

Il comprensorio di Sant'Ilario tra romanità e alto medioevo

uno sguardo alla situazione degli studi

di Antonio Marchiorì¹

La realizzazione di strade o di infrastrutture in genere è attività che, già in fase di progettazione, suscita sempre ferocosi dibattiti: tutti offrono creative varianti di progetto sia che si tratti della circosollazione di paese sia di Pedemontane, Passanti, Terze Corsie o Nuove Romee Commerciali.

Una così appassionata e sanguigna dialettica non si smorza neppure se le infrastrutture in questione non appartengono più al presente e la loro possibilità di esistenza si concretizza soltanto nel faticoso recupero di quella memoria, qualcuno un po' prevedibilmente direbbe "identitaria", che risiede nei labili ricordi degli uomini e negli ancor più confusi segni del paesaggio.

Certo i due corni del dibattere propongono una **finalità contrapposta**: se si discute di strade moderne e di una loro possibile realizzazione, le varianti di progetto prevedono sempre le si faccia passare lontano dal proprio territorio, secondo il ben noto slogan "Not In My Back Yard"; se si tratta, invece, di strade antiche, allora si cerca in tutti i modi di stracchiarne l'ipotetico percorso per far sì che la presenza di un loro tratto anche marginale possa nobilitare e benedire la propria contrada.

E ovviamente il tono delle dispute non si attenua neppure se, come in questo frangente, si decide di circoscrivere il campo d'analisi e di limitarlo a quel comprensorio di Sant'Ilario che, in modo convenzionale certo, viene a coincidere con una

sorta di triangolo i cui lati sono rappresentati dalla Riviera del Brenta, a partire da Fiesso-Dolo sino al suo sbocco in laguna, a nord; dalla frangia paralagunare che da Fusina giunge alle Barenne di fronte a Lugo, a est; dalla linea che unisce Lugo a Sambruson - Dolo, a sud. Un tratto territoriale piccolo, infatti, ma nel quale sono confluiti mirabolanti progetti di infrastrutture moderne; infrastrutture in verità mai portate, o appena abbozzate, o solo incombenti (allargamento della zona industriale alla cassa di colmata, idrovia Venezia-Milano, terminal portuale di Dogaletto) che, nella loro immaterialità, gareggiano con quelle antiche, certo realizzate e vive un tempo ma, necessariamente, eclissatesi all'evidenza del presente.

Ci si potrebbe chiedere perché, dunque, sobbarcarsi il rischio di immergersi in acque così pericolose, potendone fare a meno, ma questo è presto detto.

Da una parte vi è la necessità di aggiornare (e di emendare, se possibile) un'indagine compiuta dallo scrivente or sono più di cinque lustri², dall'altra perché nel primo decennio di questo secolo si è stratificata una quantità di nuovi dati e di nuove informazioni che merita senz'altro di esser presa in considerazione.

Il primo importante contributo informativo, anche in ordine cronologico, è stato senz'altro la realizzazione della Carta Geomorfologica della Provincia di Venezia³ che, a partire dal 2004, anno della sua pubblicazione, è diventata la base per tutti i successivi studi d'area di carattere territoriale, sia amministrativi, sia progettuali, sia storici.

Il secondo è il "Progetto Annia"⁴, tuttora in corso, che, preparato da una serie di studi preliminari⁵, ha coinvolto a partire dal 2005 due Regioni, due Università, un numero infinito di comuni, dal Po ad Aquileia, con l'ambizioso obiettivo di un recupero materiale di questa antica strada consolare, attraverso campagne di scavo, valorizzazione dei siti esistenti, messa in rete delle strutture museali già presenti lungo il suo percorso (Musei di Adria, Padova, Altino, Concordia e Aquileia), creazione di nuovi punti di informazione, riordino o costituzione di raccolte antiquarie in molte delle realtà locali coinvolte nel progetto, secondo l'ottica del "museo diffuso"⁶.

Il terzo evento, infine, è stato rappresentato dalle indagini archeologiche condotte, a partire dal 2007, dall'insegnamento di Archeologia Medievale dell'Università di Venezia nei luoghi dell'antica abbazia dei Santi Ilario e Benedetto⁷; indagini che si sono purtroppo arenate alla soglia dei preliminari ma che hanno avuto l'indubbio merito di porre la popolazione del comprensorio di fronte alla concreta eredità della propria storia, sino ad allora troppo sbiadita nel ricordo, e di indurli ad affrontare, forse con maggior coscienza e partecipazione, le nuove progettualità che si dovrebbero concretizzare sulla loro terra⁸.

A sinistra, ricostruzione dei percorsi della via Annia (in grigio) e della via Popillia (in nero) che interessarono direttamente il territorio ilariano (da Bosio 1997).

L'Idrografia del comprensorio di Sant'Ilario: una semplificazione

L'antico assetto idrografico del comprensorio di Sant'Ilario ruota inevitabilmente attorno a due aspetti problematici, tra loro complementari: la definizione precisa di un bacino scostante dominato dal basso corso del Brenta e dalle sue capricciose divagazioni, in rapporto ai numerosi fiumi di risorgiva che lo accompagnavano in sinistra idrografica e, insieme, la morfologia variabile degli specchi lagunari, con il loro corredo di canali interni e di sbocchi a mare di cui Malamocco costituiva un riferimento di primaria importanza per la navigazione brentizia.

Grazie agli studi più recenti di topografia storica⁹, basati proprio sulla seriazione degli antichi dossi del Brenta offerta dalla **Carta Geomorfologica della Provincia di Venezia**, sembra di poter delineare degli scenari evolutivi delle foci brentizie relativamente compiuti.

Nella seconda Età del Ferro (a partire dal V sec. a.C. circa), il ramo del Brenta che costituiva il collegamento più impor-

tante tra Padova venetica e Malamocco, il suo porto a mare, era quello che, piegando a sud-est dopo Noventa e attraversando Camin e Saonara, giungeva a Lova e, proseguendo per gli attuali canali Cornio e Maggior, si dirigeva verso la bocca di porto di Malamocco. Questo, quindi, doveva essere il ramo di foce citato da Livio (X,2) come *Meduacus amnis*, quando descrive il pasticciato tentativo di risalirlo da parte del re spartano Cleonimo che, allo scorcio finale del IV sec. a.C., aveva visto fallire miseramente il suo progetto di scorreria in territorio patavino. Sembra confermarlo, del resto, il rinvenimento di un importante santuario emporile messo in luce presso Lova¹⁰: un complesso che, sorto almeno a partire dal III sec. a.C., oltre agli edifici di dichiarata destinazione culturale, era dotato di annessi destinati a supportare attività commerciali. Una struttura di confine e di mediazione tra la terraferma e la laguna (come sembra accadere per altri consimili santuari, quale quello scoperto in località Fornace ad Altino), punto sensibile della navigazione fluviale da e per Padova, ulteriormente ribadito dalla presenza di una stazione viaria che la *Tabula Peutingeriana* indica con il nome di *Mino Meduaco*.

