



Tratto dal libro: Donato Gallo – Flaviano Rossetto, *Per terre e per acque. Vie di comunicazioni nel Veneto dal Medioevo alla prima età moderna*, Poligrafo 2003, (Carrubio, 2) p.203-238.

**La viabilità terrestre in territorio veronese fra norme teoriche
e realizzazioni pratiche (secoli XII-XV)**

di

Silvana Anna Bianchi

1. Premessa *

Verona, geograficamente collocata in una ‘zona di contatto’ fra l’area padano-mediterranea e quella alpino-germanica, all’incrocio di antichissime vie stradali e fluviali, è stata fin dall’antichità un punto di passaggio degli scambi fra la pianura padana centrorientale, Venezia e il mondo tedesco. Necessariamente dunque i grandi cambiamenti che investono l’Europa dopo il Mille lasciano tracce profonde nella rete delle comunicazioni del suo territorio: è quella ‘rivoluzione stradale’ che – se pur oggi non più condivisibile nel senso originariamente inteso dal Plesner, che conio l’espressione¹ – resta comunque un’efficace idea-guida per indagare la viabilità terrestre del Veronese nel periodo che va dalla metà del XII agli inizi del XV secolo, limiti tematici e cronologici di questa comunicazione.

Sappiamo che con la fine dell’impero romano nessuna autorità statale si era più occupata della sistemazione stradale. Dopo alcuni segnali minori, solo a Roncaglia nel 1158 strade e ponti, inclusi dal Barbarossa fra le regalie imperiali, tornano ad essere oggetti dotati di peculiare condizione giuridica; poi a Costanza, 25 anni dopo (1183), essi appaiono fra le materie riconosciute di competenza dei comuni². La rinnovata consapevolezza che la strada è un diritto di natura pubblica implica allora nuovi impegni e mette in luce una ‘qualità nuova’ del potere che lo rende attento a conservare quanto resta del passato, a creare nuovi percorsi adatti alle mutate esigenze, a predisporre una programmazione del sistema viario facente capo alla città e ad elaborare tecniche di manutenzione dei tracciati e di controllo della sicurezza di uomini e merci. Tutto ciò matura in un contesto di vivace dinamismo economico che invita a superare molti condizionamenti imposti dall’ambiente naturale e rende mosso il panorama di una rete viaria capace di svilupparsi sia su direzioni nuove sia sovrapponendosi a collegamenti antichi.

* ABBREVIAZIONI USATE

1228 = *Liber iuris civilis urbis Veronae*, a cura di B. Campagnola, Verona 1728

1276 = *Gli statuti veronesi del 1276 colle correzioni e le aggiunte sino al 1323*, a cura di G. Sandri, Venezia 1940 e 1959 (2 voll.)

1327 = *Statuti di Verona del 1327*, a cura di S.A. Bianchi e R. Granuzzo, Roma 1992

1393 = Biblioteca Civica di Verona, ms. 2008 (inedito)

Domus = *Statuta civilia Domus mercatorum Veronae nunc primum impressa*, Verona 1598

Dopo l’abbreviazione, la cifra romana indica il libro, la cifra araba indica il capitolo dello statuto

¹ J. Plesner, *Una rivoluzione stradale del Dugento*, trad. it. Firenze 1978.

² T. Szabò, *La politica stradale dei comuni medievali italiani*, in “Quaderni storici”, n.s., 61 (1986), pp. 78-80.

Fenomeni di questo tipo, notissimi nelle loro linee generali, sono poco studiati per Verona, città che solo occasionalmente è stata indagata in ambito locale da quest'ottica³ e che risulta assente in alcuni lavori d'insieme impegnati a fare il punto della questione poggiando su ampia documentazione⁴. Le difficoltà frapposte dalle fonti scritte costituiscono il limite primario per questa come per altre indagini sul basso medioevo veronese, penalizzato - com'è noto - dalla distruzione degli archivi del comune e della signoria scaligera. Quello che possediamo è un complesso documentario sfrangiato e piuttosto debole, ma si tratta di una debolezza 'a valle' causata dalla distruzione, non di una debolezza 'a monte' per mancata produzione. Originariamente, infatti, anche a Verona doveva esserci una massa di fonti considerevole sull'argomento, come fanno presumere sia i confronti con altre città utilmente comparabili (pensiamo a Siena⁵) sia occasionali sopravvivenze archivistiche come, ad esempio, un documento del 1419 relativo alle ripartizioni dei lavori per la manutenzione della strada Trentina, che cita i dati "secundum quod in quaterno autentico facto tempore ducis Mediolani in MCCCLXXXVI reperitur"⁶.

In un contesto documentario così compromesso, la conservazione di diverse redazioni statutarie, vale a dire dei testi che rappresentavano il luogo di raccolta dei provvedimenti riguardanti gli interessi globali della città, costituisce l'occasione da cui partire per affrontare uno dei punti nodali del problema, cioè il rapporto fra le strade e i diversi poteri che ad esse si sono interessati. Utilizzeremo quindi in misura privilegiata, anche se non esclusiva, materiale selezionato dalle raccolte degli statuti civici: quelli del 1228 che riuniscono norme sedimentatesi nel primo trentennio del Duecento; quelli della fase del 'comune di popolo' che raccolgono provvedimenti del quindicennio 1261-1275 più numerose correzioni e integrazioni fino al 1323; quelli dell'età di Cangrande I della Scala, con aggiunte almeno fino al 1381; quelli viscontei fatti revisionare dal nuovo signore di Verona, Gian Galeazzo Visconti, nel 1393⁷. Alle leggi municipali in senso stretto accosteremo poi gli statuti della *Domus Mercatorum* (l'associazione dei mercanti, nata come organo direzionale delle attività economiche e presto trasformata in ente di governo) ed altra documentazione pubblica superstite, in un contesto comparativo che cercherà di mettere in relazione la realtà veronese con altre coeve meglio conosciute sotto questo profilo.

Le disposizioni degli statuti civici a partire dal 1276 sono raggruppate in libri, ma nessuno di essi è specificamente dedicato ai problemi viari, né - più in generale - ai lavori pubblici. Il tema non costituisce nemmeno un blocco di legislazione omogenea ben individuabile: è necessario cercare ogni volta fra le pieghe del testo disposizioni frammentate e disperse, alcune relative a casi particolari (e dunque eliminate dopo l'applicazione), altre con carattere reiterativo, rimaste in vigore per tempi lunghi e quindi ricopiate in compilazioni successive. Solo a partire dall'età di Cangrande I (1327) si nota la creazione di un polo d'interesse sui problemi urbanistici, o

³ E ciò è avvenuto quasi esclusivamente per l'ambito urbano: si vedano come esempi G.M. Varanini, *L'espansione urbana di Verona in età comunale: dati e problemi*, in *Spazio, società e potere nell'Italia dei comuni*, a cura di G. Rossetti, Napoli, 1986, pp. 1-25; S.A. Bianchi, *La gestione degli spazi urbani a Verona tra continuità d'uso e innovazione: note dalla legislazione comunale e signorile*, in *Lo spazio nelle città venete (1152-1348). Espansioni urbane, tessuti viari, architetture*, Roma 2002, pp. 150-165.

⁴ E' il caso di Szabò, *La politica stradale*, pp. 77-115 o, su un orizzonte geografico più ampio, di J. Heers, *La città nel medioevo*, trad. it. Milano 1995, pp. 321-415.

⁵ T. Szabò, *La rete stradale del contado di Siena. Legislazione statutaria e amministrazione comunale nel Duecento*, in "Mélanges de l'Ecole Française de Rome", I (1975), pp. 141-186.

⁶ G.M. Varanini, *La Valpolicella dal Duecento al Quattrocento*, Verona 1985, p. 297, doc. 24.

⁷ Vedi le *Abbreviazioni* all'inizio del saggio.

meglio sulla gestione dello spazio urbano, realizzato raccogliendo nell'eterogeneo IV libro materiale prima disperso, spia di una attenzione crescente, anche se ancora poco strutturata⁸.

Nonostante ciò che resta sia disorganico e disperso, indizi molteplici confermano che il tema stradale fu oggetto di attenzioni precoci e precise, dato che lo troviamo presente in forma non marginale fin dalla prima redazione statutaria del 1228, quella stessa in cui emerge con evidenza il problema dei rapporti tra viabilità terrestre e fluviale, questione di vecchia data, che progressivamente era andata evidenziando uno spostamento dell'orientamento commerciale veronese verso le vie fluviali più idonee al trasporto di grossi carichi. È significativo che fino alla metà circa del XII secolo, tranne Porto e Legnago, il corso dell'Adige in territorio veronese fosse controllato su una sponda da diversi beneficiari, ma sull'altra sempre dal conte. Non era accaduta cioè al fiume quella 'strozzatura' riscontrabile invece piuttosto spesso per le strade, sulle quali – per tratti anche lunghi, con conseguenze evidenti su comunicazioni e commerci – pesavano di più gli interessi dei diversi signori: le strade della Valpantena erano ad esempio controllate (a quanto pare, con cura e oculatezza anche nei tragitti minori⁹) dai canonici, che in pianura, tramite Marega, Legnago e Cerea, controllavano pure un tratto della strada che congiungeva Mantova e Monselice¹⁰.

Pur tenendo presente il confronto dialettico tra viabilità terrestre e fluviale (cui si aggiungeva talvolta lo snodo lacustre Garda-Mincio, il cui controllo dava facoltà di vigilare sugli scambi che intercorrevano fra Mantova, Trento e Brescia), limiteremo qui l'indagine alla sola viabilità terrestre: scelta penalizzante, eppure necessaria vista la quantità dei dati ricavati – spesso indirettamente – dalla documentazione e la qualità dei problemi che sollevano. Per dare un po' di ordine ai diversi argomenti, raggrupperemo i temi stradali intorno a tre nuclei di riflessione: le vie di comunicazione a lungo raggio, quelle distrettuali a medio raggio e infine quelle urbane.

2. Le strade 'internazionali' a lungo raggio

Abbiamo detto che la posizione geografica di Verona ne ha fatto fin dall'antichità uno snodo chiave nel sistema delle comunicazioni del nord Italia. Gravitano infatti sul suo territorio raccordi stradali di primissimo piano, che la identificano quale punto di intersezione delle tre direttrici fondamentali della pianura orientale: la Claudia-Augusta verso il Brennero, la Gallica verso Milano e la Postumia nella doppia direzione verso Venezia e Cremona.

Il comune, attestato con i primi consoli a Verona nel 1136, mostra interesse precoce per la viabilità di lunga percorrenza. Nel dicembre del 1191 veronesi e mantovani stabiliscono di aprire una strada e un naviglio, a spese comuni, attraverso i loro distretti in direzione del villaggio polesano di Salvaterra e ne prevedono l'esecuzione in tempi record (fra il primo luglio e la festa di S. Michele), segno della necessità e dell'importanza attribuita al collegamento¹¹. Questa, come altre strade, è un'infrastruttura di rilievo e i primi statuti (1228), pur non

⁸ S.A. Bianchi – G.M. Varanini, *Statuti comunali e signoria: Verona e gli Scaligeri*, in *Statuti di Verona del 1327*, Roma 1992, p. 47; ma molte norme sulle strade restano (o passano) nel I libro.

⁹ Sappiamo ad esempio che l'arciprete del Capitolo nel 1213 gira per le campagne, fa sistemare le strade e impone il rispetto dei termini di confine; due anni più tardi un Visconte nomina una commissione di cinque membri incaricati di designare le strade del monte "unde possint bene ire et redire plaustra, versorios, boves, bestias": L. Simeoni, *Comuni rurali veronesi (Valpolicella, Valpantena, Gardesana)*, in *Studi su Verona nel medioevo* (= "Studi storici veronesi", XIII), Verona 1962, pp. 159-160.

¹⁰ C. G. Mor, *Dalla caduta dell'impero romano al comune*, in *Verona e il suo territorio*, II, Verona 1964, pp. 198-200.

