



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.319-333

PER TERRE E PER ACQUE

(MONSELICE, 16 DICEMBRE 2001)

ALDO A. SETTIA

CONCLUSIONI

1. Continuità?

Andrea Gloria nel 1862 non temeva di scrivere che le strade romane “nell’*evo medio* per la più parte furono abbandonate e distrutte, perché mutò faccia la provincia e sursero nuovi villaggi, che dimandarono altre vie”¹; e non è poco in un paese come il nostro in cui domina, in generale, la tendenza a credere piuttosto in una pura e semplice continuità degli antichi tracciati stradali. Se l’affermazione “catastrofica” del Gloria andrà presa “*cum granu salis*” non si può nemmeno affermare che le strade medievali siano state soltanto degradate sopravvivenze di quelle romane e che, senza un precedente antico, non sarebbe stata possibile l’esistenza di una strada medievale.

Vi sono infatti itinerari naturali “perenni”, praticati sin dalla preistoria, che la tecnica romana si era limitata a razionalizzare e ad attrezzare, e che quindi continuarono a essere utilizzati anche quando venne meno la loro regolare manutenzione;² essi furono certamente soggetti a deviazioni e ad adattamenti conseguenti alle disgrazie e alle fortune degli insediamenti antichi che quelle strade collegavano fra loro nonché dal sorgere di centri abitati nuovi, come appunto il Gloria aveva percepito.

Prima di parlare di continuità occorrerebbe comunque conoscere con sicurezza i percorsi di età romana, spesso noti solo per grandi linee e sui quali non mancano le incertezze e le disparità di giudizio. Non tutti, ad esempio (come ha ricordato Azzara) riconoscono l’esistenza di una Via Emilia Altinate, e frequenti sono i dubbi e le difficoltà nel definire l’andamento di strade che sembrerebbero certe, come hanno mostrato la relazione di Corrain e Zerbinati sulla viabilità lungo l’Adige e altri recenti contributi³.

Ma anche quando una continuità risulta innegabile non si tratterà mai di un fatto assoluto. In Francia studi recenti hanno constatato che durante l’età carolingia la maggior parte delle antiche strade romane continuò ad essere utilizzata, ma insieme con altri percorsi resi necessari, anche là, dalla formazione di nuovi centri urbani e dall’opportunità di raccordarsi con vie d’acqua divenute altrettanto importanti di quelle terrestri⁴; non c’è quindi ragione di credere che in Italia le cose siano andate in modo molto diverso.

Nel VI secolo, com’è noto, Procopio di Cesarea nella sua *Guerra gotica* ammirò la bellezza della Via Appia, costruita ben 900 anni prima, e la perfetta tenuta della sua pavimentazione: “Là sopra – egli commenta – sono passati tanti carri e ogni sorta di animale ogni giorno, eppure non si è affatto alterata la compattezza, nessuna pietra si è rotta o afflosciata, né ha perso nulla del suo splendore”. Ma certo non si poteva dire lo stesso di tutte le antiche strade romane: Procopio medesimo attesta che nel 538 la galleria del Furlo, trasformata dai Goti in Fortezza, bloccava il percorso della Via Flaminia; anni dopo nella bassa pianura veronese il comandante goto Teia si sforzò di rendere artificialmente “impraticabili e assolutamente intransitabili tutti i paesi attorno al fiume Po”; le trasformazioni e le demolizioni allora effettuate per ragioni di guerra contribuirono, assai probabilmente, a mutazioni di percorso divenute permanenti. Narsete trovò gravi difficoltà nel transitare presso Rimini dove il ponte sulla Marecchia era stato interrotto⁵.

¹ A. GLORIA, *Il territorio padovano illustrato*, I, Padova 1862, p. 34.

² Cfr. in generale TH. SZABO, *Comuni e politica stradale in Toscana e in Italia nel medio evo*, Bologna 1992.

³ Come gli *Atti del terzo congresso di topografia antica. La viabilità romana in Italia*, Roma, 10-11 novembre 1998, “*Journal of ancient topography*”, IX(1999).

⁴ S. LEBECQ, *Entre antiquité tardive et très haut moyen age: permanence et mutations des systèmes de communications dans la gaule et ses marges*, in *Morfologie sociali e culturali in Europa fra tarda antichità e alto medioevo*, I, Spoleto 1998, pp. 461-501.

