pucina vina in saxo coquuntur* e racconta (*N.H.*, 14, 60) che *Iulia Augusta LXXXVI annos vitae Pucino vino rettulit acceptos non alio usa*. Inoltre è lo stesso scrittore latino ad indicarci la posizione di questo *castellum*, quando precisa che questo vino, al quale la vedova di Augusto attribuiva i suoi 86 anni di vita, *gignitur in sinu Hadriatici maris non procul Timavo fonte saxoso colle, maritimo adflatu paucas coquente amphoras*.

Dunque il *castellum Pucinum*, luogo di produzione di questa speciale bevanda, prodotta in misura limitatissima, si trovava *non procul Timavo fonte*, cioè vicino alle sorgenti del Timavo, su un *saxoso colle*, dove le viti si aprivano al *maritimo adflatu*. I dati topografici offerti dallo scrittore latino per la localizzazione di questo *castellum* mi sembrano abbastanza indicativi per ricondurlo nella zona di Duino e precisamente nell'area dell'attuale rocca, che viene a trovarsi proprio *non procul Timavo fonte* e su un *saxoso colle*.

Tale localizzazione però, sostenuta in lontani tempi dal Clüver (1624, p. 196), è rifiutata, fra gli altri, dal Marchesetti (1873, p. 431 ss.), dal Degrassi (1954, p. 75 s.) e dal Saria (1959, c. 1938), i quali ritengono invece che il *castellum Pucinum* sia da stabilirsi nella attuale località di Prosecco, situata ai margini dell'altipiano carsico, nei pressi del piccolo scalo portuale di Grignano e non lontano da Trieste.

Ma è lo stesso Plinio (*N.H.*, 3, 127) a non permettere questa loro localizzazione quando, illustrando la costa fra il Timavo e Trieste, scrive: *amnis Timavus, castellum nobile vino Pucinum, Tergestinus sinus, colonia Tergeste*. In questa panoramica, tra il *castellum Pucinum* e la *colonia Tergeste* Plinio colloca, bene in evidenza, il *Tergestinus sinus*, cioè l'ampio golfo di Trieste, quale appare in realtà volgendo lo sguardo dalla rocca di Duino verso la città adriatica.

Né mancano testimonianze antiche per ricondurre in questo luogo l'antico *castellum*. Infatti la torre quadrata della rocca trova le sue origini in età romana (*I.I.*, X, 4, p. 106) e nella sua muratura fu rinvenuta una iscrizione che ricorda l'imperatore Diocleziano (*I.I.*, X, 4, 330). Inoltre, sempre in questa località, è venuto alla luce un frammento di una grande base di statua con la scritta *[C. S]empronius C. f. / [Tu]ditanus* (*I.I.*, X, 4, 317), il console che nel 129 a.C. condusse una vittoriosa spedizione militare contro gli Istri e i Giapidi.

L'impresa del console Tuditano e l'esistenza di una statua eretta in suo onore sono ricordate da Plinio (*N.H.*, 3, 129): *Tuditanus, qui domuit Histros, in statua sua ibi inscripsit «ab Aquileia ad Titium flumen stadia M[M]»*; e il Brusin (1925a, p. 14), parlando di questo monumento, ritiene che la base provenga dal vicino Timavo, dove originariamente doveva essere stata eretta la statua. A tale proposito questo studioso scrive: «Sappiamo che il Timavo fu il punto di partenza della spedizione

163. *Il castello di Duino: qui sorgeva il* Castellum Pucinum *ricordato da Plinio il Vecchio.*

164. *L'iscrizione del console Caio Sempronio Tuditano (Museo Archeologico – Aquileia).*

contro gli Istri iniziata dal console A. Manlio Vulsone (Liv., 41, 2, 1). È logico supporre, essendo stata la penisola conquistata ma non domata, che dal Timavo cominciasse anche la spedizione di Tuditano». L'iscrizione che ricorda Tuditano è però da riferire agli inizi dell'età augustea ed è ancora il Brusin (1925a, p. 19) a suggerire che «dopo la guerra vittoriosa del 33 Augusto deve aver fatto riconsacrare il santuario del Timavo restituendo la statua di Tuditano, che aveva trionfato con una guerra vittoriosa in questa regione».

Alla zona del Timavo sono pure da riferire altri reperti romani, venuti alla luce nelle rovine del castello di Duino, i quali chiaramente denunciano la loro provenienza da quel luogo (*I.I.*, X, 4, 318, 322, 323, 327).

Questa presenza sullo scoglio di Duino di una torre e di una iscrizione romana ed anche l'esistenza di numeroso materiale archeologico che, qui trasportato, richiama la vicina sorgente del Timavo, alla quale fa preciso riferimento Plinio (*non procul Timavo fonte*), mi fanno propendere, come ho detto, a localizzare il *castellum Pucinum* in questa località, dove ancora oggi la vite, nata sulla rocciosa altura carsica (*saxoso colle*), matura i suoi frutti al grande respiro del mare (*maritimo adflatu*).

Mi sono fermato a parlare di questo *castellum* e della località di Duino, in cui esso doveva trovar luogo, perché sono dell'avviso che in questo punto la strada doveva biforcarsi, diretta con un ramo verso l'Istria interna e Fiume, con l'altro a Trieste e quindi a Parenzo e Pola.

La Scrinari (1951, p. 112) e il Degrassi (1962d, p. 829 e Tav. V) sono invece dell'opinione che anche dopo Duino le due vie procedessero unite fino a Prosecco, dove si dividevano. In questa località, dove già abbiamo visto che molti studiosi hanno localizzato il *castellum Pucinum*, la Scrinari e il Degrassi pongono la posta stradale di *Avesica*, segnata dall'*Itinerarium Antonini* sulla via per *Tharsatico*.

La stazione di *Avesica*, come possiamo leggere, è indicata da questo Itinerario sulla via per Fiume a XII miglia da *Fonte Timavi* e cioè alla medesima distanza che lo stesso Antonino segna fra *Fonte Timavi* e *Tergeste* sulla via per Pola. Pertanto non è possibile che la stazione di *Avesica* sia da porsi a Prosecco sulla via per Trieste e quindi prima di questa città per la distanza che non lo consente. Di conseguenza la posta stradale di *Avesica* è da localizzare in un altro luogo e su un altro percorso, quello appunto per l'Istria interna, il cui itinerario, subito dopo Duino, può trovare conferma nella vicina località di S. Pelagio di Prepotto.

In questo luogo infatti, che si incontra a sud-est di Duino e all'interno della linea di costa, è attestata l'esistenza di una stazione di dogana di epoca romana (*CIL*, I^2, 2215, 2216 = V, 703, 704 = *ILS*, 1851, 5410 = *I.I.*, X, 4, 303, 304), che può giustificarsi solamente con la presenza qui di una strada di grande comunicazione, quale doveva essere appunto quella diretta a Fiume e ai paesi della penisola balcanica attraverso la penisola istriana, via che permetteva di raggiungere i territori della Dalmazia con diretto cammino senza essere costretti al lungo e vizioso giro, non privo di difficoltà, lungo l'intera linea costiera.

In tal modo la zona di Duino, dalla quale partiva questa via, veniva ad acquistare, nel quadro dell'intero sistema viario dell'Istria, una evidente importanza logistica ed anche strategica, che poteva ben trovare nell'erezione di un *castellum*, sul punto di biforcazione delle due strade, il suo logico completamento. È la stessa situazione che si ripropone oggi con la linea ferroviaria che, appena a sud di Duino (Bivio Aurisina), si divide in due rami, l'uno volto per l'interno dell'Istria a Fiume, l'altro diretto a Trieste.

Sono anche del parere che l'erezione del *castellum Pucinum*, posto a controllo delle due strade che qui venivano a confluire dalla penisola istriana, per continuare unite verso Aquileia, sia da far risalire all'epoca di Cesare e precisamente subito dopo l'irruzione dei Giapidi nel 52 a. C. (Hirt., *Bell. Gall.*, 8, 24; Appian., *Illyr.*, 18, 52), che aveva imposto la necessità di fortificare il confine orientale contro il pericolo di altri attacchi con la costruzione dei *castella* di Tricesimo e di Zuglio (*Iulium Carnicum*) e la fondazione di *Forum Iulii*.

Pertanto la via diretta a Fiume, staccatasi presso Duino dalla strada per Trieste, si portava verso l'interno e per S. Pelagio di Prepotto raggiungeva l'attuale località di Zolla, dove è da ubicare la stazione stradale

di *Avesica*, giusta la distanza di XII miglia (18 chilometri) che intercorre fra questo paese e il corso del Timavo (*Fonte Timavi*). La strada, lungo questo primo tratto, doveva seguire la traccia di una precedente pista preromana, attestata dalla presenza di numerosi «castellieri», fra i quali anche uno nella stessa località di Zolla (Marchesetti, 1906, p. 29s). Dopo la stazione stradale di *Avesica* la via, passando per l'odierna località di Nasirz, dove permangono i resti di un luogo fortificato risalente all'epoca romana (Silvestri, 1903, Tav. XXXI), giungeva con un cammino di 27 chilometri, pari a XVIII miglia, nella borgata di Materija, dove la distanza indicata dall'*Itinerarium Antonini* permette di ubicare la posta stradale di *Ad Malum*. Una iscrizione, venuta qui alla luce e che ricorda il riassetto di una via, per ordine di Claudio, a cura del primipilo *L. Rufellius Severus* (*CIL*, V, 698 =*ILS*, 5889 = *I.I.* X, 4, 376), viene ad attestare in questo luogo l'esistenza di un centro di un certo interesse logistico, che giustifica di conseguenza anche la presenza di una *mansio*. Infatti la strada, della quale fa cenno l'iscrizione, doveva staccarsi in questo punto dalla *Aquileia – Tarsatica* (Degrassi, 1954, p. 88 ss.).

Senza dubbio un albero di mele deve aver suggerito il nome da dare a questo posto di tappa, e ciò richiama alla nostra mente altri fitonimi, che abbiamo incontrato lungo altri percorsi della *Venetia*: così *Ad Cerasias* sulla *Opitergium – Tridentum* (p. 141); *Larice* sulla *Aquileia – Virunum* (p. 162); *ad Pirum* sulla *Aquileia – Iulia Emona* (p. 209).

Continuando quindi per le località di Gradišče e Passian, la strada perveniva alla seguente tappa stradale di *Ad Titulos*, che il Fluss (1936. c. 1575) fissa nella località di Starada, il Miller (1916, c. 310) a Šapiane, paese questo ultimo che è da preferirsi per la distanza di XVII miglia (km. 25,5) che lo separa dalla precedente stazione di *Ad Malum*. Infine per Lipa e Scalnice la via raggiungeva *Tarsatica*, cioè l'attuale città di Fiume.

Il toponimo *Tarsatica* è ancora conservato nella località di Tersatto, che si incontra presso questa città (Degrassi, 1962e, p. 931 ss.).

c) Da *Fonte Timavi*, lungo la parte occidentale e il litorale istriano, a *Tarsatica* (Fiume).

Prima di ricercare sul terreno il percorso di questa via, ricordata fino a Pola dall'*Itinerarium Antonini* e per tutto il suo tracciato fino a Fiume dalla *Tabula Peutingeriana*, mi sembra opportuno, al fine di dare maggiore chiarezza al discorso itinerario, fermare l'attenzione sulla posizione delle località descritte con una vignetta da quest'ultimo documento cartografico nella penisola istriana.

In questo spazio territoriale la *Tabula* riporta quattro vignette: tre riconducibili allo stesso modulo iconografico, che richiama l'immagine di un edificio a doppia torre (Bosio, 1983b, p. 101 ss.), e una quarta che, con un ambiente quadrangolare, si propone come un complesso termale (Bosio, 1983b, p. 97 ss.). Le prime tre sono contraddistinte rispettivamente dalle scritte: *Parentio, Pola, Port. Planaticus* (quest'ultima segnata sul mare) e si incontrano lungo il percorso della via. La quarta vignetta è disegnata nella parte nord-occidentale della penisola istriana, fra le località di *Parentio* e di *Pola*, ed è indicata con il nome di *Quaeri*.

Il Degrassi (1939, p. 68), dopo aver riconosciuto in questa ultima vignetta, della quale parleremo più avanti, un antico centro termale posto alla foce del fiume Risano, nota che la *Tabula* ha collocato questa località a sud della vignetta di *Parentio* (Parenzo) mentre in realtà dovrebbe trovarsi a settentrione di questa città e subito dopo *Tergeste* (Trieste).

Ponendo mente a questa anomala posizione di *Quaeri*, il Degrassi(1939, p. 66 s.), che riprende un'idea già espressa a suo tempo dal Kandler (Ramilli, 1973, p. 57), ritiene che sulla Carta sia errata la collocazione di *Tergeste* (Trieste), alla quale, proprio per la sua posizione nella parte più interna del golfo, che qui la *Tabula* disegna, dovrebbe essere attribuita la vignetta di *Parentio*. Naturalmente questo errore del compilatore o del copista medioevale deve essere corretto spostando, con le relative distanze, *Parentio* al posto di *Pola* e *Pola* sulla vignetta il cui nome è segnato sul mare come *Port. Planaticus*. Quest'ultima indicazione, sempre secondo il Degrassi, non starebbe ad indicare una città, ma il *sinus Flanaticus*, cioè l'odierno golfo del Carnaro. In questo modo anche la posizione di *Quaeri* verrebbe ad essere precisa nel contesto della penisola istriana, dei suoi centri e, come avremo modo di vedere, della sua viabilità.

L'errore, rilevato dal Degrassi nella collocazione dei maggiori centri dell'Istria lungo la via da Trieste a Pola, potrebbe, a mio parere, essere spiegato in questo modo. Sulla *Tabula* il primo segmento della via da *Aquileia* a *Fonte Timavi* non è segnato, ma ciò si può giustificare sia con la vicinanza delle due vignette che raffigurano questi due centri, sia con la presenza di un lago, che viene ad occupare il ristretto spazio fra la città

165. *Trieste, i resti del teatro romano.*

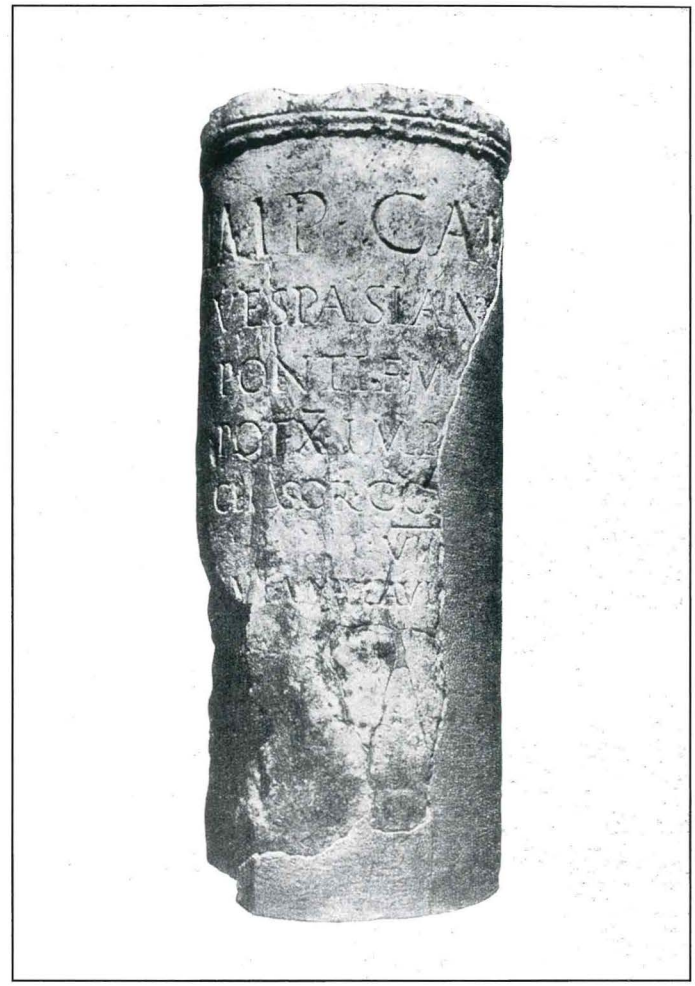
e il centro termale. La mancanza di questo primo segmento potrebbe chiarire l'errore nel quale è incorso il compilatore o il copista della Carta nel fissare poi le successive tappe della via.

Se noi prendiamo in considerazione il tratto *Fonte Timavi – Parentio*, vediamo che il percorso è frazionato in due segmenti, sul primo dei quali figura la cifra XIIII e sul secondo la scritta *Tergeste* seguita dalla distanza di XLVIII miglia. Ora, portando *Tergeste* sopra la vignetta segnata *Parentio*, noi ci troveremmo ad avere una stazione stradale mancante fra *Fonte Timavi* e *Tergeste*, stazione indicata appunto dall'angolo che qui formano i due segmenti. Io ritengo che il compilatore della Carta, avendo davanti il numero delle poste stradali da indicare con altrettanti segmenti, sia incorso nell'errore, per mancanza di spazio, di portare il primo di questi, che doveva segnare il tratto da *Aquileia* a *Fonte Timavi*, dopo quest'ultima località e che quindi abbia condotto il secondo tratto, cioè *Fonte Timavi – Tergeste*, fino alla vignetta, indicata come *Parentio*, frazionando esattamente il percorso *Aquileia – Tergeste* in due tappe, come appare anche dall'*Itinerarium Antonini*, ma portandole entrambe nell'intervallo che intercorre fra la fonte termale e la vignetta a due torri.

Errore questo tanto più giustificabile se si pensa che la distanza fra *Aquileia* e *Fonte Timavi*, segnata dall'*Itinerarium Antonini* in XII miglia, è alquanto maggiore di questa misura, coprendo la via circa 20 chilometri, che vengono a corrispondere a XIIII miglia romane. La stessa misura si ritrova sulla *Tabula Peutingeriana* fra *Fonte Timavi* e *Tergeste* e risulta anche qui più esatta di quella dell'Antonino, che dà invece XII miglia, in quanto fra il Timavo e Trieste intercorrono 21 chilometri (XIIII miglia).

Da quanto qui si è detto, si potrebbe perciò pensare che, segnati i segmenti e disegnate le vignette in cui veniva ad articolarsi la strada, al momento di indicare le misure e le località il compilatore (o forse il copista) abbia riportato le distanze e i nomi delle relative poste stradali cominciando da *Fonte Timavi*, da dove per

166. *Pola: miliare della via* Flavia.



errore aveva fatto iniziare la strada, dimenticando nel contempo la distanza (XIIII miglia) fra Aquileia e questa prima tappa, non indicata da alcun segmento, distanza che avrebbe dovuto ripetere anche nel tratto seguente. Stando così le cose, ha dovuto di necessità attribuire il primo tratto a *Tergeste* e a *Parentio* la seconda tappa, sconvolgendo in tal modo con una conseguenziale serie di sbagli a catena l'intero ordine delle successive stazioni stradali.

Se noi ora teniamo presente tutto questo, dalla posta stradale di *Fonte Timavi* alla vignetta di *Tergeste* (indicata erroneamente come *Parentio*) avremmo dovuto trovare un solo, continuo segmento con l'indicazione di XIIII miglia, quale appunto noi leggiamo, che concordano esattamente con la distanza di 21 chilometri intercorrente fra queste due località.

Dopo queste mie puntualizzazioni, vediamo ora di rintracciare sul terreno il percorso della antica via.

Dopo *Fonte Timavi* e Duino, dove avveniva la biforcazione delle due strade, il tracciato della via diretta a Trieste è stato rilevato dal Grilli e dal Meng (1978-79, p. 66 ss.), i quali hanno potuto seguire le tracce della antica carreggiata fino all'odierna località di Sistiana.

Oltre questo luogo la strada proseguiva lungo il ciglione dell'altopiano carsico per Nabresina, Prosecco, il valico di Morcolano (la zona interna di Barcola) per giungere infine a Trieste seguendo il tracciato indicato dalle attuali vie Udine e Carducci. Lungo il tratto che da Morcolano porta a Barcola è stata anche ritrovata la massicciata della via romana (Scrinari, 1951, p. 115 s.); Bosio, 1973, c. 67) [2].

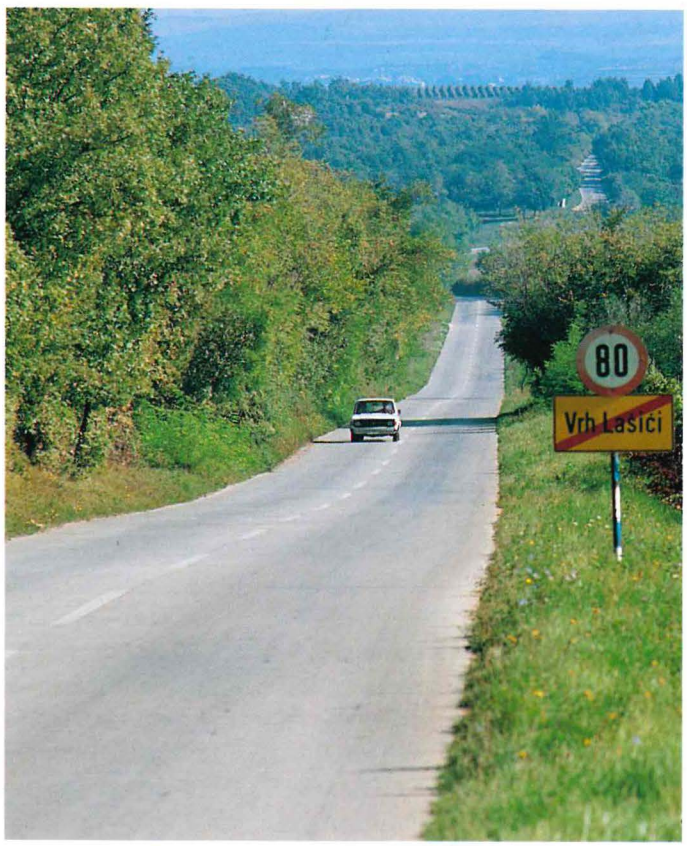
Fra *Tergeste* e *Pola* la strada antica è ricordata con il nome di *via Flavia.*

Una tale denominazione si ritrova su tre miliari: il primo, scoperto a Pola, parla di lavori stradali eseguiti nel 78 d. C. per ordine dell'imperatore Vespasiano (*viam Flavi[am f(ecit)]*: *CIL*, V, 7987 = *ILS*, 5831 = *I.I.*, X, 1, 705); il secondo, venuto alla luce presso la località di Gallesano fra Parenzo e Pola, riporta il nome dell'imperatore Tito (*CIL*, V, 7986 = *I.I.*, X, 1, 706); il terzo, di provenienza ignota ed ora conservato nel Museo Archeologico di Venezia, ricorda ancora l'imperatore Tito e reca una successiva dedica a Valentiniano, Valente e Graziano, sotto i quali la *via Flavia* dovette venire in seguito riparata (*CIL*, V, 7988 = *I.I.*, X, 1, 707).

Quest'ultimo miliare è attribuito sia dal Mommsen (*CIL*, V, 7988) che dalla Forlati Tamaro (*I.I.*, X, 1, 707) a questa strada grazie alla scritta *viam f. f.*, che questi due studiosi risolvono con *viam F(laviam) f(ecit)*, richiamandosi alle altre due iscrizioni sopraricordate. Lo Stefani (1884, p. 274 s.) invece è dell'opinione che questo miliare sia da porsi sulla via da Altino ad Aquileia e precisamente nella località «il Fornetto» presso S. Donà di Piave. Egli fissa questa località in base al numero delle miglia (XII) segnate sulla pietra e giustifica l'attribuzione a questo percorso con il luogo di conservazione del miliare, cioé Venezia, così ricca di ricordi provenienti da Altino e dal suo territorio. Noi invece sappiamo che il tratto Altino – Aquileia faceva parte della *via Annia* e pertanto l'attribuzione del Mommsen e della Forlati Tamaro, sia per il nome della via che per quello dell'imperatore, non può lasciare dubbi di sorta, tanto più che simili pietre sono capaci di percorrere lunghe distanze.

È ancora da aggiungere che il Mommsen attribuisce alla *via Flavia* altre due iscrizioni miliarie (*CIL*, V, 7984, 7985); però il Degrassi dimostra che la prima è un'iscrizione sepolcrale (*I.I.*, X, 3, 99), la seconda è un falso (*I.I.*, X, 2, 3).

167. *Il fiume Quieto, il* Ningus *degli antichi.*
168. *L'odierno percorso stradale che dal paese di Visinada porta a Parenzo ripropone il tracciato della via antica.*



Naturalmente è chiaro che Vespasiano e Tito, che hanno dato il loro nome alla *via Flavia*, ristrutturarono e sistemarono un percorso già preesistente non solo in età romana ma anche in epoche precedenti (Degrassi, 1962f, p. 956).

Uscita da Trieste, la *via Flavia*, per i rioni di Ponziana e di Zaule, da dove proviene l'iscrizione *CIL*, V, 574 = *I.I.*, X, 4, 352, si dirigeva a sud toccando la località di Noghera e seguendo la direzione della strada moderna (S.S. 15) che porta all'odierno valico di frontiera di Albaro Vescovà. Non penso infatti, come ritiene lo Sticotti (*I.I.*, X, 4, p. 87) che la via toccasse Muggia, che invece vedo piuttosto collegata con un percorso steso lungo la costa (si veda qui a p. 232). Quindi, riproponendo nelle sue linee generali l'itinerario della via moderna che porta a Pola, naturalmente rettificandolo in diversi punti, e passando nelle vicinanze di Monte di Capodistria (*CIL*, V, 503 = *I.I.*, X, 3, 33) e di S. Pietro dell'Amata (*I.I.*, X, 3, 35), raggiungeva la località di Buie, ricca di ritrovamenti romani (*CIL*, V, 376 = *I.I.*, X, 3, 71; *I.I.*, X, 3, 72; *CIL*, V, 417 = *I.I.*, X, 3, 73; *CIL*, V, 419 = *I.I.*, X, 3, 74; Degrassi, 1933, p. 388).

Da Buie, dopo aver toccato Villa Gardossi (*I.I.*, X, 3, 84) e Grisignana (*I.I.*, X, 3, 93 e 94), perveniva al fiume Quieto in località Ponte Porton, dove è da localizzare la stazione stradale *Ningum*, segnata dall'*Itinerarium Antonini* a XXVIII miglia (42 chilometri) da *Tergeste* (*I.I.*, X, 3, p. X; *TIR*, 1961, p. 30). Il Fluss (1936a, c. 629) invece è del parere che questa *mansio*, che ha derivato il suo nome dal fiume *Ningus* (l'attuale Quieto), sia da ubicare presso la borgata di Montona.

Oltre questa posta stradale, la *via Flavia*, dopo Villa Zudetti, dove sono venuti alla luce molti ritrovamenti di età romana (*CIL*, V, 397 = *ILS*, 2240 = *I.I.*, X, 2, 242; *CIL*, V, 398 = *I.I.*, X, 2, 243; *CIL*, V, 399 = *I.I.*, X, 2, 244; *CIL*, V, 400 = *I.I.*, X, 2, 245; *I.I.*, X, 2, 246; *CIL*, V, 402 = *I.I.*, X, 2, 247; *I.I.*, X, 2, 248) e Visinada (*CIL*, V, 401 = *I.I.*, X, 2, 250), puntava decisamente verso la costa in direzione di *Parentium*, toccando il paese di S. Domenica di Visinada, ricco di memorie romane (*I.I.*, X, 2, 232; *CIL*, V, 394 = *I.I.*, X, 2, 233; *CIL*, V, 8195 = *I.I.*, X, 2, 234; *CIL*, V, 395 = *I.I.*, X, 2, 235; *CIL*, V, 8196 = *I.I.*, X, 2, 236; Degrassi, 1930, p. 451), e seguendo il percorso della strada moderna, che porta a Parenzo.

La *Tabula Peutingeriana* fra *Tergeste* e *Parentio* segna XLVIII miglia, pari a 72 chilometri, che vengono a corrispondere alla distanza effettiva fra questi due centri seguendo il percorso da noi indicato. L'*Itinerarium*

169. *Veduta di Parenzo, la* Parentium *romana.*

Antonini, che come abbiamo visto divide questo tratto in due frazioni, riporta una distanza totale di miglia XLVI (XXVIII + XVIII) con una differenza, rispetto a quella indicata dalla Carta, di due miglia. Anche se vi è questa discrepanza nelle due misure, io ritengo che ambedue questi documenti viari siano precisi in quanto la differenza di due miglia può ben spiegarsi con un arrotondamento per difetto dell'Antonino, con uno per eccesso della *Tabula*.

Abbiamo già fatto presente che alla località di *Parentium* deve venir riferita la vignetta con la soprascritta *Pola*. In tal modo la posizione dell'antico centro romano risulta esatta a metà della costa occidentale della penisola istriana.

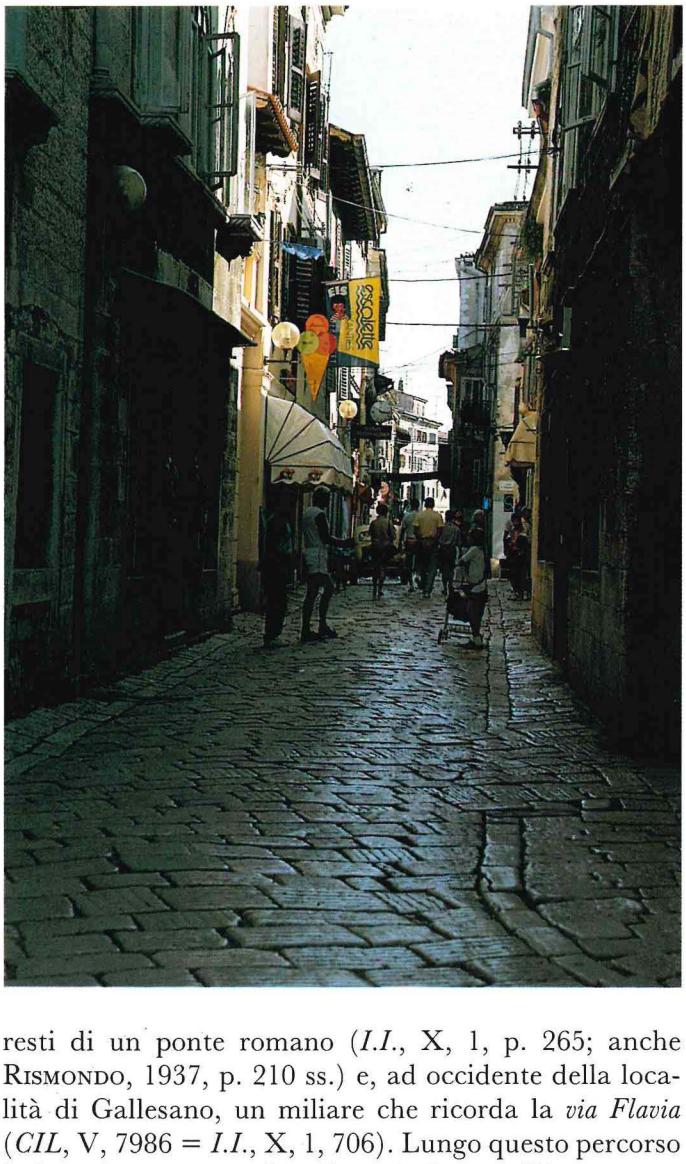
Continuando con la *via Flavia*, questa da Parenzo scendeva a sud seguendo l'attuale percorso che passa nei pressi di Monte S. Angelo, dove è stato ritrovato un tratto della antica via (*I.I.*, X, 2. Tab. I), e raggiungeva l'estremità orientale del Canale di Leme. che rappresentava la linea di confine fra gli agri di *Parentium* e di *Pola* (*I.I.*, X, 2, Tab. I).

Anche se il Degrassi non parla di opere portuali romane nella parte estrema del Canale di Leme (Cul di Leme), io ritengo che la stessa conformazione di questo lungo Canale, adattissimo alla navigazione e riparato dai pericoli del mare, nonché la presenza proprio in questo punto di una strada di grande traffico quale la *via Flavia*, permettano almeno di ipotizzare in questo luogo l'esistenza di un antico scalo, tanto più che proprio all'uscita di questo Canale si trovava il centro portuale romano di Orsera (Degrassi 1962d, p. 854 s.).

La via continuava quindi per le località di Braikoviči, dove è venuta alla luce una necropoli romana (*TIR*, 1961, p. 30), Valle d'Istria (*CIL*, V, 8152 = *I.I.*, X, 1, 637) e Madonna di Guran (*CIL*, V, 294 = I.I., X, 1, 627; *I.I.*, X, 1, 628) raggiungendo il paese di Dignano d'Istria e infine la città di Pola lungo il percorso seguito oggi dalla strada moderna.

In questo ultimo tratto fra Dignano d'Istria e Pola sono venuti alla luce le vestigia della antica strada e i

170. *Parenzo: la via Decumana, asse portante dell'impianto urbanistico romano.*



resti di un ponte romano (*I.I.*, X, 1, p. 265; anche Rismondo, 1937, p. 210 ss.) e, ad occidente della località di Gallesano, un miliare che ricorda la *via Flavia* (*CIL*, V, 7986 = *I.I.*, X, 1, 706). Lungo questo percorso è da collocare pure il miliare dedicato all'imperatore Tito, di provenienza ignota ed oggi conservato nel Museo Archeologico di Venezia, con l'indicazione del XII miglio (*CIL*, V, 7988 = *I.I.*, X, 1, 707).

La *Tabula Peutingeriana* riporta fra *Parentio* e *Pola* la distanza di XXX miglia, che si ritrova nelle XXXI miglia dell'*Itinerarium Antonini* e che corrisponde esattamente ai 45 chilometri intercorrenti fra queste due località seguendo l'itinerario da noi indicato.

Dopo Pola l'Antonino non accenna ad una prosecuzione della strada lungo la costa orientale dell'Istria, ma ricorda il tragitto per mare fino a Zara (*traiectus sinus Liburnici Iader usque, stadia CCCCL*). La *Tabula* invece descrive un continuo itinerario costiero fino a *Tarsatica*.

È necessario però, prima di prendere in esame anche questo percorso, fermare l'attenzione su quel *Port. Planaticus*, che ritroviamo sul mare e che, secondo quanto si è detto, non è da attribuire alla vicina vignetta, sulla quale invece è da segnare la scritta *Pola*.

Strabone (7, 5, 3, 314) scrive che vi erano 800 stadi (circa 150 chilometri) ἀπὸ τῆς ἄκρας τῆς πρὸ τῶν Πολῶν ἐπὶ Ἀγκῶνα, dall'estrema punta presso Pola ad Ancona, cioè dall'attuale Capo Promontore, ricordato in modo preciso come ἀκρωτήριον Πολατικόν (Steph Byz., v. Πόλα). La notizia straboniana, anche se indirettamente, viene ad indicare l'esistenza di una rotta marittima fra il porto di Ancona e l'estrema punta meridionale della penisola istriana e pertanto qui non poteva mancare uno scalo portuale. E infatti proprio nei pressi di Capo Promontore (Jurkič Girardi, 1978-79, p. 253 ss.), dove ha inizio il golfo del Carnaro (l'antico *sinus Flanaticus*), e precisamente ad occidente dell'attuale borgata di Medolino, in località Isola, sono venuti alla luce i resti di un impianto portuale romano (Gnirs, 1908, p. 157; Puschi, 1928, p. 250). Il Degrassi (1962d, p. 861) inoltre ricorda la presenza di un altro scalo marittimo «nella Peschiera, la parte interna dell'attuale Porto di Medolino».

La testimonianza di Strabone e la presenza in questo luogo di opere portuali romane permettono di vedere nel *Port. Planaticus* della *Tabula* non una generica indicazione del *sinus Flanaticus*, come vorrebbe il Degrassi (1939, p. 65, nota n. 1), ma la precisa segnalazione di un centro portuale che, posto ad una estremità di questo *sinus*, ne ricavò il nome. È la stessa *Tabula* a suggerirci questo: infatti noi troviamo la parola *sinus*, per indicare un golfo, presente in molte parti di questo documento cartografico. Vediamo invece che frequentemente la *Tabula*, accanto ad una località posta sulla costa, ne ripete il nome sul mare facendolo precedere dalla scritta *Port.*; così, per rimanere proprio vicino alla nostra zona, noi possiamo trovare dopo *Tarsatica* la vignetta con il nome *Senia* (l'attuale Senj) e sotto questa, nel mare, la scritta *Port. Senia*. Questo può ancora meglio confermare quanto si è detto circa l'attribuzione della vignetta posta presso *Port. Planaticus*, e cioè che sopra questa, dove non figura alcuna scritta, doveva esserci *Pola*, vicino alla quale si trovava uno scalo portuale sul *sinus Flanaticus*.

