

**Il dono di Altino**

Scritti di archeologia in onore di Margherita Tirelli

a cura di Giovannella Cresci Marrone, Giovanna Gambacurta, Anna Marinetti

# **Verona Athesi circumflua**

## Strutture e attività mercantili legate alle vie d'acque

**Brunella Bruno**

Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio di Verona, Rovigo e Vicenza

**Giuliana Cavalieri Manasse**

già Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto

**Abstract** Verona in the Roman age had an important economic role, thanks to its central geographical position, the presence of some of the most important Cisalpine roads and the river Adige which was then largely navigable. The road network was integrated with the fluvial transport on the Adige along with the Adigetto canal and probably the Acqua Morta branch of the river. Archaeological research has revealed structures that can be interpreted as docks and warehouses, indicating the possible location of some of the main harbour ports along the river.

**Keywords** Roman Verona. Harbour. Adige river. Trade. Roads.

L'importante ruolo economico che Verona ebbe sin dall'antichità, grazie alla sua felice posizione geografica in corrispondenza di un agevole passaggio dell'Adige, allo sbocco di una vallata che consente il collegamento con le regioni transalpine, è un fatto ben noto, anche se i dati della cultura materiale riflettono solo in parte questa centralità geografica per quanto riguarda i rapporti commerciali. Le ingenti quantità di materiali restituite dagli scavi,<sup>1</sup>

---

**1** I materiali sono a tutt'oggi per la stragrande maggioranza inediti e sono privi, in generale, anche di analisi quantitative. Non mancano tuttavia contributi su singoli contesti di scavo e classi ceramiche: per esempio si vedano Buchi 1973; Pesavento Mattioli 1999; Stuani 2012. I materiali dello scavo del *Capitolium*, gli unici finora pubblicati sistematicamente, forniscono un quadro abbastanza completo delle importazioni di merci avvenute a partire dagli ultimi decenni del



**Edizioni**  
Ca' Foscari

**Antichistica 23 | Archeologia 5**

e-ISSN 2610-9344 | ISSN 2610-8828

ISBN [ebook] 978-88-6969-380-9 | ISBN [print] 978-88-6969-390-8

**Open access**

Published 2019-12-16

© 2019 | © Creative Commons Attribution 4.0 International Public License

DOI 10.30687/978-88-6969-380-9/014

**203**

infatti, documentano sì il pieno inserimento del centro atesino nelle correnti dei rifornimenti mediterranei (con *trend* molto simili a quelli di altri centri adriatico-padani), ma non mostrano testimonianza di rapporti mercantili privilegiati con i territori d'Oltralpe; le quantità di prodotti transalpini attestate nella città sono assai scarse e ciò non fa escludere una provenienza da strade differenti dalla via dell'Adige, come anche modalità di penetrazione diverse dagli scambi commerciali.<sup>2</sup>

Una serie di studi recenti ha messo in risalto oltre all'importanza del nodo viario - la città era attraversata da alcune delle principali strade cisalpine, la via Postumia, la via Po-Adige (poi via Claudia Augusta Padana), e da qui prendeva avvio la via da/per Brescia e Milano - la peculiarità dell'organizzazione del traffico stradale cittadino, articolato forse, sin dalla progettazione dell'impianto municipale, certamente dagli inizi del I secolo d.C., secondo un sistema razionale di bretelle esterne che permettevano il collegamento tra i percorsi interregionali bypassando il centro urbano (Cavalieri Manasse 1998, 2016, 2017, 2018, 2019; Bruno 2019) [fig. 1].

Questo contributo affronta aspetti finora poco approfonditi, ovvero quello dell'organizzazione delle vie d'acqua e quello dell'ubicazione del porto fluviale, struttura che non poteva non esistere in un abitato in così stretto rapporto con il suo fiume, tal che le fonti ricordano l'Adige *Veronae ambiens* (Ver. En. IX, 6,7,9-6,8,2), e la città *Athesi circumflua* (Sil. It. *Punica* 8, 595):<sup>3</sup> tale argomento ci è apparso coerente con gli studi e gli interessi di Margherita Tirelli, dedicati alla portualità altinate.

La presenza di un grande fiume in buona parte navigabile fu un elemento determinante per la nascita e lo sviluppo dell'*oppidum*-colonia 'fittizia' e poi del municipio romano. Uno dei temi più interessanti a cui l'archeologia tenta di dare risposta è quello dei motivi che determinarono il trasferimento del vecchio abitato sul colle in sinistra d'Adige - che dominava dall'alto la via Postumia e la via per le Alpi - sulla piana posta alla destra del fiume.