Proprio quest'ultimo toponimo, tuttavia, insieme alla distruzione del santuario che parrebbe avvenuta già nel I sec. d.C. per semplice dismissione, sembrerebbe attestare un nuovo scenario idrografico configuratosi in piena età romana: il ramo del Brenta di Lova, infatti, sarebbe andato scemando (e ad esso spetterebbe il nome di *Meduacus Minor*, da cui sarebbe derivato quello della stazione viaria), mentre avrebbe

ripreso vigore, verso sud, l'antica asta di Arzergrande che, per Noventa, Camin e Legnaro, giungeva a Vallonga, biforcandosi nel ramo settentrionale di Crosara e in quello meridionale della Fogolana. Nello stesso tempo si sarebbe attivato pienamente anche un ramo settentrionale che, seguendo la direzione dell'attuale Riviera del Brenta, all'altezza di Fiesse avrebbe conosciuto una **biforcazione**: una prima diramazione si sarebbe diretta a Sambruson e Lugo, da dove, inserendosi nel Canale Maggior, si sarebbe avviata a Malamocco; la seconda diramazione, invece, forse leggermente più tarda, sarebbe giunta sino all'altezza di Mira Taglio per poi puntare decisamente verso sud, in direzione di Porto Menai, Piazza Vecchia e le Giare, ricollegandosi qui agli stessi canali lagunari che conducevano a Malamocco.

Questo ramo settentrionale, con la sua biforcazione, in età romana avrebbe assunto il nome di *Meduacus Maior* in virtù della funzione privilegiata di collegamento tra Padova e il suo sbocco a mare più diretto. Diramazioni più orientali del Brenta, in questo periodo, non sembra ce ne

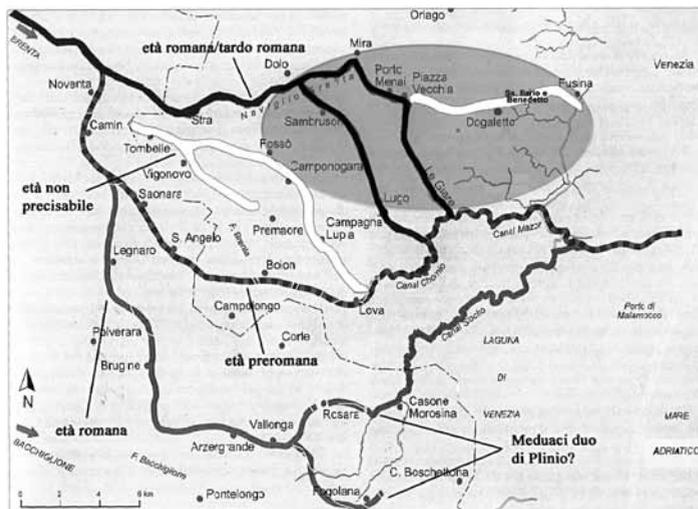
siano proprio state e questo rende non più sostenibile l'ipotesi che lo scrivente aveva formulato nel suo precedente lavoro¹¹ di un ulteriore deflusso brentizio che, in età romana, si sarebbe diretto da Sambruson, per P.to Menai, Piazza Vecchia, via Bastie, Dogaletto, in laguna attraverso il Canale Avesa. Tale direttrice fluviale, con ogni probabilità, va considerata come **digressione** da datarsi all'età medievale, forse attorno alla metà del XII secolo. Fino a quest'ultimo periodo, anzi, è molto probabile che il quadrante più orientale del comprensorio di Sant'Ilario sia rimasto immune dalle acque del Brenta e che ciò abbia contribuito alla sua fortuna, sia in età romana, sia in quella alto-medievale, da un punto di vista insediativo e, successivamente, logistico. L'arrivo delle prime acque del Brenta, al contrario, scandirà per questo areale una progressiva e irreversibile marginalità.

Infrastrutture e strade in età romana: una realtà "anfibia"

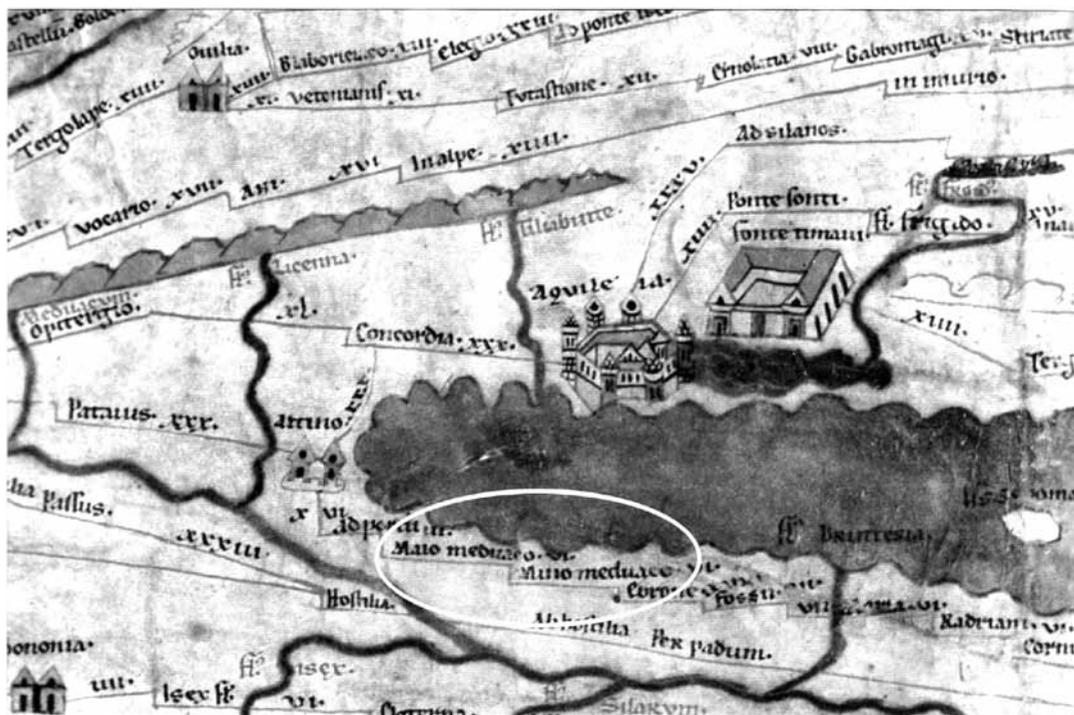
È dunque in questo scenario morfologico, destinato ad un lungo periodo di stabilità idro-

Tabella sinottica delle fonti itinerarie di età romana sul tratto Padova-Altino delle Vie Annia e Popillia e le stazioni stradali della Popillia riportate dalla Tabula Peutingeriana tra Rimini e Altino.

Probabili direttrici deltizie del *Meduacus-Brenta* in epoca preromana e romana (da Zabeo 2008).