¹¹ C. Cipolla, *Trattati commerciali e politici del sec. XII inediti o imperfettamente noti*, in *Scritti di Carlo Cipolla*, Verona 1978, pp. 574-580.

consentendo di ricostruire il mosaico delle strade maggiori del territorio, affrontano il tema della viabilità terrestre a raggio medio-lungo con ulteriori precisi impegni. Ragguardevole appare quello per la costruzione della via della Lugana verso il Garda e la Lombardia, da realizzare previo accordo col comune di Brescia (“si Brixienses fuerint concordēs cum comune Veronae ut dicta via fiat et parati fuerint facere”) che si dovrà accollare parte dell’onere per la porzione a lui spettante¹². La strada insiste nella zona della cosiddetta Selva Lugana, di origine lacustre, compresa fra gli attuali insediamenti di Peschiera, Ponti sul Mincio, Pozzolengo e Desenzano, e immette nell’area gardesana, da sempre importante serbatoio di ricchezza (per lana, frutta, olio, pesce). Ai contatti commerciali coi distretti occidentali fa riferimento anche una attività ‘imprenditoriale’ messa in atto da Cangrande I, quale appare in un patto fra Verona e Venezia del 1317¹³ in cui i veronesi si impegnano a scortare sotto loro responsabilità merci e mercanti veneziani fino al distretto di Bergamo passando da Palazzolo sull’Oglio, così pure faranno nel percorso inverso i bergamaschi per proteggere le merci in transito verso Verona. Il servizio di scorta alle carovane è garantito con cadenza quindicinale purchè si raggiungano carichi abbondanti (specificati in dettaglio) e può essere richiesto alla *Tabula Lombardorum* a Venezia.

Precoce attenzione il comune veronese riserva anche alla via di Montebaldo verso Avio, che dovrà essere sistemata e difesa *ne devastetur*¹⁴. In questo contesto vallivo catalizzato dalla presenza della importante arteria fluviale e stradale atesina, dove il determinismo geografico gioca un peso relevantissimo, emergono ripetutamente alcuni nomi e alcune direttrici di traffico, per le quali tuttavia non conosciamo con precisione i tracciati e possiamo individuare solo l’area di strada in cui erano possibili più varianti di percorso, talvolta con oscillazioni d’uso su tragitti minori e con alternative di itinerari comprendenti anche le vie fluviali¹⁵. La *strata de Ultamonte quae venit per canalem Athesis*¹⁶ corrisponde per buona parte alla Claudia Augusta di età romana, la direttrice transalpina a lungo raggio che individuava un’area strategica centrata sull’Adige e su Verona, e che aveva mantenuto nell’alto medioevo una considerevole importanza, diventando oggetto di attenzioni e migliorie soprattutto in concomitanza con il ridimensionato traffico sul precario tratto superiore dell’Adige¹⁷. Possiamo considerarla una vera e propria ‘autostrada’ medievale, che nello snodo a sud di Verona, presso Ostiglia, si raccorda con le strade della Romagna e dell’Emilia, mentre a nord crea un fondamentale collegamento col mondo tedesco.

La pace di Costanza riconosce a Verona la strada¹⁸, il che significa piena libertà di movimento con la Germania e, come avviene in altre realtà comunali (pensiamo al controllo esercitato da Piacenza sulla via Francigena per le relazioni commerciali con le fiere della Champagne, o sulla via della Val Trebbia per i collegamenti con Genova¹⁹), l’importanza della strada giunge ad indirizzare la politica estera veronese, sempre condizionata dalla necessità di mantenere buoni

¹² 1228, st. 246.

¹³ Edito da H. Spangenberg, *Cangrande I della Scala*, trad. it. a cura di M. Brunelli e A. Volpi, Verona 1992, pp. 337-341.

¹⁴ 1228, st. 253; cfr. anche 1276 IV, st. 182.

¹⁵ Sulla definizione di ‘area di strada’ resta fondamentale il riferimento a G. Sergi, *Potere e territorio lungo la strada di Francia. Da Chambéry a Torino fra X e XIII secolo*, Napoli 1981.

¹⁶ 1228, st. 230 e st. 231; 1276, I, st. 168-169 e 173; 1327, I, st. 197-198 e 202; 1393, I, st. 154-155 e 159.

¹⁷ G. Canali, *I trasporti sull’Adige da Bonzolo a Verona*, in “Archivio per l’Alto Adige”, 34 (1939)

¹⁸ “Nos restituimus stratam Veronensibus”: *Studi sulla pace di Costanza* (Deputazione di storia patria per le province parmensi), Milano 1984; si legherà al dominio sulla strada l’acquisto del territorio di Garda dall’imperatore nel 1193 e la minaccia contro chi si impadronisca delle rocche di Garda e di Rivoli: L. Simeoni, *Il comune veronese sino ad Ezzelino e il suo primo statuto*, in *Studi su Verona nel medioevo* (= “Studi storici veronesi”, X), Verona 1959, p. 72-73.

¹⁹ P. Racine, *Il ‘Registrum Magnum’ specchio della società comunale*, introduzione a *Il ‘Registrum Magnum’ del comune di Piacenza*, a cura di E. Falconi – R. Peveri, Milano 1984, pp. XXXII-XXXVII.

rapporti con coloro che, a nord della città, controllano l'arteria atesina. E' anche in quest'ottica che vanno lette le relazioni di Ezzelino da Romano e dei primi Scaligeri (fino alla morte di Cangrande I) con i Castelbarco, i signori della val Lagarina che possedevano domini territoriali ampi e che, grazie alla presa sul castello di Penede e su Torbole e Nago, erano in grado di controllare anche le comunicazioni fra la val d'Adige e il Garda²⁰. La *strata* rappresenta un elemento non irrilevante del condizionamento che i poteri, soprattutto nelle aree di montagna, ricevono dal passaggio di vie di traffico importanti, ma anche – viceversa – dell'influenza che questi stessi poteri sono in grado di esercitare sui percorsi e sui loro utilizzi²¹.

Sia gli statuti civici sia quelli della *Domus* mettono in evidenza in primo luogo la valenza commerciale della *strata de Ultramonte*. L'invio di ambasciatori è previsto in tutte le località frequentate da mercanti veronesi - ciò fa parte degli impegni solenni delle maggiori autorità cittadine, attentissime a preparare le condizioni più favorevoli allo svolgimento delle attività commerciali²² - ma è significativo che solo per questa strada si faccia obbligo al podestà di mandare due inviati fino in Baviera onde verificarne la sicurezza²³. La via Trentina ci appare innanzitutto una strada per i mercanti, quei mercanti che, se a Verona non risultano essere mai direttamente consultati per quanto concerne le strade (come accade invece a Milano, Siena o Pistoia²⁴), certamente ne costituiscono però l'elemento più propulsivo e attraverso la *Domus Mercatorum* sono in grado di esercitare anche forte pressione politica. O come ceto o, più tardi, mediante loro ufficiali partecipano a tutte le maggiori iniziative del comune veronese indirizzate all'ampliamento e all'organizzazione del territorio: fondano borghi franchi²⁵, sono in prima linea nelle attività di dissodamento e bonifica²⁶, controllano le vie d'acqua²⁷ e le postazioni di confine²⁸. Si impegnano formalmente *ut stratae nostri districtus secure teneantur*, come recita la rubrica di un capitolo statutario della *Domus*²⁹, ma è poi significativo che il dispositivo parli di *strata* al singolare, in riferimento proprio alla via di Germania, il cui controllo si conferma prioritario. Il podestà dei mercanti e quello del comune si impegnano affinché tutti utilizzino

²⁰ G.M.Varanini, *I Castelbarco dal Duecento al Quattrocento. Punti fermi e problemi aperti*, in *Castellum Ava. Il castello di Avio e la sua decorazione pittorica*, a cura di E. Castelnuovo, Trento 1987, pp. 21-27.

²¹ Per un riscontro comparativo vedi G. Sergi, *Valichi alpini minori e poteri signorili: l'esempio del Piemonte meridionale nei secoli XIII-XV*, in "Bollettino storico bibliografico subalpino", LXXIV (1976), p. 66.

²² 1228, st. 248 (che si mantiene nelle redazioni successive: 1276, I, st. 175; 1327, I, st. 204; 1393, I, st. 161) e *Domus*, I, 82.

²³ *Domus*, I, 83; la norma manca negli statuti del comune.

²⁴ per Milano vedi E. Besta - G.L. Barni, *Liber Consuetudinum Mediolani anni MCCXVI*, Milano 1949, p. 132; per Siena vedi *Il Constituto del comune di Siena dell'anno 1262*, a cura di L. Zdekauer, Milano 1897 (anast. 1974), p. 172; per Pistoia vedi *Statutum potestatis comunis Pistorii anni MCCLXXXVI*, a cura di L. Zdekauer, Milano 1888, p. 42.

²⁵ La comunità dei mercanti intorno al 1216 dà inizio alla fondazione di due villaggi nel Polesine: *Franchavilla mercatorum* (A. Rigon, "Franchavilla mercatorum". *Mercanti veronesi, abbazia della Vangadizza e un'impresa di bonifica del primo Duecento*, in "Archivio Veneto", CXXIV, 1985, pp. 5-37) e poi *Villa Polesini merchorum* (L. A. Muratori, *Antiquitates Italicae Medii Aevi*, IV, Milano 1741, coll. 427-428 con l'edizione parziale del documento del 1 giugno 1217).

²⁶ Sono attivi nel 1216 per i provvedimenti relativi alle terre bonificate a Palù e nel 1225 per l'assegnazione delle terre della *silva Gazii et Engazate*: A. Castagnetti, *Mercanti, società e politica nella Marca Veronese Trevigiana. Secoli XI-XIV*, Verona 1990, pp. 39-42.

²⁷ Negli statuti della *Domus* sono numerose le norme relative al controllo dell'Adige (cfr. I, st. 78 e st. 86) e la loro forma in prima persona ne testimonia l'antichità: G. Sancassani, *La legislazione fluviale a Verona dal libero comune all'epoca veneta (secoli XIII-XVIII)*, in *Una città e il suo fiume. Verona e l'Adige*, a cura di G. Borelli, Verona 1977, pp. 397-405.

²⁸ Negli statuti del 1276 (I, st. 185) troviamo che i capitani delle fortezze sui confini devono essere scelti fra i mercanti, la disposizione sarà riformata nel 1277.

²⁹ *Domus*, I, st. 74; più generale è invece lo st. 75.

questa *recta et consueta strata*³⁰ e impediscono il passaggio dell'Adige sopra o sotto Verona, onde evitare che i viaggiatori non si fermino in città³¹: Verona attraverso i massimi vertici politici ribadisce il suo ruolo di piazza naturale di sbocco e di transito per chiunque provenga da nord. E nel 1285, quando congiuntamente il podestà Guglielmo da Castelbarco e il capitano Alberto della Scala decidono di farla ampliare nel tratto della nota strettoia della Chiusa, ritengono tanto importante lasciare notizia di tale impegno che fanno affiggere un'iscrizione con i loro stemmi, perché ciò sia noto anche a quanti non sanno leggere³².

Nonostante tutto ciò, la strada non riesce a vincere il condizionamento fortissimo della povertà dei suoli che attraversa e non orienta quindi in modo significativo la distribuzione degli abitati. E' vero che nella Valpolicella atesina antichi insediamenti sono ubicati lungo il suo percorso (ad esempio Ospedaletto), ma succede talvolta che le primitive ubicazioni si modifichino proprio a causa della povertà dei terreni e 'scivolino' verso le più ricche terre dell'Adige, come succede a Settimo di Pescantina³³.

La strada resta un formidabile nastro trasportatore di merci, uomini e armi, infatti rilevantissima appare la sua importanza sotto il profilo politico-militare. Se Verona è – come è stato detto – la 'porta d'Italia' per gli imperatori tedeschi e i loro eserciti, questa strada è il corridoio che a tale porta immette da quando il rilancio dell'Impero e il legame fra le corone d'Italia e di Germania fanno della via del Brennero una vera e propria *Kaiserweg*, una 'strada degli imperatori': nelle 72 occasioni in cui gli imperatori attraversano le Alpi fra il 962 e il 1250, per ben 43 usano il passo del Brennero. Da qui scende il Barbarossa nella sua prima calata in Italia nel 1154, su questa stessa strada un anno più tardi egli si vede sbarrato il ritorno e ciò lo fa sicuramente avvertito dell'importanza del passo, di cui di lì a poco, infatti, si impadronisce. Quando poi nel 1164 i comuni della Marca gli si ribellano, una delle prime mosse è proprio quella di assicurarsi il controllo della strada per proteggersi le spalle; analogamente anche la più tarda adesione di Verona alla seconda lega lombarda nel 1225 si rivelerà determinante proprio in forza del fatto che i veronesi possono chiudere alle forze imperiali la Val d'Adige³⁴.