Il piano, che non comportò, come è noto, alcuno stanziamento di nuovi abitanti, dovette essere studiato nei minimi dettagli e affidato ad un architetto per il cui incarico si è pensato a una committenza

---

I secolo a.C. fino al VI-VII secolo (Bruno 2008; Biondani 2008; Morandini 2008; Di Filippo Balestrazzi 2008).

**2** La presenza di manufatti prodotti nei territori d'Oltralpe è documentata a Verona da uno scarso numero di sigillate galliche, per le quali si rimanda, in sintesi, a Gabucci 2017. Tra II e IV secolo sono attestati sporadici frammenti di ceramica metallescente di Treviri (Mantovani 2017, 460) e alcuni esemplari di vetri di produzione renana (Roffia 2000).

**3** La stessa immagine ricorre anche più tardi nell'opera di Liutprando, *Antapodosis*, 2, 40.

cesariana.<sup>4</sup> È ragionevole credere che tra le varie ragioni che indussero a tale iniziativa non dovettero essere estranei motivi connessi allo sviluppo economico e commerciale che si andava delineando per il centro atesino: la comunità di Verona aveva bisogno di maggiori spazi, pubblici e privati, da destinare a finalità di incontro e di scambio, di edifici specializzati per transazioni, commerci, nonché aree di stoccaggio delle merci. E certamente necessitava di un sistema portuale più ampio e sicuro, agevolmente collegato con la viabilità locale e interregionale. Per assolvere a questi obiettivi il centro in sinistra d'Adige, obbligato a svilupparsi sopra una fascia di alture perifluviali, era del tutto inadatto.

La navigazione dell'Adige era in epoca romana assolutamente strategica, sia nell'ottica della conquista dei territori transalpini, sia in quella delle attività mercantili, poiché il fiume collegava l'Adriatico alle vallate alpine che mettevano in comunicazione con la Rezia. Ricordato per la rapidità delle sue correnti (*velox Athesis*) da alcuni autori,<sup>5</sup> il suo percorso era del tutto agevole lungo il corso meridionale, mentre più problematico doveva risultare a nord della città, dove le fonti lo descrivono *saxis asper et gurgitibus vorticosus et impetu ferox*.<sup>6</sup> Il fiume dovette essere un formidabile vettore di trasporto di materie prime, legname, merci pesanti e ingombranti in genere e, a partire dalla prima età imperiale, dei calcari ammonitici cavati in Valpolicella e, in minor misura, in Valpantena, commercializzati in gran parte della Cisalpina e fors'anche sino a Roma. I ponderosi carichi discendevano dalla Valpolicella forse utilizzando, a supporto di alcuni tratti poco agibili la presenza della viabilità terrestre. La città senza dubbio fu il centro di smistamento di questi materiali, destinati a proseguire il loro viaggio attraverso il capillare sistema padano di vie d'acqua e di terra.

Le caratteristiche del tratto urbano dell'alveo in età romana sono state oggetto di un'annosa discussione: secondo alcuni il fiume sarebbe passato rasente alla collina e il cosiddetto Isolo non sarebbe esistito prima dell'altomedioevo, secondo altri l'alveo sarebbe stato sin dalle origini diviso in due.<sup>7</sup> Questa seconda ipotesi, che comporta la sostanziale identità tra il letto moderno e quello antico, è avvalorata dai pochi dati archeologici a disposizione: la confermano, infatti, il tratto di argine d'epoca municipale individuato in Regaste

<sup>4</sup> Rossignani 1998, 323.

<sup>5</sup> Claud., VI Hon. 196, Sid. Apol., Epist. 1, 5, 4.

<sup>6</sup> Paneg. Const. XII, 8,2.

<sup>7</sup> Sulla discussione vedi Marchini 1978, 99-100 nota 71; Franzoni 1986, 349-51; Varanini 1988, 336-8. La prima ipotesi è stata ripetutamente ribadita da Galliazzo (1973); da ultimo Galliazzo 1994, 511, la seconda è stata sostenuta da Marconi (1937, 80) e da Beschi (1960, 387-9).