In tal modo il disegno offerto dalla *Tabula Peutingeriana* viene a comporsi in maniera precisa e può anche spiegare la presenza di una vignetta priva di nome e gli errori di trascrizione in cui è incorso il compilatore o il copista della Carta. Viste così le cose, sono del parere (Bosio, 1974, p. 78) di poter localizzare il *Port. Planaticus* nell'attuale località di Medolino; il quale luogo, ma

171. *Il canale di Leme, che la via* Flavia *toccava nel suo punto terminale.*

questo è solamente un'ipotesi, potrebbe richiamare l'antica *Mutila*, il centro degli Istri distrutto dai Romani di Vulsone nel 177 a. C. (Liv., 41, 11, 8: *duo deinde oppida, Mutila et Faveria, vi capta et deleta*).

Ma riprendiamo il nostro discorso sulla via costiera che la *Tabula* disegna e che noi abbiamo seguito fino a Pola.

È chiaro che, spostando la scritta *Pola* sulla vignetta presso la quale figura il nome di *Port. Planaticus*, dobbiamo anche spostare le VI miglia di distanza che figurano sul vicino segmento, dove invece dovrà andare la cifra XXX. Queste VI miglia (9 chilometri) devono quindi indicare il successivo tratto della strada, che dalla *Tabula* è segnato con un percorso di VIII miglia (12 chilometri), diretto alla posta stradale *Arsia Fl.*. Una tale distanza è però di molto inferiore a quella intercorrente fra Pola e il fiume *Arsia* (il cui corso è indicato chiaramente sulla Carta), e perciò è logico ritenere che a questo tratto stradale siano da attribuire anche le precedenti VI miglia. Non ritengo però che in questo caso siano da rettificare le VIII miglia in XIV (VI + VIII), ma sono dell'opinione del Degrassi (1939, p. 67) che nel tratto *Pola – Arsia Fl.*, proprio a causa di questo errore di trasposizione delle precedenti stazioni, sia stata omessa una posta stradale a VI miglia da *Pola* e a VIII miglia dalla stazione sull'*Arsia*. Una tale omissione potrebbe trovare la sua spiegazione sulla *Tabula* stessa, la quale disegna qui un segmento non rettilineo, ma a largo gomito, che può far pensare ad un frazionamento del percorso in due parti. E proprio dove il segmento curva noi possiamo fissare la stazione stradale mancante che, data la distanza di VI miglia (9 chilometri) da Pola, è con ogni probabilità da ritrovare nell'antico centro di *Nesactium*.

In base a questa localizzazione la via, uscita da Pola, dopo un cammino di VI miglia per gli odierni paesi di Siana e Madonna delle Grazie (*I.I.*, X, 1, Tab. 1), raggiungeva l'antica Nesazio, il maggior centro degli Istri, conquistato dai Romani nella guerra del 177 a. C. (Liv., 41, 11, 1), che Plinio (*N.H.*, 3, 129) e Tolomeo (3,

172. *Pola: l'anfiteatro.*

1, 27) ricordano e che sorgeva fra *Pola* e il fiume *Arsia*. Anche l'Anonimo Ravennate (*IR*, 1940, 4, 31; 5, 14) e Guidone (*IR*, 1940, 20; 116) citano questa località, collocandola fra i centri di *Arsia* e di *Pola*.

Oggi il sito dove sorgeva Nesazio romana è stato identificato in modo preciso grazie alle ricerche archeologiche (tuttora in corso da parte degli studiosi iugoslavi) e all'abbondanza dei reperti, conservati nel Museo di Pola.

L'antica Nesazio disponeva anche di un vicino scalo portuale sul *sinus Flanaticus*, che si trovava nell'attuale Porto Badò e di cui sono stati scoperti i resti di una banchina (Gnirs, 1901, p. 3; Degrassi, 1962d, p. 864).

Dopo *Nesactium* la strada romana muoveva alla volta della posta stradale sull'*Arsia* e tanto il Degrassi (1962d Tav. V) quanto la *TIR* (1961, Tav. L33) ne tracciano il percorso per Montecchi, Marzana e Barbana, presso la quale località la via doveva incontrare il fiume Arsa e l'antica posta stradale, localizzata dal Miller (1916, c. 313) a Barbana.

Però questo tracciato, anche se esistente in epoca romana, non può essere quello indicato dalla *Tabula* in quanto molto più lungo dei 12 chilometri (VIII miglia) indicati da questo documento cartografico. Io ritengo invece che, dopo Nesazio e seguendo per un buon tratto il percorso attuale che tocca la località di Canizza d'Arsa, da dove provengono diverse testimonianze romane (*CIL*, V, 8127 = *I.I.*, X, 1, 661; *I.I.*, X, 1, 662; *I.I.*, X, 1, 689) e dove lo Schiavuzzi (1908, p. 112) ha rilevato la presenza di un tracciato di età romana diretto da Pola ad Alvona, la via antica raggiungesse il Canale dell'Arsa presso Castelnuovo d'Arsa (Bosio, 1974, p. 80), che ha restituito resti di epoca romana (Benussi, 1928, p. 251).

Il cammino qui suggerito viene a coprire una distanza di 12 chilometri, corrispondenti esattamente alle VIII miglia fra la stazione stradale mancante sulla *Tabula* (*Nesactium*) e quella sull'Arsa (*Arsia Fl.*).

Questo itinerario, che trova il conforto della distanza indicata dalla *Tabula*, non raggiungeva dunque il fiume Arsa all'altezza del suo sbocco nel Canale omonimo, ma la riva destra del Canale d'Arsa presso la sua uscita in mare.

Il Degrassi (1962d, p. 864 s.) ricorda la presenza di uno scalo portuale antico nel Canale d'Arsa, assicurata dal de Franceschi (*Lettere di Carlo de Franceschi a Pietro Kandler e ad altri*, in «A.S.I.», XL, 1928, p. 344 s.) nella località di Molin Blas a settentrione di Castelnuovo d'Arsa; egli però avanza seri dubbi in proposito per la mancanza di validi indizi in questo luogo, da lui atten-

173. *Resti dell'antica Nesazio.*

tamente esplorato. Il Degrassi aggiunge inoltre, in relazione ad una possibile localizzazione della stazione stradale *Arsia Fl.* a Molin Blas ed alla esistenza di un traghetto legato alla antica via, di escludere che in questo luogo «fosse una *statio*, perché la strada romana che da Pola andava ad Albona non poteva scendere giù per il monte a Molin Blas, dove si sarebbe dovuto traghettare il Canale d'Arsa. Si noti che il tratto del Canale fra Molin Blas e l'odierno traghetto è lungo più di due chilometri ed esposto all'infuriare della bora e dello scirocco».

Anch'io sono del parere del Degrassi (il quale però, come si è detto, indica un percorso diverso dal nostro) che non sia da localizzare a Molin Blas la posta stradale sull'Arsa. Ritengo invece che la via descritta dalla *Tabula Peutingeriana*, giunta a Castelnuovo d'Arsa, sia proseguita sino al Canale seguendo la direzione di quel sentiero che oggi porta alla chiesetta di S. Agnese, posta su questo braccio di mare, e che presso questo luogo ci sia stato il traghetto per la sponda opposta. In questo punto il Canale fa un gomito ed è separato dal mare aperto a sud dalla penisoletta di Ubas mentre nella costa di fronte a S. Agnese si apre una profonda insenatura; in tal modo questo braccio di mare risulta riparato sia a mezzogiorno che a settentrione dai venti ricordati dal Degrassi.

Presso la borgata di Castelnuovo d'Arsa pertanto io ritengo di collocare l'antica stazione stradale di *Arsia Fl.*, giusta la distanza indicata dalla *Tabula*, e vicina a questa l'esistenza di un traghetto, che giustifica l'esigenza di un luogo di tappa a così modesta distanza dalla precedente. Purtroppo non ho avuto la possibilità di esplorare attentamente questa parte del Canale, che potrebbe ancora conservare, se proprio qui vi era il traghetto, qualche traccia di antiche opere di attracco.

Questa localizzazione della *mansio Arsia Fl.* trova anche il sostegno nella distanza di XII miglia che intercorre fra questa posta stradale e la seguente di *Alvona*. Infatti da Castelnuovo d'Arsa e dal Canale all'attuale centro di Albona, seguendo la carrareccia

174. *Il canale d'Arsa, estremo confine orientale dell'Italia augustea.*
175. *Il* sinus Flanaticus *(Golfo del Carnaro) dal promontorio Pax Tecum presso l'odierno centro di Fianona.*

che passa per le località di Duminici, Ragazzana e Crainzi, ci sono 18 chilometri, quanti appunto ne indica la *Tabula* con le sue XII miglia.

Questo che ora ho indicato è, a mio parere, il percorso della via antica descritta dalla *Tabula* fra *Arsia Fl.* e *Alvona*, in quanto il tracciato proposto dal Degrassi e dalla *TIR*, che abbiamo visto troppo lungo rispetto alla distanza segnata dalla Carta fra *Nesactium* e *Arsia Fl.*, risulta essere troppo breve (10 chilometri pari a circa VII miglia) fra questa ultima posta stradale e l'attuale cittadina di Albona.

La via dunque, superato l'*Arsia*, confine della *X regio* e dell'Italia romana (Plin., *N.H.*, 3, 129: *et – nunc finis Italiae – fluvius Arsia*) e raggiunta *Alvona* (Albona) (Tomaschek, 1894, c. 1330; *TIR*, 1961, p. 23; Degrassi, 1962g, p. 907 ss.; Bosio, 1974, p. 82 s.), continuava diretta a *Tarsatica* con un cammino che la *Tabula* indica in XX miglia (30 chilometri).

La via antica, dopo aver raggiunto la vicina Fianona (*Flanona*), seguendo probabilmente il tracciato della strada secondaria che conduce alla località Porto all'estremità del Vallone di Fianona, e quindi il promontorio Pax Tecum, doveva snodarsi lungo la linea costiera fino a Fiume (*Tarsatica*). Non vi è altra possibilità e questa è la via più diretta e più logica.

Però questo percorso copre una distanza di 60 chilometri, che non si ritrovano certamente nelle XX miglia indicate dalla *Tabula*. Non possiamo pensare in questo caso alla caduta di una stazione stradale intermedia poiché il segmento fra questi due centri (*Alvona* e *Tarsatica*) è segnato preciso e rettilineo, né io saprei trovare una località fra questi che possa giustificare una tale distanza in quanto anche tra *Flanona* (non segnata sulla *Tabula*) e *Tarsatica* intercorrono più di 30 chilometri.

Non resta che supporre un possibile errore del copista medioevale, il quale può aver segnato XX miglia anziché XL, cifra che probabilmente si trovava sull'originale romano. E questo errore può essere spiegabilissimo anche pensando che proprio qui il Miller nella sua pur attenta copia (dunque anch'egli un copista) si è dimenticato di segnare il corso del *Fl. Arsia*, che invece figura chiaramente nella Carta conservata a Vienna (Miller, 1962, *Segmentum*, V, 1).

Come dunque abbiamo detto, la strada antica dopo *Flanona*, centro romano di notevole importanza e sicuro scalo portuale alla estremità di una profonda insenatura del *sinus Flanaticus*, che ha ricevuto il suo nome proprio da questa città (Degrassi, 1962h, p. 895; Bosio, 1974, p. 84, nota n. 90), proseguiva lungo la costa, toccando l'attuale località di Laurana, ricordata dall'Anonimo Ravennate (*IR*, 1940, 4, 22; 5, 14: *Lauriana*) e da Guidone (*IR*, 1940, 116: *Laureana*), e perveniva infine a *Tarsatica* (Bosio, 1974, p. 85 s.). Prima però di raggiungere questo centro la via, a sud della località di Mattuglie, andava ad incontrare l'altro percorso, ricordato dall'*Itinerarium Antonini*, del quale abbiamo prima parlato, che dopo *Fonte Timavi* si staccava dalla strada per *Tergeste*, diretto attraverso l'Istria interna alla città di Fiume.

Giunti così alla fine di questa antica via, mi sembra di poter in questo modo ricostruire l'itinerario che la *Tabula Peutingeriana* disegna nella penisola istriana, con la stazione stradale e le distanze «dimenticate» da questo documento cartografico:

Aquileia	
Fonte Timavi	[*XIIII*]
Tergeste	*XIIII*
Parentio	*XLVIII*

176. *La via dell'Istria nella* Tabula Peutingeriana.

Pola	*XXX*
[Nesactium]	*VI*
Arsia Fl.	*VIII*
Alvona	*XII*
Tarsatica	*XX[XX]*

d) Da *Tergeste*, lungo la costa istriana, a *Parentium*.

Questo percorso non è indicato dagli Itinerari antichi, ma la presenza sulla *Tabula Peutingeriana* delle località di *Quaeri* e di *Siluo* fra le due vignette, che noi abbiamo attribuito a *Tergeste* e a *Parentio*, e l'elenco dei centri costieri fra queste due città, che troviamo nell'Anonimo Ravennate (*IR*, 1940, 4, 30; 4, 31; 5, 14) e in Guidone (*IR*, 1940, 19; 20; 116) permettono a parer nostro di poter vedere sulla Carta l'indicazione di un percorso viario, che doveva snodarsi lungo la costa istriana nord-occidentale.

Non vediamo qui, è vero, i soliti rossi segmenti che, unendo le diverse stazioni stradali, mostrano in modo preciso lo svolgersi di un percorso, ma anche altrove sulla *Tabula* si possono incontrare alcuni itinerari privi di tali indicazioni. Così, ad esempio: la via da *Ancone* ad *Urbesaluia* per *Ausimo* e *Ricina* (*Segmentum* IV, 3) manca dei soliti trattini d'unione, pur essendo segnate le relative distanze fra queste poste stradali; così pure, e questo è simile al nostro caso, la strada che univa le diverse località della Sardegna (*INS. Sardinia*: *Segmenta* II, 5; III, 1) è solamente suggerita dal nome dei singoli centri da questa toccati, senza alcun segmento e per di più senza alcuna indicazione delle relative distanze.

Comunque è evidente che un percorso stradale doveva correre lungo questa parte della costa istriana, come del resto avviene ancora oggi, sia come mezzo di collegamento fra i numerosi centri romani che qui sorgevano, sia come linea di appoggio alle rotte marittime.

Qui vogliamo ricordare solamente le località di maggiore interesse che tale strada doveva toccare per fermarci in particolare su quelle indicate dalla *Tabula*.

Dopo Trieste, la via costiera doveva raggiungere Muggia, ricca di reperti archeologici di età romana (*CIL*, V, 514 = *I.I.*, X, 4, 351; *CIL*, V, 592 = *I.I.*, X, 4, 353; *CIL*, V, 607 = *I.I.*, X, 4, 354; *TIR*, 1961, p. 53; Degrassi, 1962d, p. 832) e quindi il fiume Risano, dove si doveva incontrare la località di *Quaeri*, che la *Tabula* descrive con una vignetta.

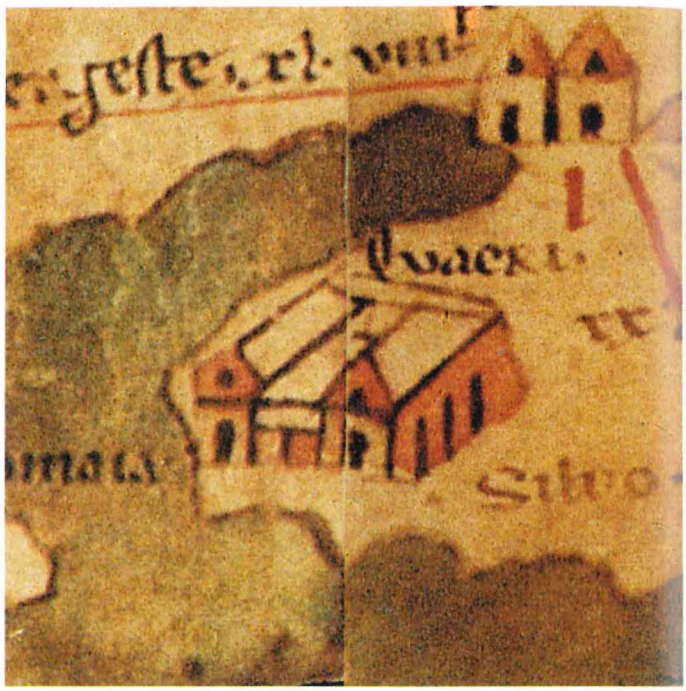
A proposito di questo luogo e del suo nome, Nevio Degrassi (1939, p. 68) è del parere che il termine *Quaeri* sia il risultato della contrazione di *Aquae Risani*. Questo studioso giustifica la scomparsa della *A* iniziale con la posizione di questa lettera sulla linea d'incontro di due segmenti della *Tabula*: infatti proprio in questo punto vengono ad unirsi il III e il IV segmento della Carta. La caduta poi della parte finale del nome (*RI-SANI*) potrebbe spiegarsi – è sempre il Degrassi a dirlo – con «una corrosione del testo originale o un'abbreviazione» dovuta probabilmente a qualcuno dei copisti della *Tabula*. Che poi un tale errore o una simile contrazione di un nome non sia un caso unico su questo documento cartografico il Degrassi (1939, p. 68, nota n. 9) lo dimostra con l'indicazione *Tea. Nomarucci* per *Teano Marrucinorum* (Chieti), che possiamo leggere nel *Segmentum* V, 1 della stessa *Tabula Peutingeriana*.

Quindi *[A]QUAERI[SANI]*; molto probabilmente un centro termale, come il termine *aquae* e la stessa vignetta verrebbero a suggerire, posto presso il corso del Risano, l'antico *Formio* (Plin., *N.H.*, 3, 127; Ptolem., 3, 1, 23), che però si trova ricordato anche come *Rusano* dall'Anonimo Ravennate (*IR*, 1940, 4, 36).

Oltre questo fiume, per Isola d'Istria la strada perveniva a Pirano, nominata dall'Anonimo Ravennate (*IR*, 1940, 4, 31 e 5, 14) e dove sono venute alla luce testimonianze di età romana (*I.I.*, X, 3, p. 18; *TIR*, 1961, p. 57). Quindi, toccata la borgata di Portorose

177. *Punta Salvore (Croazia), dove è da ubicare la* Siluo *della* Tabula Peutingeriana.
178. *Cittanova d'Istria, la* Neapolis *dell'Anonimo Ravennate e di Guidone.*

179. *La vignetta di* Quaeri *nella* Tabula Peutingeriana.



(*CIL*, V, 481 = *I.I.*, X, 3, 39) e aggirato il Vallone di Pirano, la via raggiungeva Salvore.

Oltre che dalla *Tabula*, questa località è ricordata dall'Anonimo Ravennate (*IR*, 1940, 4, 31: *Silbio*; 5, 14: *Silbonis*) e da Guidone (*IR*, 1940, 20: *Silvium*; 116: *Silbonis*). L'antico centro è da localizzare a Punta Salvore, nell'estremità nord-occidentale della penisola istriana, che ad oriente si apre nell'ampio golfo di Trieste. Questa sua posizione sul mare, in un punto della costa riparato dai venti, aveva fatto di Salvore un punto obbligato lungo le rotte marittime per Aquileia, per Trieste, per Pola. Ed a testimonianza di questa sua vita marinara in epoca romana permangono ancora rilevanti resti di antiche opere portuali, delle quali parlano il Tommasini (1837, p. 359), il Kandler (1846, p. 117) e soprattutto il Degrassi (1962d, p. 839 s.). Inoltre numerosi ritrovamenti romani vengono a provare l'esistenza a Salvore di un considerevole centro di vita (*CIL*, V, 479 = *I.I.*, X, 3, 41; *CIL*, V, 480 = *I.I.*, X, 3, 42; Degrassi, 1929, p. 41; *TIR*, 1961, p. 67; Degrassi, 1962i, p. 881 ss.).

Se guardo alla particolare posizione di questo luogo, sono del parere che la *Tabula* abbia inteso ricordare *Siluo* proprio per l'importanza che doveva avere il suo scalo portuale.

Ritornando alla nostra via costiera, questa da Punta Salvore si portava a Sipar (Bosio, 1974, p. 34 s.), l'antica *Siparis* o *Sapparis* dell'Anonimo Ravennate (*IR*, 1940, 4, 31; 4. 30) e la *Sipara quae et Sibaris* di Guidone (*IR*, 1940, 20).

Sempre continuando lungo la linea costiera e passando presso la località di S. Lorenzo, dove il Degrassi (1962d, p. 842 s.) ha scoperto i resti di un edificio di età romana, la strada perveniva ad *Humagum*, cioè nell'attuale centro di Umago, ricordato dall'Anonimo Ravennate (*IR*, 1940, 4, 30, 31; 5, 14) e da Guidone (*IR*, 1940, 20; 116), il cui territorio ha restituito diverse testimonianze di epoca romana (*CIL*, V, 477 = *I.I.*, X, 3, 45; *I.I.*, X, 3, 46 e 47; *CIL*, V, 476 = *I.I.*, X, 3, 49; *CIL*, V, 475 = *I.I.*, X, 3, 50; Kandler, 1846, p. 119; *I.I.*, X, 3, p. 21).

Da questo luogo la via antica si dirigeva a Cittanova d'Istria, toccando il villaggio di S. Giovanni della Corneta, dove permangono i resti di un cospicuo impianto portuale romano, puntualmente studiati e descritti dal Degrassi, che ricorda inoltre la presenza di reperti di epoca romana nella zona intorno all'antico porto (Degrassi, 1962d, p. 844 ss.).

Lungo questo tratto stradale un secondo scalo portuale di età romana è ricordato dal Kandler (1868, n. 185) e dallo Gnirs (1908, p. 219) a S. Lorenzo di Daila, a settentrione di Cittanova.

Quest'ultima località di Cittanova d'Istria viene indicata dall'Anonimo Ravennate (*IR*, 1940, 4, 30, 31; 5, 14) e da Guidone (*IR*, 1940, 20; 116) come *Neapolis*, ma il Degrassi (1962d, p. 840) ritiene che il nome dell'antico centro sia *Emonia* in quanto il vescovo di Cittanova ebbe sempre il titolo di *Emoniensis*. In contrasto con quanto qui afferma il Degrassi, il de Franceschi (1971, p. 101 ss. e in particolare p. 156) dimostra invece «che sino al 1131 Cittanova venne denominata esclusivamente *Civitas Nova*, grecamente *Neapolis* e in germanico *Niwenburch* in un documento assunto Oltr'Alpe».

A Cittanova il Tommasini (1837, p. 137) accenna alla presenza di un antico molo portuale, ma benché l'insenatura nella quale è sorto il centro abitato sia fra le più sicure e riparate di tutta la costa istriana, finora non si è ritrovata una probante documentazione della presenza di un porto romano, che certamente non poteva mancare in questo luogo data la sua importanza durante l'epoca antica (*I.I.*, X, 3, 52 ss.; *CIL*, V, p. 39; Fluss, 1935, c. 2124, n. 10; *TIR*, 1961, p. 36).

È anche da ritenere che Cittanova romana dovesse servirsi del vicino porto sul fiume Quieto, grande e ben protetto, dove abbiamo notizia della presenza di avanzi di due antichi moli (Benussi, 1928, p. 256).

Infine la via perveniva a *Parentium* lungo un percorso che ha restituito numerose memorie della presenza romana in questa zona (Bosio, 1974, p. 90, nota n.

147), soprattutto a Valle S. Martino, dove sono stati ritrovati i resti di un impianto portuale e di edifici di epoca romana (*CIL*, V, 360 = *I.I.*, X, 2, 197; Degrassi,1962d, p. 851).

Questo dunque l'itinerario della strada costiera che la *Tabula Peutingeriana*, secondo il nostro parere, suggerisce con le indicazioni di *Quaeri* e di *Siluo*; noi abbiamo posto l'accento sulla presenza lungo questo tratto di costa di tanti scali portuali per giustificare ancora meglio un tale percorso terrestre in collegamento e in rapporto diretto con le antiche rotte marittime, delle quali rimane il ricordo nei vecchi portolani (Kretschmer, 1901, p. 489 ss., nn. 194-200).

Note

1. Al castello di Duino ho anche ricondotto il *castellum Potium* o *Pucium* (a seconda dei codici), nominato da Paolo Diacono (*H.L.*, 6, 51), che richiama nel nome e nella sua posizione l'antico *castellum Pucinum* (Bosio, 1971, p. 8 s. dell'estratto). Lo storico longobardo, parlando del duca Pemmone, del patriarca Callisto e dei loro contrasti, scrive: ... *Pemmo dux contra eundem patriarcham cum multis nobilibus Langobardis consilium iniit adprehensumque eum ad castellum Potium* (o *Pucium*), *quod supra mare situm est, duxit indeque eum in mare praecipitare voluit, sed tamen Deo inhibente minime fecit.*

Dunque, secondo il racconto di Paolo Diacono, il duca Pemmone conduce prigioniero il patriarca Callisto nel *castellum Potium* o *Pucium*, che si trova sul mare, con l'intenzione di gettarlo in acqua. Lo storico cividalese ci offre qui delle preziose indicazioni sull'ubicazione di questo *castellum*; egli precisa infatti che era posto sul mare (*supra mare* dice espressamente il testo) in una posizione da dove era possibile far *praecipitare* (così scrive Paolo Diacono), cioè far cadere nell'abisso un uomo.

Pemmone era duca del territorio forogiuliese e perciò questo *castellum*, dove egli porta Callisto, doveva far parte di tale ducato. Pertanto, sia per questa sua appartenenza al ducato di Forogiulio, sia per le parole di Paolo Diacono, che lo descrive alto, a precipizio sul mare, esso non poteva trovarsi che lungo la linea costiera, che si stende, erta sull'Adriatico, dalle foci del Timavo a Trieste. Lungo questa costa è proprio la rocca di Duino, alta e precipite sul mare e sul confine del ducato del Friuli, a richiamare il *castellum Potium* o *Pucium* di Paolo Diacono e, anche nel nome, il più antico *castellum Pucinum*.

In questo luogo ho ubicato anche la località di *Puciolis* o *Putiolis*, ricordata dall'Anonimo Ravennate (*IR*, 1940, 4, 31; 5, 14) fra i centri dell'Italia nord-orientale (tra *Foroiulium* e *Aquileia*); in questo decisamente contraddetto dal Tavano (1977, p. 96) e dal Grilli (1979, p. 256), che invece la identificano con l'attuale paese di Pozzuolo del Friuli. Quest'ultimo studioso, dando valore itinerario all'elenco delle località riportate dal Geografo Ravennate, ritiene che Pozzuolo rappresenti una stazione di tappa sulla via che da Trieste andava a *Forum Iulii* e quindi per Pozzuolo ad Aquileia.

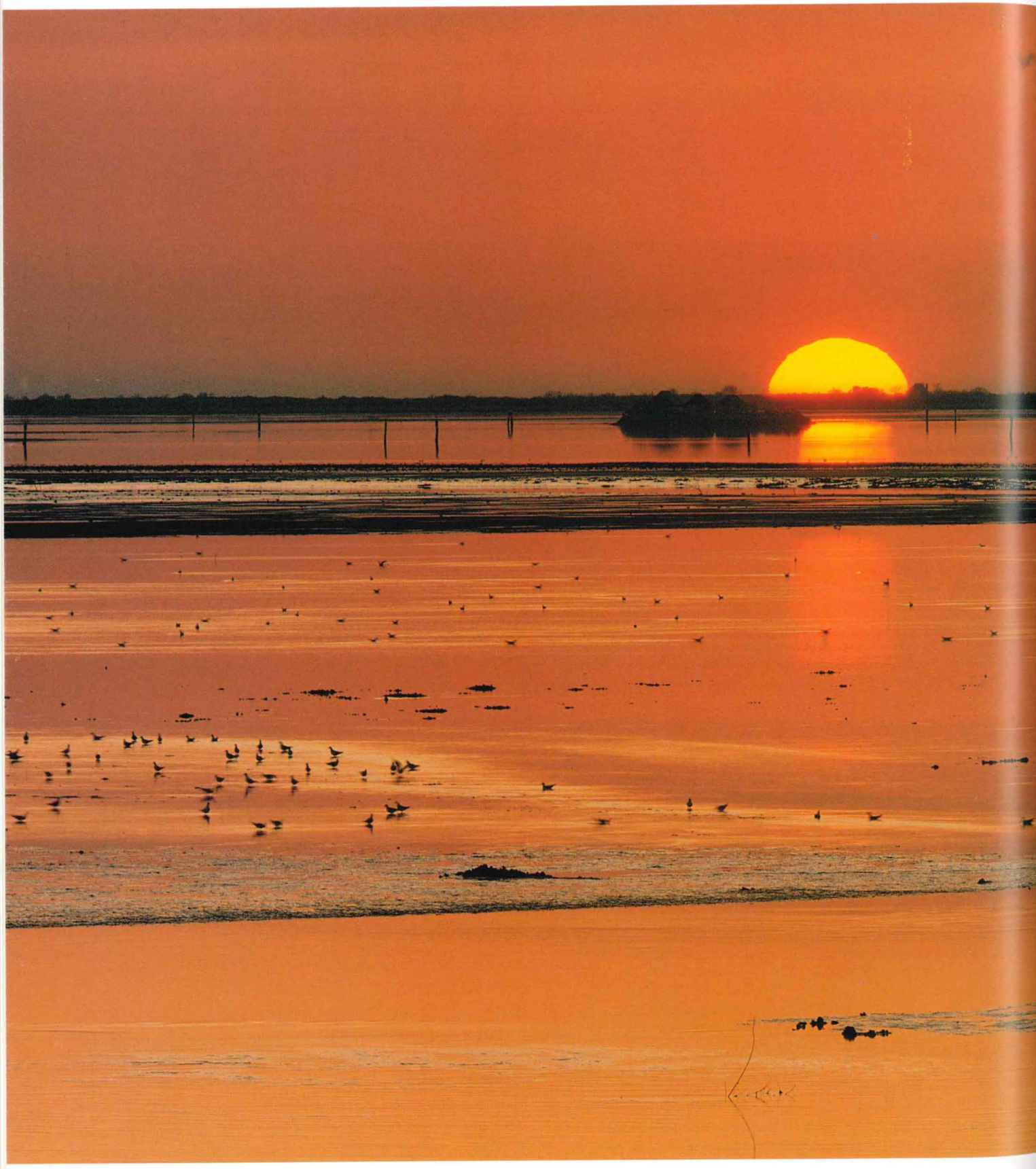
Sono invece del parere che la *Cosmographia* del Ravennate sia da considerare un'opera geografica e non itineraria e che nella sua compilazione l'autore abbia ricavato anche dagli Itinerari antichi i dati che questi gli offrivano, aggiungendo via via, e gli esempi sono numerosissimi, i centri esistenti al suo tempo (VII secolo) e non presenti in queste fonti antiche, senza preoccuparsi di seguire un preciso sviluppo stradale. Per tale motivo sono ancora dell'avviso che con *Puciolis* o *Putiolis* l'Anonimo Ravennate abbia inteso ricordare, pur corrompendone il nome, il *castellum Pucinum* e quindi la località di Duino.

2. Oltre che con la via proveniente da *Fonte Timavi* e diretta a Parenzo ed oltre, Trieste era collegata anche con l'altopiano carsico e le Alpi Giulie, come sappiamo da Strabone (7, 5, 2, 314: ὁμοίως δὲ καὶ ἐκ Τεργέστε κώμης Καρνικῆς ὑπέρθεσίν ἐστι διὰ τῆς Ὥκρας εἰς ἕλος Λούγεον καλούμενον).

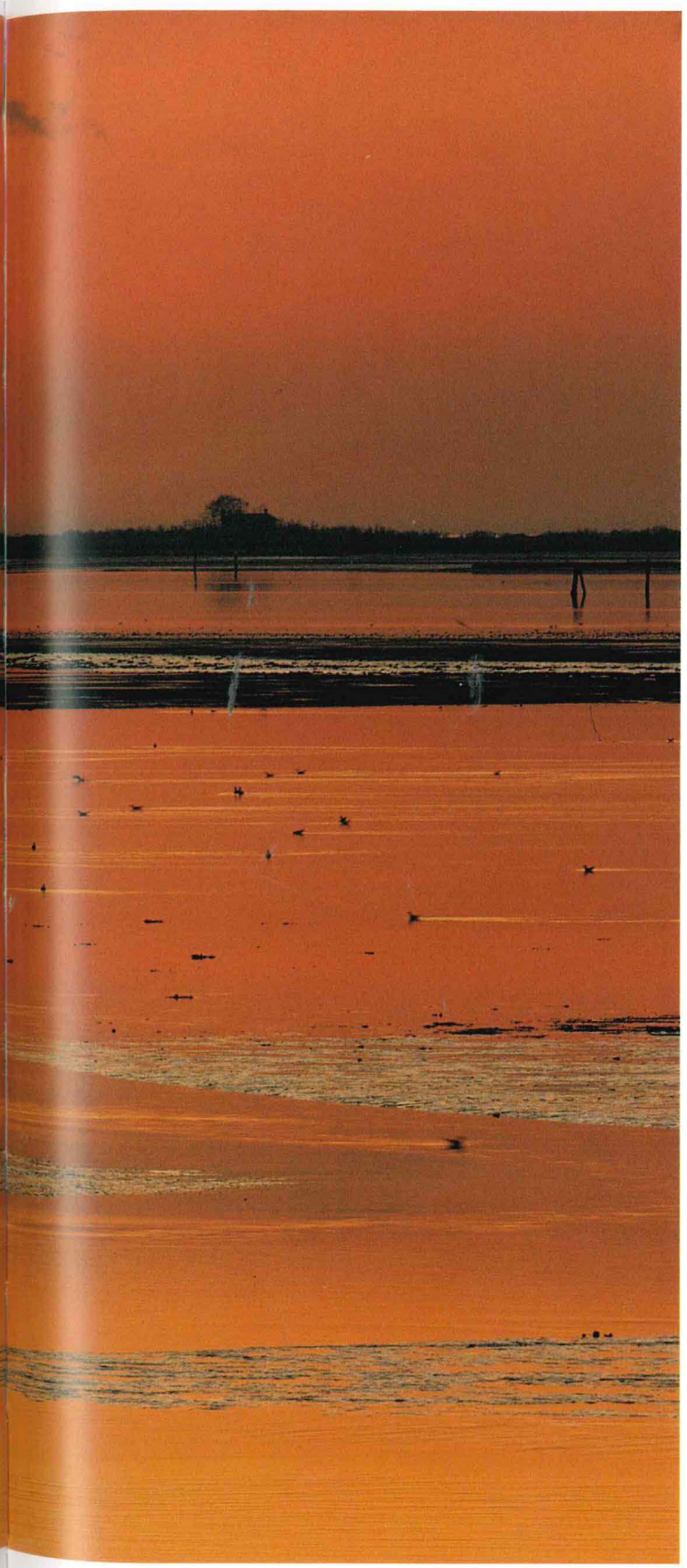
Il Puschi (1902, p. 143) traccia questo percorso per S. Canziano, valle del Timavo, Monte Chilovi, Sagoria, Giurisci, Altenmarkt, ma io sono del parere (1974, p. 60, nota n. 67), in questo d'accordo con il percorso indicato da Pick e Schmid (1922-24, Tav. 146 a p. 283 s.), che la via ricordata da Strabone, toccando le attuali località di Basovizza, Corgnale, Divaccia e Villabassa, superasse il crinale alpino attraverso il passo di Preval per raggiungere quindi le odierne Postumia e Planina, presso le quali doveva trovarsi l'antica *palus Lugea*. Dopo Planina la strada doveva continuare per Kalce (la *mansio In Alpe Iulia* della *Tabula Peutingeriana*), dove si congiungeva con la via *Aquileia-Iulia Emona*, proveniente dal valico di Piro (p. 209).

A questo itinerario per il passo di Preval io riferisco la notizia straboniana non solo perché è il più breve e il più logico ma anche perché questo valico è il più basso dell'intera catena alpina (m. 577) e risponde in modo esatto alla precisazione διὰ τῆς Ὥκρας di Strabone, il quale avverte (4, 6, 10, 207) che Ἡ δ' Ὥκρα τὸ ταπεινότατον μέρος τῶν Ἄλπεών ἐστι. A questa stessa via potrebbe riferirsi ancora Strabone (7, 5, 2, 314) quando parla di un percorso diretto da Trieste al Danubio. A una strada che da Trieste portava oltre le Alpi Giulie accenna anche Velleio Patercolo (2, 110).

Spazi lagunari e percorsi fluviali caratterizzavano l'antica rotta per acque interne da Ravenna ad Aquileia.



LA VIA PER ACQUE INTERNE DA RAVENNA AD AQUILEIA.