⁵ PROCOPIO DI CESAREA, *La guerra gotica*, a cura di F. M. PONTANI, Roma 1974, I, 14; II, 11; IV, 28.

In certe zone più vulnerabili non ci fu bisogno che si esercitasse la volontà distruttiva degli uomini e fu sufficiente la loro inerzia di fronte al generale peggioramento del clima che (come ha ricordato Casazza) perdurò dal IV all'VIII secolo: soprattutto nelle pianure l'alterazione delle condizioni ambientali, agendo sul corso dei fiumi, dette luogo a incontrollati fenomeni di erosione e di deposito alluvionale sufficienti a cancellare molti percorsi stradali. Eppure alcuni di essi che attraversavano l'Italia settentrionale da est a ovest, nonostante la mancanza di manutenzione, dovevano essere ancora utilizzati nel secolo X, come sembra possibile dedurre da ciò che scrive Liutprando di Cremona.

Egli invero nomina espressamente una sola antica strada, la "via di Annibale che chiamano Bard", diretta dalla pianura padana verso il "Monte di Giove", cioè ai valichi della valle d'Aosta, ma è frequente, sotto la penna del vescovo di Cremona, il ricordo di misure miliarie tra una città e l'altra e tra città e luoghi minori: Pavia dista dalla corte di Marengo, dove i re d'Italia si recano a caccia, "circa quaranta miglia", e cinquanta miglia da Acqui; duecento miglia separano Ravenna da Roma, cinquanta Brescia da Verona e dodici Piacenza da Fiorenzuola. Viene così indirettamente rivelata l'esistenza e la frequentazione di importanti assi stradali, né sembra trattarsi solo di sopravvivenze letterarie e libresche.

La presenza delle strade, anche se esse non appaiono in modo diretto nella narrazione di Liutprando, è continuamente sottintesa ed è tale da influenzare fortemente gli avvenimenti: l'antica via Postumia con le sue diramazioni continuava evidentemente a costituire l'asse privilegiato delle comunicazioni fra l'Italia nord-orientale, dominata fra IX e X secolo da Berengario I, e le regioni occidentali spesso in mano ai suoi competitori; così si spiega che gli scontri fra Berengario e Guido di Spoleto nel febbraio e nell'ottobre dell'889 avvengano l'uno sul fiume Trebbia e l'altro - come si esprime Liutprando - "nelle vaste campagne di Brescia".

Nel 923, poi, gli eserciti dello stesso Berengario e di Rodolfo di Borgogna vengono alle mani a Fiorenzuola, poco lontano, cioè, dal punto in cui la via Postumia si connetteva alla via Emilia. La praticabilità dell'antica via Fulvia spiega a sua volta che nell'898 Lamberto di Spoleto, a caccia nella foresta di Marengo, riesca a sorprendere a Fidenza i ribelli del marchese Adalberto che dalla Toscana si dirigevano su Pavia.

Il permanere delle comunicazioni a lunga distanza est-ovest permise la rapida penetrazione della prima grande incursione ungarica: i cavalieri magiari per giungere inattesi nell'899 sino alle porte di Pavia, percorsero certo l'antica via Postumia e, sempre lungo di essa, subito dopo si ritirarono, incalzati da Berengario I, dapprima sino alle "vaste campagne di Verona" e poi sino alla Brenta dove inflissero agli inseguitori una cocente sconfitta⁶.

Gli Ungari, come è ben noto, lasciarono il ricordo delle loro ripetute incursioni nella toponomastica stradale di buona parte dell'Italia settentrionale che, con il progressivo affiorare di una documentazione inesplorata, riceve continui arricchimenti: ecco ad esempio presso Borgodale, nell'alto Vercellese, lungo l'antica strada diretta verso Ivrea e la valle d'Aosta (percorsa dagli Ungari almeno due volte), la recente segnalazione di una via Ungaresca attestata in documenti del 1278, e più a sud, nell'odierno territorio di Fontanetto Po, fonti ancora più tarde parlano di una *Stralongra*, denominazione nella quale si può forse riconoscere una *Strata Ungara*⁷. Qui come altrove è probabile che il nome dei

⁶ LIUDPRANDUS, *Antapodosis*, I, 18-19, 40-41; II, 9-13, 65.