Nei più noti episodi militari che riguardano la *strata* ha un ruolo importante la Chiusa di Rivoli, un punto della Val d'Adige in cui le difese naturali offerte dal luogo rendevano possibile lo sbarramento in corrispondenza di un punto di passaggio obbligato della strada, poco lontano dal suo sbocco nella vallata collegata con la pianura. L'importanza strategica della Chiusa rispetto all'asse stradale è testimoniata dalla preoccupazione sia dell'imperatore sia del comune veronese di assicurarsene il controllo³⁵, come pure è una spia rivelatrice dell'obiettivo comunale di dominare la strada la reiterata minaccia contro chi tenti di impadronirsi delle rocche di Garda e Rivoli³⁶.

Proprio in età medievale si afferma, accanto ad un tracciato più antico (che aggirava l'ostacolo, attraversando il fiume a nord di Volargne, seguendone la riva destra – priva di difficoltà – fino ad Avio)

³⁰ Così è detta nel 1313 nei patti tra Federico della Scala e il comune di Verona: Varanini, *La Valpolicella*, p. 287.

³¹ 1228, st. 230 (il successivo st. 231 stabilisce poi che in certi periodi solo per questa direttrice – strada e canale – sia consentito il commercio di olio); Domus, I, st. 73 e 79, ripresi rispettivamente dagli statuti civici 1276, I, st. 168 e 172; 1327, I, st. 197 e 201; 1393, I, st. 154 e 158 con poche variazioni.

³² G. Gerola, *Guglielmo Castelbarco*, in "Annuario degli studenti trentini", VII (1900), p. 176; J. Riedmann, *Vie di comunicazione e mezzi di trasporto*, in *Comunicazione e mobilità nel medioevo*, a cura di S. de Rachewiltz e J. Riedmann (Annali dell'Istituto storico italo-germanico 48), Bologna 1997, pp. 119-120.

³³ Varanini, *La Valpolicella*, pp. 25-27.

³⁴ Su questi temi la bibliografia è ormai vastissima, con specifico riferimento all'argomento in esame ricordiamo qui solo A. Castagnetti, *La Valpolicella dall'alto medioevo all'età comunale*, Verona 1984, p. 44; F. Oppl, *Das itinerar kaiser Friedrich Barbarossa (1152-1190)*, Wien-Koln-Graz 1978; *Gotifredi Viterbensis gesta Federici*, in *MGH Scriptores*, Hannover 1872, pp. 307-334.

³⁵ Castagnetti, *La Valpolicella*, pp. 44-45.

³⁶ 1228, st. 254; 1276, III, st. 49; 1327, III, st. 45; Simeoni, *Il comune veronese*, p. 72-3.

il percorso stradale attraverso la Chiusa³⁷. Indagini recenti hanno escluso infatti che essa facesse parte del sistema difensivo tardo antico, data l'impossibilità di concentrare la difesa della zona in un unico punto e la necessità di assicurarsi in modo più articolato il controllo di tutto il sistema della gola; ancora in un documento del 1193 si coinvolgono negli obblighi relativi alla sua custodia ben tre comunità³⁸; più tardi la custodia della porta della Chiusa sarà affidata prima ad un religioso, poi a persone capaci, cui gli abitanti devono prestare aiuto³⁹.

Alle funzioni militari e commerciali, in quanto luogo di esazione di pedaggi⁴⁰ (un'attenzione particolare le riservano gli statuti nella lotta contro l'esportazione proprio per la sua posizione strategica di collegamento col Garda e la Germania), la Chiusa aggiunge nel XIII secolo anche quella di limite meridionale della giurisdizione del principato vescovile di Trento, in ciò svolgendo un ruolo analogo alla più settentrionale omonima Klausen, a sud di Sabiona sulla stessa direttrice, altra località che fungeva da confine doganale tra i vescovadi di Trento e Bressanone e che dovette la sua importanza al percorso stradale del Brennero⁴¹. Entrambi i luoghi – ma il ragionamento è estendibile a numerosi altri passi⁴² - nell'immaginario collettivo andarono assumendo un ruolo strategico anche, e soprattutto, in forza del loro legame con la percezione psicologica di confine.

Le conseguenze del passaggio degli eserciti lungo la strada non di rado lasciano tracce nella documentazione privata: una clausola di un contratto d'affitto del 1216 a Gaion, piccola corte situata proprio sulla strada, prevede ad esempio che “si pro wera vel pro facto imperatoris illa terra de Galiune erit devastata, ita quod nullus possit ibi habitare” non si chieda la corresponsione del fitto annuale⁴³. Questo aspetto militare è però taciuto dagli statuti, che ne ricordano invece con insistenza un altro, vale a dire la funzione di via percorsa dai pellegrini, circostanza confermata da alcuni itinerari di viaggio per coloro che provenivano dal nord dell'Europa e sceglievano il percorso orientale verso Roma. Valicato il Brennero, uno dei passi più bassi dell'arco alpino coi suoi 1350 m di altitudine, toccavano Vipiteno, Bressanone, Chiusa, Bolzano, Trento (da dove iniziava di solito il computo delle distanze col miglio 'latino' = km 1,5, mentre prima era in miglia 'germaniche' = km 7,5), la Chiusa Veronese, Verona, e proseguivano poi per Ferrara, Bologna, Firenze, Siena, Roma⁴⁴. Quella Trentina è dunque una strada 'romea', in quanto attraversata da *mercatores Teutonici et romei*⁴⁵, nel senso nuovo assunto dal termine nei secoli centrali del medioevo, quando non designa più, come in origine, solo chi compie un pellegrinaggio a Roma o in Terrasanta, ma qualsiasi pellegrino, indipendentemente dalla meta verso cui si incammina, e – per estensione – viene ad indicare anche la strada da lui percorsa.

Con la nascita dei cosiddetti 'itinerari assistiti' aumentano e si diversificano, lungo questa come lungo le altre direttrici principali di marcia, i luoghi di ricovero e ai pellegrini accade sempre meno di dover pernottare *in prato*, come era successo nel giugno del 1053 (con l'amara sorpresa di svegliarsi derubato dei cavalli) al monaco Gottschalk mentre trasportava alcune reliquie di santa Anastasia da Verona al proprio monastero di Benediktbeuern⁴⁶. Si tratta

³⁷ E. Mollo, *Le chiuse: realtà e rappresentazioni mentali del confine alpino nel medioevo*, in “Bollettino storico bibliografico subalpino”, 84 (1986), pp. 352-353.

³⁸ Castagnetti, *La Valpolicella*, pp. 51 e 180 (doc. 4).

³⁹ 1276, IV, st. 144 (ma vedi anche IV, agg. st. 138); 1327, IV, st. 93.

⁴⁰ 1276, I, agg. st. 167, 173 e 176; 1327, I, st. 193, 196 e 202; 1393, I, st. 150, 153 e 159.

⁴¹ Mollo, *Le chiuse*, pp. 351-352.

⁴² Si vedano quelli delle chiuse in Val di Susa studiati da Mollo, *Le chiuse*, pp. 358-390.

⁴³ Simeoni, *Comuni rurali*, pp. 192-3.

⁴⁴ O. Springer, *Medieval Pilgrim Routes from Scandinavia to Rome*, in “Medieval studies”, XII (1950), pp. 104-106 e R. Stopani, *Le vie di pellegrinaggio nel Medioevo. Gli itinerari per Roma, Gerusalemme, Compostella*, Firenze 1991, pp. 122-124.

⁴⁵ Domus, I, st. 73.

⁴⁶ *Chronicon Benedictburanum*, in *MGH Scriptores*, IX, Hannover 1851, in particolare le pp. 224-229.

innanzitutto di strutture ospedaliere che in area veronese hanno dimensioni modeste, una connotazione più religiosa che specificamente medica (al contrario di quanto è ravvisabile invece in Toscana), ma che raggiungono quote considerevoli: fra XIII e XIV secolo superano infatti la quarantina di unità. Sulla sinistra dell'Adige, lungo l'asse stradale Trento-Verona-Vicenza troviamo ad esempio in successione S. Alessio, S. Stefano, S. Gregorio, S. Apollonia, S. Maria in Organo, S. Sepolcro, S. Apollinare alla Peccana⁴⁷. Gli ospedali cittadini dei sobborghi di nord-ovest gravitano proprio verso l'area della strada trentina: a S. Giorgio nei primi decenni del Duecento *maxime teotonici aluntur*, e la chiesa con annesso ospedale di S. Concordia di Nassar nel 1222 è fatta oggetto di un legato da parte di un notaio *in utilitate solomodo peregrinorum*⁴⁸. Lungo la via di Ostiglia, altra importante arteria a sud della città, erano ubicati poi l'ospedale di S. Croce e quello di S. Daniele, mentre sulla stessa direttrice, ma più distante dall'abitato e dalla strada, sorse il grande ospedale-lebbrosario della Tomba, accorrendo precedenti ricoveri dispersi⁴⁹.

Il progressivo aumento degli enti di assistenza è un segnale indiretto, ma chiaro, della crescente importanza assunta dal traffico sulle grandi strade. Se non abbiamo mai trovato indicazioni di appositi cimiteri, resisi necessari altrove⁵⁰ per far fronte all'accresciuto numero di viandanti che morivano sulle direttrici di lunga percorrenza, è documentata invece, seppur indirettamente, la nascita di un vero e proprio sistema alberghiero. Locande e taverne anche nel veronese si distribuiscono razionalmente lungo i percorsi maggiori, diventano le nuove infrastrutture di supporto alla circolazione e talvolta soppiantano i vecchi *hospitalia*. Negli statuti della *Domus* norme rigorosissime riguardano gli *hosterii tam peregrinorum quam theutonicorum*, raggruppati in una vivace corporazione ai cui membri sono affidate, insieme all'incarico dell'ospitalità, anche la sorveglianza e la responsabilità giuridica nei confronti dei mercanti stranieri in città (con una redditizia compartecipazione agli utili), e ai quali viene garantito il necessario supporto di mediatori e interpreti *qui scire debeant theutonicum et latinum*⁵¹.

Strade dunque dai molteplici utenti e generatrici di ricchezza per la popolazione abitante lungo il percorso, queste arterie sovregionali attirano il traffico dalle altre vie e catturano l'attenzione di più poteri, che si fanno carico della loro sicurezza, come documentano con abbondanza di esempi molti trattati bilaterali o multilaterali che coinvolgono Verona⁵²; in particolare tra le clausole di numerosissimi accordi con i veneziani, è costante l'impegno dei veronesi a tenere sicura la via dell'Adige, sia per terra che per acqua, tranne che in tempo di

⁴⁷ V. Fainelli, *Storia degli ospedali di Verona dai tempi di San Zeno ai giorni nostri*, Verona 1962, pp. 88-90, 106.

⁴⁸ Varanini, *La Valpolicella*, p. 250.

⁴⁹ G.M. Varanini – G. De Sandre Gasparini, *Gli ospedali dei malsani nella società veneta del XII-XIII secolo*, in *Città e servizi sociali nell'Italia dei secoli XII-XV*, Pistoia 1990, in particolare pp. 155-158; e S.A. Bianchi, *Il grande ospedale: S. Giacomo alla Tomba*, in *Gli Scaligeri 1277-1387*, a cura di G.M. Varanini, Verona 1988, pp. 471-472.

⁵⁰ Cfr. A. A. Settia, *Strade e pellegrini nell'Oltrepò pavese*, in Id., *Chiese, strade e fortezze nell'Italia medievale*, Roma 1991 (Italia sacra, 46), pp. 315-317.