Via Annia	Via Annia	Via Annia	Via Popillia	Via Popillia
<i>Itinerarium Antonini</i> (Cunts, IR, 1929, 128)	<i>Itinerarium Burdigalense</i> (Cunts, IR, 1929, 559)	<i>Tabula Peutingeriana</i> (Segmentum III, 4-5)	<i>Itinerarium Antonini</i> (Cunts, IR, 1929, 126)	<i>Tabula Peutingeriana</i> (Segmentum III, 4-5)
[...] <i>Patavis civitas</i> <i>Altinum civitas</i> m.p. XXXIII	[...] <i>civitas Patavisii</i> <i>mutatio Ad Deuodecimum mil. XII</i> <i>mutatio Ad Novum mil. XI</i> <i>civitas Altino</i> mil. VIII	<i>Patavis</i> Altino XXX	<i>Ab Arimino recto</i> <i>Itinere Ravenna</i> m.p. XXXIII <i>Inde navigatur</i> <i>Septem Maria</i> <i>Altinum usque</i>	<i>Rubico fl</i> XII <i>ad Novas</i> III <i>Sabis</i> XI <i>Ravenna</i> XI <i>Butrio</i> VI <i>Augusta</i> VI <i>Sacis. Ad Padum</i> XII <i>Neromia</i> III <i>Corniculani</i> (senza dist.) <i>Hadriani</i> VI <i>VII Maria</i> VI <i>Fossis</i> VI <i>Ecrone</i> XVIII <i>Mino Meduaco</i> VI <i>Maior Meduaco</i> VI <i>Ad Portum</i> III <i>Altino</i> XVI



In alto, particolare della Tabula Peutingeriana (seconda metà sec. IV d.C.) con le stations Maio Meduaco, identificata con l'attuale Sambruson, e Mino Meduaco (Lova di Campagna Lupia).

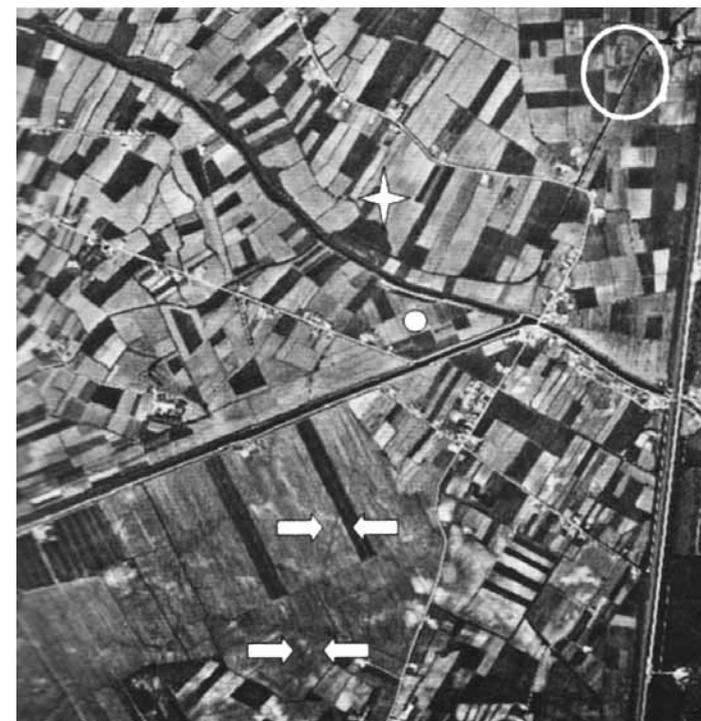
grafica, che si sono innestate le infrastrutture per il processo di romanizzazione della nostra regione.

Gli interventi, come è abbondantemente noto, furono inizialmente mirati a sostenere i primi difficili decenni di vita di Aquileia e si concretizzarono, già nella seconda metà del II sec. a.C., in almeno tre grandi vie consolari (forse quattro, se si considera tracciato autonomo, almeno sino a Padova, quello seguito già nel 175 a.C. dal console M. Emilio Lepido per giungere da Bologna ad Aquileia) di chiaro scopo strategico-militare, volte a collegare i capisaldi della Cispadana con la colonia latina altoadriatica: la via Postumia (da Genova), la via Annia (da Bologna? Da Modena? Da Adria o, addirittura, da Rimini?) e la via Popillia (da Rimini per Adria? Da Rimini direttamente ad Altino?)¹². Proprio questi due ultimi itinerari sono quelli che

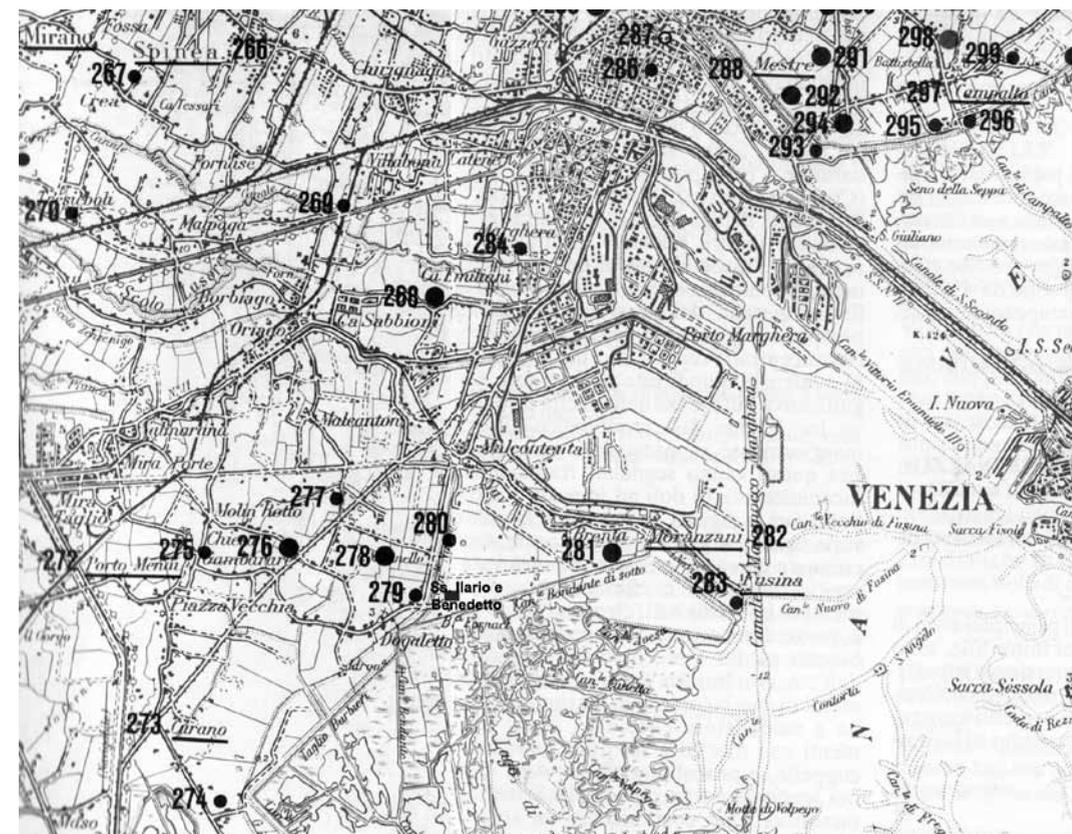
interessarono direttamente, con un tratto del loro percorso, il comprensorio di Sant'Ilario, e in un punto particolarmente sensibile, quello cioè in cui la Via Annia, nel segmento Padova-Altino, veniva intercettata dalla Via Popillia proveniente da sud.