Orto<sup>8</sup> nelle adiacenze della testata destra del ponte Postumio e, sempre in riva destra, quelli riferibili ad epoca più recente di via Sottoriva 16, di piazzetta Pescheria 6 e di lungadige Rubele.<sup>9</sup> Ancora, in sinistra del fiume, vanno citati gli argini visibili in corrispondenza del teatro<sup>10</sup> e quelli documentati ai primi del Novecento a nord del ponte Pietra dal Da Lisca,<sup>11</sup> oltre al muro altomedievale messo in luce durante i lavori per la costruzione dei muraglioni, allargandosi l'antico stradone San Tomaso (oggi lungadige Sanmicheli), che potrebbe ricalcare l'andamento di un precedente argine romano.<sup>12</sup> Stando a questi dati e a quelli che si hanno più a monte,<sup>13</sup> il corso del fiume, che, come si è detto, dovette essere dotato di argini ancor prima di avviare le principali opere di urbanizzazione, nel tratto urbano sembra essere stato più largo di quanto non sia oggi, dopo la regolarizzazione sulla misura media di 90 m effettuata quando si costruirono i muraglioni a fine Ottocento.

Una serie di approdi doveva scandire il sistema degli argini, in maniera non dissimile da quanto attestato nelle epoche successive.

Riguardo il ramo minore del fiume che, stando ai dati più sopra esposti, oltre a una serie di valutazioni di ordine geofisico, legate alle correnti e alla conformazione dell'alveo, dovette esistere sin da epoca antica, i riscontri archeologici sono davvero scarsi.

L'Acqua Morta, attestata a quel che è noto dal XII secolo nella dizione *Aqua Mortua*<sup>14</sup> e interrata a fine Ottocento, doveva definire il cosiddetto Isolo a oriente, ma è del tutto ignoto se essa, come nel medioevo, si biforcasse dando luogo ad un ulteriore piccolo rivo oggi ricalcato da via Seghe San Tomaso. La sua sponda sinistra è stata vista in un piccolo tratto:<sup>15</sup> qui non si è trovata alcuna traccia di ar-

---

**8** Franzoni 1975, nr. 143; Cavalieri Manasse 1998, 119 nota 57. Si trattava di una struttura in 'mattoni romani', verosimilmente quindi sesquipedali, analoga perciò a quelle individuate in piazza Broilo lungo gli Asili Aportani (Franzoni 1975, nr. 156) e in piazza Vescovado (Cavalieri Manasse 2003, 24-5). Solo quest'ultimo tratto è documentato con precisione per essere stato scavato in epoca recente: se ne conservava il primo corso, per una larghezza di almeno 2,80 m, in sesquipedali eseguito con tecnica identica, se si eccettua l'uso di argilla come legante almeno in questa parte basale, agli altri dispositivi principali dell'impianto municipale, *murum, portas cluacas* (CIL V, 3434=NSc 1965= AE 1987, 450; Cavalieri Manasse, Cresci Marrone 2017) e complesso capitolino.

**9** Si rimanda alla documentazione inedita conservata presso l'archivio SABAP Vr-Ro-Vi, Lungadige Rubele 16 - San Salvatore in Corte Regia (1971); Piazzetta Pescheria 6 (1991); Via Sottoriva 16 (1986).

**10** Franzoni 1988, 34.

**11** Da Lisca 1936, 143.

**12** Franzoni 1975, nr. 13.

**13** Un tratto venne in luce in lungadige Riva Battello (Franzoni, nr. 151).

**14** Varanini 1988, 338 nota 18.

**15** Vedi Archivio SABAP Vr-Ro-Vi, Interrato dell'Acqua Morta 66 (2011).

gini, ma solo la riva, pressoché piana, sparsa di anfore di prima età imperiale, segno di 'butti' o di una sistemazione spondale intenzionale, ipotesi, questa, avvalorata dalla presenza di mattoni e blocchi lapidei disposti orizzontalmente a formare una sorta di pedana [fig. 2].