⁵¹ *Domus*, III, st. 15-24; *Gli antichi statuti delle arti veronesi secondo la revisione scaligera del 1319*, a cura di L. Simeoni, Venezia 1914, pp. 488-495; V. Cavallari, *Fondaco e albergo negli statuti veronesi del secolo XIV*, in "Studi storici veronesi", I (1947), pp. 121-136.

⁵² Per il secolo XIII vedi ad esempio i patti fra Verona, Cremona e il marchese d'Este del 1208 (G. De Vergottini, *Origini e sviluppo della comitatina*, in Id., *Scritti di storia del diritto italiano*, I, Milano 1977, pp. 100-110); il trattato multilaterale con Padova, Vicenza e Treviso del 1262 (*Statuti del comune di Vicenza, 1264*, a cura di F. Lampertico, Venezia 1886, pp. 245-248), i patti con Mantova del 1289 (C. Cipolla, *Documenti per la storia delle relazioni fra Verona e Mantova nel secolo XIII*, Milano 1901, pp. 212-218 e 263-268).

guerra⁵³. Quest'ultima specificazione appare fondamentale, infatti conflitti, alleanze e antagonismi guidano molte scelte di politica stradale e condizionano gli sviluppi e i livelli di utilizzazione dei percorsi. È noto che negli anni della prima lega Lombarda, le città di Bologna, Modena, Reggio, Parma e Mantova giurano di difendere entro il proprio territorio le strade e i lombardi; poi in un mutato contesto gli statuti del 1225 di Parma (acerrima nemica di Federico II) prescriveranno che il podestà entrando in carica giuri di preservare alcune strade tra cui la via di Mantova e di Verona⁵⁴.

Essendo molto frequentate, le grandi strade richiamano, contestualmente alle attenzioni del potere, anche l'opposto interesse di vari malintenzionati e diventano luogo di sempre più organizzate azioni di rapina, talvolta simili a vere e proprie azioni di guerra capaci di realizzare cospicui bottini⁵⁵. I diversi comuni, impegnati a potenziare gli sforzi per estendere il controllo e per garantire la sicurezza di uomini e merci, spesso pattuiscono che in caso di rapina sulle strade dei propri territori provvederanno alla restituzione o al risarcimento⁵⁶; la tutela dei forestieri può prevedere anche la chiamata in giudizio. Non è raro il caso in cui siano proprio gli statuti ad obbligare il podestà e i suoi giudici a dar corso alle denunce presentate da forestieri, ma più spesso sono gli ufficiali delle corporazioni dei mercanti ad agire in prima fila *ad recuperandum omnia*⁵⁷. Nel 1221 quando Benvenuto, figlio di Amighetto da Nogara, viene ucciso dai briganti fra Casalmaggiore e Rivarolo, è grazie all'intervento del console dei mercanti di Cremona che la sua famiglia riesce a recuperare parte del bottino e a ricevere poi dal comune dieci lire e mezza come rifusione del danno subito⁵⁸. Essendo ricorrenti episodi di tal genere, denunce e relative richieste dovevano pure essere frequenti e onerose, ed è significativo che una delle non numerose *correctiones* apportate dai Visconti agli statuti della *Domus* riguardi proprio lo scottante tema dei rimborsi⁵⁹.

Quando i rapporti fra le città interessate dal contenzioso non erano buoni, scattava l'applicazione del consueto diritto di rappresaglia (diretta o indiretta), come dimostrano alcune vicende che vedono protagoniste Verona e Ferrara sul finire del XII secolo. Verona per contrastare le discordie coi ferraresi a proposito delle vie di terra e d'acqua del Polesine utilizza l'arma del divieto ai suoi *negotiatores* di recarsi a Ferrara⁶⁰. Sul fronte opposto la brutta avventura occorsa ai mercanti ferraresi Cecco, Pietro, Bianchino e Obertano, che passando per il distretto veronese nella primavera del 1179 furono derubati delle merci e per i quali il podestà di Ferrara decretò subito come rappresaglia il sequestro dell'olio che un mercante veronese di

⁵³ Vedi ad esempio C. Cipolla, *Intorno alla carta del 1193 che regolava le relazioni di carattere privato tra Veneziani e Veronesi*, in *Scritti*, pp. 581-586; o i patti del 1306 a lungo ricopiati negli statuti dell'organizzazione dei mercanti (Domus, pp. 79-82).

⁵⁴ G. Vignati, *Storia diplomatica della Lega Lombarda*, Torino 1975 (orig. Milano 1866), p. 222.

⁵⁵ Tale è il noto agguato di strada teso nel 1328 dai ghibellini pavesi a quanti stavano trasportando da Avignone a Piacenza le paghe delle truppe pontificie: G. Villani, *Cronaca*, libro decimo, cap. XCI (Biblioteca Classica Italiana, Trieste 1858, I, pp. 330-331); Settia, *Strade e pellegrini*, p. 321.

⁵⁶ Così fanno ad esempio Pisa e Volterra nel 1276 (Szabò, *La politica stradale*, p. 90); così fa anche Verona (vedi ad esempio Cipolla, *Trattati commerciali e politici*, p. 578).

⁵⁷ Vedi il giuramento del podestà di Siena nel 1262 in *Il costituito del comune di Siena*, p. 25; per altri esempi relativi a Parma, Lodi e Reggio vedi Szabò, *La politica stradale*, p. 90; per Verona vedi 1276, III, st. 13 (= 1327, III, st. 166, ma non c'è alcun obbligo più preciso), Domus, I, st. 76, 77, 80.

⁵⁸ E. Rossini, *Verona da Ezzelino da Romano alla morte di Cangrande*, in *Verona e il suo territorio*, III/1, Verona 1975, p. 70.

⁵⁹ Domus, pp. 91-92.

⁶⁰ Cipolla, *Trattati commerciali e politici*, p. 578.

nome Pipione trasportava in territorio ferrarese⁶¹, testimonia come l'azione di rappresaglia ordinata dalla città danneggiata avesse effetto immediatamente esecutivo.

L'obiettivo della sicurezza può essere perseguito dai comuni anche mediante una politica insediativa di controllo, cioè con la fondazione di nuovi centri abitati nei punti 'caldi' del percorso stradale, arrivando talora a obbligare ciascun abitante a costruirsi una casa lungo la via, con la precisazione che in ogni famiglia ci siano maschi adulti e validi⁶². Tra questi nuovi borghi che assicurano al comune sia solidi punti di radicamento nel territorio sia la 'presa' sui percorsi stradali maggiori, un posto a sé meritano i borghi franchi, spesso fondati lungo strade di cui si riconosceva l'importanza, al punto che alcune fondazioni sono esplicitamente chiamate *Burgus in Strata* o di esse viene precisato che sono state progettate 'ob vicionem et defensionem strate Teutonice et hominum et locorum illius contrate'⁶³. Non possiamo certo dire che nel Veronese Villafranca e Villanova nascano per motivazioni stradali, dobbiamo però ricordare che entrambe sono ubicate sulla vecchia strada consolare Postumia e, in particolare, che Villafranca sorge nel punto in cui la Postumia – che fra Verona e Mantova aveva nel tempo spostato il suo percorso originario, attratta proprio da Mantova – riconfluiva nell'antico tracciato⁶⁴.

Il fatto che la maggior parte dei nuovi borghi sia difesa solo da un fossato, indica poi che un'attenta politica di popolamento è ritenuta più efficace di basi militari o controlli di polizia mobile⁶⁵. Eppure per tratti stradali importanti o considerati a rischio non è inconsueta l'adozione della sorveglianza armata quale misura supplementare: la pace del 1279 tra Verona, Brescia e Mantova prevede che le strade tra Brescia e Verona e tra Brescia e Mantova siano sorvegliate dai tre comuni, ciascuno dei quali mette a disposizione un capitano e 10 uomini a cavallo⁶⁶. Di analoghi provvedimenti conserviamo abbondante documentazione per numerosi comuni⁶⁷ e tale insistito ricorso fa capire che i normali meccanismi messi in atto per garantire la sicurezza stradale spesso si rivelavano inefficaci o comunque insufficienti e dunque quella che doveva essere una misura straordinaria perdeva il suo carattere di eccezione e veniva adottata su larga scala.

3. Le strade del distretto

Il comune di Verona, stando alle indicazioni statutarie, agisce in due fasi: in un primo momento volge la sua attenzione alle strade esterne e in particolare alla rete viaria del distretto, in un secondo tempo si occupa della città. Contrariamente a quanto avviene in coeve realtà comunali⁶⁸, il miglioramento della rete delle comunicazioni appare più precocemente e più incisivamente per le vie del territorio rispetto a quelle del centro urbano. Tale impegno diventa una voce ordinaria della politica amministrativa e va letto in primo luogo alla luce della volontà

⁶¹ G. Biscaro, *Attraverso le carte di S. Giorgio in Braida di Verona*, in "Atti del R. Istituto Veneto di Scienze Lettere e Arti", XCIV, parte II (1934-35), p. 678.

⁶² Esempi in A.A. Settia, *Castelli e strade del nord Italia in età comunale: sicurezza, popolamento, 'strategia'*, in "Bollettino storico bibliografico subalpino", LXXVII (1979), pp. 241-2. Non ci sono nel veronese testimonianze di presidi di strada mediante insediamenti di famiglie, contrariamente a quanto documentato per Bologna: A. Palmieri, *Le strade medievali fra Bologna e la Toscana*, in "Atti e memorie della R. Deputazione di storia patria per le province di Romagna", s. IV, VIII, a. 1918, p. 40.

⁶³ Si veda la fondazione del comune di Tortona avviata intorno al 1250: Settia, *Strade e pellegrini*, p. 328

⁶⁴ P. Ugolini, *La formazione del sistema territoriale e urbano della Valle Padana*, in *Storia d'Italia, Annali 8*, Torino 1985, pp. 183-185.

⁶⁵ Settia, *Castelli e strade*, pp. 241-243.

⁶⁶ Cipolla, *Documenti per la storia delle relazioni*, pp. 169-173.

⁶⁷ Szabò, *La politica stradale*, pp. 94-97.

⁶⁸ Szabò, *La politica stradale*, p. 97 parla di iniziative rivolte in un primo momento alle vie cittadine.

di assicurarsi i mezzi necessari per sostenere il nuovo tipo di economia. La strada si connota come un elemento chiave nella politica di penetrazione nel contado.

La ‘costruzione del distretto’ è messa in atto con straordinaria rapidità dal comune veronese, che fra il 1190 e il 1230 si garantisce la pienezza del controllo amministrativo e fiscale, ridimensionando e talvolta annullando il potere delle signorie rurali che facevano capo ai maggiori enti ecclesiastici cittadini. Mancano nel suo territorio signorie di castello con forti tradizioni di autonomia⁶⁹ e non è riconoscibile quel nesso tra incastellamento, signoria rurale e sistema stradale che nel senso comune e nella tradizione storiografica meno recente spesso collega castelli e strade, considerando i primi o costruiti con funzioni predatorie da signori-avvoltoi o, viceversa, edificati con il lodevole compito di sorvegliare le strade e liberarle dai briganti⁷⁰. In realtà dopo il X secolo i castelli sorgono – senza alcun piano strategico data la debolezza dell’ autorità regia, e indipendentemente dai percorsi stradali – ovunque sia importante la protezione di abitati preesistenti. È pur vero che in alcuni casi i diplomi di Berengario I, insieme con la licenza di erigere castelli, accordano l’ autorizzazione a riscuotere il *toloneo* e ciò fa presumere che la nascita della fortificazione sia direttamente connessa a un percorso stradale: è questo il caso di Nogara nella bassa pianura veronese⁷¹, situata su una strada destinata ad un progressivo aumento di prestigio commerciale e che sarà utilizzata nei periodi di lotte tra Ferrara e Venezia come ‘via del sale’ dal monastero di S. Benedetto Po⁷². Nogara rappresenta però più un’ eccezione che una regola e non basta a reggere la tesi di una impostazione strategico-stradale dell’ incastellamento regio nel veronese⁷³. Al contrario risulta spesso evidente la contemporanea presenza di castelli collinari fuori dalle grandi direttrici e niente affatto ‘strategici’ rispetto ai percorsi stradali, come quelli nel *cul de sac*, privo di sbocchi stradali, della valle di Negrar o quelli della Valpantena. In quest’ ultima zona il processo di incastellamento, lungi dall’ aver preminenti funzioni difensive, si lega al consolidamento di proprietà fondiarie ecclesiastiche e nell’ estrema propaggine meridionale della valle un indiretto collegamento tra fortificazione e strada è caso mai rinvenibile ad un limite cronologico opposto – ben oltre l’ età comunale – quando, venuta meno la ragion d’ essere per il controllo delle popolazioni, i castelli vanno incontro ad un rapido processo di decadenza edilizia con l’ unica eccezione di quello di Montorio, militarmente utile (nel mutato contesto) proprio per il controllo della strada verso Vicenza⁷⁴.