Ora, gli studi più recenti legati, come detto, al "Progetto Annia", nonostante l'acquisizione di una mole ingente di informazioni (si parla, tra le altre, di ben 30.000 foto aeree, molte in ripresa obliqua), non hanno fornito decisivi contributi per quel che concerne il recupero della materialità di queste antiche strade nel tratto Padova-Altino compreso all'interno del comprensorio di Sant'Ilario, mentre hanno invece proposto delle interessanti rettifiche per quel che concerne la loro cronologia e i loro capisaldi d'origine. In breve sintesi, si sarebbe proposta l'ipotesi, per la verità già formulata negli anni Sessanta

A destra, foto aerea del territorio di Lova (Reven Benedetti 1975, str. 16, fot. 782) in cui è leggibile un probabile tracciato viario orientato NE-SO indicato dalle frecce (Alle foci del Medoacus Minor, 2011).



In basso, Carta Archeologica del Veneto, F. 51 (Venezia, vol. IV, 1994): i siti archeologici del comprensorio di Sant'Ilario, da P.to Menai a Fusina.





Frammenti di mosaico ed affresco, laterizi, decorazioni in cotto ed anfore, d'epoca romana, rinvenuti da Lino Vamuzzo nella zona di Sambruson (1950) ed esposti nel locale Antiquarium.

del secolo scorso sulla base degli studi ottocenteschi di Andrea Gloria, che la Via Annia fosse stata tracciata nel 153 a.C. da T. Annio Lusco (il console che, appena una quindicina di anni prima, aveva accompagnato ad Aquileia un nuovo contingente di coloni) e non nel 131 a.C. da T. Annio Rufo (come in questi ultimi decenni si era ritenuto); in secondo luogo, anche in questo caso recuperando un'idea di Andrea Gloria, si dovrebbe ritenere che la via Popillia, realizzata da P. Popillio Lenate nel 132 a.C. a partire da Rimini, fosse già direttamente indirizzata ad Altino con il suo percorso paralitoraneo e perila-

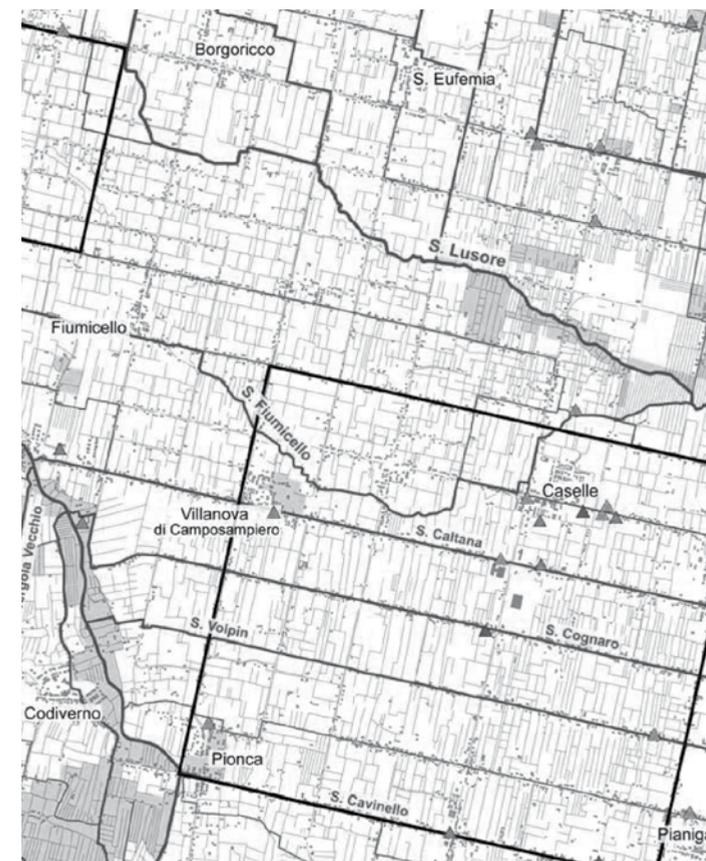
gunare, mentre il suo collegamento con Adria dovrebbe essere considerato sostanzialmente una diversione (anche se certo non secondaria)¹³. Si avrebbe, quindi, che, già nella seconda metà del II secolo a.C., nella nostra regione non solo sarebbe stata completata la **logistica di supporto militare** alla colonia aquileiese, ma sarebbe entrato a regime anche quel sistema, già decantato da Strabone, di mediazione tra i centri direzionali interni (proto urbani o urbani) e i loro **scali portuali fluvio-lagunari-litoranei**, di chiara impronta commerciale, costituito da stazioni viarie "anfibi", puntigliosamente annotate dalla *Tabula Peutingeriana*, che lungo il tracciato della Popillia intercettavano, dal delta del Po a quello del Brenta, i vari rami di foce dei fiumi che insistevano sul tratto costiero e lagunare tra Ravenna e Altino.

Un altro spunto legato al quadro storico topografico così ridisegnato, poi, deriva da uno studio recente sulla stazione viario-portuale di *Mino Meduaco* (Lova di Campagna Lupia)¹⁴; l'individuazione, grazie alla foto aerea, di un plausibile tratto dell'antica Popillia, appena a sud ovest di Lova, e il suo orientamento hanno fatto avanzare l'ipotesi, molto sfumata in realtà ma intellegibile, che questa strada perilagunare, ad un certo punto della sua storia, fosse stata diretta ad incontrare l'Annia non tanto in corrispondenza di Sambruson-*Maio Meduaco*, come generalmente si ritiene e come forse era accaduto nella prima fase di vita dell'infrastruttura, ma direttamente a **Porto Menai-Ad Portum**¹⁵. Sarebbe stata quest'ultima stazione, infatti, ad acquisire sempre più importanza per Padova come nodo di interscambio strada-

porto, in una fase in cui l'asta brentizia di Sambruson aveva cominciato a perdere efficienza in seguito all'impoverirsi d'acqua; l'ipotesi, forse poco più di una suggestione, è comunque stimolante per lo spessore logistico che assegna a Porto Menai, uno spessore che avrà modo di dispiegarsi ancora nel pieno medioevo all'interno del cosiddetto "Sistema Fluviale Ilariano".