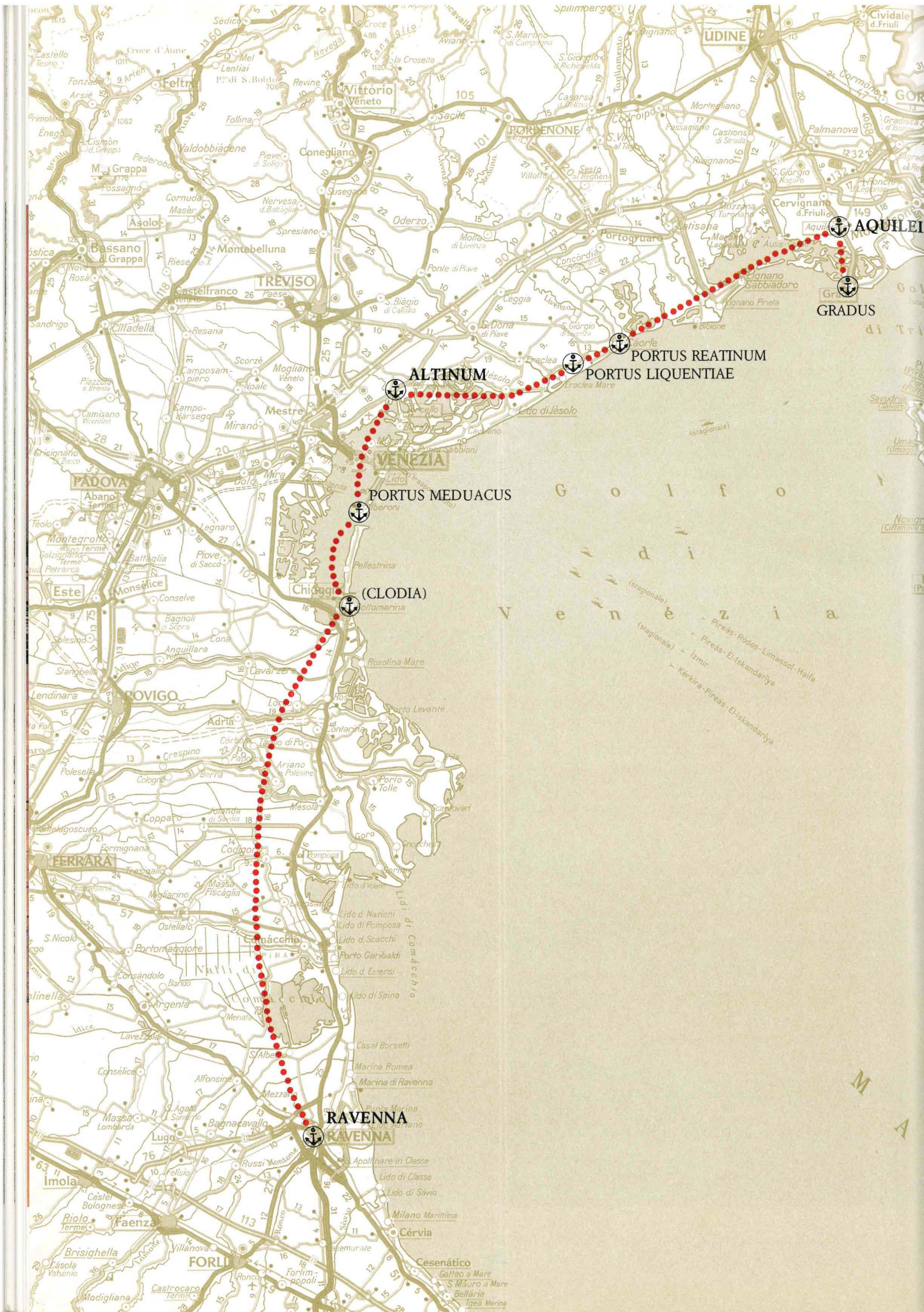


Benché questo lavoro sia rivolto specificatamente allo studio dei maggiori percorsi stradali, che in epoca romana attraversavano le terre della *Venetia* e dell'*Histria*, mi è sembrato opportuno fermare la mia attenzione anche su quella via che, per canali artificiali, rami fluviali e spazi lagunari, da Ravenna raggiungeva Aquileia, tenendosi sempre entro l'antica linea di costa.

Sono infatti dell'avviso che una ricerca sulle vie *Popillia* e *Annia*, stese lungo l'intero arco dell'alto Adriatico, non possa dirsi completa senza tener presente questa rotta per acque interne, strettamente correlata con queste due grandi strade romane. Invero è proprio questa via endolagunare ad offrire maggiore respiro e più ampie possibilità di intraprese ai traffici della *Popillia* e dell'*Annia* e nel contempo, quale punto di incontro e di sutura fra i paesi dell'entroterra e le rotte del mare, a richiamare lungo il suo sviluppo la presenza dell'uomo e il sorgere di nuclei di vita, in particolare in quelle isole che poi daranno corpo alla luminosa realtà di Venezia.

E poiché questa rotta veniva ad interessare, nella sua prima parte da Ravenna ad Altino, l'intero delta del Po, con le sue molteplici ramificazioni e gli ampi spazi lagunari, mi pare opportuno innanzitutto conoscere, attraverso la dettagliata descrizione di Plinio (*N.H.*, 3, 119, 120, 121), come si presentava durante l'età romana questo grande apparato deltizio:

(Padus) urguetur quippe aquarum mole et in profundum agitur, gravis terrae, quamquam diductus in flumina et fossas inter Ravennam Altinumque per CXX, tamen, qua largius vomit, Septem Maria dictus facere. Augusta fossa Ravennam trahitur, ubi Padusa vocatur, quondam Messanicus appellatus. Proximum inde ostium magnitudinem portus habet qui Vatreni dicitur, qua Claudius Caesar e Britannia triumphans praegrandi illa domo verius quam nave intravit Hadriam. Hoc ante Eridanum ostium dictum est, ab aliis Spineticum ab urbe Spina, quae fuit iuxta, praevalens, ut Delphicis creditum est tesauris, condita a Diomede. Auget ibi Vatrenus amnis ex Forocorneliensi agro. Proximum inde ostium Caprasiae, dein Sagis, dein Volane, quod ante Olane vocabatur, omnia ea 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 Atriaticum mare ante appellabatur, quod nunc Hadriaticum. Inde ostia plena Carbonaria, Fossiones ac Philistina, quod alii Tartarum vocant, omnia ex Philistinae fossae abundatione nascentia, accedentibus Atesi ex Tridentinis Alpibus et Togisono ex Patavinorum agris. Pars eorum et proximum portum facit Brundulum, sicut Aedro-


AQUILEI
GRADUS
PORTUS REATINUM
PORTUS LIQUENTIAE
ALTINUM
PORTUS MEDUACUS
(CLODIA)
RAVENNA
UDINE
PORDENONE
TREVISO
VENEZIA
PADOVA
CHIOGGIA
ROVIGO
FERRARA
FORLI
Golfo di Venezia
Pireás - Ródos - Limassol - Haifa
Pireás - El-Iskandarîya
İzmir
Kerkira - Pireás - El-Iskandarîya

nem Meduaci duo ac fossa Clodia. His se Padus miscet et per haec effundit.

«Il fiume Po preme con la massa delle sue acque e la spinta non si esaurisce se non nel mare aperto, rendendo il fiume dannoso per le terre circostanti, sebbene sia diviso in rami e canali artificiali fra Ravenna ed Altino per uno spazio di 120 miglia; tuttavia nel punto in cui le sue acque escono più copiose, là esso è detto dar vita ai Sette Mari. Mediante la fossa Augusta un suo ramo è portato a Ravenna, e qui è chiamato Padusa, in altri tempi conosciuto come Messanico. Più a settentrione, la successiva foce del fiume ha l'ampiezza di uno scalo portuale ed è detta del Vatreno; per questa l'imperatore Claudio, reduce dalla vittoria riportata in Britannia, entrò nell'Adriatico su una nave grande quanto una casa. Questo sbocco fluviale già fu chiamato Eridano e fu detto anche Spinetico, per la città di Spina che ivi sorgeva, che fu potente grazie alle sue ricchezze, come dicevano, conservate a Delfi e che venne fondata da Diomede. Quivi il fiume Vatreno, proveniente dal territorio di Imola, porta alimento alle acque del Po. A questo ramo terminale segue la foce detta Caprasia, poi quella del Sagis e infine la bocca del Volano, conosciuto un tempo come Olane. E tutti questi rami fluviali del Po sono fra loro collegati dalla fossa Flavia, che già gli Etruschi avevano aperto in questi luoghi, tagliando le correnti fluviali fino a raggiungere le lagune adriane, dette anche i Sette Mari, dove si incontra il famoso porto di Adria, città etrusca, da cui prese il suo nome quel mare che oggi è detto Adriatico. Vi sono poi foci ricche d'acqua chiamate Carbonaria, Fossione e Philistina, quest'ultima indicata anche col nome di Tartaro, e tutte queste traggono origine dallo straripare della fossa Philistina a causa dell'apporto dell'Adige, che scende dalle Alpi Tridentine, e del Togisono, proveniente dal territorio di Padova. Una parte delle acque di questi due ultimi fiumi dà vita al vicino scalo portuale di Brondolo così come i due Meduaci e la fossa Clodia alimentano il porto di Aedro. Con questi fiumi si mescola il Po e attraverso questi esce in mare».

Come si è già detto parlando della *via Popillia*, l'esistenza di una rotta endolagunare attraverso il delta padano, che abbiamo visto tanto articolato in *fossae, flumina et paludes*, ci viene direttamente ricordato dall'*Itinerarium Antonini* (*IR*, 1929, 126), dove si legge che da Ravenna si navigava attraverso i Sette Mari fino ad Altino:

ab Arimino recto	
itinere Ravenna	*m.p. XXXIII*
inde navigatur	
Septem Maria	
Altinum us-	
que	
inde Concordia	*m.p. XXXI*
Aquileia	*m.p. XXXI*

E noi abbiamo visto che Plinio con il termine di Sette Mari indica le lagune di Adria (*Atrianorum paludes quae Septem Maria appellantur*), dove vanno più copiose a sfociare le acque del grande fiume.

Veniamo così a sapere da questo documento viario che un viaggiatore diretto da Rimini ad Aquileia, una volta giunto a Ravenna, si imbarcava e per i Sette Mari perveniva ad Altino, dove il suo cammino ridiventava terrestre. Sappiamo anche che una tale via all'interno della linea costiera era resa possibile dalla presenza di numerosi spazi lagunari, che allora si stendevano lungo il litorale padano, dalle ramificazioni dei bracci del grande delta e dai canali artificiali (*fossae*), che mettevano in comunicazione (*per transversum*) i rami deltizi con le lagune.

In definitiva, l'intero arco costiero da Ravenna ad Altino durante l'epoca romana doveva così presentarsi: lungo il litorale marino correvano i cordoni dunosi, ancora oggi ben rilevabili e in diversi punti elevati sul piano, che delimitavano l'antica linea di costa. Questa, ora era interrotta dai corsi fluviali, sfocianti direttamente nell'Adriatico, ora veniva a delimitare e a chiudere ampie zone lagunari, nelle quali si scaricavano altri corsi d'acqua, in un paesaggio che mostrava terre emerse accompagnarsi a paludi e a lagune. Sappiamo anche che l'uomo era intervenuto in questo particolare territorio con una serie di grandi opere idrauliche, così da rendere intercomunicanti fra loro questi specchi lagunari, in modo da permettere quella navigazione interna, di cui parla l'*Itinerarium Antonini*.

Infatti, attraverso la *fossa Augusta*, fatta aprire dall'imperatore Augusto per mettere in diretta comunicazione la grande via d'acqua del Po con Ravenna, divenuta sede di una flotta pretoria (Svet., *Aug.*, 49, 1:... *classem Miseni, alteram Ravennae ad tutelam Superi et Inferi maris conlocavit...*; Tac.,*Ann.*, 4, 5: *Italiam utroque mari duae classes, Misenum apud et Ravennam... praesidebant*; Vegetius, *Epit. rei milit.*, 4, 33:... *classis autem Ravennatium Epiros Macedoniam Achaiam Propontidem Pontum Orientem Cretam Cyprum petere directa navigatione consueverat...*), si poteva raggiungere la parte meridionale del

181. *L'isola di Torcello.*

delta padano, dove oggi si aprono le Valli di Comacchio.

La *Tabula Peutingeriana*, come abbiamo visto parlando della *via Popillia*, ricorda puntualmente questa *fossa* con la stazione stradale di *Augusta* a XII miglia (18 chilometri) da Ravenna; inoltre parla di un viaggio *ab Hostilia per Padum Ravenna* (*Segmentum* III, 4-5), che doveva svolgersi anche attraverso questo canale artificiale. In tal modo Ravenna, grazie alla *fossa Augusta* e lo scalo di Ostiglia, era messa in diretta comunicazione con Verona e con la grande strada della valle dell'Adige, mentre la linea fluviale del Po la collegava a Cremona e a Piacenza, in definitiva con l'intera area della valle padana.

Il tracciato di questo canale artificiale è stato rilevato e seguito per circa 15 chilometri a partire da S. Alberto fino alle porte di Ravenna; inoltre per un tratto di due chilometri da questa città, l'antica opera idraulica, che sembra sia stata banchinata, è fiancheggiata da una strada pavimentata in trachite, identificata con la *via Popillia* (Bermond Montanari, 1975, p. 64 s.). L'Uggeri (1981, p. 51 e fig. 4 a p. 49) poi, nel punto in cui la *fossa Augusta* doveva raggiungere l'antico ramo meridionale del Po, presso l'odierno baro Zavalea, è riuscito ad individuare il basamento di una grande torre romana, che egli riconosce come un faro, il quale doveva servire a segnalare l'imbocco di questo canale diretto a Ravenna.

Più a settentrione ed oltre le Valli di Comacchio conosciamo l'esistenza di altre due *fossae*, la *fossa Neronia* e la *fossa Flavia*, che permettevano, tagliando *per transversum* diversi rami fluviali, di raggiungere dalla zona dove sorgeva l'antica Spina le *Atrianorum paludes*, cioè gli spazi lagunari che si stendevano davanti ad Adria.

Abbiamo visto (p. 63) che la *fossa Neronia* è ricordata dalla *Tabula Peutingeriana* con la stazione stradale di *Neronia* lungo la via litoranea, mentre della *fossa Flavia* fa menzione Plinio, il quale ricorda che già gli Etruschi, prima dei Romani, avevano aperto in questi luoghi un canale artificiale, senza dubbio per mettere in diretta comunicazione il loro porto di Spina con quello di Adria. Sono dell'avviso che la *fossa Neronia* e la *fossa Flavia* fossero un'unica grande opera idraulica, iniziata da Nerone e portata a termine da Vespasiano.

Il viaggio per acque interne raggiungeva quindi le lagune di Adria [1], cioè i *Septem Maria*, che Plinio colloca fra il grande porto e la antica linea di costa adriatica, oggi rilevabile nel cordone dunoso che corre all'altezza delle località di Contarina e di Donada [2].

Qui anche si incontrava, lungo la via costiera che si accompagnava a questa rotta endolagunare, la *mansio VII Maria* della *Tabula*, il cui nome è da far risalire senza alcun dubbio a quello delle vicine lagune. Questa posta stradale, da ubicare presso l'odierna Contarina, veniva a trovarsi nel punto in cui l'antico cordone litoraneo presenta un'ampia frattura, nella quale il Baratta (1932, Tav. I; anche la fig. 2 a pag. 14) vede una bocca, attraverso la quale le lagune di Adria comunicavano con l'Adriatico. In tal modo, accanto a questo posto di tappa, doveva trovarsi anche uno scalo di Adria sul mare aperto e nel contempo un preciso punto di riferimento lungo la rotta per acque interne, che in questo luogo era messa in diretto rapporto con il grande porto adriatico di Adria.

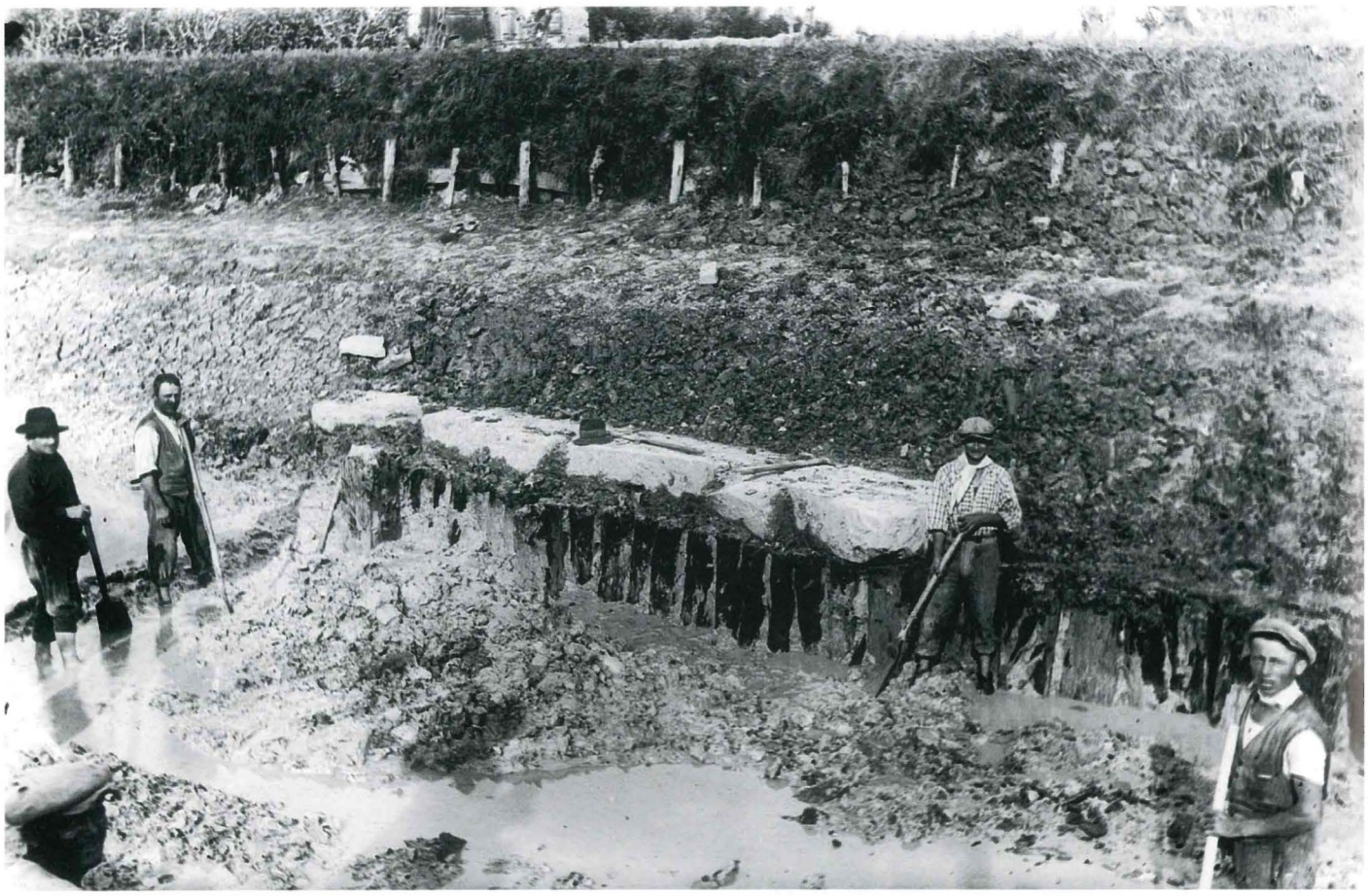
Plinio e la *Tabula Peutingeriana*, come sappiamo, localizzano qui, cioè in un luogo ben preciso e circoscritto questi Sette Mari mentre l'*Itinerarium Antonini* parla più genericamente di *Septem Maria* fra Ravenna ed Altino. Anche Erodiano (8, 7, 1), riferendosi a questa rotta per acque interne, ricorda gli Ἑπτα πελάγη in relazione ad una navigazione attraverso i rami terminali del delta padano.

A questo proposito si può pensare che il termine di *Septem Maria*, da mettere in relazione con un ben determinato luogo, cioè con le lagune che allora si stendevano davanti ad Adria, abbia poi finito, anche in relazione con le sette foci del delta del Po di cui parla Pomponio Mela (2, 4, 62: *(Padus)... ut se per septem ad postremum ostia effundat*), per estendere il suo nome a tutta quella serie di acque interne e di corsi fluviali, che caratterizzavano l'intero complesso deltizio. E di questo complesso, che secondo Plinio si apriva «in numerosi rami e fosse fra Ravenna ed Altino per uno spazio di 120 miglia», le lagune di Adria, con il famoso porto che si affacciava su queste, venivano a rappresentare la parte centrale e più caratterizzante non solo dell'intero delta ma anche di questo viaggio endolagunare.

Superate le *Atrianorum paludes*, un altro canale navigabile, la *fossa Philistina* doveva permettere alle imbarcazioni di arrivare a *Clodia*, l'attuale Chioggia, dove aveva inizio la grande laguna di Venezia.

Lungo quest'ultimo tratto la *Tabula* ricorda sulla via costiera la posta stradale di *Fossis*, che è stata localizzata a Cavanella d'Adige (p. 65) e che richiama qui la presenza di canali artificiali, fra i quali *in primis* io vedo la *fossa Philistina* di pliniana memoria, la cui paternità è fatta risalire da qualche studioso (Nissen, 1899-1905, I, p. 206; II, p. 215; Weiss, 1912, c. 76) al navarca Filisto, durante il predominio siracusano ad Adria.

182. *Altino: resti di banchina portuale.*



Nel 387 a. C. infatti Dionigi I, stretta alleanza con i Celti (IUSTIN., 20, 5, 4), aveva inviato ad Adria una squadra navale con a capo il navarca Filisto (PLUT., *Dione*, 11; *Timol.*, 15) per fondarvi una colonia (STELLA, 1930, p. 193 e p. 253 ss.; ZENNARI, 1931, p. 53; MANSUELLI, 1961, p. 36). Con ogni probabilità i Siracusani occuparono Adria approfittando dei Celti, che stavano attaccando da terra gli Etruschi; la tennero poi fino alla fine dell'effimero impero siracusano, cioè fino alla morte di Dionigi I (367-366), quando furono costretti ad abbandonare la città. Solo allora subentrarono nella città i Galli, i quali vi si stanziarono fino all'arrivo di Roma.

Durante il predominio siracusano, il porto di Adria riprende un nuovo impulso commerciale mentre Spina, venendo meno il suo hinterland etrusco, comincia lentamente a spegnersi (MANSUELLI, 1948, p. 75). Si pensa infatti che proprio in questo periodo si sia potuto procedere ad un'opera di canalizzazione (fra Po ed Adige) per dare nuovo respiro al porto di Adria con quella *fossa Philistina*, da alcuni attribuita allo stesso Filisto (anche PAVANELLO, 1935, p. 17; GITTI, 1952, p. 254).

Nel tratto compreso fra le lagune adriane e *Clodia* veniva a sfociare il maggior ramo dell'Adige, che trovava nella località di Brondolo il suo scalo a mare (il *portus Brundulum* di Plinio). In tal modo la via per acque interne, che qui doveva avere un suo punto di sosta, era messa in comunicazione diretta con i centri dell'entroterra attraverso questo corso d'acqua, in particolare con Este e con la più lontana Verona.

A Chioggia, dove l'attuale laguna di Venezia si apriva ad una sicura e tranquilla navigazione, questa rotta doveva incontrare un altro suo scalo intermedio, collegato da un lato con l'Adriatico attraverso l'omonima bocca, dall'altro, sulla gronda interna della laguna, con il *portus Aedro* (il *portum Aedronem* di Plinio), che si ritrova nella stazione stradale di *Evrone* della *Tabula* e che era sorto alla confluenza del Retrone (oggi Bacchiglione) e del ramo meridionale del *Meduacus* (l'attuale Brenta), i cui corsi d'acqua permettevano di raggiungere Vicenza e Padova.

Continuando all'interno del cordone litoraneo, che delimita la laguna di Venezia, un altro luogo di sosta doveva trovarsi presso la bocca di Malamocco, il cui

183. *Eraclea (Venezia): dune dell'antica linea di costa.*

nome, come si è detto, richiama qui il fiume *Meduacus* o Μεδόακος, cioè il Brenta (Strabo, 5, 1, 7, 213; Bosio, 1983-84, p. 109 s.). Infatti qui è da ubicare lo scalo a mare di Padova, in diretto rapporto con l'attracco sorto alla foce di questo fiume in laguna, nel luogo in cui la *Tabula* (*Segmentum* III, 5) segna la stazione stradale di *Ad Portum*, l'odierna Porto Menai.

Così anche qui la rotta per acque interne si apriva ad un incontro con i traffici che dall'Adriatico raggiungevano Padova attraverso la laguna e il corso terminale del maggior ramo del Brenta (*Meduacus maior*).

Oltre Malamocco e prima di arrivare ad Altino, che raggiungeva dopo aver incontrato l'isola di Torcello, che ha restituito testimonianze di vita in età romana (Leciejewicz, Tabaczynski, Tabaczynska, 1977), questa rotta per acque interne doveva senza dubbio toccare l'odierna zona di Castello e qualcuna di quelle isole, che si trovano nell'estremo sud-orientale dell'arcipelago che oggi forma la città di Venezia, aprendolo all'incontro ed anche alla stabile dimora degli uomini. E questo non solamente per l'obbligato tragitto da Malamocco ad Altino, che doveva incontrare questi luoghi, o per le presenze del futuro *castrum Helibolis* (Cessi, 1940, p. 101 ss.) e della sede vescovile di Olivolo (Carile, Fedalto, 1978, pp. 26 ss.; 381 ss.), che ammettono l'esistenza di una precedente realtà umana, ma anche e soprattutto perché questa zona permetteva di controllare, assieme alle attuali isole La Certosa e Le Vignole, la vicina bocca di S. Nicolò, tra il Lido e il protendimento della penisola del Cavallino, cioè uno dei più importanti accessi alla laguna.

Per questa apertura infatti passavano le navi dirette, attraverso la laguna orientale, ad Altino, e non mi sembra improbabile, anzi mi pare del tutto logico, che presso la bocca di S. Nicolò, in diretto contatto con il mare aperto, sia sorto un attracco altinate sull'Adriatico.

Non abbiamo notizie dell'esistenza di un tale approdo, ma la difficoltà di una sicura navigazione fra le numerose isole della laguna per raggiungere dal mare Altino e il suo porto, e di conseguenza la necessità di sicuri e periti piloti, soprattutto per le navi di maggiore stazza, mi sembrano argomenti sufficienti per ammettere la presenza di questo scalo sull'Adriatico, forse presso la stessa bocca di S. Nicolò o sul margine interno della laguna, nella vicina e riparata zona di Treporti, dove oggi si incontra l'interessante e significativo toponimo di Portosecco.

In questo modo, tutti gli scali che si affacciavano sulla attuale laguna di Venezia, piccoli o grandi che fossero, si inserivano naturalmente in un ben collaudato ed efficiente sistema di comunicazioni, sia marittime che fluviali e terrestri. Grazie a questo organico sistema, l'intera laguna si rivelava così un elemento essenziale nella realtà socio-economica di tutto il territorio gravitante su di essa, al quale era strettamente legata per la propria posizione geografica e dal quale a sua volta dipendeva per la sua stessa sopravvivenza e il suo stesso sviluppo progressivo. E sarà proprio un tale movimento di traffici e di uomini attraverso questo grande spazio lagunare a creare lentamente la futura realtà di Venezia quando, chiuse le terre contermini a causa della presenza longobarda e cessato il dominio bizantino di Ravenna, gli abitanti delle isole si troveranno costretti a volgersi al mare alla ricerca di una nuova ragione di vita e di un indipendente avvenire.

Come si è visto, l'*Itinerarium Antonini* fa terminare il viaggio per acque interne ad Altino, dove il cammino ridiventava terrestre; ma questa rotta endolagunare doveva proseguire anche più oltre e fino ad Aquileia, mantenendosi sempre all'interno della linea costiera dell'alto Adriatico.

Nell'*Edictum de pretiis* dell'imperatore Diocleziano («An. Epigr.», 1947, n. 149; *Diokletians Preisedikt*, ed. Lauffer, 1971), dove viene stabilita la tariffa massima dei prezzi vigenti per tutto l'Impero, compaiono i nomi di Ravenna e di Aquileia: *a Rav]enna Aquileiam in M∞ X septemmilia quingentis*, cioè per il trasporto di 1000 modii

184. *Caorle: il* portus Reatinum, *scalo a mare di* Iulia Concordia.

185. *Veduta dell'isola di Grado. Qui sorgeva il porto di Aquileia sull'Adriatico.*
186. *Imbocco del canale Anfora ad Aquileia.*

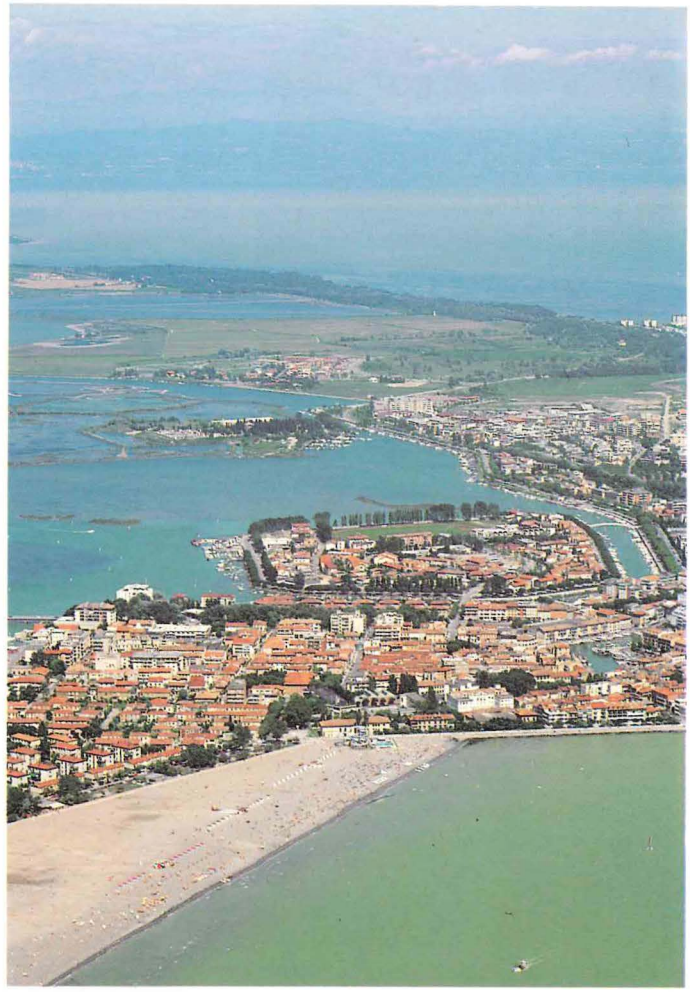
castrensi da Ravenna ad Aquileia il costo era fissato in 7500 denari. Poiché un modio castrense di frumento equivaleva a kg. 17,5 e costava 100 denari, 1000 modii venivano a corrispondere a 17 tonnellate e mezza per un valore di 100.000 denari. Per trasportare questo carico da Ravenna ad Aquileia era richiesta la somma di ben 7500 denari, una cifra veramente elevata per un carico relativamente modesto e per un tragitto molto breve, se pensiamo che il costo di trasporto sulle lunghe rotte marittime con normali carichi di 200-240 tonnellate per nave era in proporzione di gran lunga inferiore, come ci chiarisce il Panciera (1972, p. 93 s.), che ricorda i prezzi dei noli da Alessandria e dall'Oriente ad Aquileia e li confronta con il costo di trasporto da Ravenna a quest'ultima città.

Il Calderini (1939, c. 35), dopo aver chiarito l'entità del carico e il prezzo richiesto per trasportarlo, conclude che «si tratta di un galleggiante di piccole dimensioni, probabilmente di una chiatta o di una meona» adibita al trasporto delle merci attraverso le lagune interne fra Ravenna ed Aquileia. Infatti l'alto costo di 7500 denari può essere giustificato solamente con una navigazione per acque interne, che poteva venir effettuata con natanti di modesto tonnellaggio, ma che assicurava, soprattutto nel pericoloso periodo invernale, sicurezza di navigazione e continuità di traffici.

È questa la rotta all'interno della linea costiera dell'alto Adriatico che più tardi Cassiodoro, con felici e vive immagini, consiglia ai *tribuni maritimorum* (*Variae*, 12, 24):

«Ai vostri vantaggi si aggiunge il fatto che avete a disposizione un altro itinerario sempre tranquillo per mancanza di pericoli. Infatti, quando la furia dei venti impedisce di andare per mare, avete dinanzi il comodo e piacevole percorso fluviale. Le vostre navi non hanno da temere la forza dei venti: raggiungono la terra sane e salve e non possono affondare, esse che spesso si incagliano. Da lontano sembra quasi che siano condotte in mezzo ai prati, perché non se ne scorge lo scafo. Avanzano tirate da funi, esse che solitamente sono trattenute dalle gomene e, mutata condizione, gli uomini favoriscono la navigazione camminando. Le navi da carico procedono senza alcuna fatica e, invece dell'incertezza della navigazione a vela, si giovano del passo saldo dei marinai».

Ciò era possibile grazie ad una situazione ambientale comune all'intero litorale che da Ravenna correva sino ad Aquileia e quindi ad una continuità di acque interne fra questi due centri, attestata anche da Procopio (*Bell. Goth.*, 1, 1, 16-23) il quale, dopo aver descritto il porto



187. *Il porto fluviale di Aquileia.*

188. *Il porto fluviale di Aquileia: banchina di attracco.*

di Ravenna e il traffico attorno alla città, legato alle lagune e al flusso delle maree, aggiunge che «né ciò accade colà soltanto, ma su tutta quella spiaggia continuamente, fino ad Aquileia». Ed è significativo questo richiamo alle due città portuali, ricordate nell'*Edictum de pretiis* di Diocleziano e poste agli estremi di un paesaggio naturale del tutto peculiare.

Naturalmente anche lungo il tragitto da Altino ad Aquileia non potevano mancare canali artificiali, aperti *per transversum* a collegare i diversi spazi lagunari e i rami terminali dei corsi d'acqua che lungo questa linea di costa si volgevano al mare. Come ci dovevano essere punti intermedi di attracco e di sosta, aperti al traffico degli uomini e delle merci e dislocati, ad intervalli abbastanza omogenei, non solamente sui margini interni delle lagune o degli sbocchi fluviali, ma anche lungo quei cordoni costieri, di cui restano i tratti superstiti più evidenti nelle isole di forma allungata, che oggi racchiudono le aree lagunari di Marano e di Grado.

Il Rosada (1979, c. 173 ss.), commentando il passo pliniano (*N.H.*, 3, 126) che descrive questo arco costiero e le sue presenze portuali, ci suggerisce la traccia presumibile del percorso per acque interne da Altino ad Aquileia. Questo studioso ci dice che oltre *Equilum* (Iesolo), dove sono venute alla luce presenze di età romana (Tombolani, 1985a, p. 73 ss.) e dove questa rotta abbandonava la laguna di Venezia, si giungeva al *portus Liquentiae*, di cui parla Plinio, che è da localizzare nella zona di Brian, presso la foce dell'antico corso del Livenza, come può anche far fede qui il toponimo «Livenza vecchia». Con ogni probabilità questo scalo, se seguiamo la notizia di Strabone (5, 1, 8, 214) che parla di un breve percorso fluviale che univa l'Adriatico a Oderzo, poteva offrire a questa città la possibilità di affacciarsi sul mare attraverso il corso del Livenza e i soprastanti specchi lagunari.

Più avanti si incontrava il *portus Reatinum*, in collegamento diretto con *Iulia Concordia* attraverso il breve corso del Lemene (*flumen Reatinum*). Questo scalo portuale è da ubicare nell'attuale località di Caorle, dove

sono venuti alla luce numerosi ritrovamenti di età romana (*CIL*, V, 1956-62; "N.Sc.„, 1885, p. 492). Fra questi un'iscrizione (*CIL*, V, 1956; Zovatto, 1965, p. 66) che ricorda i *classiarii*, i marinai di una piccola flotta che con ogni probabilità aveva stanza in questo luogo.

Sempre secondo il Rosada, la rotta per acque interne doveva continuare toccando il *portus Tiliaventum Maius*, da situare all'altezza dell'odierno Porto Baseleghe; il *portus Tiliaventum Minus*, nella zona di Bevazzana; il *portus Anaxum*, a Porto Lignano o a Marano; il *portus Alsa*, probabilmente l'attuale Porto Buso, per terminare infine ad Aquileia seguendo l'odierno canale Anfora, del quale la Bertacchi (1979, p. 275 ss.) ricorda, in un attento studio, le strutture romane.

A sua volta Aquileia, *moenibus et portu celeberrima* come scrive Ausonio (*Ordo nob. urb.*, 9, 65), era collegata con il suo porto di Grado [3] sull'Adriatico (Bosio, 1980a, p. 12 ss.) attraverso il *Natiso*, l'odierno Natisone, che allora con corso indipendente (Comel, 1932, c. 23 ss.) raggiungeva la grande colonia (Mela, 2, 4, 61: *Natiso non longe a mari ditem attingit Aquileiam*; Plin., *N.H.*, 3, 127: *Natiso cum Turro praefluentes Aquileiam coloniam*).