Il rapporto castello-strada, quando c’ è, è dunque spesso un rapporto indiretto, derivante dal fatto che i castelli sorgono spesso a ridosso di zone abitate che già sfruttavano le possibilità offerte dalle vie di comunicazione, come accade nella zona pedecollinare per Castelnuovo di Peschiera o, ad est, per San Bonifacio e Soave. In questa parte orientale del distretto, che nel periodo delle lotte di fazione sfuggì al controllo della città (ma il discorso è analogo ad altre aree di confine, come la Gardesana meridionale o la linea lungo il Tione, al limitare del distretto mantovano), si fece via via più forte la vigilanza e la linea difensiva Soave-Villanova sfruttò a

⁶⁹ S.A. Bianchi, *Il comune e le signorie, in Storia di Verona. Caratteri, aspetti, momenti*, a cura di G. alin, Vicenza 2001, p. 120-123.

⁷⁰ Su questi temi vedi Settia, *Castelli e strade*, pp. 231-260.

⁷¹ Settia, *Castelli e strade*, p. 236-7 e bibliografia ivi citata.

⁷² L. Ragni, *S. Benedetto in Polirone e la via del sale nel Duecento*, in “Nuova rivista storica”, LV (1971), p. 356.

⁷³ E’ la tesi sostenuta da Mor, *Dalla caduta dell’ impero*, pp. 94-97, e contestata invece da Settia, *Castelli e strade*, p. 239.

⁷⁴ G.M. Varanini, *Linee di storia medievale (sec. IX-XIII)*, in *Grezzana e la Valpantena*, a cura di E. Turri, Verona 1990, p. 125.

lungo il corso del fiume Tramigna e più ancora le fortificazioni erette in corrispondenza della strada Verona-Vicenza, che avevano nella rocca di Soave un centrale punto di riferimento⁷⁵.

Nel distretto il comune urbano subentra a precedenti esperienze signorili rurali che in più di un caso si erano mostrate attente ai problemi stradali⁷⁶ e la sua legislazione si affianca – e gerarchicamente la supera – a quella di statuti rurali talvolta estremamente puntuali in materia. È il caso degli statuti di Cerea⁷⁷ che contengono sia provvedimenti transitori (come quelli relativi all'apertura di nuove strade verso Casaleone o Gazzo) sia numerose disposizioni generali come l'impegno a tener libera la via per Verona e tutte le strade del comune, le norme per la pulizia e la manutenzione, i divieti per i frontisti e i confinanti di appropriarsi di porzioni del piano stradale pubblico.

Tornando invece agli statuti urbani, vi scopriamo fin dall'inizio l'indicazione di strade alla cui conservazione evidentemente il comune attribuisce particolare rilievo, ma non compare mai un elenco di quelle che potremmo chiamare le 'strade principali' come avviene ad esempio a Siena dove lo statuto del 1281 elenca le nove arterie – nel 1299 poi dette *vie et strate principales* – che restano a tutt'oggi i maggiori vettori di collegamento del centro urbano col territorio circostante⁷⁸. Al contrario, la maggior parte dei provvedimenti veronesi dà l'idea di disposizioni *una tantum*, destinate ad essere annullate dopo l'esecuzione, piuttosto che di norme organizzative di carattere generale e di lunga durata. Ciò vale anche per la strada che da Leppia giunge a Bionde – una delle pochissime arterie del distretto ricordate negli statuti signorili – che un'aggiunta allo statuto del 1276 dice deve essere fatta *aptari et levari*⁷⁹.

Se podestà e procuratori sono sempre subordinati alle decisioni del consiglio per la realizzazione dei lavori pubblici, ciò non avviene fin dall'epoca del primo statuto per alcune strade, cui si assegna un ruolo importante o ai cui lavori si riconosce carattere di urgenza: gli interventi vi dovranno infatti essere eseguiti entro due mesi dall'entrata in carica degli ufficiali preposti. Così la via a nord di Legnago *iuxta Atesim* dovrà essere sistemata e ampliata; la via che collega Cerea a Nogara dovrà essere raddrizzata e alzata; il bosco sotto S. Giovanni Lupatoto dovrà essere estirpato in prossimità della strada che va a Palù "per unam tornaturam a qualibet parte viae, quousque durat nemus" e sarà poi tenuto disboscato; la strada che va a Ronco dovrà essere sistemata⁸⁰. I toponimi ancora richiamano in molti di questi casi le azioni di disboscamento e bonifica nelle quali il comune si era impegnato in anni di poco precedenti il primo statuto.

C'è anche attenzione precoce per la via che conduce ai Lessini⁸¹, il maggiore centro erboso del Veneto Occidentale, di facile accesso, scarsamente abitato e sottoposto nella seconda metà del XIII secolo ad una robusta ondata migratoria favorita dal comune e dalla signoria. Era questa l'area della montagna veronese maggiormente interessata da correnti di transumanza che mettevano in movimento oltre agli animali, capitali e interessi notevoli: qui nella prima età signorile gli Scaligeri organizzeranno una complessa struttura per lo sfruttamento dei pascoli, a favore del lanificio. L'indicazione statutaria "ut via eundi ad Lisinum fieri et aptari debeat et

⁷⁵ G. M. Varanini, *Soave: note di storia medievale (IX-XV sec.)*, in *Soave "terra amenissima, villa suavissima"*, a cura di G. Volpato, Soave 2002, pp. 45 e 67.

⁷⁶ Cfr. sopra la nota 9; vedi per un altro esempio l'atto del 2 ottobre 1179 che mostra la vicinìa di Bovolone deliberare, con l'appoggio del vescovo, la costruzione di una strada di circonvallazione, larga 8 piedi, attorno al castello (*Statuti rurali veronesi*, a cura di C. Cipolla, I, Venezia 1890, pp. 12-13).

⁷⁷ Emanati nel 1304, ma che raccolgono normativa precedente: *Statuti rurali*, pp. 149-180; vedi anche un riferimento stradale negli statuti di Castelnuovo dell'Abate (*ivi*, p. 112).

⁷⁸ Szabò, *La rete stradale*, p. 148 nota 4.

⁷⁹ 1276, I, st. 305 e 1327, I, st. 228 (da confrontare con 1393, I, st. 169).

⁸⁰ Le norme relative a queste strade sono tutte contenute in 1228, st. 196; saranno poi riprese in 1276, IV, st. 171.

⁸¹ 1228, st. 145, e poi 1276, IV, st. 183 e 185 (cfr. invece 1327, IV, st. 112 senza riferimento alla strada).

manuteneri” va considerata probabilmente nel più ampio contesto che prevede anche l’impegno affinché non siano occupati boschi e terre della Lessinia⁸².

Come si vede, le prime disposizioni riguardano strade legate alla produzione e ai mercati, che rivestono grande importanza per le economie locali e regionali. La necessità di assicurare i traffici commerciali non doveva essere però, stando agli statuti, né l’unico né il principale motivo dell’azione del comune in questa sua primissima fase di interessamento all’edilizia stradale del distretto. Un centro urbano cresciuto demograficamente in misura considerevole (Verona a metà del Duecento raggiunge i 35mila abitanti) esige un adeguamento dei prodotti da destinare al mercato urbano e le norme relative alle strade sono senz’altro da valutare nell’ottica dell’approvvigionamento alimentare e dunque da considerare insieme a quelle – numerosissime – sulla regolamentazione del mercato e sui divieti di esportazione. È vero che mancano a Verona richiami espliciti a tale legame⁸³ e che l’esecuzione di lavori stradali non è mai palesemente motivata dall’esigenza di trasportare derrate sul mercato cittadino, è però significativo che molti compiti di politica annonaria siano delegati ai due procuratori, vale a dire agli stessi ufficiali comunali che sovrintendono anche alle strade⁸⁴.

L’amministrazione veronese dimostra nel XII secolo rapidità e attenzione nell’elaborare strumenti per il flusso costante di prodotti in città - condizione necessaria per il mantenimento dell’ordine pubblico, come insegna il caso piacentino dove i nobili, in contrasto coi ceti popolari, usarono come strumento di pressione il controllo delle strade d’accesso alla città per impedire il rifornimento annonario della popolazione urbana⁸⁵ - e a ciò necessariamente deve fare da supporto un sistema stradale efficiente. Il distretto veronese presenta suoli differenziati, con produzioni agricole diversificate, di buona qualità e spesso di elevata resa⁸⁶, e numerose sono le norme tese a favorire la produttività dei terreni⁸⁷, a evitare i danni alle coltivazioni⁸⁸ e a concentrare in città determinati prodotti anche con divieti precisissimi di esportazione o vendita lontano dalle zone di produzione⁸⁹. Tra la fine del Duecento e i primi decenni del Trecento, proprio mentre alcuni di questi divieti diminuiscono⁹⁰, si reintroduce il permesso di recarsi nei mercati rurali per l’acquisto di cereali⁹¹: si tratta di due processi paralleli e - se si vuole - secondari nell’economia complessiva, ma che sottendono il ruolo fondamentale, anche se sottinteso, delle strade.

L’interdipendenza fra città e territorio si fa forte anche delle diverse imposte su passaggio, trasporto, carico e scarico di merci (dazi, tolonei, pedaggi) oltre che su un attento sistema di controlli. Lungo le principali strade sono significativamente ubicati i posti di controllo e di dogana: ad esempio dopo la gualcatura dei panni – effettuata di norma negli impianti sui corsi

⁸² 1228, st. 220 che perdura in età scaligera (1276, IV, st. 185; 1327, IV, st. 112) mentre scompare il capitolo relativo alla strada.

⁸³ Contrariamente a quanto è documentato altrove: cfr. Szabò, *La rete stradale*, pp. 182-183.

⁸⁴ 1228, st. 166; 1276, IV, st. 1; 1327, IV, 1; 1393, IV, st. 1; a Firenze nel 1285 sono attestati ufficiali annonari con incarichi di responsabilità stradale: Szabò, *La rete stradale*, p. 184 nota 5.

⁸⁵ F. Bocchi, *La politica annonaria della città emiliane*, in Ead., *Attraverso le città italiane nel medioevo*, Bologna 1987, p. 125.

⁸⁶ Non sono rari i casi in cui Verona vende cereali ad altre città, in primis Venezia (R. Predelli, *I libri commemorali della Repubblica di Venezia*, Venezia 1876, libro I, p. 13, n. 43).

⁸⁷ 1228, st. 94-95; cfr. poi 1276, I, st. 243 e 244; 1327, I, st. 257; 1393, I, st. 185.

⁸⁸ 1228, st. 96-99.

⁸⁹ Vedi 1276, IV, st. 18 e 19; 1327, IV, st. 20; 1393, IV, st. 19. Per l’olio di cui è proibita l’esportazione, soprattutto, in direzione di Trento, se non passando per l’Adige o per la strada che lo costeggia vedi 1276, IV, agg. st. 141 e SN, III, pag. 51; 1327, III, st. 157; 1393, III, st. 130. Come esempio di limitazioni interne al distretto vedi 1276, IV, st. 102; 1327, IV, st. 46; 1393 IV, st. 43 relativi a selvaggina, uova e pollame.

⁹⁰ Decade ad esempio il divieto per il vino della Zosana: 1276, IV, st. 134.

⁹¹ 1276, IV, st. 15 e 16; 1327, IV, st. 16 e 17; 1393, IV, st. 15 e 16.

d'acqua fuori città – le pezze dovevano rientrare in città solo attraverso porta Vescovo (sull'asse viario Verona-Vicenza) dove venivano bollati. Ai centri del distretto non fu infatti mai concesso di produrre a ciclo completo per evitare che diventassero pericolosi concorrenti della produzione urbana⁹².