⁷ A.A. SETTIA, *Chiese e castelli in area di confine: il territorio di Borgo d'Ale*, in *Un borgo nuovo tra Vercelli ed Ivrea. 1270. La Fondazione di Borgo d'Ale in un territorio di confine*, Santhià 2000, p. 20.

temuti incursori del secolo X sia rimasto connesso a tratti di strada che non avevano conservato un loro nome antico (come Postumia o Emilia) e non avevano ancora assunto un nome medievale (come Francisca o Romea). Analogamente le denominazioni di *Ungaresca*, frequenti nell'area nord orientale italiana dal Friuli al Veneto, sembrerebbero aver attecchito soprattutto dove si era persa la memoria delle denominazioni stradali di età antica (più o meno deformate come Postioma, Loreggia, Agna e simili), ma, come ha messo in luce Cagnin, la loro fortuna fu tale da diventare nome comune impiegato per indicare una qualunque strada antica. Nel Trevigiano *Ungaresca* ha poi subito una forma di "ringiovanimento" che non sarebbe stata possibile altrove: il posto degli antichi incursori ungheresi del secolo X, ormai del tutto dimenticati dalla memoria collettiva, è stato preso dal moderno Ungheresi che – afferma un teste nel '400 – “sempre transitarono per quella strada”.

Non sono più predatori come i loro lontani antenati, ma pacifici importatori di bestiame che non disdegnano di pagare i pedaggi loro imposti. L'interessante caso di reinterpretazione è di per sé sufficiente a confermare l'importanza che la toponomastica riveste nella ricostruzione degli antichi percorsi stradali. Accanto alla grande fortuna di *Ungaresca* la documentazione trevigiana presenta, sotto la forma di *Postoima*, una sopravvivenza del nome della via Postumia, nonché nuove attestazioni di *Pelosa* (verisimilmente derivato da <via La> pillosa) che vengono così ad arricchire il già vasto quadro di una denominazione diffusa in tutta l'Italia settentrionale. Un altro “locus ubi dicitur Pilosa” – aggiungiamo – è documentato nel 1037 a Zanica, nel territorio di Bergamo, significativamente accanto a luoghi “ubi dicitur Strada” e “ubi dicitur via Langobardorum”⁸.

2. Archeologia

Nella soluzione del problema posto dalla continuità o non continuità in età medioevale dei percorsi romani sembra lecito aspettarsi il contributo della ricerca archeologica che – come auspica Azzara – nell'ambiente lagunare potrebbe operare anche nella sua specializzazione subacquea, per offrire dati di confronto e di appoggio a quelli forniti dalle fonti scritte, pur ostando, ricorda Casazza, quell'“invisibilità” archeologica che spesso caratterizza l'età altomedievale e non soltanto in fatto di strade. Nelle aree extraurbane i ritrovamenti di strade riconoscibili e databili sono tutt'altro che frequenti. Eccezionale si può considerare il caso della *Perosa* di Rivoli, poco a occidente di Torino, dove si è scoperto nel 1996 un tratto di strada romana cui era stata sovrapposta una necropoli altomedievale permettendo così di stabilire, almeno approssimativamente, l'epoca in cui il percorso venne abbandonato⁹.

Preziosi contributi alla ricerca archeologica reca ormai da molti decenni la fotografia aerea: ciò che è invisibile da terra – come si sa – può diventare visibile dall'alto specialmente in pianura e in adatte condizioni di terreno, di altitudine e di luce; ma nemmeno tale mezzo, per tanti versi insostituibile, è da considerarsi infallibile, così che per evitare equivoci e fraintendimenti nell'interpretazioni delle fotografie aeree risulta

⁸ *Le pergamene degli archivi di Bergamo, aa. 1002-1058*, a cura di M. CORTESI e A. PRATESI, Bergamo 1995, doc. 143 (febbraio 1037), pp. 247-251.

⁹ Cfr. A. CAGNANA, T. MANNONI, *Archeologia e storia della cultura materiale delle strade piemontesi*, in *Archeologia in Piemonte*, a cura di L. MERCANDO, E. MICHELETTO, Torino 1998, pp. 39-40.

indispensabile il controllo mediante lo scavo condotto direttamente sul terreno. Non occorre andare troppo lontano nel tempo e nello spazio per ricordare gli illusori entusiasmi sollevati qualche anno fa dalla “scoperta” attraverso il rilevamento aerofotografico della presunta città di Eraclea sepolta nei pressi di Venezia: il nitido intreccio delle vie che parevano definire gli isolati regolari di un impianto urbano, a un esame più ravvicinato si rivelarono come una pure illusione ottica.