Gli scavi per il parcheggio di piazza Isolo, svolti tra il 2000 e il 2001, non hanno apportato elementi utili alla configurazione di età romana, ma hanno rivelato che in origine, prima della costruzione degli argini rimasti in uso fino all'Ottocento, anche la sponda destra non era strutturata.<sup>16</sup>

Tuttavia ci si domanda se lungo questa modesta asta fluviale non esistesse uno scalo strutturato, vista la presenza nelle vicinanze di un vasto quartiere artigianale indagato per circa 1.250 mq sotto i cortili del Seminario Maggiore ed esteso a est, nord e ovest oltre i limiti dello scavo,<sup>17</sup> dove si sono individuati un grande impianto metallurgico, forse il più grande noto sino ad ora in Cisalpina, principalmente attivo nella lavorazione del ferro e nella fusione del bronzo,<sup>18</sup> una fabbrica di ocre (?) e un altro o altri due settori produttivi non meglio specificabili [fig. 1.1]. Ora, atteso che i minerali utilizzati potevano provenire per via terrestre sia da zone non distanti la città, sia da bacini lontani, quali quelli dell'alto Bellunese e addirittura del Norico,<sup>19</sup> è ragionevole pensare che la grande quantità di legname necessaria al funzionamento dei forni arrivasse per via fluviale. Certamente non si può escludere che l'approdo dedicato alle esigenze del quartiere fosse ubicato sul ramo principale del fiume, ma l'Acqua Morta risultava assai più vicina all'area produttiva e in diretta connessione con essa tramite un'ampia strada glareata con accesso alle fonderie.<sup>20</sup>

Appare importante sottolineare che la rete idrografica veronese comprendeva canali o vie d'acqua minori, che, anche alla luce dei dati archeologici più recenti, sembrano costituire un elemento assai significativo della topografia urbana e dell'organizzazione produttiva e commerciale della città.

Tra essi ci si deve soffermare in particolare sull'Adigetto, un corso d'acqua tagliato artificialmente, sfruttando almeno in parte un antico alveo che si staccava dall'Adige poco prima di Castelvecchio e vi riconfluiva presso ponte Aleardi [fig. 1.2]. Poco si conosce della sua esistenza, prima della irregimentazione avvenuta in età medievale verso il 1157, in concomitanza con la costruzione delle mura comunali. Certamente la realizzazione del complesso di Castelvecchio e dei suoi fossati portò a significative modifiche dell'imboccatura.

**16** Vedi Archivio SABAP Vr-Ro-Vi, Parcheggio di Piazza Isolo (2000-01).

**17** Cavalieri Manasse 2018, 71-4.

**18** Grassi 2016, 129-85.

**19** Grassi 2016, 130-2, 183-4.

**20** Cavalieri Manasse 2018, 46-7, fig. 4.

La sua più antica menzione nota è in un documento del 1084, a vero dire piuttosto generico.<sup>21</sup> La regolarizzazione e l'adattamento alla cinta comunale dovettero modificarne le sembianze originarie. Il reinterro avvenne dopo l'alluvione del 1882, quando, a fine secolo, fu canalizzato e intubato.

L'esistenza del canale in età romana è stata alternativamente sostenuta e negata dagli studiosi, ma, in un caso e nell'altro, senza argomentazioni realmente convincenti.<sup>22</sup>

Tuttavia recenti considerazioni urbanistiche e nuovi scavi presso la cintura suburbana sud-occidentale hanno portato a valutare positivamente l'ipotesi della romanità, ricostruendo un quadro secondo il quale il corso d'acqua avrebbe costituito il vero limite fisico del centro urbano sul lato occidentale, esteso, sin dalla prima età augustea, fuori dalla cinta muraria. Lungo il suo allineamento si sarebbe attestato quel *militaris vallus* con cui nel 69 d.C. venne fortificata Verona, *sedes bello* dei generali di Vespasiano (Tac. *Hist.*, 3,8,1; 3,10,1).<sup>23</sup>

È verosimile che tale opera di difesa, approntata in condizioni d'urgenza, sfruttasse l'avvallamento già esistente e utilizzato come via d'acqua già da qualche decennio, con l'aggiunta di un terrapieno sul fronte interno, tracce del quale si rinvennero presso il Museo Maffeiiano, secondo quanto riportato da Kähler.<sup>24</sup>

È stato osservato che il fossato-canale, esteso dall'estremità sud-ovest a quella sud-est dell'ansa fluviale, avrebbe dato all'abitato l'aspetto di una città-isola,<sup>25</sup> caratteristico, come ricorda Strabone (5,1,5) di molti centri della *Venetia*, non solo della frangia lagunare, ma anche dell'entroterra, quale è il caso di Padova.<sup>26</sup> L'avrebbe reso altresì circumnavigabile, perlomeno dai piccoli navigli.