La fluidità del percorso, ormai unificato, delle antiche arterie viarie, almeno a partire da Porto Menai, era assicurata dalla presenza di una ulteriore grande infrastruttura: la **centuriazione** che, forse già nella prima metà del I secolo a.C.¹⁶, era stata tracciata nel settore nord est del territorio patavino.

Questa grande opera di assetto agrario, cartografata dal nostro Istituto Geografico Militare come *Graticolato Romano* e denominata "centuriazione di Padova Nord-Est", grazie all'interpretazione delle immagini da satellite è stata identificata sino alle attuali propaggini lagunari e veniva a coinvolgere, quindi, anche la parte orientale del nostro comprensorio. Il fatto che la centuriazione risulti riconoscibile e operativa in questo contesto, oltre a confermare una volta di più che esso non veniva toccato dalle acque del Brenta (il Brenta-*Meduacus Maior* sembra infatti costituire proprio il limite meridionale di tale infrastruttura, separandola dalla "centuriazione della Saccisica o di Padova Sud-Est"), spiega anche la presenza di un **diffuso insediamento sparso** di carattere rurale, attestato a partire dal dosso delle Giare (e significativamente in sinistra idrografica rispetto al supposto ramo brentizio) sino all'attuale Fusina, e consolidato già a par-



tire dalla fine del I secolo a.C. L'opera agrimensoria, infatti, svolgeva tra le altre un'importantissima funzione di controllo e drenaggio delle acque. Il suo contributo nella regolazione dei corsi fluviali di risorgiva che numerosi convergevano verso il bacino lagunare, imbrigliati da fosse e canali all'interno delle maglie dei limiti centuriali (in particolar modo i decumani, orientati appositamente secondo la linea di acclivio in senso nord ovest- sud est), li rendeva un'ulteriore risorsa e non una presenza problematica, come invece accadrà in fasi storiche successive, quando la centuriazione in questo settore collasserà definitivamente.

E per quel che concerne la materialità dell'antica Annia-

Ricostruzione dei cardini e dei decumani della centuriazione Padova-Camosampiero attraverso l'indicazione della sola idrografia (digitalizzazione su ArcGIS di Robin Brigand, 2011).

Popillia? Innanzi tutto viene doverosa una seconda rettifica rispetto a quanto proposto nel nostro precedente studio: il marcatore lineare, leggibile tra via Bastie di Dogaletto e Malcontenta nella foto aerea che aveva allora costituito lo spunto di ricerca, non corrisponde all'ipotesi, pur avanzata con convinzione, che potesse essere un tratto sepolto dell'antica strada consolare diretta ad Altino¹⁷. La georeferenziazione della foto aerea sulla base numerica della Carta Tecnica Regionale (1:5000) attraverso un GIS, infatti, ha evidenziato una perfetta corrispondenza tra il marcatore lineare e la prosaica condotta del gasdotto industriale Ravenna-Porto Marghera, come risulta oggi facilmente verificabile anche in Google Earth. Occorre quindi tornare a quanto dichiarato recentemente da Mario Poppi nel suo studio sul duomo di Gambarare e accettare la sua proposta, legata alla verifica autoptica di un tratto di massicciata stradale antica¹⁸, di un **percorso dell'Annia-Popillia** che, dopo Porto Menai e Piazza Vecchia, si dirigesse verso Gambarare e proseguisse, lungo le Bastiette e Ca' Ballo, in direzione di Mestre e Altino, circa due chilometri più ad ovest del percorso da noi in precedenza prospettato.

Un'ultima osservazione, infine, va fatta ancora per quel che concerne l'Annia: tutti gli studiosi ammettono, sulla base delle discrepanti distanze proposte dalle fonti itinerarie, la possibile esistenza di una **duplice direzionalità** di questa strada tra Padova e Altino¹⁹.

Un itinerario, quello più lungo, uscito da Padova si sarebbe mantenuto sulla sinistra Brenta e, secondo quanto riportato dall'*Itinerarium Burdigalense*,

avrebbe avuto una *mutatio* (uno stazio con la possibilità di cambio cavalcature) a Dolo (*mutatio Ad Duodecimum mil. XII*) e un'altra presso la località P.te di Pietra (*mutatio Ad Nonum mil. XI*) tra S.Giuliano e Porto Cavergnago a Mestre, prima di arrivare ad Altino. Il secondo, invece, più breve, corrisponde a quello che abbiamo citato nel comprensorio di Sant'Ilario e prevederebbe l'identificazione della prima stazione dell'*Itinerarium Burdigalense*, *Ad Duodecimum*, con la *Maiò Meduaco* della *Tabula Peutingeriana*, ed entrambe con Sambruson; la seconda stazione corrisponderebbe all'*Ad Portum*-Porto Menai della *T.P.* (dove forse giungeva anche la Popillia), la terza sarebbe sempre l'*Ad Nonum* a Mestre, dove i due itinerari si sarebbero riuniti.

Di solito il tragitto settentrionale viene gratificato da una citazione di prammatica, meglio se corriva, e viene liturgicamente riportato nelle ricostruzioni grafiche dell'antica strada ma, tranne encomiabili eccezioni²⁰, non riceve alcuna ulteriore gratificazione. Ebbene, l'ultimo studio di sintesi sull'Annia, figlio del "Progetto" sunnominato, ha deciso di interrompere questa ritualità, forse ritenuta stucchevole, e ha definitivamente steso sopra l'itinerario di sinistra Brenta un pietoso velo di silenzio²¹. Poiché, del resto, tale itinerario non rientra nei limiti geografici della presente analisi, quel velo non abbiamo nessuna intenzione di squarciarlo.

Dalla romanità al medioevo: l'abbazia dei SS. Ilario e Benedetto come sintesi di una storia

Le osservazioni fino ad ora esposte hanno lasciato un po'

a margine il sito su cui sarebbe sorta, verso la fine dell'VIII secolo, una **cappella** dedicata a S. Ilario, destinata a marcare, in funzione di "architettura di potere", le proprietà di una delle famiglie dell'aristocrazia tribunizia di *Civitas Nova*, quella dei Partecipazi, che avrà modo di diventare protagonista dello sviluppo della Venezia Rivoaltina. Di lì a poco, infatti, Agnello Partecipazio, divenuto doge, fonda in quello stesso sito, nell'**819**, un monastero benedettino dedicato ai SS. Ilario e Benedetto e trasforma la chiesetta in una vera e propria "Cappella Palatina": è l'inizio di una storia che è anche la storia di Venezia e che costituisce uno dei punti di riferimento più vivi nella memoria collettiva degli abitanti del comprensorio di Sant'Ilario. Le indagini archeologiche condotte dall'Università di Venezia²² in tale ambito, per quanto brevi e non concluse secondo progetto, sono risultate estremamente importanti da questo punto di vista. Esse, innanzi tutto, hanno restituito **coordinate topografiche** e **concretezza materiale** ad un complesso il cui ricordo stava stingendo verso i confini dei miti fondativi senza luogo, poiché gli scavi ottocenteschi, che pur lo avevano temporaneamente portato alla luce, non avevano lasciato degli affidabi-

li riferimenti sul terreno, e le "cose" allora recuperate erano state distribuite presso istituzioni passabilmente distratte, del tutto ignare vicendevolmente di essere compartecipi di un'unica preziosa eredità²³.