Visti dall’alto i segni degli interventi sul terreno compiuti attraverso i secoli perdono naturalmente ogni collocazione temporale e un bel tracciato rettilineo, facilmente confondibile con una strada romana interrata, potrebbe, ad esempio essere riconosciuto come un metanodotto costruito poche decine di anni or sono.

La cautela è quindi d’obbligo, come del resto, in altro campo, la troppa fiducia che talora si ripone in mirabolanti e costose datazioni di laboratorio mediante le quali, specialmente per l’età medievale, non sempre si raggiungono le desiderate certezze.

L’importanza dell’archeologia si manifesta (come opportunamente ricorda Canzian) anche nel chiarire o nel confermare alcuni rapporti tra le vie di terra e le vie d’acqua: a Nogara, nella bassa pianura veronese, si è individuata l’area del porto, forse quella stessa nata nel 906 allorchè una concessione di Berengario I – come si deduce dalla menzione dei diritti di palifittura e ripatico – prevedeva, insieme con la costruzione di un castello, la creazione di un centro di scambi e di uno scalo sul Tartaro. Già altri avevano osservato che quel sito veniva a trovarsi nel XIII secolo su una strada di notevole importanza commerciale¹⁰, felice incontro, dunque, fra vie di terra e vie d’acqua che certo contribuirono allo sviluppo a Nogara di un importante e durevole centro abitato.

I resti del pontile e le altre strutture ora scoperte fanno toccare con mano, per così dire, l’esattezza e l’attendibilità delle fonti scritte¹¹. Vedere confermato quanto si legge nei documenti è certo confortante, ma i risultati dello scavo hanno valore anche in senso negativo: il mancato ritrovamento di oggetti di importazione e di monete di provenienza non locale potrebbe indicare che effettivamente, come è stato di recente ipotizzato, il mercato previsto nel diploma di fondazione del 906 non ebbe poi realizzazione¹².

La valorizzazione delle vie d’acqua, e quindi la loro integrazione con le vie di terra, data sicuramente da tempi anteriori all’età medievale anche se proprio lo scadimento della viabilità ordinaria può aver favorito, ovunque era consentito, i trasporti fluviali. La stessa fortuna di Pavia come capitale di regno fu probabilmente dovuta alla sua posizione sul tratto navigabile Po – Ticino, e non ci stupiamo quindi di trovare pavesi attivi lungo il Po come quel *nauclerius* ricordato da Casazza a Gavello nel 904. Il grande monastero regio di S. Pietro in Ciel d’oro, da parte sua, ebbe lo sfruttamento di saline a Comacchio e sarebbero stati suoi barcaioli a trasportare in Pavia il corpo miracoloso di S. Appiano prelevato lungo il fiume: un caso di “furto sacro” tra i mille. Secondo tradizioni non sempre chiare, ma con indubbio fondamento nella realtà, da un rapimento perpetrato a Ravenna in epoca imprecisata pervenne a Pavia, con lo stesso mezzo, anche la statua equestre del Regisole divenuta in seguito simbolo del comune, e sempre ravennati

¹⁰ Cfr. A.A. SETTIA, *Castelli e villaggi nell’Italia padana. Popolazione, potere e sicurezza tra IX e XIII secolo*, Napoli 1984, pp. 142 e 153.

¹¹ Cfr. F. SAGGIORO, N. MANCASSOLA, L. SALZANI, C. MALAGUTI, E. POSSENTI, M. ALZATI, *Alcuni dati e considerazioni sull’insediamento d’età medievale nel Veronese. Il caso di Nogara, secoli IX – XIII*, “Archeologia medievale”, XXVIII (2001), pp. 465-495.

¹² Cfr. A.A. SETTIA, *Proteggere e dominare. Fortificazioni e popolamento nell’Italia medievale*, Roma 1999, p. 118.

sarebbero certe preziose transenne ancora oggi conservate come trofeo di guerra¹³. Scontri e incontri agevolati dalla grande arteria di traffico che fu per secoli il Po e che sembrano oggi impensabili.

Il Po non fu nondimeno l'unica via d'acqua importante: non è un caso che dal secolo VIII in poi le concessioni regie relative all'istituzione di mercati riguardino quasi esclusivamente luoghi posti lungo corsi d'acqua navigabili, fra i quali vi sono naturalmente i fiumi veneti e, in specie, quel *Septimum* sulla Livenza (oggi Portobuffolè) del quale si occupano Canzian e Cagnin. Lo stesso avviene del resto sui laghi prealpini grandi e piccoli e lungo alcuni importanti strade ordinarie con le quali la rete di navigazione fluviale e lacuale si raccordava suggerendo, come si è accennato, le necessarie deviazioni dei percorsi di età romana¹⁴.