A una distanza di circa 50-100 m dalla sponda occidentale dell'Adigetto e in sistema con esso correva una bretella, parte dell'anello di scorrimento stradale di cui si è detto all'inizio. Tale strada, posta più o meno in continuità con il punto in cui la via da/per Brescia, cd. Gallica, si innestava nella via Postumia, collegava queste due grandi arterie al tronco meridionale della via Po-Alpi, poi parte della via Claudia Augusta Padana, coincidente con la via del Pontiere.

**21** Varanini 1988, 339-40.

**22** In proposito cf. Cavalieri Manasse 2018, 75 nota 64.

**23** Cavalieri Manasse 2018, 74-6. Per questa ipotesi, sostenuta su basi archeologiche, si veda anche Varanini 2019, 21. Sul ruolo di pura rappresentanza della cinta urbana Cavalieri Manasse, Bruno 2003, 47; Cavalieri Manasse 2013a, 28, 30. Sull'espansione dell'impianto a occidente delle mura Cavalieri Manasse, Bruno 2003, 47; Cavalieri Manasse 2018, 58 ss., 75.

**24** Kähler 1935, 140; Cavalieri Manasse 2018, nota 67.

**25** Cavalieri Manasse 2018, 75.

**26** Cavalieri Manasse 2018, 75.

Le testimonianze archeologiche di questo tracciato sono emerse con tutta evidenza nello scavo di piazza Arditì dove lo si è intercettato per circa 50 m, in corrispondenza di un importante quartiere artigianale per la produzione ceramica in funzione tra gli inizi del I e la metà del III secolo d.C.<sup>27</sup> [fig. 1.3].

Immaginiamo che la bretella stradale potesse funzionare come una sorta di 'asse dei servizi' utilizzato anche per lo smistamento dei prodotti ceramici, a giudicare dalla presenza, a brevissima distanza, di un'altra ampia area adibita alla fabbricazione di vasellame, oggetto di uno scavo recente; si tratta dell'impianto individuato in via Bertoni, attivo sin dall'età augustea, che nel corso del I secolo d.C. fu dismesso a favore di un impianto residenziale [fig. 3.3].<sup>28</sup> L'indagine, ancora inedita, ha portato all'individuazione di fornaci, vasche e altre strutture funzionali, oltre a notevoli scarichi di ceramica [fig. 4].

La presenza di questa strada e dell'Adigetto, collegato al fiume su entrambe le estremità, rafforza l'ipotesi, su cui torneremo a breve, di una localizzazione del porto fluviale cittadino, o quanto meno il più importante dei diversi approdi che dovevano trovarsi nella città, nella zona adiacente la confluenza sud-occidentale del canale con l'Adige.

In assenza di testimonianze archeologiche, la presenza del porto fluviale è stata finora postulata sulla base di dati ed evidenze complessivamente poco attendibili da Lanfranco Franzoni, il quale ha sostenuto che il porto si trovasse lungo la riva destra lungo Regaste Orti nelle vicinanze del ponte Postumio, luogo considerato ideale per uno scalo fluviale a causa del vicino sbocco del decumano massimo.<sup>29</sup> Segno della presenza di una zona in qualche modo connessa alle attività portuali sarebbe stata la scoperta, avvenuta in occasione della costruzione dei muraglioni del 1891, di un gran numero di materiali metallici (sia monete, che elementi statuari, applique e utensili vari).<sup>30</sup>

Nel tratto tra Ponte Pietra e Ponte Postumio, inoltre, si sarebbe localizzato il cosiddetto controteatro, una scalinata semicircolare, descritta nel manoscritto del Canobbio e raffigurata dal Palladio in una sezione ricostruttiva del teatro (RIBA, IX 11), che la tradizione antiquaria immaginò legata agli spettacoli delle naumachie in Adi-

**27** Cavalieri Manasse, Stuani 2012; Cavalieri Manasse 2013b, 96-100; Cavalieri Manasse, Mondin, Stuani 2016; Arzone, Biondani, Calomino 2015, 190-7; Cavalieri Manasse 2017b; Stuani 2019.

**28** Bruno 2019, 164-5.

**29** Franzoni 1975, nr. 143; Marchi, Cenni 1986, 91-4.

**30** In realtà l'interpretazione di tale accumulo, frutto probabilmente di una selezione avvenuta al momento della raccolta, non è chiaro, ma non sembra sostenibile la sua relazione con eventuali impianti commerciali o portuali (Cavalieri Manasse 1998; Arzone 2013).

ge.<sup>31</sup> Appare interessante la presenza di gradoni di accesso alla riva, compatibili con un approdo<sup>32</sup> cui si volle probabilmente dare un'importante veste architettonica, data la relazione con il decumano massimo e il centro cittadino: l'andamento curvilineo testimoniato sin dal Cinquecento sarebbe dovuto all'intenzione di attribuire un'enfasi monumentale alla struttura.