Questo percorso per acque interne dalla laguna di Venezia verso oriente è riproposto anche in età successive: dal viaggio del doge Pietro Orseolo (anno 1000) diretto in Dalmazia (Johann. Diac. 1890, p. 156; Dandolo, 1938-42, p. 197); dalle *angariae*, cioè dall'obbligo di fornire i mezzi di trasporto, a favore di Ottone Orseolo (a. 1008-1026), per escursioni attraverso canali e fossati fino a Equilo, a Fine, a Lorenzaga (Pavanello, 1923, p. 281, n. 1); e in tempi più vicini a noi, dai tragitti per «li canali interni», ancora funzionanti nei secoli passati tra Venezia e Caorle e viceversa (Bottani, 1811, p. 34; anche Lanfranchi, Zille, 1958, p. 25).

Come abbiamo detto all'inizio della nostra ricerca su questa via per acque interne da Ravenna ad Aquileia, essa era strettamente collegata con la via costiera rappresentata dalla *Popillia – Annia*, trovando nelle poste stradali di quest'ultima molti punti di contatto e di incontro, aperti verso il mare e verso le terre della *Venetia* interna.

La presenza di questi due itinerari, che correvano paralleli lungo la costa dell'Adriatico, e l'importanza dei traffici che si dovevano sviluppare attraverso essi, possono ben essere illustrati dall'iscrizione funeraria di Aufidia Venusta, venuta alla luce a S. Margherita di Portomaggiore presso il Po di Volano (*CIL*, V, 2402; Uggeri, 1977, p. 127 s.; nota n. 10), dove troviamo il conciso ma significativo saluto beneaugurante rivolto ai viaggiatori di terra e ai naviganti: *viatores et velatores salvete et bene valete*.

Note

1. Prima di raggiungere gli spazi lagunari che si aprivano ad oriente di Adria, cioè le *Atrianorum paludes* di Plinio, questo viaggio per acque interne veniva ad incontrare l'antico ramo del Volano. A proposito di questo corso d'acqua Polibio (2, 16) scrive che il Po «è navigabile per quasi 2000 stadi risalendo dal mare attraverso la foce chiamata Ὄλανα». Più oltre, rifacendosi a questa foce, egli precisa che «su questa si trova un porto non inferiore ad alcuno nell'Adriatico, che offre un ormeggio sicuro a coloro che vi approdano». Pertanto, dalla notizia polibiana veniamo a sapere che all'uscita in mare del braccio padano, indicato dallo storico greco con il nome di Ὄλανα e nel quale è possibile ritrovare il *Volane* di Plinio e l'attuale ramo del Volano, sorgeva durante il II secolo a. C. uno scalo portuale, non inferiore ad alcun altro dell'Adriatico per la sicurezza degli ormeggi. E la reale esistenza di questo porto, non ricordato da alcuna altra fonte antica né localizzabile per ora sulla base di una qualche testimonianza archeologica, trova la sua credibilità nell'osservazione diretta dei luoghi, che Polibio assicura di aver visto con i propri occhi. Dunque alla foce del Volano, che ai tempi di questo storico seguiva un decorso non molto dissimile dall'attuale, si incontrava un attracco fluviale di un tale rilievo da non essere secondo ad alcun altro dell'Adriatico, primo fra questi il vicino porto di Adria, ancora vivo ed attivo al tempo della notizia polibiana. Mi pare evidente che una così affermata importanza, sulla quale Polibio pone chiaramente l'accento, non poteva giustificare la sua ragione d'essere solamente con la felice posizione di uno scalo fluviale non direttamente esposto alle violenze del mare e su un corso d'acqua navigabile e di regolare portata. Doveva esserci in questo luogo, durante questo secolo, anche una considerevole presenza di uomini e di cose e di conseguenza una fervida attività portuale, che aveva modo di esprimersi attraverso un preciso ed attrezzato punto di riferimento, di sosta e di scambi per i traffici dal mare verso le terre della Cisalpina e da queste verso il mare. Attesta ciò lo stesso Polibio quando scrive che da questa foce si poteva risalire il grande fiume per quasi 2000 stadi, pari alla distanza di circa 370 chilometri. Ne deriva che un così lungo percorso fluviale e una simile primaria funzione portuale, in diretto collegamento attraverso questa via d'acqua con i paesi dell'interno, non si possono spiegare senza ammettere la presenza di centri, che allora venivano ad affacciarsi sulle rive del Po e che dovevano avere la necessità di volgersi verso il mare Adriatico. In questo senso, guardando a questo porto sul Volano, al tempo in cui Polibo scrive ed anche all'interesse che questo storico dimostra verso i problemi di carattere militare, il nostro pensiero va alle due colonie latine di Piacenza e Cremona, dedotte nel 218 a. C. sull'una e sull'altra sponda del maggior fiume d'Italia (Polyb., 3, 40, 8; Liv., *Per.*, 20) e rinforzate con una rilevante deduzione integrativa di coloni (Liv., 37, 46, 9-11) dopo l'impresa annibalica e la conclusione della lunga lotta contro i Galli, schieratisi con il Cartaginese. Infatti, solamente con questi centri di Roma sul Po si può, in questo tempo, giustificare la presenza alla sua foce di uno scalo portuale, base iniziale e

terminale di un traffico fluviale che doveva rappresentare il cordone ombelicale fra Piacenza, Cremona e l'Adriatico e nel contempo assicurare una regolare e costante loro alimentazione ed anche, se necessario, la sicurezza di un tempestivo intervento in caso di pericolo. Una larga via d'acqua, tanto più sicura di ogni altra terrestre perché per lungo tratto correva ai confini dei paesi abitati dalle popolazioni cenomane e venete, favorevoli agli interessi romani. Invero, la stessa posizione strategica delle due colonie latine, dedotte nel cuore del territorio dei Galli sulle due rive del Po, con l'evidente ruolo di controllarne il corso, non può essere dissociata da questo fiume e dalla possibilità che esso offriva di affacciarsi al mare. Da qui la necessaria presenza di uno scalo fluviale alla sua foce, costruito e controllato dalle forze di Roma, in grado di mettere in diretto rapporto questi due centri dell'interno con l'Adriatico e di farne la loro base di appoggio. Da qui anche la sua precisa ed univoca funzione, determinata da particolari esigenze militari e ben diversa da quella del vicino porto di Adria, aperto ad altri e più svariati interessi; funzione che viene a spiegare pure la relativa vita ed attività di questo scalo portuale sul Volano. Nato infatti da contingenti necessità strategiche, una volta venute meno queste con il completo e sicuro controllo da parte dei Romani dell'intera area padana e quindi la ragione stessa che lo aveva condizionato, era logicamente destinato a scomparire o a ridursi alla dimensione di un attracco fluviale di secondario interesse. In tal modo si spiega, dopo la notizia di Polibio, il completo silenzio delle altre fonti non solamente sulla sua importanza ma anche sulla sua stessa esistenza.

2. Queste lagune dovevano aprirsi ad oriente di Adria fra i due cordoni di dune sabbiose che, ancora oggi in alcuni luoghi ben rilevabili sul terreno circostante, indicano la presenza di due antiche linee di costa. Di questi cordoni, il più occidentale, e quindi più vicino ad Adria, è ricostruibile attraverso monconi e dossi isolati che rappresentano i resti fossili di una linea litoranea un giorno continua e riferibile al periodo paleoveneto-greco-etrusco. Quello ad oriente di questo si presenta oggi come una lunga catena ininterrotta di dune sabbiose e ripropone la linea di costa in epoca romana. Questi due cordoni, che si possono seguire nel loro sviluppo da Ravenna a Chioggia, si presentano vicini nel loro tratto meridionale per poi divergere man mano che salgono a settentrione. All'altezza di Adria la distanza che li separa è di circa cinque chilometri; e in questo spazio appunto dovevano trovarsi le *Atrianorum paludes* di cui parla Plinio, cioè i *Septem Maria*. In altre parole, e per quanto riguarda l'età romana, il cordone orientale doveva rappresentare la linea di costa marina mentre quello occidentale, residuo del precedente litorale, la linea interna della laguna: un quadro idrografico che oggi si può ritrovare nella laguna di Venezia. Adria veniva a trovarsi, su un ramo del Po, nove chilometri ad occidente del cordone di dune più interno, quello che noi abbiamo indicato come paleoveneto-greco-etrusco. Poiché questo cordone rappresenta la linea costiera più antica, è logico pensare che in epoca preromana o le *Atrianorum paludes* non esistessero o che si dovessero stendere ad occidente di questa linea e quindi più vicine ad Adria.

3. Nessuna fonte di età romana ricorda la località di Grado e il suo porto. Si può tuttavia spiegare questo completo silenzio con la peculiare caratteristica del luogo che, quale scalo marittimo di Aquileia, veniva a far parte integrante della organizzazione logistica-economica della vicina città; e di questo suo particolare aspetto e ruolo potrebbe far fede lo stesso nome della odierna cittadina. Grado infatti, menzionato per la prima volta come *insula* da Paolo Diacono (*H.L.*, 2, 10; 3, 26; 4, 4 e 33; 5, 17), deriva dal termine *gradus* che, come precisa in modo puntuale l'Uggeri (1968, p. 235), «indica la foce, il passaggio fra due acque diverse, come dal mare ad un fiume o ad una laguna» e più precisamente e puntualmente uno scalo portuale alla foce di un fiume o all'ingresso di una laguna. In questo senso noi possiamo trovare questo nome nel *Gradus Massilitanorum*, il porto marittimo della città di Arles, che è ricordato dall'*Itinerarium Maritimum* (*IR*, 1929, 507-508):

a Fossis ad Gradum Massilitanorum, fluvius Rhodanus m.p.XVI
a Gradu per fluvium Rhodanum Arelate m.p.XXX

Come si legge, da *Gradus Massilitanorum*, cioè dal mare, si risaliva il fiume Rodano per raggiungere Arles. E questo richiama il nostro Grado, il corso terminale del *Natiso* (Natisone) e Aquileia con il suo porto fluviale. Il nome di Grado ritorna ancora nella odierna località di S. Pietro a Grado, dove si trovava l'antico scalo marittimo alla foce dell'Arno e in collegamento con la romana Pisa (Toscanelli, 1934, p. 1039 ss.; Neppi Modona, 1953, c. 40 ss.). La genericità di tale indicazione toponomastica viene a chiarire e a mettere in rilievo, come nel nostro caso, la specifica funzione del luogo in rapporto al vicino centro urbano nonché la sua stretta connessione e interdipendenza con lo stesso. È il medesimo valore che possiamo trovare nel generico termine di *Portus*, talora usato, senza la necessità di un qualche altro attributo, per indicare un ben preciso scalo portuale, come lo stesso *Itinerarium Antonini* (*IR*, 1929, 300) può documentare là dove parla del porto di Ostia:

Item a Roma per Portum Centum Cellis m.p.LXVIII

Pertanto è logico pensare, come giustamente scrive il Bovini (1973, p. 114), «che il *vicus portuensis* di Grado corrispondesse a quello che Seleucia fu per Antiochia, Ostia-Porto per Roma e Classe per Ravenna».

LE STRADE ROMANE NEL CONTESTO DELLE VICENDE STORICHE DELLA *VENETIA* E DELL'*HISTRIA*.

Ogni strada, grande o piccola che sia, in quanto opera dell'uomo è testimone dei motivi per i quali è stata voluta e delle vicende che sono trascorse lungo il suo itinerario. Per tale ragione è possibile cogliere la storia di un intero territorio anche attraverso le sue strade, in quanto queste non sono elementi statici ma dinamici e in continua evoluzione con lo svolgersi delle vicende umane che condizionano il loro nascere, il loro fiorire e il loro decadere.

Ciò vale anche per le strade della *Venetia et Histria*, che all'inizio hanno accompagnato la penetrazione di Roma in questi paesi, quindi hanno reso possibile la completa romanizzazione della regione, infine si sono aperte al cammino delle invasioni barbariche.

A cominciare dalla strada romana, che viene ad attraversare il paese dei Veneti, ancora indipendente, subito dopo la deduzione della colonia latina di Aquileia *in agro Gallorum* (Liv., 40, 34). Infatti nel 175 a. C., qualche anno dopo la fondazione di Aquileia, il console Marco Emilio Lepido, secondo quanto ci dice Strabone (5, 1, 11, 217), stendeva una via da Bologna fino alla nuova colonia, nell'estremo orientale del *Venetorum angulus*.

È questa la prima strada che percorre le terre abitate dagli antichi Veneti, ma la sua presenza ci riconduce a più lontani e sempre crescenti rapporti di Roma con questo popolo. Lo dicono la stessa alleanza militare (*simmachia*) di cui parla Polibio (2, 23, 2; 2, 24, 7) e l'episodio del patavino Asconio Pediano a Canne (Sil. Ital., *De bello punico*, 12, 212); lo suggerisce anche la solita presenza di quei *negotiatores*, che non mancava mai prima e a seguito di ogni accordo politico.

Roma conosceva bene la vasta pianura che si stendeva a settentrione ed a oriente del Po fino alle radici delle Alpi nord-orientali, fiorente per i prodotti della terra e le risorse dell'allevamento; conosceva i maggiori centri e le piste che attraversavano il paese e si accompagnavano ai fiumi navigabili verso gli scali delle lagune e del mare Adriatico o risalivano le profonde valli alpine.

Così bene che all'atto della fondazione di Aquileia nel 181 a. C. e quindi prima che una strada romana attraversasse questi luoghi, i 3000 fanti-coloni, diretti a prendere possesso delle terre loro concesse nel territorio della nuova colonia, erano transitati, con tutte le loro cose, proprio per questi luoghi, seguendo le antiche piste, che collegavano i diversi centri veneti, e incontrando di conseguenza lungo il loro cammino queste popolazioni.

E prima ancora di costoro il console Marco Claudio Marcello, inviato nel 183 a. C. dal Senato di Roma contro i *Galli Transalpini*, che erano scesi nel territorio dell'attuale Friuli, per costringerli a rivalicare le Alpi e a ritornare nelle loro primitive sedi, per portarsi dalla Liguria, dove si trovava impegnato contro i turbolenti Liguri (Liv., 39, 45, 3; 39, 56, 3), nella *Venetia* orientale dovette di necessità attraversare il territorio abitato dai Veneti.

Quindi, già prima che Lepido stendesse la sua strada, un esercito romano, quello di Marcello, e un cospicuo contingente di uomini militarmente organizzato, quello dei coloni aquileiesi, avevano percorso queste terre, ne avevano attraversati i maggiori e minori centri, avevano incontrato le popolazioni che vi abitavano e che in tal modo erano venute in diretto contatto con una presenza armata che, anche se in genere bene accolta, veniva a chiarire un significativo rapporto di forze in un paese allora indipendente e per di più «amico».

D'altra parte, nello stesso anno della costruzione della via di Lepido, questo console era giunto a Padova, inviato dal Senato di Roma con il compito di sedare le lotte intestine scoppiate in questa città (Liv., 41, 27, 3-4). Ed è proprio in questa diretta ingerenza di Roma (anche se sollecitata dai notabili Patavini) nella vita politica di una delle maggiori città dei Veneti con la presenza armata di un console e nella contemporanea costruzione di una strada, che veniva ad attraversare proprio questo centro, che mi sembra di poter cogliere l'inizio della presa di possesso del *Venetorum angulus* da parte dei Romani, certamente già programmata, e forse anche prevista dagli stessi Veneti (e probabilmente i tumulti scoppiati a Padova sono proprio da far risalire a questo motivo), ed ora decisamente messa in atto.

Infatti la via che Emilio Lepido stende fino ad Aquileia è una strada romana e come tale doveva rimanere aperta lungo tutto il suo tracciato al libero e sicuro transito delle forze di Roma; quindi sotto la diretta e costante sorveglianza romana anche e soprattutto nei punti dove essa attraversava i centri veneti di Este, di Padova, di Altino. Il che significava una continua presenza di Roma in questi luoghi e quindi non solamente l'imposizione di una pesante servitù militare, ma anche e in particolar modo un continuo controllo dei territori e delle località attraversate dalla strada, che chiaramente veniva a preludere una non lontana e completa sottomissione dell'intero paese.

Disegno politico e militare che appare ancora più evidente con la successiva costruzione nel 148 a. C. della *via Postumia*.

Diretta da Genova ad Aquileia, questa strada per le colonie latine di Piacenza e di Cremona raggiungeva Verona e quindi attraversava l'alta pianura veneta, toccando i centri paleoveneti di Vicenza e di Oderzo prima di terminare ad Aquileia.

Via militare per eccellenza, «strada di arroccamento» dettata dal chiaro disegno di unire fra loro centri di indubbia importanza strategica mediante un rapido e stabile collegamento, come stanno a dimostrare i lunghi rettifili che la caratterizzavano, la *Postumia* allargava la presenza romana su altri centri e su altri luoghi della *Venetia*, dove sempre più stabili e frequenti si facevano ora gli incontri con le forze di Roma.

E penso che non molto tempo dopo la costruzione di questa strada, per rendere più diretti i rapporti fra l'*Aemilia* e la *Postumia*, sia stata costruita la via che da Modena si portava per il centro di Ostiglia a Verona, collegando in tal modo con un rapido cammino attraverso la pianura padana i passi dell'Appennino con l'imbocco della valle dell'Adige, di evidente importanza strategica per Roma.

Intanto da Aquileia, già al mattino della sua fondazione, cominciavano a prendere forma e direzione le future strade volte ai paesi delle Alpi orientali e della penisola istriana. Queste trovavano la loro prima traccia nei *limites* della centuriazione, che si stendeva nella pianura friulana a settentrione della città, e nell'itinerario che aveva portato nel 178 a. C. il console Manlio Vulsone prima contro gli Istri sul Timavo e quindi fin nell'estremità meridionale dell'Istria con la distruzione di Nesazio (Liv., 41, 1, 2; 41, 11, 1).

A completare il quadro viario, che nel II secolo a. C. trova spazio in questa parte dell'Italia orientale e che rende qui ancora più evidente la ormai stabile presenza di Roma, si aggiungono la *via Popillia* e la *via Annia*.

Nel 132 a. C. il console Publio Popillio Lenate tracciava una via diretta da Rimini ad Adria lungo l'antica linea costiera adriatica e attraverso il delta del Po. Lo scopo di questo percorso era quello di raggiungere Adria e ciò significa che nel II secolo a. C. questo scalo portuale doveva avere una rilevante importanza per i Romani, i quali con Rimini, Adria ed Aquileia potevano fissare tre punti chiave lungo l'intero arco dell'alto Adriatico. Infatti a Rimini venivano ad incontrarsi sul mare le *viae Flaminia* ed *Aemilia*, cioè Roma e la Cispadana; su Adria gravitavano i territori della Transpadana lungo le grandi direttrici del Po e dell'Adige; ad Aquileia confluivano le popolazioni e gli interessi del Veneto orientale e delle Alpi Giulie. Nel contempo i Romani potevano trovare in questi tre porti altrettante valide garanzie per equilibrare una situazione militare e politica ancora non sicura.

Questi motivi permettono anche di capire le ragioni per le quali Adria viene compresa già nel II secolo a. C. nel dominio di Roma, pur essendo città di origine veneta. La Forlati Tamaro (1959a, p. 157) ritiene che questo sia avvenuto a causa dell'occupazione della città da parte dei Galli, ma penso che il motivo principale sia da ricercarsi nella posizione strategicamente importante di questo centro, la cui veneticità, dopo Greci, Etruschi e Galli, poteva anche essere messa in discussione dai Romani, che avevano la necessità, per le ragioni soprariccordate, di appoggiarsi a questo scalo portuale.

Naturalmente, come Adria era stata collegata con Rimini, così essa doveva venir messa in comunicazione diretta anche con Aquileia in modo che le rotte marittime potessero trovare il costante appoggio di un percorso costiero terrestre. Veniva perciò stesa, come continuazione della *Popillia*, la *via Annia* che il Degrassi (1962a, p. 1036) con valide ragioni ritiene costruita un anno dopo, cioè nel 131 a. C., da Tito Annio Rufo, allora pretore e poi console nel 128.

L'*Annia* non poteva trascurare un centro come Padova, allora la maggiore città dei Veneti, tanto più che un collegamento con Padova, oltre a trovare in questo luogo una forte base di appoggio, veniva ad aggirare i territori prossimi alla frangia lagunare veneta, idrograficamente difficili per la presenza di numerosi corsi d'acqua e di larghe zone paludose. Inoltre la *via Annia*, e ciò mi sembra di rilevante importanza, dopo il diretto e non lungo tratto stradale da Adria a Padova, che con ogni probabilità riprendeva una precedente pista di età paleoveneta, in questa ultima città veniva ad incontrare il percorso di Emilio Lepido, volto proprio ad Aquileia, permettendo così ad Annio di procedere lungo un percorso già collaudato, che era sufficiente restaurare e ristrutturare in modo da renderlo più sicuro e transitabile in vista anche di un aumentato volume di traffici.

Questo dunque il disegno stradale che Roma traccia nel territorio della *Venetia*, con il suo prolungamento verso la penisola istriana, durante il corso del II secolo a. C., e precisamente nell'arco di tempo compreso fra il 175 (via di Lepido) e il 131 (via di Annio), e le sue direttrici, che trovano i loro punti di sosta e di incontro nei maggiori centri paleoveneti, stanno chiaramente a dimostrare la ormai diffusa presenza romana in queste terre. Infatti l'itinerario della *via Popillia – Annia*, con le

precedenti vie *Aemilia* da Rimini a Piacenza e *Postumia* da Piacenza ad Aquileia, veniva a formare un grande triangolo viario, che aveva la sua base sul mar Adriatico, controllato dalla flotta romana, la sua bisettrice nel corso del Po da Adria a Piacenza, i suoi vertici in Rimini, Piacenza, Aquileia. Strettamente legate a questo sistema stradale erano la cenomane Verona e le venete Vicenza ed Oderzo, Padova ed Altino.

A rendere ancora più evidente la completa presa di possesso da parte di Roma di questo esteso territorio durante il corso di questo secolo, oltre al quadro viario qui presentato e già di per sé eloquente, mi sembra significativo il diretto intervento di due proconsoli romani nelle questioni interne di tre importanti centri paleoveneti.

Nel 141 e nel 135 a. C., entro dunque gli anni già ricordati, i proconsoli della provincia gallica Lucio Cecilio Metello Calvo (*CIL*, I^2, 633 = V, 2491 = *ILS*, 5944a; *CIL*, I^2, 634 = V, 2492 = *ILS*, 5944; *CIL*, I^2, 251 = *ILLRP*, 476) e Sesto Attilio Sarano (*CIL*, I^2, 636 = V, 2490 = *ILS*, 5945 = *ILLRP*, 477) vengono a dirimere rispettivamente le questioni dei confini fra Padova ed Este, fra Este e Vicenza. Dal testo dell'iscrizione del cippo confinario fatto porre da Sesto Attilio Sarano si legge che questo proconsole ordina e stabilisce, su comando del Senato romano, la linea di demarcazione dei territori di Este e di Vicenza. *Statui iusit* dice senza mezzi termini la pietra e questa frase mi sembra che non possa lasciare dubbi su quali dovevano essere allora i rapporti fra Roma e le città venete, alle quali, davanti a un così perentorio ordine, non restava che obbedire.

Non mi pare poi un caso il fatto che solamente due anni dopo la costruzione della via di Annio, che rendeva più stabile il collegamento con Aquileia, nel 129 a. C. il console Caio Sempronio Tuditano (Plin., *N.H.*, 3, 129; *CIL*, I^2, 652 = *ILS*, 8885; *I.I.*, X, 4, 317) sia partito dal Timavo per sottomettere definitivamente gli ancora pericolosi Istri, aprendo con il suo cammino le strade attraverso questa penisola, e che non molto tempo dopo, nel 115 a. C., il console Marco Emilio Scauro abbia trionfato *de Galleis Karneis* (Degrassi, 1947, p. 84 s., fragm. 36), portando le forze romane anche nelle Alpi Carniche, allargando così il controllo di Roma su tutto il sovrastante territorio aquileiese.

Durante il secolo seguente, e in particolare nella sua prima metà, dopo che la rovinosa calata dei Cimbri nel 102 a. C. (Liv., *Per.*, 68; Plut., *Mar.*, 23, 3-5) sembrava voler quasi interrompere il procedere di queste opere stradali, prendeva definitivo corpo nelle sue linee generali il sistema viario romano, che ormai si allargava sull'intera regione orientale d'Italia.

Nel 74 a. C. il proconsole della Gallia Cisalpina Lucio Aurelio Cotta stendeva una via da Padova ad Asolo, che da lui prendeva il nome di *via Aurelia* e che doveva poi continuare oltre questo ultimo centro verso e nella valle del Piave. In tal modo Padova, attraverso la *via Aurelia* poteva raggiungere, lungo il corso di questo fiume, l'area feltrina e la Val Belluna, già nota ai commerci ed agli insediamenti paleoveneti, per portarsi così nel cuore delle grandi valli alpine. In questo senso la *via Aurelia* veniva ad assumere una indubbia importanza strategica in quanto si rivelava come una delle direttrici della futura penetrazione romana nella sovrastante regione delle Alpi, così come, non lontano da questa, il tratto iniziale della via che, lungo la valle dell'Adige, era condotta da Verona a Trento.

Pur non avendo documenti in proposito, penso che sia da far risalire a questo tempo, cioè alla prima metà del I secolo a. C., anche la ristrutturazione in termini romani della via da Vicenza a Padova, che abbiamo presupposto come importante cammino di transito già nell'età precedente, data la presenza paleoveneta in questi due centri, così vicini fra loro. Era necessario infatti fermare sul terreno e rendere sicuro e stabile un itinerario che permetteva di allacciare con breve e diretto percorso la *Postumia* con le vie provenienti da Este (via di Lepido) e da Adria (via di Annio) e dirette ad Aquileia.

Così pure dovettero allora trovare la loro definitiva sistemazione il già preesistente itinerario pedemontano che per Bergamo e Brescia portava a Verona seguendo la sponda meridionale del lago di Garda, come anche le vie che, staccatesi dal cammino della *Postumia*, raggiungevano da Cremona, a settentrione Brescia e a oriente, per Mantova, il centro di Ostiglia sul corso del Po, a incontrare qui la Modena – Verona.

Intorno alla metà di questo secolo sono anche da ricondurre i percorsi stradali che da Aquileia si portavano verso i passi delle Alpi Carniche, diretti da una parte a *Iulium Carnicum*, dall'altra nella valle del Fella, e che già nel loro primo tratto avevano trovato il loro comune percorso attraverso la pianura friulana nella direzione dei *kardines* della centuriazione aquileiese; così pure la via per *Forum Iulii* e le valli del Natisone e dell'Isonzo. Questi percorsi stradali dovettero assumere la loro stabile messa in opera subito dopo l'irruzione dei Gepidi del 52 a. C. (Hirt., *Bell. Gall*,, 8, 24; Appian., *Illyr.*, 18, 52) quando, intorno al 50, fu eretto nella valle del Bût il *castellum* di *Iulium Carnicum*

(Degrassi, 1954, p. 37 s.), e all'imbocco della valle del Natisone fu fondata *Forum Iulii* (Bosio, 1965, p. 14 ss.), a difesa e controllo dell'arco alpino orientale.

Penso che allora si sia portata, oltre il *Pons Sonti* e ai piedi delle Alpi Giulie e fino all'altezza di Aidussina (*inde surgunt Alpes Iuliae*) anche la via che poi raggiungerà per il passo di Piro (*ad Pirum summas Alpes*) *Iulia Emona* (Lubiana), dopo le campagne condotte da Ottaviano nel 35-33 a. C. contro i paesi dei Gepidi e dei Taurisci.

Per quanto riguarda poi le vie dirette alla penisola istriana, il già esistente percorso stradale da Aquileia a *Fonte Timavi* dovette allora trovare la sua definitiva sistemazione, sicuramente fino a Trieste, dove Ottaviano nel 33 a. C. innalzava mura e torri a difesa della città (*CIL*, V, 525 = *ILS*, 77 = *I.I.*, X, 4, 20), e poco tempo dopo anche oltre questa città, verso i maggiori centri dell'Istria, quali Parenzo, Pola e Fiume.

In definitiva, durante questo scorcio di secolo i Romani portavano a compimento nelle sue direttrici principali un reticolo stradale che, abbracciando ormai quasi tutti i territori della *Venetia* e dell'*Histria*, trovava nei maggiori centri di questa regione i suoi punti di incontro e di sviluppo. Un disegno viario questo che, unitamente agli agri centuriati che nel tempo si erano andati allargando nella pianura, parla chiaramente di un ormai completo inserimento di queste terre nell'orbita dello stato romano; inserimento che troverà proprio intorno a questi anni la sua consacrazione giuridica definitiva con la concessione dello *ius romanum* alla Cisalpina.

A completare nelle sue linee generali il disegno stradale della futura *X regio* mancavano ancora le vie, che più tardi percorreranno le valli di quelle Alpi, che Plinio (*N.H.* 3. 121) chiama *Alpes Tridentinae*, in quanto non ancora soggette al dominio di Roma.

Nel 23 a. C. Augusto aveva fatto fortificare Trento (*CIL*, V, 5027), dove arrivava la via proveniente da Verona, e tale opera militare preludeva all'impresa di Druso (Cassio D., 54, 21-22; Liv., *Per.*, 136; Plin., *N.H.*, 3, 136) che , diretta nel 15 a. C. alla conquista dell'area alpina soprastante, veniva a segnare con il suo passaggio il cammino delle strade volte, per le valli dell'Adige e dell'Isarco, ai valichi di Resia e del Brennero e quindi ai paesi transalpini.

Così, e in seguito alla felice conclusione dell'impresa di Druso, l'intera *Venetia* e l'*Histria*, ora romane anche *de iure*, potevano trovare la loro completa unità territoriale nell'Italia augustea con la costituzione della *X regio*.

In questo vasto ambito territoriale venivano poi via via ad aggiungersi: la strada che da *Iulia Concordia* si portava al Norico, la *via Claudia Augusta*, diretta da Altino per la valle dell'Adige e il passo di Resia al Danubio, e la *via Flavia*, su un percorso già preesistente, da Trieste a Pola, con un suo prolungamento fino a Fiume; nel contempo si erano andati definitivamente strutturando il percorso stradale che per il passo di Monte Croce Carnico si portava all'alta valle della Drava e quindi alla val Pusteria e la via che, per la valle del Fella e il valico di Tarvisio, raggiungeva il centro di *Virunum* (Mariasaal) per proseguire poi verso *Lauriacum* (Lorch) sul Danubio.

Naturalmente a queste vie, che abbiamo qui ricordato e che abbiamo preso in particolare considerazione in questo volume, sono da aggiungere i tanti percorsi che, come una fitta ragnatela, si allargavano in ogni dove, unendo fra loro le maggiori e minori località della regione, primo fra questi quel prolungamento costiero della *via Popillia* dalla stazione stradale *Hadriani* ad Altino, da noi riferito all'imperatore Claudio, che veniva ad unire direttamente Ravenna allo scalo portuale della laguna veneta.

Se ora noi volgiamo la nostra attenzione al quadro viario, che qui abbiamo cercato di fissare nel suo sviluppo diacronico e che non muta la sua fisionomia generale lungo tutto il corso dell'età imperiale, dalla costituzione della *X regio* alla creazione della *provincia Venetia et Histria*, possiamo notare che questo sistema, pur così complesso ed articolato, finiva per trovare il suo asse stradale portante nella lunga via costiera, rappresentata dalla via *Popillia – Annia* da Ravenna per Altino ad Aquileia, dal percorso da Aquileia a Trieste e dalla *via Flavia* da Trieste per Parenzo a Pola, con il suo logico prolungamento fino a Fiume lungo la costa orientale della penisola istriana.

Su questo itinerario costiero Roma infatti era andata nel tempo fissando l'intero sistema viario della regione, impostandolo sui maggiori centri lungo e presso il litorale dell'alto Adriatico, punti obbligati d'incontro dei traffici fra il mare, l'entroterra e i paesi transalpini.

Oltre ad Adria, legata sempre al corso del Po e quindi ai rapporti con la pianura padana, Padova, messa in diretto contatto attraverso i rami terminali del Brenta e il percorso volto ad Altino con il mare Adriatico, riceveva le strade provenienti da Bologna, da Verona per Vicenza, da Feltre per Asolo.

Raggiungeva Altino, posta sulla *via Annia* e strettamente collegata con Ravenna mediante la *via Popillia* e il suo più tardo prolungamento costiero steso lungo la

gronda occidentale della laguna di Venezia, la *via Claudia Augusta*, che apriva l'Adriatico ai territori dell'Europa centrale.

A Concordia, sull'*Annia* e sul *flumen Reatinum*, che la collegava al *portus Reatinum* (Caorle) sul mare, confluivano da Oderzo la *via Postumia* e dalle terre del Norico il percorso stradale costruito da Augusto.

Ad Aquileia, il cui porto fluviale sul Natisone riceveva alimento dal vicino scalo marittimo di Grado, convergeva il largo ventaglio delle strade provenienti dai valichi delle Alpi Carniche e delle Alpi Giulie.

Infine su Trieste, Parenzo e Pola veniva a gravitare l'intero traffico della penisola istriana.

Pertanto l'intero quadro viario della *Venetia et Histria* trovava i suoi punti di riferimento nelle città prossime alla costa, strettamente collegate fra loro dalla via litoranea, grande linea di sutura e cordone ombelicale fra il mare e l'entroterra, lungo la quale venivano a confluire e si dipartivano le maggiori direttrici stradali da e per l'interno della regione e verso i paesi transalpini.

In modo ancora più evidente si può cogliere la fondamentale funzione logistica del percorso costiero e dei centri che erano strettamente legati a questo, se pensiamo alla rotta per acque interne, che si accompagnava alla via terrestre per tutto l'arco dell'attuale golfo di Venezia da Ravenna ad Aquileia, con i suoi maggiori e minori punti d'attracco, e ai numerosi scali portuali che, assieme a quelli di Trieste, Parenzo e Pola, caratterizzavano la costa istriana.

Come si è detto, questa situazione viaria non mutava volto durante l'intero corso dell'età imperiale: erano sempre le città del litorale a determinare le direttrici dei traffici dal mare verso i paesi dell'entroterra e viceversa; era sempre la strada costiera a far da asse di supporto alle intraprese degli uomini di questa regione, in definitiva a dare volto ed unità all'intero sistema stradale.

Né le prime invasioni barbariche venivano a mutare sostanzialmente il quadro logistico della regione in quanto era sempre la via litoranea a condizionare il loro cammino nella *Venetia*: così le incursioni del 401 e del 408 dei Visigoti di Alarico, così la rovinosa marcia di Attila e dei suoi Unni, che nel 452 investivano prima Aquileia e quindi Concordia ed Altino lungo l'itinerario della *via Annia* [1].

È invece con la successiva impresa di Teoderico che mi sembra di poter cogliere il primo segnale di una profonda evoluzione della situazione viaria, che prenderà forma durante il corso dell'alto medioevo. Infatti questo re, sconfitto Odoacre all'Isonzo, non piegava come gli altri invasori verso Aquileia per seguire poi la via costiera, ma puntava direttamente su Verona attraverso la media pianura friulana, seguendo il percorso della «Stradalta», fino allora strada di minore importanza, che dall'Isonzo per Codroipo permetteva di innestarsi all'altezza di Oderzo nel percorso dell'antica *Postumia*.

Nell'itinerario seguito dall'invasione ostrogota fino a Verona mi pare appunto di poter intravvedere l'inizio della fine di quel sistema stradale, che con i Romani aveva saputo dare un volto unitario all'intera regione. Infatti, dopo la parentesi del *Regnum Gothorum*, durante il quale ancora si era cercato di continuare il dialogo fra i centri dell'interno e quelli costieri, nel quadro di quella situazione viaria già presente nell'età romana, nella successiva guerra fra Goti e Bizantini comincia a prendere forma una sempre più accentuata separazione delle terre della *Venetia* continentale dai luoghi del litorale che, con il creare due realtà diverse e contrapposte, decreterà la fine dell'unità viaria costruita da Roma.

Di questo ne è prova l'itinerario seguito nel 552 da Narsete, il quale, per portarsi dalla penisola istriana a Ravenna, si trovava costretto a seguire il litorale dell'alto Adriatico, spinto dalla necessità di evitare i centri fortificati e quindi i percorsi stradali dell'interno, controllati dai Goti e dai loro alleati Franchi (Procop., *Bell. Goth.*, 4, 26).

Ma è con la successiva invasione dei Longobardi nel 568 che la unità della regione vedeva la sua fine e con essa il passato sistema stradale.

Disceso con il suo popolo per la via del Vipacco, seguita dalle precedenti invasioni, e raggiunto l'Isonzo, Alboino dal *pons Sonti* si portava a Cividale e in questa città egli fissava la capitale del primo ducato longobardo in Italia; da qui poi, attraverso la pianura friulana, si dirigeva a Verona. In tal modo Cividale, nella sua nuova veste di capitale del ducato del Friuli, da questo momento diventava il maggior centro viario della regione, cominciando ad assolvere quel ruolo logistico, che prima aveva svolto Aquileia.