L'integrazione fra vie di comunicazione diverse è un fatto frequente: vi sono vie di terra che corrono parallele a vie d'acqua come il trevigiano Terraglio rispetto al Sile, ma più spesso – come ha messo in evidenza Vergani – si osserva l'alternanza tra fiumi e percorsi terrestri: il ferro della Carinzia viaggiava lungo le strade alpine sino a Portogruaro dove veniva imbarcato alla volta di Venezia; la città lagunare poteva però essere raggiunta anche attraverso una più economica ma alquanto rischiosa navigazione sul Tagliamento, più adatto alla fluitazione del legname, mentre altre strade adducevano ai corsi del Piave e della Brenta. Non diversamente, ci ricorda ancora Cagnin, nel basso medioevo le strade Ungaresca e Callalta da e per la Germania, nel territorio di Treviso cedevano il passo ai fiumi Piave e Livenza.

Non bastando i corsi d'acqua naturali l'uomo interviene a creare canali artificiali: Grandis si è intrattenuto sul precoce e importante canale di Battaglia che si vuole realizzato da tecnici milanesi. L'opera, è vero, fu progettata mentre il comune di Padova era governato da un podestà milanese, ma deve forse valere il parallelo con altre realizzazioni: podestà milanesi e comaschi lasciarono addirittura il proprio nome a certi borghi nuovi fondati sotto il loro governo in Piemonte e in Toscana, è dubbio però che ad essi sia da attribuire il merito di quelle imprese; né Milano né Como, infatti, fondarono mai borghi nuovi e quindi ben difficilmente potevano esportare tecniche e tecnici esperti in tale attività. Diversamente potrebbe essere il caso dei canali poiché effettivamente già al tempo della lotta contro Federico I i Milanesi avevano provveduto a difendere la loro città mediante opere idrauliche. Si desidererebbe saperne di più ma, nell'incertezza, non sembra ci siano sufficienti motivi per credere i Padovani incapaci di costruire il loro canale da soli.

I ponti rappresentano in un certo senso l'incontro fra vie di terra e vie d'acqua: la necessità di ricostruire il ponte sul Piave ogni volta in cui esso veniva distrutto è un esempio evidente della generale labilità di tali manufatti, quasi sempre di legno, ciò che li rendeva fragili e nello stesso tempo anche facilmente ripristinabili, una facilità che in età comunale portò anzi a una certa esuberanza nella costruzione di ponti. Nella seconda metà del XII secolo, ad esempio, nel solo tratto del Po fra Pavia e Piacenza esistevano non meno di quattro ponti, parte su barche e parte a struttura mista di barche e piloni. Tutti scomparvero però dopo il secolo XIV forse per il venir meno delle capacità organizzative dei comuni o forse per un peggioramento delle condizioni meteorologiche che rese la corrente più pericolosa.

La solita ricchezza dei documenti trevigiani ci informa, attraverso la relazione di Bustreo, dell'abbondanza e varietà di ponti che il Comune di Treviso intratteneva sui corsi d'acqua del suo contado, anch'essi in massima parte di legno, ma non mancavano quelli in

¹³ Cfr. C. SALETTI, *Il Regisole di Pavia*, Como 1997, pp. 15-31.

¹⁴ Cfr. SETTIA, *Proteggere e dominare*, pp. 111-116.

pietra e di graticci. Per facile associazione di idee viene in mente un noto ponte padovano detto appunto dei *Graisi*, nome talora indebitamente interpretato come “dei Greci” da parte dei figli di Antenore.

La particolare abilità delle popolazioni rivierasche nell’allestire ponti di barche viene confermata dalla rapidità con la quale - riferisce il cronista - i Carraresi realizzarono a Sacile un ponte “sopra sandoli e navi piccole” offrendoci così il destro per accennare ai diversi tipi di imbarcazioni che percorrevano le vie fluviali, delle quali abbiamo, specialmente nella documentazione trevigiana, una ricca esemplificazione non senza particolari tecnici interessanti.