Molte e diverse sono le ragioni che attivano la sollecitudine del comune per il mantenimento della sicurezza sulle strade del distretto. Se fino al XII secolo la debolezza del potere centrale aveva lasciato aperto lo spazio agli interventi autorevoli, ma lontani e inefficaci, della Chiesa (il II Concilio lateranense nel 1139 ancora chiedeva la sicurezza di mercanti, religiosi e pellegrini, e il concilio successivo nel 1179 minacciava addirittura di scomunica chiunque violasse questo precetto⁹³), con l'affermarsi dei poteri locali diventano più incisivi gli sforzi e – c'è da pensare – più efficaci e mirati i mezzi messi in atto. Contro i molti *latrones vel predones* tuonano anche a Verona le leggi volte a garantire la pace pubblica. Il comune si impegna attraverso i suoi massimi esponenti a mantenere la sicurezza di tutte le strade del distretto, soprattutto a favore dei mercanti (l'impegno è inserito negli statuti della *Domus*⁹⁴) anche se non arriva comunque mai a far giurare in tal senso i consoli o il podestà al momento dell'assunzione della carica, come accade a Piacenza e a Siena, né marchia il brigantaggio come uno dei reati passibili delle pene più dure, cosa che fanno invece nel 1229 il conte del Tirolo e l'arcivescovo di Bressanone emanando congiuntamente delle leggi a difesa della pace dei mercanti⁹⁵.

Per far fronte all'impegno sulle meno trafficate strade del distretto, il comune urbano obbliga le amministrazioni rurali a far recuperare il beni persi alla parte lesa. Riprendendo una consuetudine antica, l'intera comunità è ritenuta responsabile del danno se gli autori del reato non sono catturati e i beni non vengono recuperati, il che significa indirettamente incaricare i distrettuali della vigilanza attiva delle vie di comunicazione, prevedendo anche che, se assalti o furti avvengono di giorno sulle strade meno battute *extra villam vel castrum*, dove la comunità di solito è meno vigile e attenta, siano chiamati a rifondere i danni coloro che stanno nei campi⁹⁶.

In caso di delitti l'inchiesta compete ai magistrati di Verona e non a quelli della villa dove è stato commesso il crimine: il controllo del comune urbano è dunque fin dall'inizio serrato e attenta è la predisposizione di misure atte a mantenere la sicurezza. Non sappiamo se l'area veronese arrivò a poter competere con la Lombardia viscontea che, stando alle affermazioni di Galvano Fiamma, godeva di una sicurezza pressoché totale grazie ad un efficientissimo servizio di polizia mobile⁹⁷, ma sappiamo che, se richiesti dai mercanti di passaggio, i rettori delle ville erano obbligati a fornire – dietro pagamento – idonea custodia alle merci durante la notte e se ne assumevano la responsabilità⁹⁸. Quando poi il distretto fu diviso in *capitaniati*, riducendo l'autonomia delle ville, divenne cura del capitano vigilare sullo stato e la sicurezza delle strade, come pure dei ponti e dei fossati⁹⁹.

Le aree di confine tra un contado e l'altro erano fra le più vulnerabili dal punto di vista dell'incolumità dei viandanti poiché i malviventi potevano più facilmente sfuggire spostandosi

⁹² S.A. Bianchi, *Il lanificio veronese fra XII e XIV secolo: strutture organizzative, tecniche, prodotti*, in *Tessuti nel Veneto. Venezia e la Terraferma*, a cura di G. Ericani e P. Frattaroli, Verona 1993, p. 75.

⁹³ Szabò, *La politica stradale*, pp. 82-83 e 88 con riferimenti bibliografici; vi si ricorda tra l'altro che Federico II nel 1239 conferì pieni poteri al figlio Enzo per eliminare dalla penisola i briganti di strada.

⁹⁴ *Domus*, I, st. 75.

⁹⁵ I riferimenti ai singoli documenti sono in Szabò, *La politica stradale*, p. 88

⁹⁶ 1228, st. 100.

⁹⁷ Settia, *Castelli e strade*, p. 257.

⁹⁸ 1228, st. 276; 1276, III, st. 164; 1327, III, st. 138; 1393, III, st. 113.

⁹⁹ L. Simeoni, *L'amministrazione del distretto veronese sotto gli Scaligeri*, in *Studi su Verona nel medioevo* (= "Studi storici veronesi", XI), Verona 1961, pp. 204-205.

rapidamente in un territorio vicino ma soggetto a diversa giurisdizione. Nei patti tra Verona e Padova del 1347 - fra i pochi ad essere ricopiati in un'aggiunta statutaria¹⁰⁰ - si stabilisce che comunità e singoli residenti nelle zone di confine "ad clamorem illorum de tali loco in quo comitteretur delictum, teneantur trahere et malefactorem qui aufugerit a parte sua capere et detenere". Sospetti e antagonismi fra potentati limitrofi aumentavano i pericoli per i viaggiatori, come dimostra la causa intentata nel 1356 da un mercante milanese, tale Cristoforo da Birago, derubato e catturato non lontano da Sirmione sulla riviera gardesana, in una zona 'di frontiera' tra le signorie dei Visconti, dei Gonzaga e degli Scaligeri allora non proprio amiche¹⁰¹. Il mercante in quella circostanza era accompagnato da alcune guide e questo riferimento apre un quesito non solo sul ruolo delle popolazioni indigene nei luoghi più difficili - dato che esse hanno conoscenza dei luoghi e dimestichezza con le condizioni effettive dei percorsi - quanto sul dubbio, a tutt'oggi irrisolto, se esistessero all'epoca indicazioni stradali. Ciò vale tanto per le strade maggiori quanto per i percorsi alternativi, utilizzati più spesso di quanto si creda, soprattutto in casi di particolare necessità e urgenza: sappiamo ad esempio che Ezzelino da Romano nel 1225 giunse a Verona in febbraio utilizzando un percorso insolito fra le montagne e dovette farsi aprire la marcia, sulla strada coperta di neve, dagli spalatori¹⁰².

Neve e ghiaccio in inverno danneggiavano le strade ed è probabile che anche a Verona una perizia primaverile, affidata a funzionari comunali, avesse il compito di programmare le operazioni di ripristino prima del più intenso traffico estivo, spesso con un'attenzione speciale per i ponti, che rappresentavano i punti di maggiore debolezza nella rete di comunicazioni del contado¹⁰³. Non compaiono mai negli statuti veronesi postille o indicazioni marginali volte a cassare il capitolo dopo che la disposizione è stata eseguita, circostanza invece frequentissima laddove abbiamo raccolte specificamente dedicate alle strade o dove risultano insediate apposite commissioni di *emendatores*¹⁰⁴. Ci mancano, di conseguenza, anche le informazioni sulla pavimentazione stradale del distretto, sovente trasmesse dalle raccolte più organiche; possiamo nondimeno ipotizzare la consueta gerarchizzazione basata su due criteri di rilevanza: l'importanza a lungo raggio dei percorsi e la vicinanza al centro urbano¹⁰⁵. Alle lastricature più solide e pregiate nell'area cittadina - dopo la decadenza altomedievale - doveva far riscontro un uso di materiali meno costosi al di fuori dei limiti urbani e una manutenzione sommaria, sempre improntata al prevalente criterio dell'economicità.

Chi provvede a finanziare queste manutenzioni ordinarie o gli interventi straordinari che si fossero resi necessari? Alcuni particolari lavori su opere di pubblica utilità sono a carico del comune urbano fin dal 1228: così accade ad esempio per la manutenzione delle strade e dei canali di scolo realizzati per la bonifica di Palù¹⁰⁶. Di norma poi le strade più brevi sono affidate

¹⁰⁰ 1327, VII (4), pp. 720-723.

¹⁰¹ V. Fainelli, *Cattura di un mercante nel 1356*, in "Pro Verona", a. 1, n. 1 (1910), p. 6.

¹⁰² A.A. Settia, *Spazi e tempi della guerra nell'Italia del nord (secoli XII-XIV)*, in *Spazi tempi misure e percorsi nell'Europa del basso medioevo* (Atti del XXXII Convegno storico internazionale, Todi 8-11 ottobre 1995), Spoleto 1996, p. 339.

¹⁰³ Szabò, *La rete stradale*, p. 149; per il massaro dei ponti negli statuti veronesi vedi 1276, I, st. 96; 1327, I, st. 141; 1393, I, st. 104.

¹⁰⁴ Nello *Statutum viarum* senese (iniziato nel 1290 e tenuto aggiornato per 9 anni) su 399 capitoli contenenti disposizioni per lavori concreti, ben 55 sono annullati con questa modalità: Szabò, *La rete stradale*, pp. 177-78.

¹⁰⁵ J. Ortalli, *La tecnica di costruzione delle strade di Bologna tra età romana e medioevo*, in "Archeologia medievale", XI (1984), pp. 379-394; cfr. anche 1276, IV, st. 194 ("quod strata que vadit a ponte Rofioli usque ad Torreselum debeat glarari") con i capitoli sulla pavimentazione delle strade del centro (cfr. sotto nota 141)

¹⁰⁶ E così accade anche per la conservazione degli argini dell'Adige o per le riparazioni dei castelli: 1228, st. 244 e 233; 1276, IV, 186 e 202; 1327, IV, st. 148 e 149; 1393, IV, st. 130 e 131.

alla cura dei singoli comuni rurali¹⁰⁷, mentre i percorsi più lunghi, che attraversano diverse località, si dividono in segmenti e i singoli tratti vengono assegnati alle comunità del territorio, allo stesso modo in cui sono ripartiti i tratti di fiume per l'effettuazione dei lavori di arginatura o per il mantenimento dei ponti levatoi sull'Adige¹⁰⁸. Un provvedimento della prima età scaligera¹⁰⁹ stabilisce che i lavori da effettuare sulla strada che collega Leppia alla villa di Bionde saranno sostenuti dai 16 comuni dettagliatamente elencati, più *alia comunia que uterentur per dictam stratam*. Chi utilizza, paga: ciò vale per tutte le opere di pubblica utilità del distretto e probabilmente anche a Verona è regolarmente chiamato a sostenere i lavori di manutenzione anche chi non abita lungo la strada¹¹⁰.

Se gli statuti ci danno solo la norma teorica, da altra documentazione abbiamo la prova che queste ripartizioni venivano messe in pratica. Ai primi del Quattrocento infatti, allorchè la Valpolicella fu sollecitata per l'ennesima volta a contribuire alla riparazione della strada Trentina che era *tota dirupta*, autorevoli ex funzionari scaligeri ricordarono che tra i carichi sopportati dai comuni della valle tanto in età scaligera che viscontea c'era appunto il rifacimento della strada, e quando i comuni della valle si rifiutarono di ripararla, provocarono una risentita protesta degli abitanti di città e sobborghi, i quali sostenevano che se i comuni della Valpolicella “forent millies exempta, non tamen gratis debent gaudere laboribus alienis nec sudore vultus vicinorum suorum”¹¹¹. Proprio per questa strada abbiamo documentata nel dettaglio la modalità con cui venne effettuata la ripartizione dei lavori di manutenzione nel 1396 fra le comunità della valle, arrivando fino alla regasta del sobborgo cittadino di S. Stefano¹¹². Né per questa né per altre strade del distretto possediamo invece alcun indizio che rimandi a trattative fra poteri territoriali e utenti abituali, come è testimoniato ad esempio per il Vallese nel 1272 quando i mercanti milanesi accettano di contribuire alla manutenzione di strade e ponti dato che il vescovo non è in grado di farvi fronte¹¹³.

4. La rete viaria urbana

Nel nucleo compatto della città antica, racchiusa entro l'ansa dell'Adige, l'originario reticolo stradale romano resta il supporto di base che fissa i rapporti fra gli spazi in cui trovano posto le singole architetture. Il sistema stradale si eleva in altezza, ma non modifica i tracciati di cardini e decumani, in un rapporto di stretta reciprocità col mantenimento dei condotti di drenaggio delle acque (le cloache).