In secondo luogo, i saggi di scavo compiuti nel corso dell'intervento hanno permesso una adeguata valorizzazione, dal punto di vista storico, del dato materiale recuperato, consentendo di seguire la genesi del monastero in rapporto al paesaggio naturale e antropico di questo tratto della gronda lagunare e alle sue trasformazioni tra il Tardoantico e gli inizi dell'Alto-medioevo.

Una prima osservazione, a questo proposito, deriva dalla **scarsa presenza** di dati materiali di IV e V secolo d.C., per di più rinvenuti in giacitura secondaria, e ci dice che la cappella, prima, e il monastero, poi, non sono stati costruiti direttamente sopra uno o più siti di età romana, ma ne hanno comunque raccolto l'eredità, non solo reimpiegandone i materiali, ma segnando una nuova fase di organizzazione insediativa del



Lastra sepolcrale del VII sec. d.C. con decorazione incisa e l'epigrafe di un Lantridus, proveniente dal monastero ilariano e ora al Museo Civico Correr di Venezia.



Frammenti di arca sepolcrale di fine VIII - inizi IX sec. d.C. con l'epigrafe di una Constantia D(omini) Ancilla, dal monastero dei SS Ilario e Benedetto al Museo Civico Correr di Venezia.

contesto, restituendolo ad una vitalità che probabilmente si era attenuata in modo sensibile durante il Tardoantico.

Il complesso abbaziale, poi, collocato su di un'isola fluviale, evidenzia da subito una spiccata **vivacità commerciale**, come dimostra la gran quantità del materiale, databile tra IX e XII secolo, proveniente sia dalle rotte mercantili adriatiche (molte le anfore globulari da trasporto), sia da quelle dell'arco alpino (per es. i contenitori in pietra ollare). Siamo cioè di fronte alla presenza di un punto nodale di mediazione tra terra e acqua, un porto fluviale/lagunare che, pur sotto altra specie ma sempre in linea di continuità, ci richiama il carattere delle stazioni della antica Popilia con la loro destinazione "anfibia" di punti di servizio, stradali e portuali insieme.

Per S. Ilario, ciò nonostante, occorre pensare ad una funzionalità inversa, dal momento che esso si propone come "porta" di Venezia sulla terraferma (questa da intendersi soprattutto

rappresentata da Padova), in un rapporto gerarchico orientato da est a ovest, mentre in età romana il polo direzionale era sulla terraferma e sfruttava questi snodi di scambio per guadagnare il mare secondo un controllo orientato al contrario. E, tuttavia, sembra di poter osservare che il monastero non abbia acquisito da subito una fisionomia compiuta e conclusa per ottemperare a questa sua funzione: è possibile pensare, infatti, che nella sua prima fase di vita e sino allo scorcio iniziale del XII, esso non abbia potuto gestire pienamente la ricca rete fluviale del suo comprensorio ai fini di una navigazione commerciale diretta tra Venezia e Padova. Si deve ritenere, piuttosto, che con i loro sforzi di riorganizzazione territoriale, i benedettini avessero reso attivo a questo scopo soltanto il **tratto finale** della rete, quello cioè che collegava il monastero con Venezia, mentre verso Padova le direttrici sembrano essere, in questa fase, ancora essenzialmente terrestri.

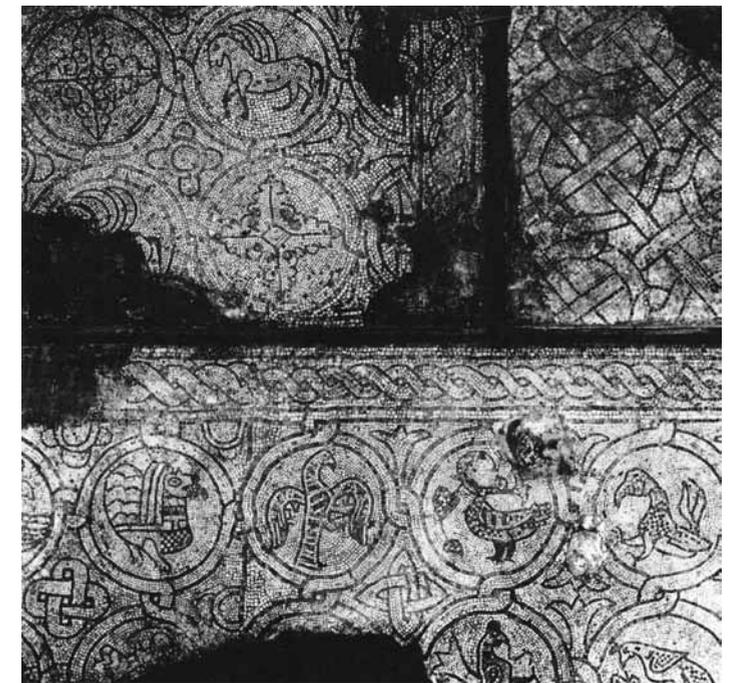
Sarcofago databile IX sec. d.C. proveniente dagli scavi tardo ottocenteschi dell'abbazia ilariana, Museo Civico Correr di Venezia.



È uno scenario che può essere ampiamente dimostrato dalla fuga del **doge Pietro I Orseolo** da Venezia, evento cittadino di grande risonanza e altrettanta costernazione²⁴: nella notte del primo del mese di settembre del 978, il doge Pietro I, "uomo illustre per le sue virtù e per l'austera sua divozione, il qual per altro, come da taluni si pretende, era stato uno de' principali motori della cospirazione, ed acconsentito avea che le sue case fossero le prime, a cui s'appiccasse il fuoco [per eliminare il suo predecessore Pietro Candiano IV e il suo figlioletto, peraltro poi sepolto proprio nell'abbazia dei SS. Ilario e Benedetto]"²⁵, abbandonando moglie ignara e figlio pure, era partito di nascosto dalla sua città, assieme all'abate del monastero di San Michele di Cuxa, nei Pirenei, al monaco ravennate Romualdo, al proprio genero Giovanni Morosini e a Giovanni Gradenigo; aveva raggiunto in barca la terraferma a S. Ilario; qui si era fatto subito tonsurare e, montato a cavallo, con la sua compagnia si era diretto verso la Francia. Il gruppo aveva viaggiato speditissimo e, grazie agli opportuni cambi di cavalcatura lungo la strada, venne visto dopo soli tre giorni già a Vercelli. Una fuga ottimamente riuscita, quindi, probabilmente anche in virtù di un sistema di comunicazioni ben integrato tra laguna e terraferma, con una strada o una rete di strade ancora efficiente nelle sue stazioni di cambio lungo tutta la pianura cisalpina.