Nel XIII secolo i mercanti veronesi si spostavano sull’Adige a bordo di piccole barche a fondo piatto chiamate *scaule*; verso la metà del Duecento a Treviso il Sile era considerato navigabile con *navi* dal sito in cui si trovavano i mulini in giù mentre più a monte si poteva andare solo con i più leggeri *sandoli*; nei primi decenni del secolo successivo il fiume era percorso da navigli con uno o due timoni; all’ultima parte del corso del Piave si addiceva invece l’uso del *burchio* benchè le sue acque fossero più spesso percorse da *zatte* cariche di materiale grezzo, governate mediante remi e per lo più inadatte al trasporto di persone, come constatarono a loro spese quei cinquanta pellegrini che vissero nel 1315 una brutta avventura a lieto fine. A Treviso nel 1379 si giudicava che barche e burchi erano difficili da condurre senza l’ausilio di tre o quattro esperti *restatores*.

Abbiamo sentito con una certa frequenza i nomi dell’Adige, del Piave, del Sile e meno frequentemente del Brenta, del Fella e del Cordevole, idronimi che l’uso corrente vuole ormai comunemente maschili; resiste però la Livenza, per quanto alternando talora, sulla bocca dello stesso relatore, con il Livenza, forma quest’ultima che sfortunatamente minaccia di prevalere. Occorre dire subito che la tendenza a mascolinizzare indiscriminatamente tutti gli idronimi (forse dovuta all’idea errata che debbano necessariamente concordare con “fiume” o “torrente”) è manifestamente indebita e riprovevole per quanto, in certi casi, ormai così profondamente radicata nell’uso da offrire ben poche speranze di reversibilità.

Non c’è dubbio, naturalmente, che siano maschili i nomi dei fiumi terminanti in –o (il Tagliamento, l’Isonzo, il Po), ma è altrettanto certo che sono femminili (o erano) quelli che escono in –a: non sarà inutile ricordare alle persone colte che Dante scriveva ai suoi tempi “quando i Padovan lungo *la* Brenta” e non *lo* o *il* Brenta; e femminili tali nomi rimangono tuttora nel sentimento di coloro che lungo quei fiumi vivono e parlano. Originariamente femminili sono certo, almeno in grandissima parte, anche i fiumi che terminano in –e: è noto che localmente si dice *la* Piave, e su certe carte topografiche ancora si legge Porto di Piave *Vecchia* nonostante che, come scherzosamente si è constatato, tale corso d’acqua sia stato mascolinizzato “per merito di guerra” (*Il* Piave, infatti, e non *la* Piave “mormorò: non passa lo straniero”).

In Toscana si scrive senza alcuna incertezza possibile la Sieve e la Greve. E se oggi si dice il Chiese, nei documenti bresciani del XII e XIII secolo quel fiume era *la* Chiese. Possono, è vero, sorgere dubbi per casi come l’Adige e il Tevere, e ciò basti per dire che il genere dei nomi di fiume terminanti in –e rimane ambiguo e bisognoso di controlli locali. In ogni caso dovrebbe essere assunto a regola il sentimento dei parlanti ripristinando l’uso locale a torto respinto come “dialettale” da quella pseudo cultura grammaticalistica, analogica e burocratica che spinge verso l’appiattimento mascolinizzante.

4. Sicurezza e guerra

Il principio che acque e strade erano di diritto pubblico parrebbe rimasto sempre ben vivo nelle coscienze e certo lo era nel basso medioevo allorché si riteneva compito dell'autorità costituita curare la manutenzione e la sicurezza delle vie di comunicazione; un certo *comfort* era garantito da una rete di ospizi affidati per lo più a ordini religiosi, e di locande e taverne gestite da laici; in queste ultime si giungeva fino a prevedere, o almeno ad auspicare la presenza di interpreti in grado di comprendere la lingua e le esigenze degli avventori stranieri. La necessità di provvedere all'incolumità dei viandanti è resa manifesta negli statuti della tarda età comunale: a Verona e a Treviso – come si è ricordato nelle relazioni Bianchi e Cagnin – si preoccuparono soprattutto dei mercanti disponendo presidi mobili, a piedi e a cavallo, lungo le strade principali oppure affidando la responsabilità di mantenere l'ordine pubblico agli abitanti dei centri che sorgevano lungo le strade stesse.