In un impianto fortemente segnato e condizionato da percorsi stradali che ostacolano ogni tentativo di modificazione strutturale, i complessi di case-torri restano quasi sempre perimetrati dalle antiche strade romane e occupano intere *insulae*, come avviene a Bologna, al contrario di

¹⁰⁷ “Potestas Cerete teneatur facere aptari et fieri pontes et vias communis Cerete per homines suorum contratarum”: *Statuti rurali*, p. 157.

¹⁰⁸ 1228, st. 230 (uguale nelle redazioni statutarie successive).

¹⁰⁹ 1276, I, st. 305; poi rimasto uguale in 1327, I, st. 228.

¹¹⁰ Cfr. 1276, I, st. 310 (poi 1327, I, st. 242 e 1393, I, st. 173) per il fossato Gambaldone nel territorio di Moratica e Villimpenta, ripulito “expensas omnium quibus prodest pro rata bubulce”; per un confronto con altre realtà comunali vedi Plesner, *Una rivoluzione*, p. 38.

¹¹¹ Varanini, *La Valpolicella*, pp. 102 e 109.

¹¹² Varanini, *La Valpolicella*, p. 297, doc. 24. Le imposizioni agli abitanti della Valpolicella erano “pro rata extimi” (*ivi*, p. 296, doc. 22).

¹¹³ E. Castelnuovo, *Tempi, distanze e percorsi in montagna nel basso medioevo*, in *Spazi tempi misure e percorsi nell'Europa*, p. 226.

Firenze¹¹⁴. Nell'età delle lotte di fazione la strada segna un confine tra clan potenti e marca le divisioni fra spazi privati chiusi e protetti, contribuendo a costruire le 'forme fisiche' del centro urbano che rispecchiano le 'forme mentali' (di società, di politica, di cultura) dei suoi abitanti. I principali assi viari romani restano in uso per tutto il medioevo come vie di traffico, ma all'occorrenza sono utilizzati anche per ripartire circoscrizioni pubbliche relative all'amministrazione del comune e delle organizzazioni di mestiere, al punto che quando gli artigiani del comparto tessile, per far fronte all'accresciuto numero di addetti, sdoppiano territorialmente alcune arti, lo fanno prendendo come linea divisoria l'antico cardine massimo¹¹⁵.

Lo schema insediativo appare piuttosto chiaro e solo poche architetture possono eluderlo avanzando o arretrando rispetto al filo stradale, eppure, nonostante questa struttura di base fortemente conservativa, è proprio l'età comunale a dare l'impronta urbanistica più marcata alla città che cresce. Al di fuori del nucleo antico, a partire dalla metà del XII secolo, ha inizio infatti l'urbanizzazione di nuovi spazi extramurari, promossa in modo quasi esclusivo dall'iniziativa di enti ecclesiastici, e i nuovi borghi si orientano lungo direttrici rappresentate dalle principali strade, oltre che dal fiume. Gli insediamenti seguono una logica di tipo gravitazionale lungo linee stradali di antica presenza, convergenti verso il centro: i due borghi di più precoce e intenso sviluppo si trovano sullo stesso asse, coincidente con gli sbocchi del decumano massimo, su una delle poche arterie indicate col termine 'strata' (da *via strata*, cioè ricoperta da uno strato di materiale), in genere piuttosto raro nella documentazione veronese di età comunale¹¹⁶. Nella zona pedecollinare alla sinistra del fiume, l'esiguità di spazi costringe a edificare lungo le 'linee di strada' della via Trentina e della via per Vicenza, entrambe polarizzate da grandi monasteri¹¹⁷. La nuova rete stradale che, partendo da collegamenti antichi, si sviluppa spontaneamente su direttrici nuove, dà forma a nervature dello spazio suburbano più irregolari rispetto a quelle del tracciato geometrico romano e inframmezzate da spazi residuali informi che verranno riempiti solo più tardi.

Il comune non mostra un ruolo di protagonista in questa fase di espansione e non sembra predisporre strumenti per vigilare sull'organizzazione stradale: gli statuti non documentano né aperture di nuove strade urbane, né rettifiche di tracciati preesistenti. Forse anche a Verona la distruzione di alcuni edifici poté servire come strumento urbanistico, ma l'unico esempio statutario spesso citato al riguardo (l'abbattimento della casa del *dominus* Desiderato da Castello nel punto strategico d'arrivo in città della via Trentina¹¹⁸) è troppo debole e incerto per costituire una prova della messa in atto a Verona dell'esproprio per pubblica utilità come negli stessi anni succedeva altrove¹¹⁹, anche se è comunque significativo che riguardi proprio la viabilità.

Quando, con la fine delle lotte di fazione, il comune acquisisce pienamente la disponibilità dello spazio urbano, la praticabilità delle strade – uno dei temi cardine della riscoperta della *via publica* come bene giuridico – diventa uno dei punti di forza della sua azione in città come nel contado. Il riordinamento dell'assetto stradale si configura come uno degli effetti della centralizzazione dei poteri decisionali e delle responsabilità. Assicurare la percorribilità significa in primo luogo tenere liberi i percorsi e ciò si ottiene in primo luogo impedendo che il piano

¹¹⁴ G.M. Varanini, *Torri e casetorri a Verona in età comunale: assetto urbano e classe dirigente*, in *Paesaggi urbani dell'Italia padana nei secoli VIII-XIV*, Bologna 1988, pp. 173-249.

¹¹⁵ *Gli antichi statuti*, pp. LXVI-LXVII.

¹¹⁶ Varanini, *Torri e casetorri*, p. 206; Id., *L'espansione urbana*, pp. 1-25.

¹¹⁷ G.M. Varanini, *Dal 'Castrum' a 'Veronetta': lo sviluppo urbano a Verona (sinistra Adige) in età comunale*, in *Lo spazio nelle città venete (1152-1348)*, pp. 33-59.

¹¹⁸ 1228, st. 207; per un approfondimento su questi temi vedi Bianchi, *La gestione degli spazi*, pp. 155-157.

¹¹⁹ Per la vicina Vicenza vedi ad esempio *Decreto edilizio emanato a nome del comune di Vicenza l'anno MCCVIII*, a cura di G. Da Schio, Padova 1860.

stradale sia ostruito sistematicamente da uomini, merci o animali: ecco allora i ripetuti divieti per i fruttivendoli di fermarsi a vendere sotto alle porte o vicino ad esse per una distanza di due passi (circa tre metri e mezzo)¹²⁰, i divieti per i conduttori di carri di scaricare merci per strada¹²¹, i divieti per gli animali – primi fra tutti i maiali – scorrazzanti per la città¹²².

Motivazioni igieniche e di sicurezza pubblica stanno alla base di queste norme, cui si collegano strettamente quelle sulla pulizia generale della città, preoccupazione costante e diffusa ovunque, al punto che a Palermo gli ufficiali preposti alle strade sono detti ‘ufficiali delle immondizie’ e a Bologna lo statuto viario si apre precisando che si tratta di misure straordinarie decise dal notaio degli ufficiali incaricati di eliminare la sporcizia e le immondizie¹²³. A Verona la pulizia delle strade urbane nel corso del Duecento da annuale diventa semestrale, una volta in estate e una volta in inverno¹²⁴: ancora scarsa se valutata con i parametri odierni o se confrontata con quella di altre località (a Piacenza ad esempio è trimestrale¹²⁵), ma da considerare in un contesto più generale di obblighi dettagliati per cui ogni famiglia deve tenere il proprio immondezzaio, nessun rifiuto può essere gettato sulla via pubblica, tutte le latrine devono essere coperte, i secchiali devono scaricare sotto terra e non sulle vie¹²⁶. La pulizia ordinaria resta affidata ai frontisti, ma compaiono a fine Duecento le prime disposizioni affinché alcune strade precise – convergenti in punti di particolare traffico, sulla ex Postumia romana, per garantire facile accessibilità al centro a persone e merci – siano pulite sei volte all’anno e affinché tutti i sabati i giurati delle guaitte facciano eliminare la sporcizia sulle strade delle circoscrizioni a loro soggette¹²⁷.

Altri strumenti messi in atto per assicurare la percorribilità delle strade sono la regolamentazione della larghezza e la definizione di misure precise per gli ingombri e le sporgenze sul fronte stradale. Così come all’interno dei propri possedimenti i vecchi signori si attivavano in tal senso - nel 1157 quando l’abate di S. Maria in Organo concede in locazione un appezzamento di terra nel *brolo* del monastero, precisa che deve restar libera una via “ita quod plaustra er milites equitando per eam ire possint”¹²⁸ - allo stesso modo agisce il comune, il cui intervento nel settore appare però ambiguo. Fin dal primo Duecento è attentissimo a regolarizzare i portici in base al diverso tipo di strada¹²⁹ (sollecitudine analoga mostra la vicina Vicenza che, a partire dal 1208, comincia ad eliminarli da città e sobborghi¹³⁰) e ancor di più a proibire di edificare oltre certe altezze, con una normativa debitrice più delle lotte di fazione che del gusto estetico volto a realizzare un equilibrato rapporto tra spazio costruito e spazio

¹²⁰ 1276, IV, st. 109; 1327, IV, st. 81; 1393, IV, st. 71.

¹²¹ 1276, IV, st. 127; 1327, IV, st. 87; 1393, IV, st. 76.

¹²² 1276, IV, st. 1 e 213 (ma anche III, *statuta nova*, p. 83); 1327, IV, st. 1, 6, 121; da confrontare con il precedente 1228, st. 170.

¹²³ Heers, *La città*, p. 327.

¹²⁴ Il cambiamento è documentato da 1276, IV, st. 187.

¹²⁵ Bocchi, *Normativa urbanistica*, pp. 114-115, con altri esempi.

¹²⁶ Le disposizioni sono presenti a partire dal 1276 (con una collocazione ancora piuttosto disordinata) nel libro IV degli statuti: cfr. 1276, IV, st. 180, 181, 187; 1327, IV, st. 108, 110, 114; 1393, IV, st. 96, 98, 102.

¹²⁷ Per un inquadramento di questi provvedimenti in un più ampio contesto di iniziative mirate al bene comune – per il quale provocatoriamente Heers (*La città*, p. 321) si chiedeva: sollecitudine o pretesto? – vedi Bianchi, *La gestione degli spazi*, p. 157-158. Resta un passaggio normativo importante il provvedimento per cui “iurati guaitarum teneantur et debeant facere purgari stratas salexatas suarum guaitarum quolibet die sabbati per homines guaitarum” (1276, IV, st. 188).

¹²⁸ A. Castagnetti, *La società veronese nel medioevo. Ceti e famiglie dominanti nella prima età comunale*, Verona 1987, pp. 114-115.

¹²⁹ 1228, st. 166; poi 1276, IV, st. 172; 1327, IV, st. 154; 1393, IV, st. 136. Indicazioni in tal senso si hanno anche in qualche statuto rurale: cfr. per Cerea *Statuti rurali*, p. 151, st. 7 (“et auferre faciam lobias cavatas impositas in viis comunis”).

¹³⁰ B. Pagliarino, *Croniche di Vicenza*, Vicenza 1663 (anast. 1981), p. 32.

aperto¹³¹. Allo stesso modo prima modifica le misure, poi procede alla progressiva demolizione dei ponticelli, i sovrappassi stradali che congiungevano immobili di uno stesso proprietario, elemento consolidato del paesaggio urbano veronese – e non solo¹³² – utilizzati anche per gli edifici pubblici, come quello che univa la *Domus Nova*, residenza del podestà, e il palazzo comunale, scavalcando la *via sogariorum* dove stavano i mercanti di corde¹³³.