Un sistema, invece, che si completa in una **navigazione commerciale diretta** tra Padova e Venezia, precisamente nel 1117, quando il monastero entra in possesso di *Porto* e della sua curia²⁶. Porto è l'antonomasia

che indica Porto Menai, quello che sembra di poter riconoscere nell'*Ad Portum* della *Tabula Peutingeriana*, il nodo chiave che permette di riattivare un sistema fluviale, ora non governato più da Padova, come accadeva in età romana, ma da S. Ilario. Un punto nodale che recupera a pieno la sua delicatissima funzione²⁷, mantenendo rigorosamente separate le acque del Brenta, ricondotte nell'antico letto di Mira Taglio-Curano grazie ad una *Ploëmgellam* (un



canale artificiale fatto costruire probabilmente dai monaci stessi), da quelle del fiume Tergolane che, scendendo dalle "Buse" di Mira in parallelo alla Piovesella sino a Porto Menai e piegando poi a est per Piazza Vecchia, scorreva placido verso il monastero e la laguna. A Porto Menai, infatti, a separare i due corsi vi era probabilmente un argine, sormontato da un *carro*, cioè da una macchina che permetteva di trasportare le

Pavimento a mosaico eseguito con cubetti di marmo bianco e nero secondo la tecnica romana e paleocristiana dell'opus vermiculatum, sec. IX?, monastero ilariano e ora Museo Civico Correr di Venezia.

barche dalla Piovesella/Brenta al Tergola, dietro pagamento di un pedaggio che finiva nelle casse del monastero.

Un sistema efficiente e ben collaudato che, però, ebbe vita breve: nel 1143 i Padovani, quasi a far ricadere una sorta di nemesi sopra quel Porto, già loro in passato ma, ormai, volto a loro impedimento e costrizione, aprono un **taglio nel corso del Brenta** di Sambruson, in un punto compreso tra Noventa e Dolo, e permettono alle acque di questo muscolare fiume di rompere le barriere e di allagare, impaludandolo, tutto il quadrante orientale del comprensorio, ivi compresa l'abbazia benedettina che, da quel momento, non riesce più a restituire al contesto un adeguato equilibrio idrografico. Le acque del Brenta, finalmente giunte a lambire queste propaggini, innescano un **processo di decadenza** irreversibile del monastero e delle sue pertinenze e creano dei grossi problemi anche agli spazi lagunari antistanti Venezia.

Una situazione che ci viene evidenziata ancora da una fuga, stavolta per niente felici

nell'esito: la fuga di **Jacopo Del Cassero** (Dante, *Purg.*, V, 64-84). Questo marchigiano, ancor giovane ma già protagonista di una brillante carriera politica, era stato infatti richiesto dai Visconti come podestà di Milano per il 1298; dovendo partire da Fano, sua città natale, e non potendo raggiungere Milano attraverso la strada per lui più naturale, costituita dalla via Emilia, a causa dei propositi tutt'altro che amichevoli nutriti nei suoi confronti dal duca Azzo VIII d'Este, decise di imbarcarsi alla volta di Venezia. Da qui poteva poi dirigersi verso Padova e oltre, sino in Lombardia. A differenza dell'Orseolo, però, Jacopo, partito da Venezia, non si trovò più sbarcato presso il monastero benedettino di S. Ilario ma, superata Lizza Fusina, fu condotto in barca fino ad Oriago. Qui, proprio mentre saliva a cavallo, fu raggiunto e trucidato dai sicari di Azzo VIII, complici - come sembra probabile - il signore di Treviso Gerardo da Camino e suo figlio Rizzardo. Esecutore materiale del delitto fu un certo Marco da Mestre che atterrò il Del Cassero a colpi di roncone.

Panoramica a volo d'uccello, da sud, del sito dell'abbazia dei Ss. Ilario e Benedetto e di un insediamento fortificato forse ad essa collegato, presso Dogaletto di Malcontenta, Mira (Google Earth, ripresa 2010).



Alla fine del XIII secolo, quindi, il monastero ilariano non era più un punto di riferimento diretto per Venezia, i suoi borghi si erano spopolati e il sistema di comunicazione, un tempo agile ed efficiente, stava

faticosamente riconoscendo un **nuovo asse di equilibrio** nel Naviglio del Brenta; nel frattempo, tuttavia, aveva perso fluidità e non offriva ancora sicuri riferimenti a chi vi giungeva da straniero, soprattutto se

aveva l'avventura di addentrarsi verso le paludi e i canneti che la *Kriegskarte*, allo scorcio iniziale dell'Ottocento, mostrava abbondanti proprio tra il Naviglio e il sito di Sant'Ilario.

note

- Antonio Marchiori, Laureato in lettere presso l'Università di Padova con una tesi in topografia antica, dottore di ricerca in Scienze Archeologiche con una tesi sulle infrastrutture agrarie e reti insediative nell'Istria Romana.
- A. Marchiori, D. Panciera, *Un tratto di strada romana ai margini occidentali della laguna di Venezia (area di Malcontenta): da una fotointerpretazione il contributo per un'analisi territoriale*, in "Quaderni di Archeologia del Veneto", 2, 1986, pp.140-153.
- Geomorfologia della provincia di Venezia: note illustrative della carta geomorfologica della provincia di Venezia*, a cura di Aldino Bondesan e Mirco Meneghel, Padova, 2004.
- La cui genesi è racchiusa nella Proposta di Legge n. 5148, presentata in Commissione Cultura della Camera nel luglio 2004; si veda a questo proposito *Via Annia. Adria, Padova, Altino, Concordia, Aquileia. Progetto di recupero e valorizzazione di un'antica strada romana*, Atti della Giornata di Studio (Padova, 19 giugno 2008), a cura di F. Veronese, Padova 2009 e *Via Annia II. Adria, Padova, Altino, Concordia, Aquileia. Progetto di recupero e valorizzazione di un'antica strada romana*, Atti della Giornata di Studio (Padova, Musei civici, 17 giugno, 2010), a cura di F. Veronese, Padova 2011. Il progetto è stato finanziato da ARCUS S.p.A.
- F. Ghedini, S. Busana (a cura di), *La via Annia e le sue infrastrutture*, Atti Convegno (Ca' Tron-Treviso, 6-7 novembre 2003), Treviso 2004.
- Per il nostro contesto, a mo' di esempio, va citato il caso di Sambruson, cfr. *La Mansio Maio Meduaco (Sambruson): sul percorso della via Annia*, Dolo 2008 e M. Zampieri, *Ad Duodecimum, Mansio Maio Meduaco: Sambruson in epoca preromana e romana*, Sambruson di Dolo (VE) 2009 (a proposito della ricomposizione della collezione Vanuzzo).
- Mira, scavi archeologici per l'antica abbazia: *Al via gli scavi a Sant'Ilario*, in "La Nuova Venezia", 01, novembre, 2007; la direzione della ricerca era a cura di Sauro Gelichi, Diego Calaan era responsabile dell'indagine sul campo.
- Imminente, per esempio, dovrebbe essere la realizzazione del progetto del Vallone Moranzani, lungo la riva sinistra del Naviglio del Brenta, da Malcontenta a Moranzani (parte comune di Venezia, la precisazione è d'obbligo); cfr. E. Diani, *Terra di mezzo: ricerca per il Vallone Moranzani a Malcontenta*, Venezia, IUAV, 2012.
- Si rimanda, in particolare, all'accurata indagine di M. Zabeo, *Da Livio a Venanzio,*