In modo analogo provvide il comune di Brescia tentando di fondare borghi nuovi *ad hoc* lungo vie troppo solitarie; con lo stesso scopo i comuni emiliani, lungo i percorsi più importanti, si sforzarono con le buone e con le cattive di concentrare in centri di una certa consistenza gli abitanti del contado che tendevano invece a vivere in case sparse, e ciò affinché – precisano gli statuti di Parma – “gli uomini meglio e più rapidamente si riuniscono per intervenire contro i danni che possono essere inferti quando una casa è troppo lontana dalle altre”. Sul passo della Cisa, “in Alpibus”, non solo lo stesso comune cercò, mediante esenzioni fiscali e costrizioni, di radunare popolazione in modo che i viandanti fossero sicuri “in eundo et redeundo”, ma predispose anche la costruzione di rifugi “protetti e sicuri”. Non diversamente i patriarchi di Aquileia si proposero nel '300 di ricostruire certi villaggi abbandonati “per difetto dei quali la strada pubblica erano meno sicura”¹⁵. Altro provvedimento meno impegnativo per agevolare la sicurezza e scongiurare la possibilità di agguati, consisteva nel taglio dei boschi sui due margini della strada per un congruo tratto, corrispondente (si precisa talora) alla gittata di un arco.

Ai percorsi stradali e fluviali si applicano anche esigenze e tecniche propriamente belliche. Nella fase finale della guerra greco gotica – ha ricordato Azzara – Narsete scelse di percorrere un itinerario costiero tra fiumi e paludi nell'intento, pienamente riuscito, di sorprendere il nemico. Secoli dopo Ezzelino da Romano giunse inatteso a Verona con un'audace marcia attraverso una valle alpina percorrendo una via - dice Rolandino - “sassosa, inconsueta, aspra, fredda e innevata” tanto che il cammino dovette essere aperto da apposite squadre di spalatori. Le strade “di guerra” non corrispondono dunque necessariamente a quelle di pace, tuttavia sotto più di un aspetto le ragioni di ordine militare non mancano di influenzare le vie di comunicazione e le relative infrastrutture civili.

I ponti dell'Adda in età comunale furono di proposito costruiti in legno perché potessero essere più facilmente interrotti impedendo così, o ritardando, il passaggio di un eventuale nemico, e tutti i ponti di legno o in muratura, ma specialmente questi ultimi, furono normalmente fortificati (meglio che “incastellati”): fortificare un ponte –ha scritto Jean Mesqui – “è una tentazione quanto una necessità”, e ciò avveniva per lo più mediante una torre porta allestita su una delle pile portanti oppure su una o su entrambe le estremità del manufatto¹⁶. Un provvedimento simile fu preso nel 1262, nota Canzian, sulla

¹⁵ Cfr. SETTIA, *Proteggere e dominare*, pp. 77-79; ID., *L'illusione della sicurezza. Fortificazioni di rifugio nell'Italia medievale: “ricetti”, “bastite”, “cortine”,* Vercelli-Cuneo 2001, p. 86.

¹⁶ Cfr. A.A. SETTIA, *L'ostacolo valicabile. Pace e guerra sul Po medievale*, “Bollettino storico bibliografico subalpino”, C (2002), pp. 52-59.

Livenza per il ponte di Sacile munendolo di porta e di battifredi, cioè di un apparato adatto a controllare e a interdire il passaggio. Un'analoga protezione si esercitò sui porti: la tendenza a incastellare i porti fluviali si manifesta nell'Italia settentrionale sin dal X secolo insieme con corti, villaggi e pievi, segno dell'importanza economica che veniva loro attribuita.¹⁷ Nella guerra anfibia condotta sui fiumi dell'Italia settentrionale mediante apposite imbarcazioni armate, furono maestre, insieme con i Veneziani, tutte le città rivierasche di un certo rilievo che sin dall'alto medioevo avevano sviluppato una tradizione di marineria fluviale, da Ferrara a Cremona, da Piacenza a Pavia; e proprio un pavese fu nel '400 il comandante della flotta viscontea, e poi sforzesca, che operò sul Po contro i Veneziani sinché – come si sa – il progresso delle artiglierie, basate a terra lungo le rive, rese impossibile l'azione delle flotte da guerra.

Vale la pena di notare, infine (per quanto il dato appaia qui marginale rispetto al tema specificamente trattato) l'odierna, corretta tendenza, emersa nelle relazioni di Azzara e di Casazza, a considerare sempre più "aperti" i confini altomedievali che sino a non molto tempo fa erano ritenuti come *limites* ferreamente invalicabili.