Nel nuovo contesto storico, che stava vivendo ora la *Venetia* orientale e quindi di riflesso tutta l'antica *X regio*, venivano ad assumere primaria importanza molte di quelle vie che fin qui erano state di modesto rilievo logistico, come la strada che da Cividale per Cormòns, il *castrum Cormones* di Paolo Diacono (*H.L.*, 4, 37), portava al *pons Sonti*, collegandosi qui con il percorso diretto ai paesi della Pannonia.

Sempre dal *pons Sonti* si staccava, oltre la «Stradalta», la via, divenuta ora di notevole importanza logistica e strategica, che lungo i piedi dei rilievi del Carso raggiungeva il Timavo e il castello di Duino, il *castellum Pucinum* di Plinio (*N.H.*, 3, 127) e il *castellum Potium* o *Pucium* di Paolo Diacono (*H.L.*, 6, 51), in possesso dei Longobardi ed estremo limite meridionale del loro ducato, che qui si affacciava sul mare, separando così la penisola istriana dalla *Venetia*.

Anche il percorso attraverso la valle del Natisone, dove confluiva il traffico dell'alto e medio Isonzo, trovava nella nuova capitale un suo crescente e rilevante sviluppo, come pure la via che da *Forum Iulii*, lungo l'alta pianura cividalese e le colline del Friuli orientale, permetteva di raggiungere per le località di Artegna e di Gemona la strada del Fella e la via di Monte Croce Carnico, dirette ai territori norici.

Ma più importante di tutte, e di modestissimo interesse durante l'età romana, era con il tempo divenuta la via che da Cividale, tagliando longitudinalmente la pianura friulana e portandosi oltre il Tagliamento e il Livenza (che essa incontrava all'altezza di Sacile), andava ad unirsi alla *Postumia* diretta a Verona; in tal modo la vecchia strada romana veniva a riprendere il suo antico ruolo di via di grande traffico. E sono dell'avviso, come ho già avuto modo di scrivere in questo lavoro, che il nome di *Postumia* con il passare del tempo si era esteso anche al percorso fino a Cividale, che ne era diventato il suo naturale prolungamento, come potrebbero far fede i due documenti medioevali del 1214, che ricordano la presenza di una *Postoima* o *Postoyma* fra Sacile e Pordenone (Verci, 1774, doc. 83 e 84).

Nel contempo, mentre andava affermandosi sempre più saldamente la conquista longobarda nell'intera *Venetia*, venivano meno, fino a spegnersi definitivamente, tutti quei rapporti bilaterali che avevano caratterizzato i costanti incontri fra i centri della costa e la *Venetia* interna, ormai staccata dalle terre dell'Istria, ed erano quindi abbandonate quelle strade che avevano reso possibili queste comunicazioni, prime fra tutte l'ormai obliterata *via Annia* e la *via Popillia*, private del loro respiro continentale.

Assumevano invece importanza rilevante, come si è visto, quei percorsi stradali, spesso fin qui di relativo interesse, che potevano offrire sicure comunicazioni ed anche precise garanzie di sicurezza militare nell'ambito dei singoli territori, ora controllati dai Longobardi e dai Bizantini.

In tal modo nell'area longobarda acquistavano grande rilievo le vie interne e in particolare la *Postumia*, ora divenuta direttrice portante di un nuovo sistema stradale, mentre di contro il percorso endolagunare diventava di fondamentale importanza sia per l'economia come per la strategia di Bisanzio, che con la sua flotta poteva controllare ancora l'ampio litorale veneto e le coste dell'Istria.

Dell'antico sistema stradale, che i Romani avevano saputo costruire in questa regione, rimanevano ora ancora vivi e attivi solamente alcuni percorsi, quelli che potevano essere efficienti nella nuova realtà storica che stavano vivendo le terre della *Venetia* e dell'*Histria*, membra divise di un passato corpo unitario, inserito armonicamente nel grande disegno viario dell'Italia romana e dell'Impero.

Note

1. La disastrosa invasione degli Unni, anche se non di lunga durata, rimane ancora oggi viva nella memoria e nei discorsi della gente delle *Venetia* orientale, che vede nel nome di Attila il simbolo stesso di ogni sciagura e di ogni rovina. Dobbiamo però dire che il perpetuarsi nel tempo del truce ricordo di Attila non è solamente da spiegarsi con le distruzioni e i saccheggi operati sotto il suo comando. Questi furono certamente gravissimi, ma non dovettero essere di molto maggiori di altri, che poi seguiranno. Ma per la prima volta, con il re degli Unni, Aquileia era costretta ad arrendersi, impotente, all'attacco dei barbari e questo fatto veniva a decretare la fine di un ciclo storico, durante il quale la città aveva svolto il ruolo di sicuro baluardo orientale dell'Italia romana contro il pericolo di ogni invasione d'Oltralpe. Di conseguenza, con la capitolazione di Aquileia e dopo Attila, nulla più si poteva considerare sicuro; le porte d'Italia erano ora definitivamente aperte. In tal modo la figura di Attila finiva per rappresentare il momento tragico della fine di quel mondo antico che in queste terre con la presenza di Roma aveva conosciuto un lungo e tranquillo svolgersi della vita, garantito anche dalla sicurezza dei vicini confini. E con Attila comincerà anche a spezzarsi quell'unitario sistema stradale, incentrato su Aquileia, che il mondo antico aveva saputo creare durante un lungo corso di anni.

BIBLIOGRAFIA

ABBREVIAZIONI

«A.A.Ad.»	– «Antichità Altoadriatiche», Udine
«Ann. Epigr.»	– «Année épigraphique», Paris
«Aq. N.»	– «Aquileia Nostra», Aquileia (Udine)
«A.S.I.»	– «Atti e Memorie della Società Istriana di Archeologia e Storia Patria», Trieste
Basso	– P. Basso, *I miliari della Venetia romana*, Padova 1986
CAV, 1988	– *Carta Archeologica del Veneto*, I, Modena
CIL	– *Corpus Inscriptionum Latinarum*, Berolini
«E.A.A.»	– «Enciclopedia dell'Arte antica classica e orientale», Roma
IBR	– *Inscriptiones Bavariae Romanae*, München
I.I.	– *Inscriptiones Italiae*, Roma
ILLRP	– *Inscriptiones Latinae Liberae Rei Publicae*, Firenze
ILS	– *Inscriptiones Latinae Selectae*, Berolini
IR, 1929	– O. Cuntz, *Itineraria Romana*, I, Lipsiae
IR, 1940	– J. Schnetz, *Itineraria Romana*, II, Lipsiae
«N. Sc.»	– «Notizie degli Scavi di Antichità», Roma
«Ö. Jh.»	– «Jahreshefte des Österreichischen Archäologischen Institutes in Wien», Wien
«R.E.»	– «Real Enzyclopädie der classischen Altertumwissenschaft», Stuttgart
SI	– *Corporis Inscriptionum Latinarum Supplementa Italica*, I, Romae
TIR, 1961	– Tabula Imperii Romani, *Tergeste*, Roma
TIR, 1966	– Tabula Imperii Romani, *Mediolanum*, Roma

AA.VV., 1971
AA.VV., *Claustra Alpium Iuliarum, I, Fontes*, in «Katalogi in Monografije – Izdaia Narodni Muzej v Ljubljani», Ljubljana

AA.VV., 1984
AA.VV., *La via Annia. Memoria e presente*, Venezia

ALBERTI, PERETTO,1983
L. ALBERTI, R. PERETTO, *Aspetti geomorfologici*, in *Il delta del Po. Natura e civiltà*, Padova

ALFIERI, 1964
N. ALFIERI, *Le vie di comunicazione dell'Italia settentrionale*, in *Arte e civiltà romana nell'Italia settentrionale dalla repubblica alla tetrarchia*, I, Bologna

ALFIERI, 1967
Problemi della rete stradale attorno a Ravenna, in *Corsi di cultura sull'arte ravennate e bizantina*, Ravenna

ALPAGO NOVELLO, 1944-45
A. ALPAGO NOVELLO, *Appunti sulla via Claudia Augusta*, in «Atti Ist. Ven. SS.LL.AA.», CIV

ALPAGO NOVELLO, 1956
Contributo del catasto napoleonico alle ricerche di archeologia stradale, in *Studi in onore di A. Calderini e R. Paribeni*, III, Milano

ALPAGO NOVELLO, 1972
Da Altino a Maia sulla via Claudia Augusta, Milano

ANTI, 1956
C. ANTI, *La via Claudia Augusta Altinate. Dalla Priula a Belluno*, in *Studi in onore di A. Calderini e R. Paribeni*, III, Milano

ANTI, 1956a
Altino e il commercio del legname con il Cadore, in *Atti del Convegno per il retroterra veneziano*, Venezia

ANTI, 1959
I teatri della X regione augustea, in «Cisalpina», I, Milano

ANTONINI, 1873
P. ANTONINI, *Del Friuli e in particolare dei trattati da cui ebbe origine la dualità politica in questa regione*, Venezia

AURIGEMMA, 1960
S. AURIGEMMA, *La necropoli di Spina in Valle Trebba*, I, Roma

AUSSERHOFER, 1976
M. AUSSERHOFER, *Die römischen Meilensteine in Südtirol*, in «Der Schlern», L

AUSSERHOFER, 1976a
Die römischen Weihesteine in Südtirol, in «Der Schlern», L

AVENTINUS, 1615
J. AVENTINUS, *Annalium Boiorum libri septem*, Basileae, ms.

AVERONE, 1911
A. AVERONE, *Sull'antica idrografia veneta*, Mantova

BAGROW, SKELTON, 1964
L. BAGROW, R.A. SKELTON, *Meister der Kartographie*, Berlin

BALDISSERA, 1901
G. BALDISSERA, *Artegna. Antico castello, comune e pieve del Friuli*, Udine

BARATTA, 1930
M. BARATTA, *Ravenna felix*, in «La Geografia», XXVII

BARATTA, 1932
Il sito di Spina, in «Athenaeum», XX

BARATTA, FRACCARO, 1936
M. BARATTA, P. FRACCARO, *Atlante storico*, I, Novara

BASSO, 1986
P. BASSO, *I miliari della Venetia romana*, Padova

BASSO, 1987
La propaganda imperiale lungo le strade romane: il caso del miliare di Magnenzio al Museo Civico di Oderzo, in «Quaderni di archeologia del Veneto», III

BATTISTI, 1928
C. BATTISTI, *Sui più antichi strati toponomastici dell'Alto Adige*, in «Studi Etruschi», II

BATTISTI, 1932
Popoli e lingue dell'Alto Adige, Firenze

BELLEMO, 1893
V. BELLEMO, *Il territorio di Chioggia*, Chioggia

BELLIS, 1962
E. BELLIS, *Strade romane dell'Opitergino*, in «Quaderni della Società amici di Opitergium», Oderzo

BELLIS, 1964
Origini di Oderzo, Oderzo

BELLIS, 1978
Oderzo romana, Oderzo

BELLOTTI, 1940
B. BELLOTTI, *Storia di Bergamo e dei bergamaschi*, I, Milano

BENETTI, 1972
A. BENETTI, *Montagnana. Topografia romana e prime pievi*, Montagnana

BENUSSI, 1928
B. BENUSSI, *Dalle annotazioni da Alberto Puschi per la Carta Archeologica dell'Istria*, in «Archeografo Triestino», III ser., XIV

BERGIER, 1728
N. BERGIER, *Histoire des grands chemins de l'Empire romain, contenant l'origine, progres et entenduë quasi incroyable des chemins militaires, parvez depuis la ville de Rome jusque aux extremitez de son empire. Où se voit le grandeur et la puissance incomparable des Romains; ensemble l'éclaircissement de l'Itineraire d'Antonin et de la Carte de Peutinger*, Nouvelle édition, Bruxelles

BERMOND MONTANARI, 1961
G. BERMOND MONTANARI, *Le influenze mediterranee a nord del Po*, in *Catalogo della Mostra dell'Etruria padana e della città di Spina*, I, Bologna

BERMOND MONTANARI, 1964
Le ricerche aerofotografiche nella zona di Classe, in *Colloque international d'Archéologie aérienne*, Paris

BERMOND MONTANARI, 1966
Butrium, scoperte, in «Fasti Archeologici», XXI

BERMOND MONTANARI, 1975
La topografia della città di Ravenna e del suo territorio attraverso le testimonianze archeologiche, in «Felix Ravenna», CIX-CX

BERTACCHI, 1971
L. BERTACCHI, *Strade e centri romani in Friuli*, in «Aquileia Chiama», dic., XVIII

BERTACCHI, 1978
Il basso Isonzo in età romana. Un ponte e un acquedotto, in «Aq. N.», XLIX

BERTACCHI, 1979
Presenze archeologiche romane nell'area meridionale del territorio di Aquileia, in «A. A. Ad.», XV

BERTI, BOCCAZZI, 1956
L. BERTI, C. BOCCAZZI, *Scoperte paleontologiche e archeologiche nella provincia di Treviso*, Firenze

BERTOLINI, 1886
D. BERTOLINI, *Vendoio*, in «N. Sc.»

BERTOLINI, 1904
G.C. BERTOLINI, *Portogruaro*, in «N. Sc.»

BERTOLLA, 1888
P. BERTOLLA, *Sepolcreto pagano di Nimis*, in «Pagine friulane», I

BERTOLLA, 1889
Nimis ai tempi pagani, in «Pagine friulane», II

BERTOLLA, 1892
Nimis e il suo castello, in «Pagine friulane», V

BESCHI, 1960
L. BESCHI, *Verona romana. I monumenti*, in *Verona e il suo territorio*, I, Verona

BIANCHETTI, 1980
A. BIANCHETTI, *L'agro di Aquileia*, in *Contributo per la storia del paesaggio rurale nel Friuli-Venezia Giulia*, Pordenone

BIASUTTI, 1903
G. BIASUTTI, *Le paludi-Per la sistemazione del torrente Urana*, Udine

BOCCHI, 1879
F.A. BOCCHI, *Trattato geografico-economico-comparativo per servire alla storia dell'antica Adria e del Polesine di Rovigo*, Adria

BONAFINI, 1954
G. BONAFINI, *Cippo miliare di Bedizzole*, in «Epigraphica», XVI

BORGATTI, 1906
F. BORGATTI, *L'agro ferrarese nell'età romana*, Città di Castello

BORGATTI, 1921
L'origine della città di Ferrara, in «Atti e Mem. Deput. Ferrarese di St. Patria», XXI

BOSIO, 1957
L. BOSIO, *Due tratti di strada romana scoperti nella X regio*, in «Aq. N.», XXVIII

BOSIO, 1963-64
Ponte Sonti (Tab. Peutingeriana), in «Atti Ist. Ven. SS.LL.AA.», CXXII

BOSIO, 1964-65
La via Postumia da Oderzo ad Aquileia in relazione alla rete viaria romana della Venetia, in «Atti Ist. Ven. SS.LL.AA.», CXXIII

BOSIO, 1965
Lapis in capite decussatus (un problema di topografia forogiuliese), in «Memorie Storiche Forogiuliesi», XLVI

BOSIO, 1965-66
La centurazione dell'agro di Iulia Concordia, in «Atti Ist. Ven. SS.LL.AA.», CXXIV

BOSIO, 1967
I problemi portuali della frangia lagunare veneta nell'antichità, in *Venetia I. Studi miscellanei di archeologia delle Venezie*, Padova

BOSIO, 1970
Itinerari e strade della Venetia romana, Padova

BOSIO, 1970a
La via romana dalla Pannonia alla X regio e il cammino dei Longobardi, in *Atti del Convegno di studi longobardi (Udine-Cividale 15-18 maggio 1969)*, Udine

BOSIO, 1971
Pucinum, Puciolis, Potium, in «Atti Accad. SS.LL.AA. di Udine», 1970-72, serie VII, vol. IX

BOSIO, 1973
La Venetia orientale nella descrizione della Tabula Peutingeriana, in «Aq. N.», XLIV

BOSIO, 1974
L'Istria nella descrizione della Tabula Peutingeriana, Trieste

BOSIO, 1976
Evoluzione del sistema stradale della Venetia orientale dall'età romana all'epoca longobarda, in «Athenaeum», fascicolo speciale, Pavia

BOSIO, 1977
Cividale del Friuli. La storia, Udine

BOSIO, 1977a
Il ponte romano alla Mainizza, in *Gardis'cia*, Udine

BOSIO, 1979
I Septem Maria, in «Archeologia Veneta», II

BOSIO, 1980
La preistoria e l'epoca romana, in *Civiltà friulana di ieri e di oggi*, Udine

BOSIO, 1980a
Grado e la sua laguna in età romana, in *Grado*, Udine

BOSIO, 1981
Padova e il suo territorio in età preromana, in *Padova antica. Da comunità paleoveneta a città romano-cristiana*, Trieste

BOSIO, 1981a
Padova in età romana. Organizzazione urbanistica e territorio, in *Padova antica. Da comunità paleoveneta a città romano-cristiana*, Trieste

BOSIO, 1981b
Strade ed opere fortificate dalla romanità all'alto medioevo, in *Castelli del Friuli*, V, Udine

BOSIO, 1981c
Zuglio in epoca romana, in *Darte e la Cjargne*, Udine

BOSIO, 1981d
Maniago e il suo territorio in età antica, in *Maniago. Pieve, feudo, comune*, Maniago

BOSIO, 1982
Tricesimo in età romana, in *Tresésin*, Udine

BOSIO, 1983
Mutatio Apicilia (una posta stradale lungo la via Annia), in *Studi Forogiuliesi in onore di Carlo Guido Mor*, Udine

BOSIO, 1983a
La Valcavasia in età preromana e romana, in *La Valcavasia. Ricerca storico-ambientale*, Treviso

BOSIO, 1983b
La Tabula Peutingeriana. Una descrizione pittorica del mondo antico, Città di Castello

BOSIO, 1983-84
Note per una propedeutica allo studio storico della laguna veneta in età romana, in «Atti Ist. Ven. SS.LL.AA.», CXLII

BOSIO, 1984
Aica e Tires in rapporto alle comunicazioni stradali nell'area compresa fra il basso corso dell'Isarco e l'alta valle di Fassa, in *Tires e Aica. Necropoli di epoca romana*, Bolzano

BOSIO, 1987
Il castello longobardo di Invillino (Castrum Ibligo), i Castra di Paolo Diacono e le vie romane della Venetia orientale, in V. BIERBRAUER, *Invillino-Ibligo in Friaul*, I, in «München Beiträge zur Vor-u. Frühgeschichte», Band 38, München

BOSIO, 1987a
Sentieri e piste protostoriche nell'area dell'attuale Friuli, in «Archeologia Veneta», XI

BOSIO, 1989
Concordia nel suo territorio in età antica: unità e identità del territorio fra Livenza e Tagliamento, in *La Chiesa Concordiese (389-1989), I, Concordia e la sua Cattedrale*, Pordenone

BOSIO, ROSADA, 1980
L. BOSIO, G. ROSADA, *Le presenze insediative nell'arco dell'alto Adriatico dall'epoca romana alla nascita di Venezia*, in *Da Aquileia a Venezia*, Milano

BOTTANI, 1811
T. BOTTANI, *Saggio di storia sulla città di Caorle*, Venezia

BOVINI, 1973
G. BOVINI, *Grado nell'antichità: profilo storico*, in *Corsi di cultura sull'arte ravennate e bizantina*, Ravenna-Faenza

BRAGATO, 1913
G. BRAGATO, *Da Gemona a Venzone*, Bergamo

BRENTARI, 1891
O. BRENTARI, *Guida del Trentino*, I, Bassano

BRESCIANI, 1941-42
B. BRESCIANI, *Miliari della via Claudia Augusta Padana*, in «Atti e Mem. Accad. di Agricoltura SS.LL. di Verona», s.v., vol. XX.

BRESCIANI, 1942-43
L'imperatore Massenzio e la via Claudia Augusta Padana, in «Atti e Mem. Accad. di Agricoltura SS.LL. di Verona», s.v., vol. XXI

BROZZI, 1961
M. BROZZI, *Contributo secondo allo studio degli stanziamenti longobardi in Friuli*, in «Ce fastu?», XXXVII

BROZZI, 1963
I Goti nella Venezia orientale (Testimonianze toponomastiche e archeologiche), in «Aq. N.», XXXIV

BROZZI, 1975
Il ducato longobardo del Friuli, Udine

BRUSIN, 1925
G. BRUSIN, *Aquileia. Iscrizioni scoperte casualmente negli ultimi anni*, in «N. Sc.»

BRUSIN, 1925a
Duino-Timavo. Scoperta di iscrizioni romane, in «N. Sc.»

BRUSIN, 1930
Trovamenti di antichità in occasione di lavori di bonifica, in «N. Sc.»

BRUSIN, 1933
Aquileia. Trovamenti occasionali, in «N. Sc.»

BRUSIN, 1934
Importanti scavi archeologici alla stazione di Ponte Sonti, in «Il popolo del Friuli», 23 gennaio 1934

BRUSIN, 1937-38
Porta settentrionale di Aquileia, in «Aq. N.», anno VIII n. 2, anno IX n. 1

BRUSIN, 1938
Bibliografia aquileiese, in «Aq. N.», IX, n. 2, luglio-dicembre 1938

BRUSIN, 1940-41
Due miliari della via Altino-Concordia, in «Atti Ist. Ven. SS.LL.AA.», CII

BRUSIN, 1941
Nuovi monumenti sepolcrali di Aquileia, in «Associazione Nazionale per Aquileia», I, Venezia

BRUSIN, 1941a
L'identità di Sebatum con S. Lorenzo in val Pusteria, in «Archivio per l'Alto Adige», XXXVI

BRUSIN, 1948
L'ubicazione di Pons Drusi a Bolzano, in «Cultura Atesina», II

BRUSIN, 1949-50
Sul percorso della via Annia fra il Piave e la Livenza e presso Torviscosa, in «Atti Ist. Ven. SS.LL.AA.», CVIII

BRUSIN, 1950-51
Che cosa sappiamo dell'antica Altino, in «Atti Ist. Ven. SS.LL.AA.», CIX

BRUSIN, 1953
Necropoli lungo la via Annia, in «Fasti Archeologici», VIII

BRUSIN, 1955-56
Epigrafi aquileiesi in funzione di pietre miliari, in «Atti Ist. Ven. SS.LL.AA.», CXIV

BRUSIN, 1956
La via Annia da Altino ad Aquileia, in *Atti del Convegno per il retroterra veneziano, Mestre-Marghera, 13-15 novembre 1955*, Venezia

BRUSIN, 1960
Concordia colonia romana, in *Monumenti romani e cristiani di Iulia Concordia*, Pordenone

BRUSIN, 1964
Rassegna bibliografica, in «Archivio Veneto», serie V, LXXVII

BRUSIN, 1966
La via Postumia da Oderzo ad Aquileia e all'Isonzo, in «Archivio Veneto», serie V, LXXIX

BRUSIN, 1967
Le difese della romana Aquileia e la loro cronologia, in «Archivio Veneto», serie V, LXXXI

BULLE, 1948
H. BULLE, *Geleisestrassen des Altertums (mit einem Anhang über die Bronzebleche von Gurina)*, in «Sitzungberichte der Bayer. Akad. d. Wissen. Phil.-Hist. Kl.», 1947, Heft 2 (München 1948)

BUORA, 1981
M. BUORA, *Il territorio di Fagagna in epoca romana e altomedioevale*, in «Aq. N.», LII

BUORA, 1989
Per la conoscenza degli insediamenti romani nella bassa pianura friulana. Novità dalla ricerca di superficie, in «Civiltà padana. Archeologia e storia del territorio», I, Modena

CALDERINI, 1930
A. CALDERINI, *Aquileia romana*, Milano

CALDERINI, 1939
Per la storia dei trasporti fluviali da Ravenna ad Aquileia, in «Aq. N.», X

CALVI, 1980
M.C. CALVI, *Le arti suntuarie. I tesori bizantini*, in *Da Aquileia a Venezia*, Milano

CALZAVARA CAPUIS, 1984
L. CALZAVARA CAPUIS, *La zona pedemontana tra Brenta e Piave e il Cadore*, in *Il Veneto nell'antichità. Preistoria e Protostoria*, Verona

CALZOLARI, 1986
M. CALZOLARI, *La strada romana da Modena a Verona. Nuove ricerche*, in «Civiltà Veronese», n. 4, anno II

CALZOLARI, 1989
Padania romana. Ricerche archeologiche e paleoambientali nella pianura tra il Mincio e il Tartaro, Mantova

CALZOLARI, 1989a
Il Po tra geografia e storia: l'età romana, in «Civiltà padana. Archeologia e storia del territorio», I, Modena

CALZOLARI, RAGAZZI, 1978
M. CALZOLARI, G. RAGAZZI, *Condizioni del territorio dall'epoca romana alla fine del Medioevo*, in *Memorie storiche di Rivara*, Bomporto

CAPOVILLA, 1951
G. CAPOVILLA, *Studi sul Noricum*, in «Fontes Ambrosiani», XXV (Miscellanea G. Galbiati, vol. I)

CAPRARO, 1986-87
A. CAPRARO, *Da Vittorio Veneto a Ponte nelle Alpi attraverso il passo del Fadalto: ricostruzione dell'ambiente storico in età preromana e romana*, Tesi di laurea, relatore prof. L. Bosio, Università di Padova

CARILE, FEDALTO, 1978
A. CARILE, G. FEDALTO, *Le origini di Venezia*, Bologna

CARTELLIERI, 1926
W. CARTELLIERI, *Die römischen Alpenstrassen über den Brenner, Reschen-Scheideck und Plöckenpass*, in «Philologus», Supplementband XVIII, Leipzig

CASTIGLIONI, 1982
G.B. CASTIGLIONI, *Abbozzo di una carta della antica idrografia nella pianura fra Vicenza e Padova*, in *Scritti geografici in onore di Aldo Sestini*, Firenze

CESSI, 1940
R. CESSI, *Documenti relativi alla storia di Venezia anteriori al Mille*, I, Padova

CESSI, 1957
Da Roma a Bisanzio, in *Storia di Venezia*, I, Venezia

CHEVALLIER, 1972
R. CHEVALLIER, *Les voies romaines*, Paris

CHIOCCHETTI, CHIUSOLE, 1965
V. CHIOCCHETTI, P. CHIUSOLE, *Romanità e Medioevo nella Vallagarina*, Rovereto

CICONI, 1862
G.D. CICONI, *Udine e la sua provincia*, Udine

CIPOLLA, 1896
C. CIPOLLA, *Una pietra miliare testè scoperta nel Veronese*, in «Archivio Veneto», XII

CLEMENTE, 1968
G. CLEMENTE, *La Notitia Dignitatum*, Cagliari

CLEMENTE, 1976
Problemi politico-militari dell'Italia settentrionale nel tardo Impero, in «Athenaeum», fasc. speciale, Pavia

CLÜVER, 1624
H. CLUVERIUS, *Italia antiqua*, I, Lugduni Batavorum

COMACCHIO, 1965
L. COMACCHIO, *Storia di Asolo-II: Dalla preistoria alla storia fino al 49 a.C.*, Asolo

COMEL, 1932
A. COMEL, *Ricerche preliminari per l'identificazione del corso del Natisone presso Aquileia romana*, in «Aq. N.», III

CONFORTI CALCAGNI, 1981
A. CONFORTI CALCAGNI, *Per la storia delle comunicazioni romane: una nuova via da Verona all'Adriatico*, in «Economia e Storia», 2

CONIGLIO, 1958
G. CONIGLIO, *Mantova. La storia*, I, Mantova

CORADAZZI, 1974
G. CORADAZZI, *La rete stradale romana fra Bergamo, Brescia e Milano*, Brescia

COSTANTINI, 1904
G. COSTANTINI, *Di una lapide scoperta in quel di Tricesimo*, in «Pagine friulane», XVII

COSTANTINI, 1912
Toponomastica del Comune di Tricesimo, in «Opuscoli della Società Filologica Friulana», n. 5, Udine

COSTANTINI, 1912a
Guida delle Prealpi Giulie, Udine

CROCE DA VILLA, 1984
P. CROCE DA VILLA, *Concordia Sagittaria: cenni storici*, in *La via Annia. Memoria e presente*, Venezia

CUMANO, 1868
C. CUMANO, *Vecchi ricordi cormonesi*, Trieste

CUMONT, 1925
M.F. CUMONT, *Fragment de bouclier portant une liste d'étapes*, in «Syria», VI

CUNTZ, 1902
O. CUNTZ, *Die römische Strasse Aquileias-Emona, ihre Stationen und Befestigungen*, in «Ö. Jh.», V

CUSCITO, 1984
G. CUSCITO, *Ritrovata l'epigrafe del diacono uxorato Aurelius Saturninus (CIL, V, 2305). Nuove tracce di presenze insediative a Vigonovo sulla via Annia*, in «Aq. N.», LV

DA LISCA, 1940-41
A. DA LISCA, *La chiesa di S. Maria Maggiore in Gazzo*, in «Atti e Mem. Accad. di Agricoltura SS.LL. di Verona», s.v., vol. XIX

DALLEMULLE, 1976
U. DALLEMULLE, *San Basilio. Scavo nell'area di un insediamento romano, luglio 1977*, in «Padusa», XII

DALLEMULLE, 1977
San Basilio. Seconda campagna di scavo, agosto 1978, in «Padusa», XIII

DAL PRÀ, ms.
G.B. DAL PRÀ, *Cenni statistici e storici di Montebello Vicentino*, manoscritto della prima età del XIX secolo, conservato nell'Archivio Municipale di Montebello Vicentino

DAL ZOTTO, 1930
A. DAL ZOTTO, *Vicus Andicus. Storia critica e delimitazione del luogo natale di Virgilio*, in «Pubblicazioni della R. Accademia Virgiliana di Mantova», Serie miscellanea, vol. III, Mantova

DAL ZOTTO, 1948
Cepasie: acque pasie, in «Archivio Storico di Belluno, Feltre e Cadore», XIX

DANDOLO, 1938-42
A. DANDOLO, *Chronica per extensum descripta a.a. 46-1280 d.C.*, in *Rerum italicarum scriptores*, XII, I, Bologna

DE BELLIS, 1978
E. e A. DE BELLIS, *Ritrovamenti monetali nell'agro di San Basilio*, in «Padusa», XIV

DE BELLIS, 1979
Un ripostiglio del IV secolo rinvenuto a San Basilio, in «Padusa», XV

DE BON, 1933
A. DE BON, *La colonizzazione romana dal Brenta al Piave*, Bassano del Grappa

DE BON, 1938
Romanità del territorio vicentino, Vicenza

DE BON, 1938a
Rilievi di campagna, in *La via Claudia Augusta Altinate*, Venezia

DE BON, 1939
Il Polesine nell'antico impero, Rovigo

DE BON, 1941
La via Postumia da Verona a Vicenza, in «Ateneo Veneto», CXXXII, vol. 128, nn. 11-12

DE BON, 1941a
Storie e leggende della terra veneta. Le strade del diavolo, Schio

DE FRANCESCHI, 1971
C. DE FRANCESCHI, *Quando e come Cittanova d'Istria venne denominata Emona*, in «A.S.I.», XIX n.s.

DE GASPERI, 1914
G.B. DE GASPERI, *Note sul bacino torboso di Bueris-Consorzio Urana-Soima*, Udine

DEGRASSI, 1929
A. DEGRASSI, *Notiziario archeologico*, in «A.S.I.», XLI

DEGRASSI, 1930
Notiziario archeologico, in «A.S.I.», XLII

DEGRASSI, 1933
Notiziario archeologico, in «A.S.I.», XLV

DEGRASSI, 1947
Fasti Triumphales, in *I.I.*, XIII, I

DEGRASSI, 1954
Il confine nord-orientale dell'Italia romana, Bernae

DEGRASSI, 1962
Un nuovo miliario calabro della via Popillia e la via Annia del Veneto, in *Scritti vari di antichità*, II, Roma

DEGRASSI, 1962a
La via Annia e la data della sua costruzione, in *Scritti vari di antichità*, II, Roma

DEGRASSI, 1962b
Lacus Timavi, in *Scritti vari di antichità*, II, Roma

DEGRASSI, 1962c
Monfalcone. Avanzi di un ponte costruito dalla legione XIII «Gemina», in *Scritti vari di antichità*, II, Roma

DEGRASSI, 1962d
I porti romani dell'Istria, in *Scritti vari di antichità*, II, Roma

DEGRASSI, 1962e
Le iscrizioni di Tarsatica. Origine e sito del municipio romano, in *Scritti vari di antichità*, II, Roma

DEGRASSI, 1962f
Aquileia e l'Istria in età romana, in *Scritti vari di antichità*, II, Roma

DEGRASSI, 1962g
Albona. Iscrizioni romane, in *Scritti vari di antichità*, II, Roma

DEGRASSI, 1962h
Fianona. Il sito della città antica e recenti scoperte, in *Scritti vari di antichità*, II, Roma

DEGRASSI, 1962i
Salvore. Scoperta d'antichità romane, in *Scritti vari di antichità*, II, Roma

DEGRASSI, 1962l
Problemi cronologici delle colonie di Luceria, Aquileia, Teanum Sidicinum, in

Scritti vari di antichità, I, Roma

DEGRASSI, 1967
Longaticum, in *Dizionario Epigrafico di Antichità romane*, IV, fasc. 58

DEGRASSI, 1939
N. DEGRASSI, *La rappresentazione dell'Istria nella Tabula Peutingeriana*, in «Bullettino del Museo dell'Impero romano», X, («Bull. Com. Arch. Roma», LXVII, 1939)

DEGRASSI, 1941
Goito. Sepolcreto romano con orificerie, in «N. Sc.»

DEGRASSI, 1959
Cremona, in «E.A.A.», II

DELLA TORRE, ms.
R. DELLA TORRE, *Dissertazione sopra un punto storico di Monumenti romani*, Manoscritto Archivio Museo Archeologico di Cividale

DE LOTTO, FRESCURA, 1961
E. DE LOTTO, G.B. FRESCURA, *Gli scavi archeologici di Valle di Cadore*, in «Archivio Storico di Belluno, Feltre e Cadore», XXXII, 154

DE LOTTO, FRESCURA, 1961a
Gli scavi archeologici di Valle di Cadore, in «Archivio Storico di Belluno, Feltre e Cadore», XXXII, 155

DE LOTTO, FRESCURA, 1961b
Gli scavi archeologici di Valle di Cadore, in «Archivio Storico di Belluno, Feltre e Cadore», XXXII, 157

DE LOTTO, FRESCURA, 1962
Gli scavi archeologici di Valle di Cadore, in «Archivio Storico di Belluno, Feltre e Cadore», XXXIII, 159

DERINGER, 1949
H. DERINGER, *Die römische Reichsstrasse Aquileia-Lauriacum. Ein Beitrag zur Verkehrsgeschichte Österreichs in der Römerzeit*, in «Carinthia», CXXXIX

DE SANTA, 1893
F. DE SANTA, *Cenni storici sui Comuni dei due Forni Savorgnani*, in «Pagine friulane», VI

DETLEFSEN, 1888
D. DETLEFSEN, *Das Pomerium Roms und die Grenzen Italiens*, in «Hermes», XXI

DETLEFSEN, 1906
Ursprung, Einrichtung und Bedeutung der Erdkarte Agrippas, Berlin

DONDIO, 1973
W. DONDIO, *Stand und Problematik der Römerstrassenforschung in Südtirol*, in «Der Schlern», XLVII

DRAICOVICIU, 1940
C. DRAICOVICIU, in «Rev. de Transylvanie», IV

DREOSSI, 1943
F. DREOSSI, *Farra d'Isonzo*, in «N. Sc.», fasc. 3-4

EGER, 1921
O. EGER, in «Zeitschrift d. Savigny-Stiftung», XLII

EGGER, 1922-24
R. EGGER, *Die älteste Inschrift von Tricesimo*, in «Ö. Jh.», XXI-XXII

EGGER, 1922-24a
Eine römische Strassenstation in Resiutta, in «Ö. Jh.», XXI-XXII

EGGER, 1929
Der römische Zollstation Sublavion bei Kollmann, in «Der Schlern», X

EGGER, 1936
Die Felseninschriften der Plöckenalpe, in *Festgabe für Dr. Martin Wutte* («Archiv für vaterländische Geschichte und Topographie», XXV-XXVI), Klagenfurt

FABBIANI, 1967
G. FABBIANI, *Tomba romana scoperta a Castellavazzo*, in «Archivio Storico di Belluno, Feltre e Cadore», XXXVIII, 180

FABRIS, 1895
G. FABRIS, *Distretto di Codroipo*, Udine

FERRI, 1959
S. FERRI, *Spina I, Spina II, Spina III*, in *Spina e l'Etruria romana*, suppl. a «Studi Etruschi», XXV, Firenze

FILIASI, 1792
J. FILIASI, *Delle strade romane che passavano anticamente per il Mantovano*, Dissertazione letta alla R. Accademia di Mantova, Guastalla

FILIASI, 1811
Memorie storiche de' Veneti primi e secondi, I, Padova

FIORONI, 1967-68
M. FIORONI, *Ricerche e ritrovamenti nelle Valli Veronesi*, in «Atti e Mem. Accad. Agricoltura di Verona SS.LL., s. VI, XIX

FLUSS, 1935
M. FLUSS, *Neapolis*, in «R.E.», XVI

FLUSS, 1936
Ad Titulos, in «R.E.», VI A

FLUSS, 1936a
Ad Ningum, Ningus fl., in «R.E.», XVII

FOGOLARI, 1953
G. FOGOLARI, *Firmano. Necropoli del III-IV secolo d.C.*, in «Fasti Archeologici», VIII

FOGOLARI, 1957
Il Museo Nazionale Atestino in Este, Roma

FOGOLARI, 1963
I Paleoveneti di Vicenza-Trattazione storica, in *Catalogo della Mostra (Vicenza 2 maggio-2 giugno 1963)*, Vicenza

FOGOLARI, 1970
Storia e archeologia, in *Adria antica*, Venezia

FOGOLARI, 1975
La protostoria delle Venezie, in *Popoli e civiltà dell'Italia antica*, IV, Roma

FOGOLARI, 1980
La civiltà paleoveneta al di fuori dell'area euganea, in *Este e la civiltà paleoveneta a cento anni dalle prime scoperte. Atti dell'XI Convegno di studi etruschi e italici. Este-Padova 25 giugno-1 luglio 1976*, Firenze

FOGOLARI, 1981
Padova preromana, in *Padova antica. Da comunità paleoveneta a città romano-cristiana*, Trieste

FOGOLARI, 1987
In G. FOGOLARI, A.L. PROSDOCIMI, *I Veneti antichi. Lingua e cultura*, Padova

FORBES, 1934
R.J. FORBES, *Notes on the history of ancient roads and their constructions*, in «Archäologisch-historische Bijdragen», III, Amsterdam

FORLATI TAMARO, 1930
B. FORLATI TAMARO, *S. Lucia di Tolmino. Nuovi ritrovamenti nella necropoli preistorica*, in «N. Sc.»