- sulle tracce del Brenta antico, in "Quaderni di Archeologia del Veneto", 23, 2007, pp.163-173.
- S. Bonomi, C.G. Malacrino, *Dal santuario di Altino al santuario di Lova di Campagna Lupia. Una messa a confronto nel panorama del sacro nel Veneto*, in *Alle foci del Medoacus minor*, a cura di G. Gorini, Padova 2011, pp. 71-88.
- A. Marchiori, D. Panciera, *Un tratto di strada romana*, cit., p. 143.
- Il numero parossistico di punti di domanda è legato effettivamente alla congerie di diverse ipotesi di origine, nonché di percorrenza proposte per queste antiche strade; sintesi del problema in G. Rosada, *Per discutere infine di una antica strada*, in *...Viam Anniam influenti bus palustri bus aquis evereratam...: tradizione, mito, storia e katastrophé di una strada romana*, Treviso 2010, pp.129-141.
- Paccio riferimento ancora a G. Rosada, *Per discutere infine di una antica strada*, cit., p. 133 ss.
- Alle foci del Medoacus minor*, a cura di G. Gorini, Padova 2011.
- Per il punto di confluenza tra le due vie, tradizionalmente collocato a Sambruson-Maio Meduaco, cfr. M. Zampieri, *Ad Duodecimum, Mansio Maio Meduaco*, cit., p. 84; per l'ipotesi di un collegamento diretto Lova-Pto Menai tra Popillia e Annia, cfr. M.T. Lachin, G. Rosada, *Tra Altino e Ravenna: Lova nel sistema stradale e portuale altoadriatico*, a cura di M. Matteazzi, in *Alle foci del Medoacus minor*, cit., pp. 55-76, in particolare p. 68 ss.
- Per una aggiornata riflessione sul paesaggio agrario a nord est di Padova cfr. Maria Teresa Lachin, *Una storia della terra: leggere il paesaggio agrario a nord-est di Padova*, in "Agri Centuriati", 6, I, 2010, Atti del Convegno: *Sistemi Centuriali e Opere di Assetto Agrario tra Età Romana e Primo Medioevo*, Borgorico (Padova) - Lugo (Ravenna), 10-12 settembre 2009, I, pp. 39-51.
- A. Marchiori, D. Panciera, *Un tratto di strada romana*, cit., p. 143 ss.
- M. Poppi, *Il duomo di Gambarare 1306-2006. Storia-guida*, Fiesso d'Artico (VE) 2006, p. 27 e nota 5, identificazione di una massicciata stradale presso Casa Frattina, all'inizio di via Ca' Ballo, verso Bastiette.
- L. Bosio, *Le strade romane della Venetia e dell'Histria*, Padova 1997, pp. 61-75 (Popillia e Annia), p. 74.
- G. Conton, *Memorie dal sottosuolo: il cippo funerario di Tresievoli*, in "Rive", 5, Comune di Mira (VE), 2007, pp. 76-79.
- M. Bassani, *Pergere viam. Da Altino a Padova*, in *...Viam Anniam influenti bus palustri bus aquis evereratam...*, cit.,

- pp. 73-84.
- Per i dati di scavo si fa riferimento a D. Calaan, M. Ferri, *Il Monastero dei Dogi. Ss. Ilario e Benedetto ai margini della laguna veneziana*, in *Missioni Archeologiche e Progetti di Ricerca e Scavo dell'Università Ca' Foscari - Venezia*, VI Giornata di Studio, 12 maggio 2008, Dipartimento di Scienze dell'Antichità e del Vicino Oriente, Università Ca' Foscari, a cura di S. Gelichi, Venezia 2008, pp. 185-197; D. Calaan, M.Ferri, C. Bagato, *Ss. Ilario e Benedetto (IX secolo). Un monastero del nascente dogado veneziano tra terra e laguna*, in *Atti del V congresso nazionale di archeologia medievale*, Foggia-Manfredonia, 30 settembre - 3 ottobre 2009, a cura di G. Volpe, G. Favia, Firenze 2009, pp. 498-504.
- Cfr. G. Marzemin, *Le abbazie veneziane dei Ss. Ilario e Benedetto e di S. Gregorio*, in "Nuovo Archivio Veneto", 23, I, 1912, pp. 96-162 (parte I) e 23, II, 1912, pp. 351-407, qui p. 351ss.; L. Gallo, *Mestre-Marghera: Abazia S. Ilario*, Lido di Venezia 1964, p. 208 ss.
- G. Sagornino (G. Zanetti cur.), *Chronicon Venetum omnium quae circumferuntur vetustissimum et Johanni Sagornino vulgo tributum e mss. codice Apostoli Zeno V. Cl. nunc primum cum mss. codicibus Vaticanis collatum, notisque illustratum in lucem profert H. Fr. Zanetti Al. F., Venetis 1765*, p.74, ripreso da G.B. Galliccioli, *Risposta all'osservazioni del Signor Abbate Tentori sulle Memorie Venete Antiche e Profane ed Ecclesiastiche, ossia appendice dell'opera suddetta*, Venezia 1797, pp. 26-31.
- La più che allusoria informazione in *Cronichette d'Italia compilate da Gio. Gasparo degli Orelli. Vi s'aggiunge la vita di Dante Allighieri scritta da Gioachimo Dei Prati e Gio Gasparo degli Orelli*, Coira, per A. T. Otto, 1820, vol.I, pp. 11-12.
- G. Marzemin, *Le abbazie veneziane dei Ss. Ilario e Benedetto e di S. Gregorio*, cit., p. 104 e ss.
- L'acquisto del 15 giugno 1117, oltre a Porto, comprende anche una chiesa di Sambruson (cfr. L. Lanfranchi, B. Strina (a cura di), *Ss. Ilario e Benedetto e S. Gregorio*, Venezia 1965, pp. LVIII s.); viene spontaneo osservare che S. Ilario si inserisce anche nel controllo di quella che era stata la stazione stradale sull'Annia, entrando così in concorrenza con il monastero di S. Sofia di Padova, cui le *Rationes decimarum* assegnavano S. Ambrogio di Sambruson; si ricorda che il sito su cui sorse il monastero di S. Sofia corrispondeva all'antico "nodo stradale" orientale di Padova romana, su cui insisteva naturalmente anche l'Annia.