5. Specializzazioni

Vi è sicuramente molto di vero nell'opinione, opportunamente citata da Vergani, che sia "il traffico a far la strada e non viceversa" attivando così veri e propri, per quanto relativi, processi di "specializzazione". Nell'area alpina orientale è possibile riconoscere strade "dei metalli" attraverso le quali oro, argento, rame e ferro scavati a nord delle Alpi raggiungono Venezia; lungo altre vie il minerale ferroso estratto sul versante meridionale viene avviato ai forni fusori e poi di là, lungo il corso dei fiumi, come si è visto, verso la pianura.

La "specializzazione" delle strade non è tuttavia un fenomeno esclusivamente legato al trasporto dei metalli: una delle pseudo spiegazioni formulate per giustificare la denominazione di via Pelosa, pretendeva attribuirle al "molto pelo che i greggi, transitando per queste strade, lasciavano sui rovi e sulle erbacce che le costeggiavano"; si sarebbe cioè trattato, in sostanza, di antichi tratturi riservati alla migrazione delle pecore. Se, nello specifico caso, la proposta è inaccettabile, è pur vero che esistevano strade specializzate nel passaggio del bestiame importato dalla Germania e dall'Ungheria: fu tale di fatto, dal secolo XIII in poi, la "via publica Hungaresca", mentre si vedono altre forme di specializzazione locale emergere dal trecentesco catalogo delle strade trevigiane studiato da Bustreo; essi in verità, sembrerebbero considerate più come fossati di scolo che come vie di comunicazione, ma vi si enumerano sentieri e *tratores*, cioè appunto "tratturi".

Per ovviare all'eccesso di traffico urbano derivante dal passaggio di strade internazionali, forme diverse di specializzazione vennero imposte a Treviso durante la dominazione scaligera: si impedì il parcheggio dei carri con merci lungo certe strade, si ordinò lo sgombero di piazze e la destinazione di altre all'esclusivo commercio del bestiame, si stabilirono percorsi obbligatori in base alla provenienza e alla destinazione dei viaggiatori e dei loro veicoli. Fra XIII e XIV secolo provvedimenti simili vennero presi a Torino dove il copioso traffico internazionale che vi confluiva dalle "parti oltremontane" veniva incanalato su assi diversi in base alla destinazione dei viaggiatori verso la

¹⁷ Cfr. SETTIA, *Castelli e villaggi*, pp. 141-144, 153, 249, 295.



“Lombardia” o verso la Liguria¹⁸. Abbiamo toccato solo alcuni degli spunti offerti da relazioni che si presentano tutte di grande interesse e ricchezza; ciò nonostante si possono individuare alcuni argomenti che, pur occasionalmente toccati, avrebbero forse potuto avere maggiore approfondimento o costituire addirittura l’oggetto di altre specifiche trattazioni. Pensiamo, per esempio, alla dislocazione e alla gestione dei pedaggi, importanti da un lato per conoscere le merci in transito e la loro valutazione e frequenza, e dall’altro per determinare i percorsi stessi delle strade più importanti.

Si è accennato agli obblighi che avevano gli uomini di Nervesa, e si è appena parlato di strade *inglerate* e di terra battuta, segno che forse alla ricca documentazione trevigiana si potevano attingere elementi di interesse sulla tecnica costruttiva, sulla manutenzione e sulle servitù collettive, argomenti di cui si è sentito parlare troppo poco. Solo occasionalmente Vergani ha menzionato il tema delle fasce o aree di strada: è probabile che anche nella zona qui considerata i percorsi tendessero, in generale, a oscillare, a cambiare cioè con una certa facilità in ragione delle gravanze imposte, della sicurezza offerta, della manutenzione e percorribilità, oppure anche della qualità e convenienza dei servizi. Perseguiva anzi proprio lo scopo di provocare simili mutamenti l’azione dei “*deviatores viarum*” evocata da Cagnin, veri e propri agenti, più meno segreti, che si proponevano di indurre i viaggiatori ad abbandonare il loro percorso abituale indirizzandoli verso altre zone desiderose di partecipare alla spartizione dei profitti che la strada arrecava.

¹⁸ Cfr. A.A. SETTIA, *Fisionomia urbanistica e inserimento nel territorio (secoli XI-XIII)*, in *Storia di Torino, I, Dalla preistoria al comune medievale*, a cura di G. SERGI, Torino 1997, p. 815.