FORLATI TAMARO, 1938
Conclusioni storico-topografiche, in *La via Claudia Augusta Altinate*, Venezia

FORLATI TAMARO, 1959
Epigrafi inedite delle tre Venezie, in *Atti del III Convegno internazionale di epigrafia greca e latina (Roma 4-8 settembre 1957)*, Roma

FORLATI TAMARO, 1959a
Il problema di Adria, in *Spina e l'Etruria in età romana*, suppl. a «Studi Etruschi», XXV, Firenze

FORLATI TAMARO, 1965
Verona, in *Arte e civiltà romana nell'Italia settentrionale dalla repubblica alla tetrarchia*, II, Bologna

FORLATI TAMARO, 1976
Iscrizioni lapidarie latine del Museo Civico di Oderzo, Treviso

FRACCARO, 1938
P. FRACCARO, *Grande Atlante Geografico De Agostini*, Novara

FRACCARO, 1957
La via Postumia nella Venezia, in *Opuscula*, III, Pavia

FRACCARO, 1957a
La via Claudia Augusta, in *Opuscula*, III, Pavia

FRACCARO, 1957b
Strade romane nell'agro pavese, in *Opuscula*, III, Pavia

FRACCARO, 1959
Il sistema stradale romano intorno a Padova, in *Basi storiche e prospettive di sviluppo di Padova. Atti del Convegno di Studi 25-26 aprile 1959*, Padova

FRANCESCHINI, 1983
A. FRANCESCHINI, *Una storia di acque*, in *Vigarano. Storia, attualità*, Ferrara

FRANCESCHINI, 1986
Giurisdizione episcopale e comunità rurali altopolesane: Bergantino, Melara, Bariano, Trecenta (sec. X-XIV), Bologna

FRANZONI, 1968
L. FRANZONI, *Un miliare inedito di M. Massimo e Fl. Vittore a S. Pietro in Cariano*, in «Studi Storici Veronesi L. Simeoni», XVI-XVII, 1966-67

FRANZONI, 1973
Miliario inedito dell'imperatore Gioviano (363-364) a Tregnago, in *Il territorio veronese in età romana. Atti Convegno Verona 1971*, Verona

FRANZONI, 1978
Il significato di Montagnana come nodo viario in età romana, in *Forum Alieni. Atti del Convegno di Studi (23 maggio 1976)*, I, Montagnana

FRAU, 1980
G. FRAU, *La toponomastica del Friuli*, in *Civiltà friulana di ieri e di oggi*, Udine

FRAU, 1981
Ex... Carnis Segesta, in *Darte e la Cjargne*, Udine

FRESCURA, 1959
G.B. FRESCURA, *Scavo di una necropoli di epoca paleoveneta nel giardino dell'Asilo infantile di Mel*, in «Archivio Storico di Belluno, Feltre e Cadore», XXX, 146

FRESCURA, 1970
Castellavazzo. Tomba romana a cremazione, in «Archivio Storico di Belluno, Feltre e Cadore», XLI, 193

FRESCURA, 1970a
Rinvenimenti romani a Polpet di Ponte delle Alpi, in «Archivio Storico di Belluno, Feltre e Cadore», XLI, 191-192

FUNAROLI, 1914
G. FUNAROLI, *Ravennas Geographus*, in «R.E.», I A

FURLANETTO, 1984
P. FURLANETTO, *Asolo*, in *Misurare la terra: centuriazione e coloni nel mondo romano. Il caso veneto*, Modena

FURLANI, 1969
V. FURLANI, *Notiziario*, in «Rivista Scienze Preistoriche», XXIV, 2

GAMBACURTA, 1984
G. GAMBACURTA, *Padova nord (Cittadella-Bassano)*, in *Misurare la terra: centuriazione e coloni nel mondo romano. Il caso veneto*, Modena

GARZETTI, 1974
A. GARZETTI, *Un nuovo miliare bresciano di Massenzio*, in «Athenaeum», LII

GASPAROTTO, 1951
C. GASPAROTTO, *Padova romana*, Roma

GASPAROTTO, 1954
L'Euganeo dio Apono e le sue salutari acque, Abano Terme

GASPAROTTO, 1959
Carta archeologica del F. 50, Padova, I.G.M., Firenze

GASPAROTTO, 1961
Patavium (Storia e monumenti: dalle origini al 601 d.C.), in *Padova-Guida ai monumenti e alle opere d'arte*, Venezia

GASPAROTTO, 1961a
La via Padova-Camposampiero, in «Il Santo», I, fasc. 2

GHEDINI, PESAVENTO MATTIOLI, 1988
F. GHEDINI, S. PESAVENTO MATTIOLI, *Una testa di Venere da Malles in Val Venosta*, in *Tutela dei Beni Culturali in Alto Adige 1986*, Bolzano

GHIRARDINI, 1888
G. GHIRARDINI, *Necropoli primitive e romane del Veneto*, Roma

GHIRARDINI, 1922
La Venezia Giulia agli albori della storia, in «Memorie Storiche Forogiuliesi», XVIII

GHISLANZONI, 1931
E. GHISLANZONI, *Concordia. Ritrovamenti sul terreno*, in «N. Sc.»

GHISLANZONI, 1938
Miliario di Costantino il Grande scoperto in Sirmione, in «Athenaeum», n.s., anno XVI, fasc. IV

GHISLANZONI, DE BON, 1938
E. GHISLANZONI, A. DE BON, *Romanità del territorio padovano*, Padova

GIACOMELLI, 1976²
A. GIACOMELLI, *Notizie e ricerche per la storia di Montagnana e del suo territorio dalle origini al Mille di Cristo*, Vicenza

GIACOMELLO, 1910
F. GIACOMELLO, *Campolongo Maggiore e il suo Comune*, Padova

GIRARDI, 1924
M. GIRARDI, *La topografia di Vicenza romana*, Venezia

GITTI, 1952
A. GITTI, *Ricerche sulla vita di Filisto. Adria e il luogo dell'esilio*, in «Memorie Accademia Lincei», s. VIII, vol. IV

GIULIARI, 1884
G.B. GIULIARI, *Il veronese all'epoca romana*, in «Deputazione Veneta di Storia Patria», Venezia

GLORIA, 1862
A. GLORIA, *Il territorio padovano illustrato*, II, Padova

GLORIA, 1873
Statuti del Comune di Padova dal sec. XII all'anno 1285, Padova

GLORIA, 1877
Codice Diplomatico Padovano dal secolo sesto a tutto l'undecimo, I, Venezia

GLORIA, 1879-81
Codice Diplomatico Padovano dall'anno 1101 alla pace di Costanza (25 giugno 1183), Venezia

GLORIA, 1881
L'Agro Patavino dai tempi romani alla pace di Costanza (25 giugno 1183), in «Atti Ist. Ven. SS.LL.AA.», VII

GNIRS, 1901
A. GNIRS, *Römischen Wasserversorgungsanlagen im südlichen Istrien*, Pola

GNIRS, 1908
in «Jahrbuch für Altertumskunde», II

GORLICH, 1954
W. GORLICH, *Der antike Strassenzug Aquileia-Virunum-Lauriacum und die Brücke in Villach*, in *Festschrift für Rudolf Egger*, III, Wien

GORTANI, 1898
G. GORTANI, *Cenni storici sulla Carnia*, in G. MARINELLI, *Guida della Carnia*, Firenze

GORTANI, 1901
I Turchi in Friuli, in «Pagine friulane» XIV

GORTANI, 1903
Sepolcreto romano di Amaro, in «Frammenti di Storia Patria», Udine

GORTANI, 1903a
La leggenda del lago di monte Cucco, in «Frammenti di Storia Patria», Udine

GORTANI, 1903b
Il lago di Soandri, il castello di Sutrio e la contessa Priola, in «Frammenti di Storia Patria», Udine

GORTANI, 1933
M. GORTANI, in G. MARINELLI, *Guida della Carnia e del Canal del Ferro*, nuova edizione, Udine

GORTANI, 1937
Prealpi e Alpi Giulie, in *Atti del XIII Congresso Geografico Italiano*, Udine

GRASSI, 1782
N. GRASSI, *Notizie storiche della provincia della Carnia*, Udine

GREGORUTTI, 1884
C. GREGORUTTI, *Iscrizioni inedite aquileiesi, istriane e triestine*, in «Archeografo Triestino», X, n.s.

GREGORUTTI, 1886
La via Annia, in «Archeografo Triestino», XII

GREGORUTTI, 1887
Iscrizioni inedite aquileiesi, istriane e triestine, in «Archeografo Triestino», XIII

GREGORUTTI, 1890
L'antico Timavo e le vie Gemina e Postumia, in «Archeografo Triestino», n.s., XVI

GREGORUTTI, 1892
L'antico Timavo e le vie Gemina e Postumia, in «Archeografo Triestino», n.s., XVIII

GRENIER, 1934
A. GRENIER, *L'Archéologie du sol-Les routes*, in *Manuel d'Archéologie Gallo-Romaine*, XII, Paris

GRILLI, 1964
A. GRILLI, *Strabone e la battaglia di Noreia*, in «Acme», XVII

GRILLI, 1975-76
Le strade augustee nel Friuli, in «Centro Studi e Documentazioni sull'Italia romana», VII

GRILLI, 1979
Aquileia: il sistema viario romano, in «A.A.Ad», XV, I

GRILLI, MENG, 1978-79
A. GRILLI, G. MENG, *La strada romana sul Carso triestino*, in «Centro Studi e Documentazioni sull'Italia romana», X

GUERRA, ms.
G.D. GUERRA, *Otium Foroiuliense*, vol. LVIII (Manoscritto presso il Museo Archeologico di Cividale del Friuli)

GUERRINI, 1946
P. GUERRINI, *Ospitaletto Bresciano*, Brescia

HERTLEIN, 1924
F. HERTLEIN, *Art, Naturgeschichte und Kennzeichen unserer Römerstrassen. Fundberichte aus Schwaben*, II, Stuttgart

HÜLSEN, 1899
C. HÜLSEN, *Betriacum*, in «R.E.», III

HYDE, 1935
W.W. HYDE, *Roman Alpine Routes*, Philadelphia

JANTSCH, 1936
F. JANTSCH, *Zur Lage von Loncium*, in *Festgabe für Dr. Martin Wutte* («Archiv für vaterländische Geschichte und Topographie», XXV-XXVI), Klagenfurt

JOHANN. DIAC., 1890
JOHANNES DIACONUS, *La Cronaca veneziana*, in *Fonti per la Storia d'Italia pubblicate dall'Istituto Storico Italiano, Scrittori sec. X-XI*, 9, Roma

JOSIFOVSKA, 1955
B. JOSIFOVSKA, in «Živa antica», 5

JURKIČ GIRARDI, 1978-79
V. JURKIČ GIRARDI, *Promontore antica*, in «Atti del Centro di ricerche storiche di Rovigno», IX

KANDLER, 1846
P. KANDLER, in «L'Istria», I

KANDLER, 1868
in «Osservatore Triestino», 10 agosto 1868

KIEPERT, 1902
H. KIEPERT, *Forma orbis antiqui*, Berlin

KRETSCHMER, 1901
K. KRETSCHMER, *Die italienischen Portolane des Mittelalters. Ein Beitrag zur Geschichte der Kartographie und Nautik*, Berlin

KUBITSCHEK, 1902
W. KUBITSCHEK, *Eine römische Strassenkarte*, in «Ö. Jh.», V

KUBITSCHEK, 1916
Itinerarien, in «R.E.», IX

LACCHINI, 1972-73
M. LACCHINI, *Il territorio di Altinum. Confini, configurazioni geografiche e centuriazione*, in «Centro Studi e Documentazioni sull'Italia romana», IV

LACHMANN, 1848
K. LACHMANN, *Gromatici veteres*, I, Berlin

LAMBOGLIA, 1939
N. LAMBOGLIA, *Liguria romana. Studi storico-topografici*, I, Alassio

LANCIANI, 1916-18
R. LANCIANI, *La difesa del confine veneto-istriano sotto l'Impero Romano*, in «Memorie Storiche Forogiuliesi», XII-XIV

LANFRANCHI, 1953-54
C. LANFRANCHI, *La strada romana da Bergamo a Brescia*, in «Atti Ateneo SS.LL.AA. in Bergamo», XXVII

LANFRANCHI, 1963
Le strade romane fra Brescia e Bergamo. Ancora sul percorso da Telgate al Monte Orfano, in *Memorie illustri di Palazzolo sull'Oglio*, II

LANFRANCHI, ZILLE, 1958
L. LANFRANCHI, G.C. ZILLE, *Il territorio del ducato veneziano dall'VIII al XII secolo*, in *Storia di Venezia*, II, Venezia

LAZZARINI, 1904
A. LAZZARINI, *Le rovine di Chiaserualis in Carnia*, in «In Alto», nn. 4-5

LAZZARO, 1979
L. LAZZARO, *Contributo alla conoscenza della zona termale aponense romana: l'area vicina al Colle Montagnone*, in «Archeologia Veneta», II

LAZZARO, 1981
Fons Aponi. Abano e Montegrotto nell'antichità, Abano Terme

LEBEN, ŠAŠEL, 1971
F. LEBEN, J. ŠAŠEL, *Hrusica-Ad Pirum*, in *Claustra Alpium Iuliarum, I, Fontes*, in «Katalogi in Monografije-Izdaia Narodni Muzej v Ljubljani», Ljubljana

LECIEJEWICZ, TABACZYNSKI, TABACZYNSKA, 1977
L. LECIEJEWICZ, S. TABACZYNSKI, E. TABACZYNSKA, *Torcello, scavi 1961-1962*, Roma

LECLERCQ, 1927
H. LECLERCQ, *Itinéraires*, in «Diction. d'archéol. Chrét.», VII, 2, Paris

LEGNAZZI, 1886
E.N. LEGNAZZI, *Del Catasto Romano e di alcuni strumenti di geodesia*, in «Annuario della R. Università di Padova per l'anno scolastico 1885-86», Padova

LEICHT, 1911
M. LEICHT, *La Gastaldia d'Antro*, in «Memorie Storiche Forogiuliesi», VII, fasc. II-III

LEICHT, 1930
P.S. LEICHT, *Sommario della storia del Goriziano*, Udine

LEVI, 1967
A. e M. LEVI, *Itineraria Picta. Contributo allo studio della Tabula Peutingeriana*, Roma

LEVI, 1963
M.A. LEVI, *Roma antica*, in *Società e costume-Panorama di Storia sociale e tecnologia*, II, Torino

LORENZONI, 1962
A. LORENZONI, *Da Tellegatae a Beneventum dell'itinerario Burdigalense-Il corso della antica strada degli itinerari romani fra i fiumi Oglio e Mincio*, Brescia

LUGLI, 1962
G. LUGLI, *Il sistema stradale della Magna Grecia*, in *Atti II Convegno di studi sulla Magna Grecia*, Taranto

LUGLI, 1967
P.M. LUGLI, *Storia e cultura della città italiana*, Bari

LUNZ, 1981
R. LUNZ, *Archäologie Südtirols*, Trento

LUSSANA, 1947
A. LUSSANA, *Alcune osservazioni sulle pietre miliari della Transpadana, della Venezia e della Liguria*, in «Epigraphica», IX

MACCÀ, 1812-16
G. MACCÀ, *Storia del territorio vicentino*, VIII, Coldogno

MALIPIERO, 1984
M. MALIPIERO, *Mansiones e mutationes nella Venetia romana*, in «Archeologia Veneta», VII

MANNI, 1949
E. MANNI, *L'impero di Gallieno*, Roma

MANSUELLI, 1941
G.A. MANSUELLI, *Ariminum (Rimini)*, Spoleto

MANSUELLI, 1941-42
La rete stradale e i cippi miliari della regione ottava, in «Atti e Mem. della R. Deputazione di Storia Patria per l'Emilia e la Romagna», VII

MANSUELLI, 1948
Demografia e poleografia emiliana, in «Atti e Mem. della R. Deputazione di Storia Patria per l'Emilia e la Romagna», IX

MANSUELLI, 1961
L'Etruria padana, in *Catalogo della Mostra dell'Etruria padana e della città di Spina*, I, Bologna

MANSUELLI, 1962
I Cisalpini, Firenze

MANSUELLI, 1973
I geografi ravennati, in *Corsi di cultura sull'arte ravennate e bizantina*, Ravenna

MANTOVANI, 1886
G. MANTOVANI, *Il territorio sermidese e limitrofi*, Bergamo

MARCELLO, 1956
J. MARCELLO, *La via Annia alle porte di Altino*, Venezia

MARCHESETTI, 1873
C. MARCHESETTI, *Del sito dell'antico castello Pucino e del vino che vi cresceva*, in «Archeografo Triestino», n.s., V

MARCHESETTI, 1893
Scavi nella necropoli di S. Lucia presso Tolmino, Trieste

MARCHESETTI, 1906
I Castellieri preistorici di Trieste e della regione giulia, Trieste

MARCHETTI, 1962
G. MARCHETTI, *I quaderni dei Camerari di S. Michele in Gemona*, in «Ce fastu?», XXXVIII

MARCHINI, 1976
G.P. MARCHINI, *Vicenza romana*, in *Vicenza illustrata*, Vicenza

MARCHIORI, 1982
A. MARCHIORI, *Le terme romane di Monfalcone. Localizzazione del centro termale*, in «Aq. N.», LIII

MARCHIORI, 1986
Un tratto di strada romana ai margini occidentali della laguna di Venezia (area di Malcontenta): da una fotointerpretazione il contributo per una analisi territoriale, in «Quaderni di Archeologia», II

MARCOLIN, LIBERTINI, 1966
G. MARCOLIN, D. LIBERTINI, *Storia di Piove di Sacco*, Vicenza

MARCOLONGO, 1973
B. MARCOLONGO, *Fotointerpretazione sulla pianura alluvionale tra i fiumi Astico e Brenta in rapporto alle variazioni del sistema idrografico principale*, in «Studi Trentini di Scienze Naturali», Sez. A, 50

MARCOLONGO, 1987
Paleoidrografia tardoquaternaria della pianura veneta sud occidentale e il suo significato in una ricostruzione paleoclimatica, Padova

MARINELLI, 1894
G. MARINELLI, *Guida del Canal del Ferro*, Udine

MARINELLI, 1898
Guida della Carnia, Firenze

MARINELLI, 1912
Guida delle Prealpi Giulie, Firenze

MARINONI, 1878
G. MARINONI, *Bronzi preistorici del Friuli*, in «Atti Società Italiana Scienze Naturali», XXI

MAZZARINO, 1965
S. MAZZARINO, *Da Lollianus et Arbetio al mosaico storico di S. Apollinare in Classe*, in «Helikon», V, I

MAZZI, 1888
A. MAZZI, *Studi bergomensi*, Bergamo

MAYR, 1961
K.M. MAYR, *Das Strassendenkmal des Kaisers Claudius von Rabland*, in «Der Schlern», XXXV

MAYR, 1965
Die Fundstelle des Strassendenkmals von Rabland, in «Der Schlern», XXXIX

MAYR, 1984
Randbemerkungen zur «Via Claudia Augusta», in «Der Schlern», LVII

MENGOTTI, 1974-75
C. MENGOTTI, *Un cippo miliare di Costantino scoperto a Palazzolo dello Stella*, in «Aq. N.», XLV-XLVI

MENGOTTI, 1984
Padova nord-est (Camposampiero), in *Misurare la terra: centuriazione e coloni nel mondo romano. Il caso veneto*, Modena

MERCKEL, 1899
C. MERCKEL, *Die Ingenieur-technik in Altertum*, Berlin

MILLER, 1916
K. MILLER, *Itineraria Romana*, Stuttgart

MILLER, 1962
Die Peutingersche Tafel, Stuttgart

MIOTTI, 1974
T. MIOTTI, *Antiche opere munite e castelli del Friuli*, in *Enciclopedia monografica del Friuli-Venezia Giulia*, vol. II, parte II, Udine

MIOTTI, 1978
Castelli del Friuli/2. Gastaldie e giurisdizioni del Friuli centrale, Udine

MIRABELLA ROBERTI, 1952
M. MIRABELLA ROBERTI, *Villa rustica*, in «Fasti Archeologici», VII

MIRABELLA ROBERTI, 1959
Nuovi miliari della Transpadana e della Venezia, in *Atti del III Congresso Internazionale di epigrafia greca e latina (Roma 4-8 settembre 1957)*, Roma

MIRABELLA ROBERTI, 1976
Iulium Carnicum, centro romano alpino, in *Aquileia e l'arco alpino orientale*, in «A.A.Ad.», IX, Udine

MOLARO, 1920
G. MOLARO, *Cervignano e dintorni*, Udine

MONDINI, VILLABRUNA, 1981
C. MONDINI, A. VILLABRUNA, *L'ascia bronzea di Pises*, in «Dolomiti», IV, 4

MOR, 1952
C.G. MOR, *L'età feudale*, Milano

MOR, 1964
Dalla caduta dell'Impero al Comune, in *Verona e il suo territorio*, II, Verona

MOR, 1987
La strada romana di Monte Croce Carnico fra Bordano e Cavazzo, in *Val di Lâc*, Udine

MORO, 1956
P.M. MORO, *Iulium Carnicum (Zuglio)*, Roma

MORRI, 1840
A. MORRI, *Vocabolario romagnolo-italiano*, Faenza

MURATORI, 1738-42
L.A. MURATORI, *Antiquitates Italicae Medii Aevii*, Mediolani

MUSONI, 1892
F. MUSONI, *Sulle incursioni dei Turchi in Friuli*, in «Pagine friulane», V

MUTTI GHISI, 1981
E. MUTTI GHISI, *La centuriazione triumvirale dell'agro mantovano*, Brescia

NISSEN, 1899-1905
H. NISSEN, *Italische Landeskunde*, I-II-III, Berlin

NEUBURGER, 1919
A. NEUBURGER, *Die Technik des Altertums*, Leipzig

NEPPI MODONA, 1953
A. NEPPI MODONA, *Pisae*, in *Forma Italiae, Regio VII, Etruria*, Roma

OLIVI, 1984
M. OLIVI, *La strada romana da Bolzano a Ponte Gardena*, in «Archeologia Veneta», VII

OLIVIERI, 1903
D. OLIVIERI, *Studi sulla toponomastica veneta*, in «Studi glottologici italiani», III

OLIVIERI, 1914
Saggio di una illustrazione della toponomastica veneta, Città di Castello

OLIVIERI, 1934
Di alcune tracce di vie romane nella toponomastica italiana, in «Archivio Glottologico Italiano», XXVI

OLIVIERI, 1961
Toponomastica Veneta, Venezia-Roma

ONOFRI, SEVERI, 1961-62
R. ONOFRI, G. SEVERI, *Ricerche sulle falde idriche nella parte orientale della pianura friulana*, in «Bollettino della Società Adriatica di Scienze», LII, II della nuova serie, Trieste

ORSI, 1880
P. ORSI, *Topografia del Trentino in epoca romana*, Rovereto

ORTI MANARA, 1856
G.G. ORTI MANARA, *La penisola di Sirmione sul lago di Garda*, Verona

OSTERMANN, 1888
V. OSTERMANN, *Nimis. Antichità scoperte presso le borgate di Cente e Cesarêt*, in «N. Sc.»

PAGLIA, 1879
E. PAGLIA, *Saggio di studi naturali sul territorio mantovano*, Mantova

PALADINI, 1892
V.L. PALADINI, *Asolo e il suo territorio dal Grappa al Montello*, Asolo

PAMPANINI, 1932
R. PAMPANINI, *L'elmo gallico venuto in luce a Vallesella presso Domegge, Cadore, nel 1917*, in «Archivio Storico di Belluno, Feltre e Cadore», IV, 22

PANCIERA, 1957
S. PANCIERA, *Vita economica di Aquileia in età romana*, Venezia

PANCIERA, 1972
Porti e commerci nell'alto Adriatico, in «A.A.Ad.», II

PARETI, 1955
L. PARETI, *Storia di Roma e del mondo romano*, IV, Torino

PASCHINI, 1928
P. PASCHINI, *Notizie storiche della Carnia*, Tolmezzo

PASCHINI, 1934
Storia del Friuli, I, Udine

PATUNA, 1935
E. PATUNA, in «Il Piccolo», 16 aprile 1935

PAULI, 1983
L. PAULI, *Le Alpi: archeologia e cultura del territorio*, Bologna

PAVANELLO, 1900
G. PAVANELLO, *La città di Altino e l'agro altinate orientale*, Treviso

PAVANELLO, 1923
Di una antica laguna scomparsa (la laguna di Eraclea), in «Archivio Veneto-Tridentino», III

PAVANELLO, 1935
La laguna di Venezia, in *Commissione per l'esplorazione scientifica del Mediterraneo*, vol. II, parte III, tomo VI, Venezia

PAVIANI BUGANZA, 1971
G. PAVIANI BUGANZA, *Storia e topografia di Ostiglia romana*, in «Atti e Mem. dell'Accad.Virgiliana di Mantova», n.s. XXXIX

PELLEGRINI, 1909
G. PELLEGRINI, *San Pietro al Natisone. Scavi e ricerche di antichità nel territorio del Comune*, in «N. Sc.»

PELLEGRINI, 1917
S. Giorgio di Nogaro. Scoperte archeologiche presso il fiume Zumello, in «N.Sc.»

PELLEGRINI, 1917a
Resiutta. Tombe e ruderi di edifici dell'età romana, in «N. Sc.»

PELLEGRINI, 1949
G.B. PELLEGRINI, *Contributo allo studio della romanizzazione della provincia di Belluno*, Padova

PELLEGRINI, 1955
Nomi locali del Trentino orientale, Firenze

PELLEGRINI, 1962
Il contributo degli studi toponomastici alla storia antica della regione veneta, in «Atti Deputazione Storia Patria per le Venezie»

PELLEGRINI, 1966
Problèmes de toponymie routière, in *Proceedings of the Eighth Intern. Congress of Onomastic Sciences, The Hague*, Paris

PELLEGRINI, 1966-69
Friuli preromano e romano, in «Atti Accademia di Udine», serie VII, vol. VII

PELLEGRINI, 1971-72
Nuova iscrizione venetica carinziana, in «Atti e Mem. Accad. Patavina SS.LL.AA.», LXXXIV, parte III, Classe di Scienze Morali

PELLEGRINI, 1975
Saggi di linguistica italiana. Storia, struttura, società, Torino

PELLEGRINI, 1984
La provincia di Belluno in epoca romana e preromana, Belluno

PELLEGRINI, PROSDOCIMI, 1967
G.B. PELLEGRINI, A.L. PROSDOCIMI, *La lingua venetica*, I, Padova-Firenze

PERETTO, ZERBINATI, 1984
R. PERETTO, E. ZERBINATI, *Aspetti del popolamento in età romana tra la bassa padovana e polesine. Gli interventi dell'uomo sul territorio*, in *Territorio e popolamento in bassa padovana*, Stanghella (PD)

PERNIGO, 1969
M.G. PERNIGO, *La via Postumia*, in «Vita Veronese», XXII

PERNIGO, 1970
Le strade romane nel territorio veronese. Le vie minori, in «Vita Veronese», marzo-aprile 1970

PEROTTI BENO, 1902
F. PEROTTI BENO, *Delle due località Sardis e Placentia di Paolo Diacono*, in «Tridentum», V

PESAVENTO MATTIOLI, 1986
S. PESAVENTO MATTIOLI, *Le prime sette miglia della strada romana da Padova ad Altino*, in «Quaderni di archeologia del Veneto», II

PETRU, 1971
P. PETRU, *Ajdoščina-Castra*, in *Claustra Alpium Iuliarum, I, Fontes*, in «Katalogi in Monografije-Izdaia Narodni Muzej v Ljubljani», Ljubljana

PETRU, 1971a
Lanišče above the Hamlet of Kalce, in *Claustra Alpium Iuliarum, I, Fontes*, in «Katalogi in Monografije-Izdaia Nerodni Muzej v Ljubljani», Ljubljana

PFLAUM, 1940
H.G. PFLAUM, *Essai sur le cursus publicus sons le Haut Empire romain*, in «Institut de France, Acad. des inscript. et belles lettres», Mémoires, XIV

PHILIPP, 1937
H. PHILIPP, *Neronia*, in «R.E.», XVII

PICK, SCHMID, 1922-24
K.PICK, W. SCHMID, *Frügeschichtliche Befestigunganlagen in Bereiche der Isonzofront*, in «Ö.Jh.», XXI-XXII

PIGORINI, 1880
L. PIGORINI, *Note paletnologiche friulane*, in «Boll. Preist. Ital.», VI

PIGORINI, 1894
Note paletnologiche friulane, in «Boll. Preist. Ital.», XXIV

PILLA, 1969
F.G. PILLA, *Il guado sulla Piave della Claudia Augusta*, in «Atti e Mem. Accad. Patavina SS.LL.AA.», LXXX (1967-68)

PILLA, 1971-72
Il miliario di Fenèr, in «Atti e Mem. Accad. Patavina SS.LL.AA.», LXXXIV

PINTON, 1891
P. PINTON, *Una lapide ed una ancora in Piove di Sacco*, Venezia

PIRONA, 1871
J. PIRONA, *Vocabolario Friulano*, Venezia

POLACCO, 1965-66
L. POLACCO, *Individualità e continuità dell'arte antica nella Venezia*, in «Atti Ist. Veneto SS.LL.AA.», CXXIV

PROSDOCIMI, 1987
in G. FOGOLARI, A.L. PROSDOCIMI, *I Veneti antichi. Lingua e cultura*, Padova

PUSCHI, 1902
A. PUSCHI, *I valli romani delle Alpi Giulie*, in «Archeografo Triestino», n.s. XXIV, supplemento

PUSCHI, 1903
La strada romana da Aquileia a Emona ed una recente pubblicazione che la riguarda, in «Archeografo Triestino», serie III, vol. I

PUSCHI, 1928
in «Archeografo Triestino», III, ser. XIV

QUARINA, 1942
L. QUARINA, *Le vie romane del Friuli*, in «Bollettino dell'Istituto storico e di cultura dell'Arma del Genio», XVI

QUARINA, 1943
Castellieri e tombe a tumulo in provincia di Udine, in «Ce fastu?», XIX, nn. 1-2

RADKE, 1981
G. RADKE, *Viae publicae Romanae*, Bologna

RAMILLI, 1967
G. RAMILLI, *Iscrizioni latine inedite di Monselice*, in «Archivio Veneto», serie V, vol. LXXXII

RAMILLI, 1968-69
Un miliario inedito dei tetrarchi nel Museo di Padova, in «Atti e Mem. Accad. Patavina SS.LL.AA.», LXXXI

RAMILLI, 1973
Gli agri centuriati di Padova e di Pola nell'interpretazione di Pietro Kandler, Trieste

RAMPINELLI, 1961
A. RAMPINELLI, *I Galli*, in *Storia di Brescia*, I, Brescia

RAMSAY, 1890
W.M. RAMSAY, *The historical Geography of Asia Minor*, London

RANZATO, 1988
A. RANZATO, *Un contributo allo studio della via Patavium-Acelum (via Aurelia)*, in «Quaderni di archeologia del Veneto», IV

RAOSS, 1967
M. RAOSS, *Loncium*, in «Dizionario epigrafico di Antichità romane», IV, fasc. 58

RICCI, 1934
C. RICCI, *Tavole storiche dei mosaici di Ravenna*, IV, Roma

RIGO, 1953-54
R. RIGO, *Sul percorso dell'Isonzo nell'antichità classica*, in «Aq. N.», XXIV-XXV

RIGONI, 1982
A.N. RIGONI, *La Venetia nella Cosmographia dell'Anonimo Ravennate*, in «Archeologia Veneta», V

RIGONI, 1972
M. RIGONI, *Camporosso in Val Canale: probabile identificazione dell'antica stazione romana sul tracciato Aquileia-Virunum*, in «Aq. N.», XLIII

RIGONI, 1975
Camporosso in Val Canale. Stazione doganale sulla via Aquileia-Virunum, in «Aquileia Chiama», XXII, giugno 1975

RIGOTTI, 1970-73
A. RIGOTTI, *Il lapis miliarius a M. Massimo e Fl. Vittore di S. Pietro in Bosco (Ala)*, in «Atti Accad. Roveret. Agiati», X-XIII

RIGOTTI, 1975
Romanità di Savignano (Vallagarina). La necropoli tardo-imperiale di Servis, in «Studi trentini di Scienze Storiche», XII

RISMONDO, 1937
D. RISMONDO, *Dignano d'Istria nei ricordi*, Bagnacavallo

RIZZETTO, 1978
G. RIZZETTO, *Castellin di Fisterre (Belluno), Caverzano (Belluno)*, in *L'arte preistorica nell'Italia Settentrionale, dalle origini alla Civiltà paleoveneta*, Catalogo della Mostra, Verona

RIZZI, 1960
A. RIZZI, *Tracce di una strada romana ad Ospedaletto*, in «Sot la nape», XII

ROBERTI, 1931
G. ROBERTI, *Repertorio topografico e cronologico dei rinvenimenti archeologici nel Trentino*, in «Studi Trentini di Scienze Storiche», XII

ROBERTI, 1957
Il tramonto dell'archeologia barbarica, in «Studi Trentini di Scienze Storiche», XXXVI, fasc. 4

ROBERTI, 1961
La zona archeologica di Rovereto, in «Studi Trentini di Scienze Storiche», XL, fasc. 3

ROCCO, 1897
L. ROCCO, *Motta di Livenza e i suoi dintorni*, Treviso

ROHLFS, 1956
G. ROHLFS, *Personennamen in Ortsnamen Oberitaliens*, in *Studien zur romanischen Namenkunde*, München

ROSADA, 1979
G. ROSADA, *I fiumi e i porti nella Venetia orientale: Osservazioni intorno ad un famoso passo pliniano*, in «Aq. N.», L

ROSADA, 1980
Portus Aedro-Vallonga (Padova), in «Archeologia Veneta», III

ROSSETTO, 1982
E. ROSSETTO, *La mansio Anneiano dell'Itinerarium Antonini e il percorso della strada romana da Este a Modena*, in «Archeologia Veneta», V

ROSSETTO, 1982a
La stazione Vico Variano dell'Itinerarium Antonini e il percorso della strada romana da Este a Modena, in «Padusa», XVIII

ROSTIROLA, 1924
L. ROSTIROLA, *Camposampiero*, Padova

ROTTENSTEINER, 1969
F. ROTTENSTEINER, *Das Gericht zu Stein auf dem Ritten in Mittelalter*, in «Monum. Archäol.», Innsbruck

SALVATORELLI, 1962
L. SALVATORELLI, *Spiriti e figure del Risorgimento*, Firenze

SANESI MASTROCINQUE, 1983
L. SANESI MASTROCINQUE, *Appunti preliminari sull'insediamento di Corte Cavanella (Loreo-Rovigo) e la mansio Fossis: un problema topografico alla luce degli scavi 1983*, in «Archeologia Veneta», VI

SANESI MASTROCINQUE, 1984
L'insediamento di Corte Cavanella (Loreo-Rovigo). Campagna di scavo 1984, in «Archeologia Veneta», VII

SARIA, 1937
B. SARIA, *Ad Nonum*, in «R.E.», XVII

SARIA, 1959
Pucinum, in «R.E.», XXIII, 2

SARTORI, 1960
F. SARTORI, *Verona romana. Storia politica, economica, amministrativa*, in *Verona e il suo territorio*, I, Venezia

SARTORI, 1960a
Galli Transalpini transgressi in Venetiam (LIV., XXXIX, 22, 6-7), in «Aq. N.», XXXI

SARTORI, 1981
Padova nello stato romano dal secolo III a.C. all'età dioclezianea, in *Padova antica. Da comunità paleoveneta a città romano-cristiana*, Trieste

ŠAŠEL, 1968
J. ŠAŠEL, *Emona*, in «R.E.», Suppl. XI

ŠAŠEL, 1970
Longaticum, in «R.E.», Supplem. XII

ŠAŠEL, 1971
S. Pietro al Natisone, in *Claustra Alpium Iuliarum, I, Fontes*, in «Katalogi in Monografije-Izdaia Narodni Muzej v Ljubljani», Ljubljana

ŠAŠEL, 1971a
Vrhnika-Nauportus, in *Claustra Alpium Iuliarum, I, Fontes*, in «Katalogi in Monografije-Izdaia Narodni Muzej v Ljubljani», Ljubljana

SCAGLIARINI CORLAITA, 1985
D. SCAGLIARINI CORLAITA, *Il popolamento rustico nella Cisalpina*, in *Scavi e ricerche archeologiche degli anni 1976-79* (Quaderni de «La Ricerca Scientifica», n. 112), Roma

SCARDEONIUS, 1560
B. SCARDEONIUS, *De antiquitate urbis Patavii et claris civibus Patavinis libri tres*, Basileae

BIBLIOTECA COMUNALE Udine

SCARPA BONAZZA BUORA VERONESE, 1978
B. Scarpa Bonazza Buora Veronese, *Concordia romana*, in *Iulia Concordia dall'età romana all'età moderna*, Treviso

SCHEFFEL, 1912
P.H. Scheffel, *Die Brennerstrasse zur Römerzeit*, Berlin

SCHIAVUZZI, 1908
B. Schiavuzzi, *Attraverso l'agro colonico di Pola*, in «A.S.I.», XXIV

SCHMID, 1932
W. Schmid, *Norisches Eisen. Beiträge zur Geschichte des österreichischen Eisenwesen*, I, 2, Düsseldorf

SCHMIEDT, 1963
G. Schmiedt, *La prospezione aerea nella ricerca archeologica*, in *Convegno Internazionale sulla tecnica e il diritto nei problemi della odierna archeologia, Venezia 22-24 maggio 1962*, Roma

SCHNETZ, 1942
J. Schnetz, *Untersuchungen über die Quelle der Kosmographie des Anonymen Geographen von Ravenna*, München

SCRINARI, 1951
V. Scrinari, *Tergeste (Trieste)*, Roma

SEECK, 1962
O. Seeck, *Notitia Dignitatum, occ.*, Frankfurt am Main

SELLA, 1962
M. Sella, *Vestigia di antichi edifici scoperti ad Ospedaletto*, in «Sot la nape», XIV

SESTON, 1943
W. Seston, *Notes sur l'Histoire Auguste, II: Julien et le «cursus publicus»*, in «Revue des Etudes Anciennes», XLV, Bordeaux

SETTIA, 1970
A.A. Settia, *Strade romane e antiche pievi fra Tanaro e Po*, in «Bollettino Storico-Bibliografico Subalpino», LXVIII

SILVESTRI, 1903
E. Silvestri, *L'Istria*, Vicenza

SOMEDA DE MARCO, 1948
P. Someda De Marco, *G. Domenico Bertoli e la sua terra natale*, Pordenone

STEFANI, 1884
F. Stefani, *Da Altino al Livenza*, in «Archivio Veneto», XXVII

STELLA, 1930
L.A. Stella, *Italia antica sul mare*, Milano

STICOTTI, 1906
P. Sticotti, *Le rocce inscritte di Monte Croce in Carnia*, in «Archeografo Triestino», ser. III, vol. III

STICOTTI, 1906a
Le lapidi romane del Museo di Gorizia, in «Archeografo Triestino», ser. III, vol. III

STICOTTI, 1920
Monfalcone. Tombe e iscrizioni sacre, in «N. Sc.»