Il comune non mostra invece particolare interesse a regolamentare la larghezza delle strade (a Parma già indicata nel 1211), cioè a definire quello che è stato ritenuto un vero e proprio piano regolatore medievale e che risulta essere uno strumento urbanistico adottato in quasi tutte le città italiane nel Duecento¹³⁴. Tale lacuna normativa va di pari passo con quella relativa ai vicoli tra le case, cresciuti disordinatamente approfittando di una delle tante zone grigie sul diritto di proprietà dei suoli¹³⁵. Questa microviabilità interna agli isolati, spesso utilizzata come scarico per lo scolo delle acque sporche, nel corso del XIV secolo si trasforma (ne abbiamo la prova soprattutto dalla toponomastica rinvenibile nella documentazione privata¹³⁶) o perché il vicolo è promosso a vera e propria strada transitabile o perché viene chiuso in modo da eliminare sporcizia e delinquenza. L'attenzione documentata nel Quattrocento per questo problema e le molte iniziative messe in atto da famiglie di prestigio, che quando avviano la ristrutturazione edilizia del loro palazzo urbano chiedono di chiudere questi passaggi oscuri e malfamati, indirettamente testimoniano l'abbandono in cui versava il settore nelle età precedenti.

Risanamento e chiusura degli *introli*, uniti alla progressiva eliminazione dei ponticelli aerei e delle diverse sporgenze e rientranze per seguire la *corda aliorum domorum*, modificano le strade e conferiscono loro una regolarità e un ordine che prima non avevano. Non ci sono norme veronesi che prevedono di mettere in asse le strade, ma oltre alle lacune documentarie e al persistente impianto romano di cui abbiamo più volte parlato, dobbiamo qui tener conto anche del possibile utilizzo di accorgimenti 'visivi' mirati ad inquadrare alcuni monumenti e a raddrizzare virtualmente le strade che ad essi conducono. Si è notato ad esempio che l'irregolarità della strada diretta al convento di S. Anastasia è stata controllata e attenuata mediante una rettifica 'ottica' realizzata con abili accorgimenti architettonici quali il pilastro di mezzo del doppio portale e i capitelli laterali della chiesa¹³⁷. Anche in questo caso la strada, mentre regolarizza la propria immagine, integra morfologicamente le diverse architetture.

All'attenzione per la *publica utilitas* si associa dunque, nel corso del XV secolo, un nuovo richiamo al decoro urbano, alla regolarità, all'eleganza, e si affaccia anche nella normativa quel confronto tra utile e bello destinato a lunga vita nel settore urbanistico. La stessa chiusura degli *introli*, cui abbiamo prima accennato, sembra attenta all'utile pubblico (quando si autorizza a

¹³¹ 1228, st. 63-64; 1276, IV, st. 166-168; 1327, IV, st. 151-153; 1393, IV, st. 133-135.

¹³² Tanto che il giurista Odofredo indicava il fatto come consuetudinario: Bocchi, *Normativa urbanistica*, p. nota 44.

¹³³ 1276, IV, 1; 1327, IV, 1; vedi per confronto gli statuti veneti del 1450: *Statutorum Veronae libri quinque*, I, Venezia 1747, libro IV, st. 65.

¹³⁴ Rettifiche e allargamenti tengono spesso conto della differenza fra le strade interne e quelle esterne alle mura: Bocchi, *Normativa urbanistica*, p. 111 con numerosi esempi.

¹³⁵ Per un confronto con l'abbondante normativa emiliana vedi F. Bocchi, *Normativa urbanistica*, p. 115-116

¹³⁶ G.M. Varanini, *Edilizia privata e licenze per l'occupazione di suolo pubblico a Verona nel Quattrocento*, in *Lo spazio nelle città venete (1348-1509). Urbanistica e architettura, monumenti e piazze, decorazione e rappresentazione*, a cura di E. Guidoni e U. Soragni, Roma 1997, p. 61; negli statuti si proibisce genericamente di "facere seu deietare aliquam gestionem seu aliquam turpitudinem seu stercora vel budellas", divieto che vale anche per tutte le strade pubbliche (1276, IV, st. 172 e aggiunte; poi 1327, IV, st. 154), la multa è di 60 soldi "et si supra personam alicuius in duplo", annotazione rivelatrice di quanto anche a Verona ci fossero aree di emarginazione igienicamente degradate, con le immondizie spesso gettate dalle finestre insieme alle acque sporche (esempi analoghi nella Napoli del 1322 in Heers, *Le città*, pp. 333-334).

¹³⁷ S. Ferrari, *Piazza Santa Anastasia e l'isolato di Palazzo Forti a Verona. Palazzi, logge e architetture dipinte nel secondo Trecento*, in *Lo spazio nelle città venete (1348-1509)*, pp. 172-174.



sormontarli con un'arcata si chiede, ad esempio, che rimanga spazio sufficiente per il transito di un carro) tanto quanto al decoro e a motivi di igiene. E non sarà forse inutile, allora, collegare ai temi stradali il nuovo modo di guardare a quella umanità bisognosa, che spesso vive nelle strade, da parte del consiglio veronese che nel 1486 programma per la prima volta un censimento dei senza fissa dimora¹³⁸.

Utilità, bellezza e igiene trovano un punto d'incontro nell'attenzione dedicata alla pavimentazione, problema fra i più sentiti in moltissime città comunali italiane, ma realizzato con tempi e modalità assai diversi¹³⁹. A Verona già nel 1276 si introduce un'indicazione programmatica di rilievo, con l'obbligo per il podestà di far *salexare* due vie ogni anno¹⁴⁰. Dopo le pavimentazioni infamanti dell'età delle lotte di fazione (di cui proprio gli statuti di fine Duecento sanciscono l'ultimo atto, prevedendo che la via che unisce il Foro con il porto fluviale sia lastricata con i materiali ricavati dall'abbattimento delle case degli assassini di Mastino della Scala¹⁴¹), un apparato normativo sempre più ampio predispone il rinnovamento con materiali più solidi ed eleganti di nuove vie del centro urbano. La sollecitudine degli Scaligeri per questo aspetto appare fortissima e si inserisce nella linea d'azione di molti signori e principi - è il duca di Savoia a ordinare per la prima volta la lastricatura delle strade principali di Torino e nella Milano sforzesca ci si affida alla generosità di Galeazzo per lastricare e risanare strade e piazze *turpissime, fangose et lutuose*¹⁴² - congruente in ciò con gli interessi dei ceti sociali e di governo.

Ordine, buona pavimentazione e pulizia delle strade contribuiscono alla bellezza della città e soprattutto di quegli itinerari privilegiati che gravitano sulle residenze signorili, laddove è riconoscibile una chiara gerarchia di spazi e percorsi, con urbanistica e architettura che si presentano complementari e in continuità. È infatti proprio e solo per la zona dei palazzi scaligeri che la normativa stradale nel Trecento si fa ampia e dettagliatissima, per evidenti esigenze di immagine. Diventano così oggetto di particolari cure tutte le strade che convergono nella piazza del Foro e nell'attigua piazza dei Signori, l'antico cuore commerciale e il nuovo centro direzionale della politica signorile. Si tratta di una rilevanza inequivocabilmente politica, che sarà proprio per questo annullata nell'età viscontea, come testimoniano con tutta evidenza gli statuti riformati da Gian Galeazzo Visconti, nuovo signore di Verona¹⁴³. Ancora una volta le strade e i loro codici d'uso e di mantenimento rimandano ai rapporti sociali e al sistema politico.

In chiusura, ci poniamo ora una domanda già avanzata per il contado: chi paga queste opere di rinnovamento e di manutenzione? Come per il distretto, anche per il centro urbano vige la regola che i servizi vanno pagati da chi ne trae beneficio, quindi in genere gli oneri sono ripartiti fra gli interessati. Si tratta in molti casi di oneri personali, vale a dire precise prestazioni d'opera: così avviene per la pulizia dei tratti stradali, mentre non è attestata a Verona la consuetudine di ritenere ciascun cittadino responsabile della pavimentazione per la porzione di strada che passa

¹³⁸ G.M. Varanini, *La carità del municipio. Gli ospedali veronesi del Quattrocento*, in *L'ospedale e la città*, a cura di G. Marini, P. Marini, A. Pastore, G.M. Varanini, Verona 1996, p. 27.

¹³⁹ Szabò, *La politica stradale*, p. 104.

¹⁴⁰ 1276, IV, st. 192 da confrontare con 1327, I, st. 233; vedi Bianchi, *La gestione degli spazi*, pp. 157-158

¹⁴¹ 1276, I, st. 305.

¹⁴² Per Torino vedi R. Comba, *Lo spazio vissuto: atteggiamenti mentali e 'costruzione' del paesaggio urbano*, in *Torino fra Medioevo e Rinascimento. Dai catasti al paesaggio urbano e rurale*, a cura di R. Comba e R. Roccia, Torino 1993, p. 19; per Milano vedi Heers, *La città*, p. 335.

¹⁴³ Sulla gestione 'scaligera' degli spazi stradali vedi Bianchi, *La gestione degli spazi*, p. 158 (testo) e p. 25 (visualizzazione grafica).

davanti alla sua casa¹⁴⁴. Sono poi documentate imposte in denaro sia indirette (tutti gli abitanti della contrada sono talvolta chiamati a sostenere la spesa, sotto la supervisione dei giurati delle guaitte) sia dirette. È questo il caso ad esempio della manutenzione delle *salexate*, per la quale solo i proprietari di carri devono versare ogni anno una cifra in ragione del numero e del tipo di carri posseduti¹⁴⁵, vista la rapida usura provocata proprio dai carri pesanti sulle coperture stradali rigide: un provvedimento che, oltre a contribuire al finanziamento dei lavori, mira ad attenuare il conflitto d'interessi tra residenti e non residenti in transito, derivante dalla non coincidenza giuridica fra coloro che sopportano i costi (frontisti) e coloro che ne traggono i maggiori benefici (trasportatori). L'amministrazione comunale si mostra in grado di imporre ai frontisti precisi obblighi, ma anche di alimentare, grazie a imposte prelevate proporzionalmente, un bilancio pubblico capace di finanziare precisi interventi, segno di una raggiunta maturità nell'esperienza di controllo finanziario nel settore stradale.

5. Conclusioni

Arrivati alla conclusione, possiamo ritenere che la scelta necessaria (quasi obbligata, come abbiamo detto all'inizio) degli statuti si è rivelata comunque utile. Senza abbandonare quel po' di sano scetticismo nell'approccio ad una fonte che – lo sappiamo bene – non è specchio dei comportamenti effettivi, e grazie al confronto con altra documentazione, possiamo dire che l'aumento qualitativo più ancora che quantitativo degli ordinamenti viari dimostra una precisa e via via più forte volontà politica in questo settore. Sul banco di prova della politica stradale misuriamo coscienza civica ed efficienza politica e, se è vero che a Ulma, Augusta e Norimberga, come scriveva Braudel, le strade medievali erano talmente sporche e rovinate che bisognava attraversarle sui trampoli o mediante passerelle, e che “alla vigilia delle fiere, a Francoforte si ricoprivano frettolosamente con paglia e trucioli di legno”¹⁴⁶, questo certo non avveniva nella più piccola Verona.

Sarebbe imprudente enfatizzare gli sforzi operati in questo settore (paragonabili a quelli retoricamente attribuiti ai Savoia quando il loro stesso nome viene interpretato con connotazione ‘stradale’¹⁴⁷), dobbiamo nondimeno riconoscere che il comune prima e la signoria poi non portano avanti una gestione passiva del sistema stradale, ma hanno concreto spirito d'iniziativa, sorretti dall'idea che la rete viaria sia qualcosa di più di uno spazio tecnico destinato alla circolazione e dalla consapevolezza che anche la sua organizzazione e il suo corretto utilizzo contribuiscono alla qualità della vita.

¹⁴⁴ Per questo vedi Heers, *La città*, pp. 334-335.

¹⁴⁵ Ma per alcune strade principali – che vengono elencate – e per la piazza del Foro le spese sono a carico del comune “salvo quod si culpa vel facto alicuius ipse strate devastarentur”, nel qual caso i procuratori faranno riparare i guasti ai responsabili del danneggiamento: 1327, IV, st. 3 (la norma mancava nel 1276); cfr. anche 1393, IV, st. 3.

¹⁴⁶ F. Braudel, *Civiltà materiale, economia e capitalismo (secoli XV-XVIII), I: Le strutture del quotidiano*, trad. it. Torino 1982, p. 457.

¹⁴⁷ “Savoia in lingua nostra salva via / vuol dir però che salva la starda / de l'Alpi tra la Franza e Lombardia”: Settia, *Castelli e strade*, p. 259-260.