STICOTTI, 1938
Le vie romane della regione Giulia, in *Atti del XIII Congresso Geografico Italiano*, II, Udine

STICOTTI, 1940
Da Sebatum a Iulium Carnicum. Itinerari e scoperte nel Norico romano, in «Archivio Veneto», XXVI

STUCCHI, 1946
S. Stucchi, *Aidussina romana*, in «Ce fastu?», XXI

STUCCHI, 1948
Il tracciato della strada romana da Aquileia a Lubiana attraverso la valle del Vipacco, in «Ce fastu?», XXIV

STUCCHI, 1950
L'ipogeo celtico cividalese detto Carceri Longobarde, in «Studi Goriziani», XII

STUCCHI, 1951
Forum Iulii (Cividale del Friuli), Roma

SUSINI, 1953-54
G. Susini, *La stele di T. Truppicus*, in «Atti e Mem. Deputazione Storia Patria per le provv. di Romagna», n.s., vol. V

SUSINI, 1961
Via Popillia, colonne miliarie, in «N. Sc.», s. VIII, XV

SZOMBATHY, 1901
J. Szombathy, *Das Grabfeld zu Idria bei Bača in der Grafschaft Görz*, in «Mittheilungen der Prähistorischen Commission der Akademie der Wissenschaften», I B, n. 5, Wien

TABARELLI, 1979
G.M. Tabarelli, *Ipotesi per un tracciato della via Claudia Augusta Padana tra Verona e Trento in base alle presenze fortificate*, in «Studi Trentini di Scienze Storiche», LVIII

TAGLIAFERRI, 1986
A. Tagliaferri, *Legionari e coloni nel Friuli celtico*, I, Pordenone

TAGLIAFERRI, BROZZI,
1962-64
A. Tagliaferri, M. Brozzi, *Udine e il suo territorio dalle origini alla caduta del dominio longobardo*, in «Memorie Storiche Forogiuliesi», XLV

TAMASSIA, 1965
A.M. Tamassia, *Mantova*, in *Arte e civiltà romana nell'Italia settentrionale dalla repubblica alla tetrarchia*, II, Bologna

TANNEN HINRICHS, 1967
F. Tannen Hinrichs, *Der römische Strassenbau zur Zeit der Gracchen*, in «Historia», XVI

TARTAROTTI, 1765
G. Tartarotti, *Memorie antiche di Rovereto e dei luoghi circonvicini*, Venezia

TAVANO, 1966
S. Tavano, *Cormòns nell'alto Medio Evo*, in «Studi Goriziani», XL, luglio-dicembre

TAVANO, 1977
Ricerche e studi sul territorio di Monfalcone nell'antichità, in «Studi Goriziani», XLVI, luglio-dicembre

THOMSEN, 1947
R. Thomsen, *The Italic Regions, from Augustus to the Longobard Invasion*, Cobenhavn

THOMSON, ed. 1965
J.O. THOMSON, *History of ancient Geography*, New York

THULIN, 1913
C. THULIN, *Corpus agrimensorum romanorum*, I, Leipzig

TOMADIN, 1986
V. TOMADIN, *Testimonianze archeologiche a Mariano, Romans, Farra e loro pertinenze*, in *Marian e i paîs del Friûl orientâl*, Udine

TOMASCHEK, 1894
W. TOMASCHEK, *Alvona*, in «R.E.», I

TOMAZZONI, 1927
U. TOMAZZONI, *Sardis Tridentina*, in «Athenaeum», XV

TOMBOLANI, 1985
M. TOMBOLANI, *Altino preromana*, in *Altino preromana e romana*, Quarto d'Altino (VE)

TOMBOLANI, 1985a
Rinvenimenti archeologici di età romana nel territorio di Jesolo, in «A.A.Ad.», XXVII

TOMMASINI, 1837
F. TOMMASINI, *Commentari storico-geografici dell'Istria*, in «Archeografo Triestino», IV

TORELLI, 1930
P. TORELLI, *Un Comune cittadino in territorio ad economia agricola*, Mantova

TORRE, 1961
A. TORRE, *Importanza del porto di Ravenna dalle origini all'alto Medioevo*, in *Studi storici, topografici ed archeologici sul «Portus Augusti» di Ravenna e sul territorio classicano. Convegno per lo studio della zona archeologica di Classe a mezzo dell'aerofotografia 29-30 aprile 1961*, Ravenna

TOSCANELLI, 1934
N. TOSCANELLI, *Pisa nell'antichità dalle età preistoriche alla caduta dell'Impero Romano*, III, Pisa

TOSI, 1987
G. TOSI, *Padova e la zona termale euganea*, in *Il Veneto nell'età romana*, II, Verona

TOZZI, 1972
P.L. TOZZI, *Storia padana antica. Il territorio fra l'Adda e il Mincio*, Milano

TOZZI, 1974
Viabilità di età romana fra Cremona e Brixia, in *Saggi di topografia storica*, Firenze

TOZZI, 1987
Lettura topografica del territorio, in *Storia di Vicenza. Il territorio-La preistoria-L'età romana*, Vicenza

TRAVAGLI VISSER, 1978
A.M. TRAVAGLI VISSER, *La villa romana di Cassana (ricerche e scavi dal 1975 al 1977)*, in *La villa romana di Cassana. Documenti archeologici per la storia del popolamento rustico*, Bologna

UGGERI, 1968
G. UGGERI, *La terminologia portuale romana e la documentazione dell'«Itinerarium Antonini»*, in «Studi italiani di filologia classica», XL

UGGERI, 1974
Contributo all'individuazione dell'ambiente del cosmografo Guidone, in *Littérature greco-romaine et géographie historique*, Paris

UGGERI, 1975
La romanizzazione dell'antico delta padano, in «Atti e Mem. Deputazione Prov. Ferrarese Storia Patria», XX

UGGERI, 1977
Nuovi testi epigrafici dell'antico delta padano, in «Atene e Roma», 3-4

UGGERI, 1978
Vie di terra e vie d'acqua tra Aquileia e Ravenna in età romana, in «A.A.Ad.», XIII

UGGERI, 1981
Aspetti della viabilità romana nel delta padano, in «Padusa», XVII

ULBERT, 1981
T. ULBERT, *Ad Pirum (Hrušica). Spätrömische Passbefestigung in den Julischen Alpen*, in «Münchner Beiträge zur Vor – und Frühgeschichte», Band 31, München

URLEB, 1971
M. URLEB, *Grčarevec*, in *Claustra Alpium Iuliarum, I, Fontes*, in «Katalogi in Monografije-Izdaia Narodni Muzej v Ljubljani», Ljubljana

VALE, 1927
G. VALE, *Santa Colomba e la Pieve di Osoppo*, Udine

VALE, 1943
Itinerario di Paolo Santonino in Carinzia, Stiria e Carniola negli anni 1485-1487 (Cod. Vat. Lat. 3795), Città del Vaticano

VALE, 1950
Gerolamo Asquini e la romana Aquileia, in «Aq. N.», XXI

VAN BERCHEM, 1937
D. VAN BERCHEM, *L'annone militaire dans l'empire romain au III siècle*, in «Mém. de la Soc. Nat. des Antiq. de France»

VASINA, 1976
A. VASINA, *Il territorio ferrarese nell'Alto Medioevo*, in *Insediamenti nel Ferrarese. Dall'età romana alla fondazione della Cattedrale*, Firenze

VENEZIANO, 1972
L. VENEZIANO, *La strada romana da Bolzano a Ponte Gardena*, in «Rendiconti Ist. Lomb., Classe Lett. Stor.», 106

VERCI, 1774
G.B. VERCI, *Storia degli Ecelini*, III, Bassano

VISENTINI, 1980
M. VISENTINI, *L'agro di Forum Iulii*, in *Contributo per la storia del paesaggio rurale nel Friuli-Venezia Giulia*, Pordenone

VOLLGRAFF, 1938
C. VOLLGRAFF, *Il limes romano nei Paesi Bassi*, Roma

VON DUHN, MESSERSCHMIDT, 1939
F. VON DUHN, F. MESSERSCHMIDT, *Italische Gräberkunde*, II, Heidelberg

VON RODLOW, 1900
W. VON RODLOW, *Die Brennerstrasse in Altertum und Mittelalter*, in «Prager Studien aus dem Gebiet der Geschichtwissenschaft», 7, Prag.

VON WARTBURG, 1928
W. VON WARTBURG, *Französisches Etymologisches Wörterbuch*, Bonn

ZACCARIA, 1986
C. ZACCARIA, *Il governo romano nella X regio e nella provincia Venetia et Histria*, in «A.A.Ad.», XXVIII

ZAMBONI, 1974-75
A. ZAMBONI, *Berua*, in «Aq. N.», XLV-XLVI

ZARPELLON, 1954
A. ZARPELLON, *Verona e l'agro veronese in età romana*, Verona

ZENNARI, 1931
J. ZENNARI, *Adria e il suo territorio attraverso i secoli*, Adria

ZERBINATI, 1982
E. ZERBINATI, *Edizione archeologica della Carta d'Italia al 100.000. Foglio 64, Rovigo*, (I.G.M.), Firenze

ZILLE, 1957
G.G. ZILLE, *L'ambiente naturale*, in *Storia di Venezia*, I, Venezia

ZOVATTO, 1950
P.L. ZOVATTO, *Antichi monumenti cristiani di Iulia Concordia Sagittaria*, Città del Vaticano

ZOVATTO, 1965
Guida del Museo e della città di Portogruaro, Portogruaro

ZUCCHERI, 1869
G.B. ZUCCHERI, *La via Giulia da Concordia in Germania*, Treviso

WALSER, 1982
G. WALSER, *L'impegno dell'imperatore Claudio nella costruzione di strade*, Bologna

WEBER, 1976
E. WEBER, *Tabula Peutingeriana. Codex Vindobonensis 324*, Graz

WEISS, 1912
E. WEISS, *Fossa, Fossae*, in «R.E.», VII

WEISS, 1912a
ad Fornulos, in «R.E.», VII

WISEMAN, 1964
T.P. WISEMAN, *Viae Anniae*, in «Papers Brit. School Rome», XXXII, n.s. XIX

WOLF, 1904
A. WOLF, *Elenco generale alfabetico delle denominazioni locali del Friuli derivate da nomi gentilizi romani e preromani*, Udine

INDICE DELLE LOCALITÀ
(a cura di Alessandra Menegazzi)

Nel presente indice non sono stati riportati i luoghi che ritornano continuamente in questo lavoro, quali Roma, *Venetia* (Venezia), *Histria* (Istria), Friuli, Italia, e le località che figurano nelle didascalie delle illustrazioni.

A

Abano 40.
Abetone (passo) 137.
Acelum (Asolo) 21, 27, 28, 125, 126, 130, 131, 253, 254,
Acerrae 111.
Achaia 239.
Acquanegra 111.
Ad Cerasias 141, 143, 145, 221.
Adda (fiume) 21, 111.
Ad Duodecimum 72-74.
Ad Finem 119, 121.
Ad Flexum 96, 103.
Ad Fornolus 201, 206.
Adige (fiume), si veda *Athesis*.
Adige (valle) 24, 25, 28, 46, 83, 85-87, 89, 90, 92, 131, 134, 136, 138, 143, 147, 161, 173, 252-254.
Ad Malum 213, 221.
Ad Nonum (via Aquileia-Lubiana) 201, 210.
Ad Nonum (via Padova-Altino) 72-74.
Ad Novas 61.
Ad Palatium 86, 89.
Ad Pirum 22, 201, 209, 221, 254.
Ad Portum 61, 67, 73, 243.
Adria, si veda *Atria*.
Ad Silanos 157, 163, 165, 168, 188, 199.
Ad Titulos 213, 221.
Ad Tricensimum 160, 161, 173, 174, 181.
Ad Undecimum (via Aquileia-Lubiana) 147, 170, 201, 203, 210.
Ad Undecimum (via Concordia-Aquileia) 72, 80.
Aemilia (via) 21, 25, 26, 31, 33, 35, 40, 59, 61, 70, 85, 252, 253.
Agida 21.
Agna 40, 69-71.
Aguntum (Lienz) 28, 160, 161, 173, 174, 183, 188, 189, 211.
Aidussina 161, 206, 207, 209-211, 254.
Aiello 165.
Ala 89.
Alano 131.
Albaro Vescovà 224.
Albergo Alte Post 92.
Alberone (fiume) 196, 199.
Albizzano 85, 87, 88, 136, 147.
Albona, si veda *Alvona*.
Aldegà (torrente) 52.
Alessandria 245.
Alpi Carniche (*Alpes Carnicae*) 22, 25, 183, 185, 190, 253, 255.
Alpi Dolomitiche 22.
Alpi Giulie (*Alpes Iuliae*) 21, 25, 28, 147, 170, 190, 194, 197, 199, 201, 202, 207, 209-211, 235, 252, 254, 255.
Alpi Tridentine (*Tridentinae Alpes*) 21, 237, 239, 254.
Alsa (fiume) 21.
Altare di Sant'Antonio (Cesiomaggiore) 133.
Altenmarkt 235.
Altinum (Altino) 21, 25-28, 31, 35, 57, 59, 61, 64-67, 69-75, 77, 78, 81, 85, 95, 115, 119, 134, 136-139, 143, 147, 185, 189, 223, 237, 239, 241, 243, 247, 251, 253-255.
Alto Adige 21.
Altopiano dei Sette Comuni 131.
Altura di Sernaglia 143.
Alvona (Albona) 213, 228, 230-232.
Amaro 174, 178.
Ampezzo 155.
Anaxum (fiume) 21.
Ancona 226, 232.
Anconetta 123.
Andrazza 155.
Anneiano 35-37, 39, 40.
Annia (via) 26, 28, 31, 35, 40, 57, 61, 67, 69-75, 77, 78, 80, 81, 86, 95, 119, 122, 139, 147, 153, 165, 181, 185, 190, 202, 223, 237, 248, 252, 254-256.
Annone 55, 57.
Ansiei (torrente) 155.
Antiochia 249.
A Pado 83, 85, 136, 137, 147.
Apicilia (Ad Paciliam) 72, 80.
Aquae Aponiae 40.
Aquae Risani 232.
Aquileia 21, 26-29, 31, 33, 35, 36, 40, 43, 44, 46, 52, 54, 55, 57, 61, 69-72, 74, 77, 78, 80, 81, 92, 95, 103, 108, 119, 138, 139, 147, 150, 153, 155, 157, 159-161, 163, 165, 168-171, 173, 174, 181, 185, 186, 188-190, 193-195, 197-199, 201-204, 206, 207, 210, 213, 215, 216, 218, 220-223, 234, 235, 237, 239, 243, 245, 247-249, 251-256.
Ara di Decima 103.
Arcella (Vicenza) 123.
Arelate (Arles) 249.
Argenta 70.
Arilica (*Ariolica*) 96, 103.
Ariminum (Rimini) 21, 25, 26, 33, 59, 61, 69, 73, 115, 239, 252, 253.
Arles, si veda *Arelate*.
Arlesega 121.
Arno (fiume) 249.
Arnoldstein 169.
Arquà Petrarca 36.
Arre 71.
Arsa (fiume), si veda *Arsia*.
Arsia (Arsa) 21, 227, 228, 231.
Arsia fl. 213, 227, 228, 230-232.
Arta 181.
Artegna 165, 168, 171, 188, 198, 199, 256.
Artèn 145, 146.
Arzene 147.
Arzercavalli 71.
Arzeron della Regina 131.
Arzignano 123.
Asolo, si veda *Acelum*.
Astico (fiume) 123.
Ateste (Este) 21, 24-26, 35-40, 70, 71, 123, 125, 149, 242, 251, 253.
Athesis (Adige) 24, 26, 36, 37, 39, 40, 48, 61, 65, 70, 71, 85-90, 93, 146, 147, 237, 242.
Atria (Adria) 24, 26, 59, 61, 62, 64-66, 69-71, 78, 115, 237, 239, 241, 242, 248, 249, 252-254.
Atrianorum Paludes 65, 237, 239, 241, 248, 249.
Attimis 199.
Augsburg 86.
Augusta 61, 62, 241.
Augusta Vindelicorum 86.
Aurelia (via) 27, 28, 125-128, 130, 131, 253.
Aureos 48, 52.
Auronzo 155.
Ausimo 232.
Aussa (fiume) 80, 81.
Austria 159.
Ausuco 141, 146.
Avesica 213, 220, 221.
Aviano 147.
Avio 88, 89.
Azzano di Ipplis 195.

B

Babanich 165.
Bacchiglione (fiume) 66, 121, 242.
Bagaggiolo 75, 147.
Bagnarola 189.
Bagnolo 117.
Bagnolo Mella 111.
Bagnolum 107.
Balcani 21.
Balconcello 115.
Barbana 228.
Barbassolo 117.
Barcola 223.
Bariano Vecchio 39.
Bariglaria (via) 168-171, 203.
Baro Zavalea 62, 241.
Basovizza 235.
Bassanello (Padova) 35.
Bassano 111.
Bassano Bresciano 109.
Bassano del Grappa 123, 128, 130, 131.
Battaglia Terme 35.
Bedizzole 100, 101.
Beivars 168-170.
Belfiore 40.
Bellesine 75.
Bellintrada d'Ormelle 143.
Be(l)lunum (Belluno) 21, 28, 138, 139, 145, 149, 150, 152, 153, 161, 189.
Beloriaco (Betriacum) 46, 95, 113-115, 117.
Benacus (lago di Garda) 101, 103, 253.
Beneventum 96, 103.
Bergamo, si veda *Bergomum*.
Bergantino 38.
Bergomum (Bergamo) 21, 28, 95-98, 100, 103, 111, 119, 253.
Bergosso 39.
Berua 21, 155.
Besuoglia (valle) 206.
Bettole di Saiano 105.
Bevazzana 248.
Birnbaum (passo) 209.
Bivio Aurisina 220.
Bizantio (Bisanzio) 17, 256.

Bocca di Malamocco 242.
Bocca San Nicolò 243.
Boccavizza 206.
Bologna, si veda *Bononia*.
Bolzano 89, 90, 92, 146.
Bolzano di Manzano 195.
Bononia (Bologna) 25, 28, 31, 33, 35, 36, 38-40, 70-72, 83, 114, 251, 254.
Bordano 176.
Bordeaux, si veda *Burdigala*.
Borghetto 93.
Borgobello-Borgobel (località) 160, 161.
Borgo Brossana (Cividale) 196.
Borgo di Sotto (Attimis) 199.
Borgo Riolo (Fagagna) 187.
Borgo Valsugana 146.
Bornato 98, 100.
Bottenago 101.
Bovolenta 71.
Braidate 217.
Braikoviči 225.
Breda Codignole (località) 100.
Brennero (passo) 28, 93, 136, 155, 160, 161, 163, 173, 183, 254.
Brenta (fiume), si veda *Meduacus*.
Brentonico 93.
Brescia, si veda *Brixia*.
Bresowice 210.
Bressanone 93.
Bria (fiume) 22.
Brian 247.
Bribano 152.
Brion 128.
Britannia 237, 239.
Brixia (Brescia) 21, 25, 27, 28, 95-98, 100-103, 105, 107-109, 111, 253.
Brondolo 40, 65, 70, 71, 239, 242.
Bronzolo 90.
Bueris 188.
Buie 224.
Burchioletto 62.
Burdigala (Bordeaux) 17.
Busche 143, 152.
Bût (valle e fiume) 26, 150, 155, 171, 174, 176, 178, 179, 181, 183, 194, 253.
Butrio 61.

C

Ca del Bosco Forte 61.
Ca della Levà 52.
Cadiano 48, 51, 52.
Cadore 22, 149, 152.
Calalzo 150.
Calcinara 65.
Caldanè 143.
Cal della Piera 55.
Caldiero 51, 52.
Caldogno 123.
Caloniche di Sopra 153.
Caloniche di Sotto 153.
Ca' Mazzon 128.
Camin 72, 122.
Caminada di San Polo 143.
Caminetto di Buttrio 169, 170.
Camino di Codroipo 186.
Camisano Vicentino 121.
Campanigalli 127.
Campi Serni 93.
Campitello 115.
Campodarsego 127.
Campodazzo 92.
Campo di Gallo 123.
Campolaro 162, 163.
Campolungo 128.
Camporosso 162, 163, 168, 169.
Camposampiero 127.
Camposanto 46.
Canale Anfora 248.
Canale d'Arsa 22, 228, 230.
Canale della Fossetta 75.
Canale di Leme 225.
Canale Grassaga 75.
Canal Postioma 57.
Canal Vecchio (strada) 143.
Caneva 179, 183.
Canevoi 149.
Canizza d'Arsa 228.
Caniezza 130.
Canne 251.
Caorle 185, 247, 248, 255.
Capitel Garda 143.
Capo Promontore 226.
Caporetto 194, 197-199.
Caprasia 237, 239.
Capua 69, 70.
Caput argere 64.
Carbonaria 237, 239.
Cardano 90.
Carinzia 159, 174, 210.
Carmignano sul Brenta 121.
Caròbbio 97.
Carpi 39.
Carraria 196.
Carso 21, 24, 26, 202, 210, 215, 217, 256.
Cart 152.
Casa Bianca 216.
Casaglia 38.
Casa Leicht (Cividale) 196.
Casali Caporale 198.
Casali Croccara 217.
Casali Loreggia 125, 128.
Casali Paparotti 165.
Casali Poli 123.
Casali Rigon 123.
Casali Talmass (Attimis) 199.
Casali Zellina 57, 80, 81.
Casalserugo 71.
Casanova 179.
Cascina Colombarola 115.
Cascinelle 75.
Case Calò 52.
Case Caon 128.
Caselle (località) 102, 103.
Case Loreggia 125.
Case Menini 127.
Case Postioma 53.
Casera Larice 163.
Castel d'Azzano 85.
Castelfeder 89, 90.
Castellavazzo 153.
Castellin di Fisterre 149.
Castello (Venezia) 243.
Castello d'Aviano 147.
Castello di Colloredo 187.
Castellucchio 115.
Castellum Potium (o *Pucium*) 235, 256.
Castellum Pucinum 21, 218, 220, 235, 256
Castel Nerva 146.
Castelnuovo Bariano 37-39.
Castelnuovo d'Arsa 228, 230.
Castelrotto 87, 92.
Castel Tesino 146.
Castelvint 145.
Castenedoto 105.
Castra 161, 201, 206, 207, 209, 210.
Castrum Artenia 168.
Castrum Cormones 204, 255.
Castrum Glemona 168, 171.
Castrum Helibolis 243.
Castrum Maiense 136.
Castrum Nemas 199.
Castrum Osopus 189, 191.
Castrum Reunia 189, 191.
Ca' Tron 147.
Cavaizza (località) 39.
Cavallera (strada) 143.
Cavallino (penisola) 243.
Cavaso del Tomba 141.
Cavazzo (lago) 178.
Cavazzo Carnico 178.
Caverzano 149.
Cavolano (ponte) 199.
Cavrera 143.
Cazzago San Martino 98, 100.
Ceggia 74, 75.
Celeia 210.
Cella Dati 114.
Cellina (fiume) 147.
Ceneda 153.
Centum Cellis 249.
Ceresedo (valle) 143.
Ceresone (fiume) 121.
Cervignano del Friuli 165.
Cesclans 178.
Cesiomaggiore 27, 85, 133, 134, 136-139, 143, 145-147, 152.
Chiamp dai Salvàns 183.
Chiarisacco 57, 80, 81.
Chiesa della Tomba 59.
Chiesa di Sant'Agnese (Canale d'Arsa) 230.
Chiesa di Santa Maria Maggiore (Cesiomaggiore) 133.
Chioggia, si veda *Clodia*.
Chiopris 195.
Chiuduno 97.
Chiusa 92, 93, 163.
Chiusaforte 22, 162, 163, 168, 169.
Chiusa Veronese 88.
Chiuse di *Albintionum* 163.
Chizzola 93.
Cicola 97.
Cintello 186.
Cisalpina 33, 43, 44, 78, 95, 119, 120, 138, 248, 254.
Cispadana 25, 252.
Cittadella 131.
Cittanova-Eraclea 75.
Cittanova d'Istria, si veda *Neapolis*.
Cividale del Friuli, si veda *Forum Iulii*.

Cividino 97, 98.
Civitas Nova 234.
Civitate Camuno 105.
Classe 147.
Classe (porto) 249.
Claudia Augusta (via) 27, 28, 64, 85, 133, 134, 136-141, 143, 145-147, 149, 150, 152, 254, 255.
Claudia Augusta "Altinate" 85, 136.
Claudia Augusta "Padana" 85, 136.
Clausa sub Savione 92, 163.
Claustra Alpium Iuliarum 21, 190, 197, 209.
Clodia (Chioggia) 65, 139, 241, 242, 249.
Coccau 169.
Codigoro 64.
Codroipo 54, 55, 147, 170, 186, 203, 255.
Col (località) 207.
Col di Salce 152.
Colicaria 83.
Colle Barda 197, 199.
Colle del Castello (Gemona) 171.
Colle di San Pietro (Zuglio) 181, 183.
Colli Berici 155.
Colli Euganei 35, 36.
Collina di Sant'Antonio (Timavo) 215.
Collina di Sant'Elena (Cividale) 198.
Colloredo di Montalbano 187.
Colognola ai Colli 50.
Colombara (località) 52.
Colombare (località) 102, 103.
Comacchio 62.
Comeglians 183.
Como (lago) 28.
Comonte (colline) 97.
Comum 21.
Concesio 105.
Concordia, si veda *Iulia Concordia.*
Conselve 70.
Constantinopolis 17.
Contarina 65.
Contrada Dossi (località) 39.
Contrà Fossetta (Vicenza) 123.
Cordenons 147.
Cordovado 186, 190.
Corgnale 235.
Coritenza (fiume) 194, 198.
Cormons 204, 210, 255.
Corniculani 61, 64.
Cornio (fiume) 66.
Corrubbio 88.
Corso Garibaldi (Ferrara) 62.
Corso Vittorio Emanuele II (Padova) 35.
Corte Cavanella d'Adige 65,66, 241.
Corte Dolfina 65.
Costalunga (valico) 130.
Costozza 123.
Crainzi 231.
Cremona 21, 25-28, 43, 44, 46, 83, 103, 107-109, 111, 113-115, 241, 248, 249, 252, 253.
Creta 239.
«Cristo» (Il, località) 71, 196.
Croce 105.
Crociera Pilastro 52.
Crotone 13.
Cucca (La, Veronella) 40.
Cugnan 149.
Cul di Leme 225.
Curtatone 115.
Cypros 239.

D

Dalmatia 22, 216, 220, 248.
Dalmazia, si veda *Dalmatia.*
Danubio (fiume), si veda *Danuvius.*
Danuvius (Danubio) 21, 26, 28, 85, 133, 134, 136-140, 157, 202, 210, 235, 254.
«Decima» (La, località) 50.
Degano (valle) 150, 183.
Delfi 239.
Dernazzacco 194, 197.
Dertona (Tortona) 26, 46.
Desenzano 101, 103.
Dignano d'Istria 225.
Dioclitianopolis 17.
Divaccia 235.
Dogna 168.
Dolo 74.
Domegge 150.
Domegliara 88.
Domitiana (via) 14.
Donada 241.
Dornberg 206.
Dosso Sabbioni 62.
Doura Europos 17.
Drava (fiume) 21, 157, 159, 160, 162, 169, 182.
Drava (valle) 155, 173, 174, 254.
Duino 218, 220, 223, 235, 256.
Duminici 230.
Duplavilis 143.

E

Efeso 12.
Egna 89, 90, 93.
Emilia (regione) 137.
«Emilia Gallica» (via) 120.
Emonia (Cittanova d'Istria) 234.
Endidae 86, 89, 92, 93.
Ennemase 89.
Epiros 239.
Equilum (Iesolo) 247, 248.
Erbezzo (fiume) 199.
Erbusco 98, 100.
Eridanus 237, 239.
Este, si veda *Ateste.*
Etruria 137.
Evrone 61, 65, 66, 242.

F

Fadalto (passo) 153.
Faedis 199.
Faè 53.
Fagagna 186-188.
Fahrendorf 169.
Falzè di Piave 139, 140, 143.
Fantasina 100, 105.
Farfengo 111.
Faris (borgo) 199.
Fasana Polesine 70.
Faveria 25, 227.
Fayum 147.
Fella (valle e fiume) 22, 26, 157, 159-163, 165, 168, 174, 176, 178, 193, 194, 198, 211, 253, 254, 256.
Felsina 24.
Feltre, si veda *Feltria.*
Feltria (Feltre) 21, 28, 85, 130, 131, 133, 134, 136, 138, 139, 141, 143, 145, 146, 149, 150, 152, 155, 254.
Fenèr 131, 141.
Ferrara 36, 38, 62, 70.
Fianona, si veda *Flanona.*
Fianona (Porto) 231.
Fianona (Vallone) 231.
Fiera (La, località) 59.
Fine 248.
Firmano 195.
Fiume, si veda *Tarsatica.*
Flaminia (via) 33, 59, 61, 252.
Flanona (Fianona) 231.
Flavia (via) 223-226, 254.
Fluvio Frigido 161, 201, 206, 207, 209.
Fons Aponi 35.
Fontanafredda 54, 55, 147.
Fonte Timavi 213, 215, 216, 218, 220-223, 231, 235, 254.
Forlimpopoli 59.
Formeaso 181.
Formio (fiume) 21, 232.
Fornetto (Il, località) 75, 223.
Forni di Sotto 155.
Formegan 152.
Fortezza 93, 173, 183.
Forum Cornelii 70.
Forum Iulii (Cividale del Friuli) 27, 28, 54, 159, 165, 171, 181, 193-197, 199, 204, 206, 210, 211, 220, 235, 253-256.
Forum Licini 21.
Forum Popili 59.
Fossa Augusta 61, 62, 138, 237, 239, 241.
Fossa Clodia 66, 139, 239.
Fossa Flavia 63, 65, 237, 239, 241.
Fossa Neronia 63, 67, 241.
Fossa Philistina 65, 237, 239, 241, 242.
Fosse dell'argine di Agosta 62.
Fosse Inferiore 123.
Fosse Superiore 123.
Fossiones 65, 237, 239.
Fossis 61, 65, 66, 241.
Fossis (Marianis) 249.
Fosso delle Canne 75.
Fosso Gorgazzo 75.
Fossone 65.
Fraine di Colfrancui 143.
Frassino 117.
Freda (roggia) 165.
Frigidus (fiume) 207.
Friola 121.
Fundus Badrignanus 38.
Fundus Enianus 37.

G

Gagliano 194.
Gail (fiume) 169.
Gail (valle) 150, 182, 210.
Gallbühel 90.
Gallesano 223, 236.
Gallia Cisalpina 43, 95, 126, 253.
Garda (lago), si veda *Benacus*.
Garda di Sopra 143.
Garda di Sotto 143.
Gardolo 89.
Garza (fiume) 108, 111.
Garzara (località) 39.
Garzaretta (località) 39.
Gavardo 100, 105.
Gazzo Veronese 85.
Gazzuolo 114.
Gemina (via) 203, 215.
Gemona del Friuli 163, 165, 168, 169, 171, 174, 176, 211, 256.
Genova (*Genua*) 43, 46, 48, 95, 252.
Germania 137.
Gerusalemme 17.
Giurisci 235.
Godia 169, 170.
Gogna 123.
Goito 46, 48, 105, 114.
Golfo del Carnaro 22, 221, 226.
Golfo di Trieste 218, 234.
Golfo di Venezia 138, 255.
Golfo Persico 12.
Gorgo al Monticano 55.
Gorlago 97.
Governolo 117.
Gradisca d'Isonzo 147, 170, 186, 203, 210.
Gradisče 221.
Grado 33, 247-249, 255.
Gradus Massilitanorum 249.
Grappa (monte) 130.
Gries 90.
Grignan (località) 198.
Grignano 218.
Grisignana 224.
Grisignano di Zocco 120, 121.
Gualda (La, località) 52.
Guia 143.
Guidizzolo 105.
Guietta 143.
Gurina 150.
Gussago 100.

H

Hadriani 61,64, 65, 78, 115, 138, 254.
Hennoma Civitas, si veda *Iulia Emona*.
Hierosolima 17.
Hölenbach (torrente) 90.
Hostilia (Ostiglia) 28, 36, 37, 40, 64, 83, 85, 93, 111, 113-115, 117, 134, 136, 137, 147, 241, 252, 253.
Hrušica (passo) 199, 209.
Hübel (fiume) 207.

I

Iader (Zara) 213, 226.
Idria (valle) 209.
Idria della Baccia 35.
Iesolo, si veda *Equilum*.
Illirico 216.
Imola 70, 239.
Imponzo 179.
In Alpe Iulia 201, 209, 235.
Innsbruck 93, 155, 183.
Interneppo 178.
Inzino 105.
Isarco (fiume) 22, 90, 92, 147.
Isarco (valle) 28, 92, 143, 155, 160, 173, 254.
Iseo 100.
Iseo (lago), si veda *Lacus Sebinus*.
Isola della Scala 85.
Isola d'Istria 232.
Isonzo (fiume) 22, 25, 40, 147, 170, 171, 198, 199.
Isonzo (valle) 35, 157, 159, 193, 194, 209, 211, 253, 256.
Istmo di Corinto 67.
Iulia Concordia (Concordia) 21, 28, 35, 46, 52-55, 57, 71, 72, 77, 78, 80, 95, 119, 147, 153, 161, 171, 181, 185-187, 189-191, 239, 247, 254, 255.
Iulia Emona (Lubiana) 28, 147, 161, 170, 186, 198-204, 206-210, 216, 221, 235, 254.
Iulium Carnicum (Zuglio) 21, 155, 168, 171, 173, 174, 176, 178, 179, 181-183, 211, 220, 253.

K

Kalce 209, 235.
Klagenfurt 169.

L

La Certosa (isola) 243.
Lacus Sebinus (lago d'Iseo) 21, 100, 105.
Lacus Timavi 215, 216.
Lago d'Averno 67.
Lago del Restello 153.
Lago di Pusterla (Vicenza) 123.
Lago di Santa Croce 153.
Lago Inferiore (Mantova) 115, 117.
Lagole 150.
Lago Morto 153.
Lagosanto 63, 64.
Lago Superiore (Mantova) 115.
Lagozzo 139.
Laguna di Venezia 35, 65, 66, 73, 138, 241-243, 247-249, 255.
Larice 157, 162, 163, 168, 174, 221.
Lasa 147.
Latisanotta 57, 80.
Laurana 231.
Lauriacum 157, 254.
Laus Pompeia 111.
Lavis 89.
Lecco 96.
Ledra (fiume) 165.
Legnago 36, 40.
Lemene (fiume) si veda *Reatinum*.
Lesa (La, località) 196.
Lestans 189.
Leuceris 96.
Levada 57, 74.
Levada (località) 217.
Levada (Oderzo) 147.
Levaduzza 57, 74.
Levà (Vicenza) 123.
Levà (La, Goito) 46.
Levà di Montecchio Precalcino 123.
Levata 105.
Levego 149.
Levico 146.
Le Vignole (isola) 243.
Liburnia 213.
Lido di Venezia 243.
Lienz, si veda *Aguntum*.
Liguria 26, 44, 46, 251.
Lipa 221.
Liquentia (Livenza) 21, 57, 75, 77, 81, 147, 247, 256.
Lisert (palude) 215, 217.
Lissona 153.
Littamum 155, 173, 183.
Livenza (fiume), si veda *Liquentia*.
Livenza Vecchia 247.
Locri 13.
Logatec 209, 210.
Loncium 173, 182.
Longare 123.
Longatico 201, 209, 210.
Lonigo 123.
Lorch 254.
Loreggia 125-128.
Lorenzaga 248.
Losego 149.
Lova 66.
Lovaria 168.
Lozzo di Cadore 155.
Lubiana, si veda *Iulia Emona*.
Luint 183.

M

Macedonia 155, 239.
Macello Comunale (Cividale) 195.
Madonna del Clap 183.
Madonna delle Grazie 227.
Madonna del Colloredo 165.
Madonna di Guran 225.
Madonna di Loreto 155.
Madonna di Strada 147.
Madonnina (La) 52.
Magera (località) 55.
Magna Grecia 13.
Maguzzano 101.
Maia 22.
Maia Alta 136.
Maia Bassa 147.
Mainizza 203, 204, 207, 210.
Maio Meduaco 61, 66, 67, 73.
Malamocco 243.
Malisana 80.
Malles 147.

Mandria (Padova) 35.
Manerbio 109, 111.
Manervium (*vicus Minervius*) 107, 109.
Mantova, si veda *Mantua*.
Mantua (Mantova) 21, 25, 27, 28, 40, 83, 105, 111, 113-115, 117, 253.
Manzano 195.
Manzinello 169, 170.
Marani (località) 89.
Marano 247, 248.
Marcaria 115.
Marco 93.
Mare Egeo 12.
Marendole 35.
Marghera 73.
Mariasaal 254.
Marignane (Le, fondo) 57, 81.
Mar Nero 17.
Marostica 123, 131.
Marsure 147.
Marten 146.
Martignano 89.
Marzana 228.
Marziai 143.
Maserada 53.
Masòn 52.
Masòn di Breganze 123.
Massalia 21.
Massaua (località) 39.
Materija 221.
Mattuglie 231.
Mauria (passo) 150, 155, 183.
Mauthen 182.
Medeuzza 195.
Mediolanum (Milano) 28, 48, 71, 72, 95-97, 108, 119, 120.
Medolino 226.
Meduacus (Brenta) 52, 53, 66, 67, 71, 72, 74, 121, 123, 130, 131, 146, 239, 242, 243, 254.
Meduacus Maior 73, 74, 243.
Mel 149.
Mella (fiume) 108, 109.
Meolo 147.
Merano 22, 85, 133, 136, 147.
Mercatelli (località) 139, 140, 143.
Mereto di Tomba 186.
Merna 206.
Merna (cimitero) 206.
Messanicus (fiume) 237, 239.
Mestre 74, 81.
Mestrino 121.
Milano, si veda *Mediolanum*.
Mincio (fiume) 48, 117.
Mino Meduaco 61, 66.
Miozzi (tenuta) 75.
Misenus 239.
Modena, si veda *Mutina*.
Molin Blas 228, 230.
Molinetto (località) 100.
Molinis 199.
Monastero di Aquileia 203, 216.
Monfalcone 215, 217.
Monselice, si veda *Mons Silicis*.
Mons Silicis-Montesilicis 35.
Montà 131.
Montagnana 36, 37, 39, 40, 71.
Montanara 115.
Montebello Vicentino 52.
Montebelluna 128, 149.
Monte Bortolon 40.
Monte Castello 40.
Montecchi 228.
Montecchio Maggiore 50, 123.
Monte Chilovi 235.
Monte Croce (passo) 199.
Monte Croce Carnico (passo) 22, 150, 155, 171, 173, 174, 181-183, 211, 254, 256.
Monte Croce Comelico (passo) 28, 136, 150, 153, 155.
Monte del Colombo 198.
Monte di Capodistria 224.
Monte di Medea 193, 195.
Monte di Ragogna 191.
Monteforte d'Alpone 50.
Montegalda 121.
Montegrotto Terme 35, 36, 40.
Monte Nanos 207, 209.
Monte Re 210.
Montereale Cellina 147.
Monte Rocchetta 50.
Monte Sant'Angelo 225.
Montes Opitergini 21.
Montes Tarvisani 21.
Monte Tondo 50.
Monte Zucco 155.
Monticano (fiume) 55.
Monticelli 64.
Monticello Conte Otto 123.
Montichiari 105.
Monti della Vena 22.
Montodine 111.
Montona 224.
Morcolano (valico) 223.
Mori 93.
Moriago 143.
Morsano al Tagliamento 190.
Moruzis di Terzo d'Aquileia 80.
Mosnigo 143.
Motta 35.
Motta Amolada 65.
Motta di Livenza 55.
Motta Palazzetto 65.
Motta (San Lorenzo di Fiumicello) 217.
Muggia 224, 232.
Musile di Piave 75.
Mutila 25, 227.
Mutina (Modena) 31, 35-40, 83, 86, 137, 252, 253.
Muzzana 57.

N

Nabresina 223.
Nasirz 221.
Nassar 88.
Natiso (Natisone) 21, 25, 33, 40, 170, 195, 196, 199, 248, 249, 255.
Natisone (fiume), si veda *Natiso*.
Natisone (valle) 157, 159, 181, 193, 194, 196, 197, 199, 211, 253, 254, 256.
Nauporto 201, 202.
Nave San Felice 89, 146.
Nave San Rocco 147.
Neapolis (Cittanova d'Istria) 234.
Negrisola 153.
Neronia 61, 63, 64, 241.
Nervesa della Battaglia 139.
Nesactium (Nesazio) 21, 24, 25, 227, 228, 231, 232, 252.
Nesazio, si veda *Nesactium*.
Nimis 199.
Ningum 213, 224.
Ningus (Quieto) 224, 234.
Niwenburch 234.
Noce (fiume) 21.
Nogaredo 93.
Noghera (località) 224.
Noreia 150.
Noricum (Norico) 21, 22, 26, 28, 150, 153, 157, 160, 161, 168-171, 174, 182, 185, 188-190, 199, 254, 255.
Novacella 93.
Nove 153.
Nuvolento 105.

O

Obermais 136.
Ocra (monti) 22, 202, 210, 235.
Octava regio 21.
Oderzo, si veda *Opitergium*.
Oglio (fiume), si veda *Ollius*.
Olane 237, 239, 248.
Olivolo 243.
Ollius (Oglio) 21, 97, 98, 105, 107-109, 114, 115.
Opitergium (Oderzo) 21, 25, 46, 52-55, 77, 78, 95, 119, 139, 141, 143, 145-147, 153, 161, 181, 186, 191, 199, 221, 247, 252, 253, 255.
Ora 90.
Orešje 209.
Orfano (monte) 98.
Orgnano 50.
Oris 147.
«Orlanda» (via) 67, 73.
Orna 123.
Orsera 225.
Ortles 21.
Orzano 199.
Osoppo 189.
Ospedaletto 98, 100, 168, 176, 178, 188.
Ospedaletto (Este) 39.
Ospedaletto Mantovano 115.
Ospedaletto (Vicenza) 52.
Ostellato 62.
Ostia 67, 249.
Ostiglia, si veda *Hostilia*.
Ovaro 183.

P

Pádola 155.
Padova, si veda *Patavium*.
Padus (Po) 21, 24, 26, 36, 38-40, 46, 61,62, 64, 83, 85, 89, 93, 117, 120, 133, 134, 136-139, 147, 237, 239, 241, 242, 248, 249,

251, 254.
Padusa 237, 239.
Paese 53.
Pagus Laebactium 153.
Palazzolo dello Stella 57, 80.
Palazzo Loredan (Asolo) 125.
Palazzolo sull'Oglio 96-98.
Palestina 17.
Palmanova 55.
Palude di Bueris 188.
Palude Fossà 75.
Palus Lugea 235.
Panaro (fiume) 40.
Pannonia 26, 170, 201, 202, 210, 211, 255.
Pannonia Superior 22.
Pantianicco 186.
Paperiano 203.
Parentium (Parenzo) 21, 25, 28, 213, 220-226, 231, 232, 234, 235, 254, 255.
Parenzo, si veda *Parentium*.
Parona 87, 88.
Passian 221.
Passirano 98, 100.
Passirio (fiume) 136.
Passo Fiè 92.
Patavis, si veda *Patavium*.
Patavium (Padova) 21, 24-28, 31, 33, 35, 36, 40, 52, 57, 67, 69-74, 78, 95, 119-122, 125-127, 131, 149, 239, 242, 243, 251, 252, 254.
Pavia 54, 199.
Pavia di Udine 168.
Pax Tecum (Promontorio) 231.
Pederobba 130.
Pedrada (La) 178.
«Pedrata» 203.
Pelosa (via, Montagnana) 39, 40.
Pelosa (via, Padova) 121.
Penisola di Ubas 230.
Perarolo 153.
Percoto 168.
Pers 187, 188.
Preteole 194.
Pescaria 50.
Peschiera 103.
Peschiera (località) 226.
Pettorazza Grimani 70.
Pez 152.
Philistina 237, 239.
Piacenza 25, 26, 44, 46, 93, 111, 241, 248, 249, 252, 253.
Piadena 46.
Piaia 153.
Piano di Gogna 155.
Piave (fiume) 52, 53, 131, 139, 140, 147, 150, 152, 153.
Piave (valle) 27, 28, 130, 131, 136, 138, 139, 141, 143, 145, 149, 152, 155, 183, 253.
Piazzale Arnaldo (Brescia) 105.
Piazzale Santa Croce (Padova) 35.
Piazzola dei Gualdi (Vicenza) 123.
Pietas Iulia 21.
Pieve di Cadore 149.
Pieve di Nuvolento 100.
Pieve di Rosa 186, 190.
Pieve di Tolmezzo 179.
Pieve di Travesio 147.
Pila di Poletto 117.
Pinzano 191.
Pioga (via) 127.
Pirano 233.
Pirano (Vallone) 234.
Piro (valico) 22, 170, 199, 207, 209, 210, 216, 235, 254.
Pisa 249.
Pises 149.
Pistoia 137.
Pizzighettone 111.
Planina 209, 235.
Plecium (Plezzo) 193, 198.
Po, si veda *Padus*.
Po di Volano 63.
Podkraj 209.
Podvelb 209.
Poiana Maggiore 40.
Pola 21, 25, 28, 213, 215, 220, 221, 223-228, 230, 232, 234, 254, 255.
Polpet 152, 153.
Ponte Adige Castelfirmiano 90.
Pontealto (Creazzo) 123.
Pontebba 168.
Ponte degli Angeli (Vicenza) 52.
Ponte dei Tadi (Padova) 121.
Ponte del Diavolo (Cividale) 196.
Ponte del Giulio 147.
Ponte della Livenza 54.
Ponte della Pietra (Verona) 85.
Ponte della Postioma 57.
Ponte della Priula 139.
Ponte delle Alpi 149, 153.
Ponte delle Grotte 105.
Ponte di Pietra (Il) 73.
Ponte di Settimo 50.
Ponte Drusi 86, 90, 92, 146, 147.
Ponte Gardena 22, 92, 93, 163.
Ponte Isarco 92.
Ponte Molino (Padova) 127, 131.
Ponte Orlando 80.
Ponte Porton 224.
Ponte Postumio (Verona) 48.
Ponte San Quirino 196, 197.
Ponte Sonti 201, 203, 204, 207, 210, 216, 254-256.
Pontesura 89.
Pontevico 107, 109, 111.
Ponte Zanaro 105.
Ponti Nuovi 70.
Ponton 88.
Pontus 239.
Ponziana 224.
Popillia (*via*) 26, 28, 31, 59, 61, 62, 64, 70, 78, 114, 138, 139, 237, 239, 241, 248, 252, 254, 256.
Popillia «Calabra» (*via*) 69.
Populonia 147.
Porcilana (via) 40.
Porcile 40.
Pordenone 54, 256.
Porta Borsari (Verona) 48.
Porta Brixiana (Cremona) 27, 107.
Porta Cadore (Vittorio Veneto) 153.
Porta Loreggia (Asolo) 126.
Porta Matulfa (Brescia) 111.
Portello di Castelfranco (Asolo) 216.
Portico (Il) 105.
Porto Badò 228.
Porto Baseleghe 248.
Porto Buso 248.
Porto di Medolino 226.
Portogruaro 186.
Porto Lignano 248.
Porto Menai 67, 73, 243.
Porton del Luzzo (Vicenza) 123.
Portorose 233.
Portosecco 243.
Portus Aedro 66, 237, 242.
Portus Alsa 248.
Portus Anaxum 248.
Portus Augusti 249.
Portus Brundulus 65, 70, 237, 242.
Portus Liquentiae 247.
Portus Planaticus 213, 221, 226, 227.
Portus Reatinum 21, 247, 255.
Portus Senia 226.
Portus Tiliaventum Maius 248.
Portus Tiliaventum Minus 248.
Posta Vecchia (La, località) 52.
Postioma 53, 57, 143, 256.
Postuma (località) 53.
Postumia (paese) 52.
Postumia (*via*) 26, 28, 40, 43, 46, 48, 50-55, 57, 77, 78, 80, 86, 95, 103, 105, 108, 109, 111, 114, 115, 119, 120, 122, 123, 128, 131, 143, 147, 153, 165, 181, 186, 190, 199, 202, 203, 251-253, 255, 256.
Postumia (Yu) 209, 235.
Pozzale 150.
Pozzoveggiani 71.
Pozzuolo del Friuli 235.
Pradamano 168-171.
Praderadego (passo) 138-141, 143, 145.
Pradipozzo 57.
Prato Isarco 90, 93.
Prato della Valle (Padova) 35.
Prealpi Giulie 159.
Predil (passo) 22, 157, 159, 181, 193, 194, 198, 211.
Pregno 105.
Pressana 40.
Pressano 89.
Preval (passo) 207, 209, 210, 235.
Prodolone 189.
Propontis 239.
Prosecco 218, 220, 223.
Provaglio 105.
Puciolis (*Putiolis*) 235.
Punta Lepri 62.
Punta Salvore 234.
Pupilia 64.
Purgessimo 196.

Q

Quaeri 215, 221, 232.
Quartarezza 57.
Quarto d'Altino 139.
Quero 131, 139.
Quieto (fiume), si veda *Ningus*.
Quinis 155.

R

Rablat 27, 85, 133, 134, 136-138, 146, 147.
Raboso (torrente) 143.
Racchiuso 199.
Raetia 21, 173.
Ragazzana 230.
Ragogna 189.
Ravendola (fondo) 57, 81.
Ravenna 21, 26, 29, 31, 59, 61, 62, 64, 65, 78, 83, 93, 137-139, 147, 189, 237, 239, 241, 243, 245, 247-249, 254, 255.
Raveo 183.
Reana del Roiale 168.
Reatinum (Lemene) 21, 77, 185, 186, 247, 255.
Reggio Calabria 69, 70.
Renon 90, 92.
Resana 128.
Resia (passo) 136, 147, 254.
Resiutta 22, 162, 163, 168, 169.
Retrone (fiume) 50, 66, 242.
Rezzato 100.
Rhodanus (fiume) 249.
Ricina 232.
Riese Pio X 125.
Rifugio Marinelli 182.
Rimini, si veda *Ariminum*.
Rio Valentino 182.
Risano (fiume), si veda *Rusano*.
Rivarolo Mantovano 114, 115.
Riviera del Brenta 73.
Rivoltella 101, 102.
Robecco d'Oglio 109.
Robič 197.
Rodengo 100, 105.
Roggia di Longarone 153.
«Romana» (via, Colloredo di Montalbano) 187.
Roncadelle 53.
Ronchi 202, 217.
Ronchi di Maserada 53.
Roncoferraro 117.
Rorai Grande 147.
Rosara 66.
Rovigo 70.
Rualis 196.
Rubano 121.
Rubico flumen (Rubicone) 59, 61.
Rubicone (fiume), si veda *Rubico*.
Rubignacco 198, 199.
Ruda 203.
Rusano (Risano) 221, 232.
Rustignè 147.

S

Sabbion 40.
Sabiona 92.
Sabis 61.
Sacile 54, 55, 147, 199, 256.
Sacis. Ad Padum 61-63.
Safforze 149.
Sagis (fiume) 62, 63, 237, 239.
Sagoria 235.
Sala (località) 61.
Saletto 39.
Salce 152.
Saloca 157.
Salona 213.
Salorno (*Salurnis*) 89.
Salò 101, 105.
Salvarosa 128.
Salvore 234.
Sammartini 40.
San Bartolomeo 105.
San Basilio 64, 138.
San Boldo (passo) 138-141, 143.
San Bruson 66, 73.
San Candido 155, 183.
San Canzian d'Isonzo 217.
San Canziano 235.
San Daniele 50.
San Donà di Piave 75, 223.
Sandrigo 123.
San Fermo 152.
San Giacomo di Portogruaro 57.
San Giorgio 57, 143.
San Giorgio al Vado 195-197.
San Giorgio in Bosco 131.
San Giovanni della Corneta 234.
San Giovanni di Casarsa 189.
San Giovanni di Duino 215, 217.
San Giovanni di Motta di Livenza 55.
San Giovanni di Polcenigo 147.
San Gottardo (località) 168-170.
San Lorenzo 115, 186, 234.
San Lorenzo di Daila 234.
San Lorenzo di Fiumicello 217.
San Lorenzo di Pusteria 183.
San Lorenzo di Soave 52.
San Lorenzo (Vicenza) 123.
San Martino (chiesa) 171.
San Martino (colle) 171.
San Martino Buonalbergo 40, 48, 50.
San Martino di Terzo d'Aquileia 80.
San Michele 168.
San Michele delle Badesse 127.
San Michele Extra 48, 50.
Sanos (*Ad Sanos*) 72, 77.
San Pelagio di Prepotto 220.
San Pietro al Natisone 194, 197.
San Pietro dell'Amata 224.
San Pietro di Ragogna 191.
San Pietro in Cariano 83, 85, 87, 88, 136, 147.
San Pietro in Grado 249.
San Pietro in Gù 52, 131.
San Pietro Montagnon 35, 40.
San Polo di Monfalcone 217.
San Simeone (monte) 174.
Santa Domenica di Visinada 224.
Santa Fosca di Solimbergo 147.
Santa Giustina 152.
Sant'Agostino 123.
Sant'Alberto 61, 241.
Sant'Alessandro 105.
Santa Lucia di Budoia 147.
Santa Lucia di Tolmino 35, 199.
Santa Margherita di Portomaggiore 248.
Santa Maria di Campanigalli 127.
Santa Maria di Non 131.
Santa Maria in Vanzo (Padova) 35.
Sant'Anastasio 75.
Sant'Andrea di Calvatone 46, 113, 115.
Sant'Anna 65.
Sant'Anna (Auronzo) 155.
Sant'Antonio (Auronzo) 155.
Sant'Apollinare 125, 128.
Sant'Apollinare Nuovo 147.
Sant'Egidio 216.
Sant'Eufemia 100, 105.
Santico 157, 162, 163, 169, 193.
Santigo 39.
Sant'Ilario 93.
San Tomaso 100, 101.
San Vito 117.
San Vito al Tagliamento 189.
San Vittore 50.
San Zeno Naviglio 111.
Šapiane 221.
Sardegna (*Sardinia*) 232.
Sardi 12.
Sardis 93.
Sarmazza (località) 73.
Sarnis 86, 89, 93.
Sassara (via) 73.
Sava (fiume) 21, 22, 202, 210.
Savignano 93.
Savio (fiume) 61.
Savorgnano 189.
Scalniče 221.
Scalon 143.
Schiavon 123.
Schio 123.
Sciscia 210, 213.
Scodovacca 165, 194.
Scolo Altipiano 65.
Scuderlando 85.
Scultenna (fiume) 40.
Sebatum 173, 183.
Sedena 101, 103.
Segesta 183.
Segnacco 199.
Segusino 143.
Seiuzze di Terzo d'Aquileia 81.
Seleucia 249.
Sella Nevea (passo) 163.
«Semida» (Cividale) 199.
Senabor 209.
Senia 226.
Senj 226.
Septem Maria (*VII Maria*) 61, 64, 65, 137, 237, 239, 241, 249.
Seriate 97.
Serio (fiume) 97, 111.
Sermione 102, 103.
Sernaglia 143.
Serravalle 153.
Serravalle d'Adige 89, 93.
Serravalle Po 117.
Sesto al Reghena 189.
Sesto di Caldogno 123.
Sesto di Pusteria 155.
Settimo di Gallese 85.
Settimo di Livenza 147.
Sevegliano 165.
Sezza 183.
Siana 227.
Sibari 13.

Siega (località) 153.
Silans (fonte) 163, 168.
Sile (fiume), si veda *Silis*.
Silis (Sile) 21, 75.
Siluo 215, 232, 234, 235.
Sinus Flanaticus 221, 226, 228, 231.
Sinus Liburnici 213.
Sipar 234.
Siria 17.
Sirmione 96, 98, 102, 103.
Sista (località) 65.
Sistiana 223.
Skopje 155.
Soave 50.
Socchieve 155.
Solarolo 114.
Somplago 178.
Sorne 93.
Sovizzo 50, 123.
Spina 26, 65, 237, 239, 241, 242.
Spineda 114, 115.
Spineticus (fiume) 237, 239.
Stabie 143.
Starada 221.
Stara Sranga 210.
Statio Bilachiniensis 162, 163, 168.
Statio Glemonensis 171.
Statio Maiensis 136.
Statio Plorucensis 162, 168.
Statio Temaviensis 171, 182.
Stazione per la Carnia 168, 174, 176, 178.
Stazzonara 216, 217.
Stocchetta (La) 105.
Stra (località, prov. Venezia) 73.
Stra (località, prov. Verona) 51, 52.
Strabût (monte) 179.
Strada antica del Bosco 61.
Strada dei Marinelli 64.
Strada del Castellic 143.
Strada dell'Alemagna 153.
Strada del Piovego 121.
Strada del Terminon 88.
Stradalta (La) 54, 55, 147, 170, 186, 203, 210, 255, 256.
Strada Ongaresca (*Strata Ungarorum*) 210.
Strade das Lávaris 168.
Stradona (La) 73.
Stradone della Marcolina 217.
Stradoni Galvagna 143.
Stribach (fiume) 174.
Strone (fiume) 108.
Stuffione 40.
Sublavione 86, 90, 92, 93.
Sumaga 57.
Susa 12.
Sustinente 117.
Sutrio 181.

T

Tagliamento (fiume) 57, 80, 81, 147, 155, 171, 174, 176, 178, 183, 186, 189-191, 256.
Tagliamento (valle) 25, 150, 155, 183, 191.
Tapogliano 194.
Targesta (vallata) 130.
Tarsatica (Fiume) 28, 210, 213, 215, 218, 220, 221, 226, 231, 232, 254.
Tartaro (fiume), si veda *Tartarus*.
Tartarus (Tartaro) 39, 117, 237, 239.
Tarvisio 163, 169, 193, 194.
Tarvisio (passo) 157, 159, 161, 162, 168, 169, 174, 194, 198, 211, 254.
Tasinemeti 157, 169.
Tavernelle 52.
Tavo 131.
Tavoloni (località) 217.
Teano Marrucinorum 232.
Tegorzo (torrente) 131.
Telgate 97, 98.
Tellegate 96, 97.
Tenna (fiume) 22.
Tenno 146.
Tergeste (Trieste) 21, 25, 28, 171, 213, 215, 216, 218, 220-224, 231, 232, 235, 254, 255.
Tergestinus Sinus 21, 218.
Terrasanta 17.
Tersatto 221.
Terzo d'Altino 67, 74.
Terzo di Aquileia, 165,194.
Terzo di Zuglio 179, 181.
Tesina (fiume) 123.
Tessera 73.
Tetellus 96, 98, 100.
Tezze di Piave 143.
Tiliaventum Maius (fiume) 21, 190.
Tiliaventum Minus (fiume) 21, 190.
Timau 171, 181, 182.
Timavo (fiume), si veda *Timavus*.
Timavo (valle) 235.
Timavus (Timavo) 21, 24, 215, 216, 218, 220-222, 235, 252, 253, 255.
Titium flumen 25, 218.
Togisonus 237, 239.
Togliano 198, 199.
Tolmezzo 174, 176, 178, 179, 183.
Tomba (località) 64.
Tomba (Mereto) 186.
Tombe di Ariano Vecchio 64.
Tombelle 72.
Torcello 243.
Torgglere (ponte) 92.
Tormini 105.
Torre (torrente), si veda *Turrus*.
Torretta Veneta 39.
Torri di Quartesolo 120.
Tortona, si veda *Dertona*.
Torviscosa 80.
Toscana 137.
Tours 189.
Transpadana 61, 216, 252.
Transpadana regio 21.
Trento, si veda *Tridentum*.
Trepalade 75, 147.
Tre Piere (località) 143, 147.
Tre Pietre (Cividale) 199.
Tre Ponti 65, 105, 123.
Treporti 243.
Treppo Grande 187, 188.
Treviso 27.
Tricesimo 153, 160-163, 165, 168-171, 174, 181, 188, 189, 194, 199, 220.
Tridentum (Trento) 21, 85-90, 131, 134, 136, 139, 141, 143, 145-147, 160, 221, 253, 254.
Trieste, si veda *Tergeste*.
Triva 152.
Trivignano 168.
Tumbola (fondo) 81.
Tumulo di San Ulderico 165.
Turrus (Torre) 21, 33, 169, 170, 199, 248.

U

Udine 160, 165, 169.
Umago (*Humagum*) 234.
Usago 147.
Urbesalvia 232.

V

Vado 57, 190.
Val Belluna 27, 139, 141, 143, 145, 149, 150, 152, 253.
Val Camonica 21,97, 100, 105.
Val Cavallina 97.
Valcavasia 130.
Val di Non 155.
Valdobbiadene 143, 145.
Valeriano 147, 189.
Val Gardena 22.
Valgobbia 105.
Val Lapisina 152, 153.
Valle Bosco 64.
Valle Corno 64.
Valle dell'Inferno 64.
Valle di Cadore 149, 155.
Valle di Poletto 117.
Valle d'Istria 225.
Valle d'Ultimo 21.
Valle San Martino 235.
Valle Standiana 61.
Valle Trebba 62.
Valli di Comacchio 61, 62, 241.
Valli Grandi Veronesi 39.
Vallonga 65.
Val Maòr 130.
Val Passiria 22.
Valpolicella 88.
Val Pusteria 28, 92, 93, 136, 153, 155, 160, 161, 173, 174, 183, 254.
Val Raccolana 163.
Val Sabbia 105.
Valsugana 134, 155.
Valtellina 21.
Val Trompia 105.
Val Venosta 27, 131, 134, 136, 147.
Varamus (fiume) 21.
Vas 143.
Vatrenus (fiume) 237, 239.
Veggiano 121.
Veldidena (Wilten) 92, 93, 155, 160, 173, 174, 183.
Vendoglio 187, 188.
Venezia 71, 237, 243, 248.
Vennum 86, 88, 89.
Venzone 168, 174, 176, 178.

Verona 21, 24-28, 36, 37, 40, 43, 46, 48, 50-52, 54, 70, 71, 78, 83, 85-89, 93, 95, 96, 100, 101, 103, 105, 111, 114, 119, 131, 136, 146, 147, 161, 163, 173, 174, 183, 199, 210, 241, 242, 252-256.
Veronella 40.
Verzegnis 189.
Via Altinate (Padova) 72.
Via Camposportivo (Asolo) 126.
Via Carducci (Trieste) 223.
Via Cremona (Brescia) 111.
Via Crispi (Brescia) 111.
Via das vies 181.
Via De Amicis (Roncoferraro) 117.
Via della Colonna 143.
Via del Santo 127.
Viam Belloio 153, 157, 159-163, 165, 174, 189.
Via Otto Febbraio (Padova) 71.
Via Roma (Padova) 71.
Via San Nazzaro (Verona) 48.
Via Santa Maria in Organo (Verona) 48.
Via Tiepolo (Padova) 72.
Via Tiziano Aspetti (Padova) 127.
Via Udine (Trieste) 223.
Via Umberto I (Padova) 71.
Via Zima (Brescia) 111.
Vicenza, si veda *Vicetia*.
Vicetia (Vicenza) 21, 25, 26, 28, 40, 48, 50-54, 78, 95, 119-123, 242, 252-254.
Vich 153.
Vico Bariano 37, 38.
Vico Sernino 35, 36, 39, 40.
Vico Variano (*Vicus Varianus*) 35, 40.
Vidor 139.
Vienna 17.
Vigarano 38, 39.
Vigodarzere 125, 127.
Villabassa 235.
Villach 162, 163, 169, 193.
Villa delle Centenere 152.
Villadolt 147.
Villafranca 48.
Villafranca Padovana 131.
Villa Gardossi 224.
Villanova 117.
Villanuova 105.
Villa Santina 183.
Villasola 96.
Villatorta 57.
Villa Vicentina 203, 216.
Villa Zudetti 224.
Ville Montevecchio 206.
Villesse 203.
Vinadia (torrente) 183.
Vindelicia 21.
Vipacco (fiume) 25, 206, 207, 255.
Vipacco (località) 209.
Vipacco (valle) 170, 194, 206, 210.
Vipitenum (Vipiteno) 86, 92, 93, 155, 161, 173, 174, 183.
Virago 130.
Virgolo (monte) 90.
Virunum 28, 157, 159-163, 165, 168-170, 173, 174, 176, 188, 189, 193, 194, 198, 210, 221, 254.
Visinada 224.
Vittorio Veneto 152, 153.
Vobarno 100, 105.
Volano di Rovereto 89.
Volarno (fiume) 64, 237, 239, 248, 249.
Vò 85.
Vrhnika 210.

W

Wilten, si veda *Veldidena*.
Würmlach 150.

Z

Zara, si veda *Iader*.
Zaule 224.
Zeglianutto 187.
Zenson di Piave 147.
Ziel (torrente) 136.
Zocco (località) 98.
Zolla 220, 221.
Zollfeld 159, 162, 163, 169, 193.
Zuc di Volpe (località) 198.
Zuglio, si veda *Iulium Carnicum*.
Zumello (fiume) 80.

BIBLIOTECA COMUNALE
SISTEMA - UDINE
INV. N. H5096

Finito di stampare nel mese di novembre 1997
dalla Papergraf s.r.l. di Piazzaola sul Brenta (PD)
per conto di Esedra editrice

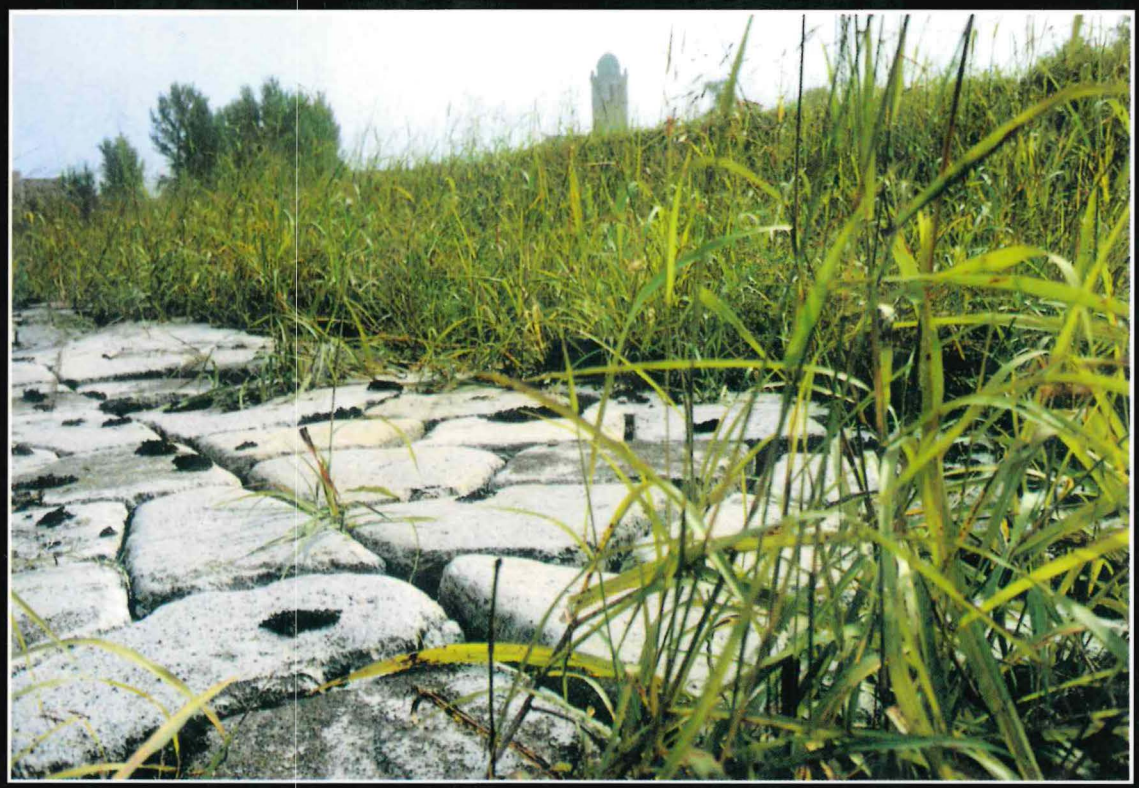
Luciano Bosio ha insegnato Topografia dell'Italia antica nell' Università di Padova. Ha rivolto i suoi studi verso più aspetti della ricerca topografica, riconducibili in particolare a tre interessi di fondo: viabilità antica, divisioni agrarie, cartografia.

Tra i suoi numerosi contributi: *La centuriazione dell'agro di Iulia Concordia* (1965-66), *I problemi portuali della frangia lagunare veneta nell'antichità* (1970), *L'Istria nella descrizione della Tabula Peutingeriana* (1974), *Cividale del Friuli. La Storia* (1977), *Padova e il suo territorio in età preromana e romana* (1981), *La Tabula Peutingeriana* (1983), *Le origini di Venezia* (1987), *Il territorio: la viabilità e il paesaggio agrario* in *Il Veneto in età romana* (1987).

Ha inoltre curato i volumi, a più nomi, *Misurare la terra. Centuriazione e coloni nel mondo romano. Il caso veneto* (1984) *e Carta archeologica del Veneto* I (1988), II (1990).

Nel retro della copertina:
Strada romana ad Este, l'antica Ateste
(foto M. Lasalandra).

Lire 88.000



ISBN 88-86413-26-2

SISTEMA