Dal Medioevo acquisì una funzione strategica per le attività mercantili fluviali l'area del *Portus Sancti Firmi*, dove si localizzò uno dei più importanti approdi portuali della città sotto il controllo del monastero di San Fermo, destinato alle merci dirette al mercato che si teneva nell'area dell'antico Foro.<sup>33</sup> Ancora per tutta l'età moderna il settore extra-muraneo prossimo al fiume, zona oggi nota come *contrada Filippini*, ebbe una netta vocazione mercantile.<sup>34</sup>

Anche in età romana questa zona, posta fuori dalle mura, comprendendo il punto di confluenza dell'Adigetto, è a nostro avviso da considerare un'area strategica per la portualità e il commercio.

Pur disponendo al momento di evidenze archeologiche molto frammentarie, non c'è dubbio che alcune strutture emerse nel corso di indagini condotte nel quartiere Filippini segnalino l'esistenza di un grande ed esteso complesso pubblico.<sup>35</sup> Si tratta di due murature parallele, di andamento nord-sud, caratterizzate entrambe dalla medesima tecnica costruttiva e stesse dimensioni: fondazioni in ciottoli e malta, alte circa 1,50 m realizzate 'a vista' entro trincea e con la faccia esterna lisciata da spatolate di malta, alzata (in un caso noto limitatamente alla risega) con paramento in mattoni sesquipiedali, tecnica inquadrabile nella prima età imperiale. Un tratto di muro è emerso recentemente, per circa 9 m di estensione, all'interno dell'immobile di via Lastre 3, e se ne è potuta documentare la larghezza fino a 1,20 m<sup>36</sup> [figg. 3.4 e 5]. La struttura 'gemella' era venu-

**31** Cf. Marconi 1937, 51, 74; Beschi 1960, 455-6; Franzoni 1975, nr. 145; Franzoni 1980, 60, nr. III, 36; tra gli antiquari, Canobbio 1587, II, c. 19; Panvini 1648, 91; Moscardo 1668, libro II, 18.

**32** Cavalieri Manasse 1998, 119.

**33** Varanini 2004, 85-7; 90.

**34** Nel Seicento, la Repubblica di Venezia edificò sulla riva dell'Adige, accanto al Ponte Aleardi, nell'area in cui sorgeva la chiesa di San Fermo Minore o del Crocifisso, lo Sborro, distinto in vecchio e nuovo, originariamente adibito alla quarantena di cose e persone, poi trasformatosi in un deposito merci e magazzini. Il carattere mercantile dell'area fu confermato più tardi dalla costruzione della nuova Dogana nell'area occupata dall'Orto dei Padri di San Fermo Maggiore, a seguito della quale lo Sborro del Crocifisso fu via via abbandonato, per divenire la sede del civico macello. Sull'argomento si rimanda a Brugnoli 1982.

**35** Bruno 2019, 158-9.

**36** Progetto di ristrutturazione di immobile privato (2019). Scavo SAP Società archeologica. La larghezza indicata corrisponde solo alla porzione che si è riusciti a mettere in luce, ma sicuramente la struttura è più ampia.



ta alla luce a una distanza di circa 80 m più a sud, durante lo scavo condotto in via Filippini 15-angolo vicolo Oratorio [figg. 3.5 e 6]:<sup>37</sup> questa, conservata invece fino a una larghezza di 2,05 m, a prima vista era stata interpretata come argine, stante la vicinanza all'alveo, ma tale ipotesi va ora valutata tenendo conto della scoperta della muratura di via Lastre, con cui fa certamente sistema.<sup>38</sup> Le opere murarie appaiono notevoli e riferibili a un vasto progetto edilizio unitario, oltre che a una committenza pubblica, forse testimonianza di un impegno costruttivo legato al fiume o alle attività connesse al traffico fluviale. È interessante sottolineare come le linee delle muraure di via Lastre-via Filippini coincidano con gli assi del quadrilatero viario formato da strade non orientate con la maglia urbana di età romana, ma secondo il corso del fiume, considerato traccia dapprima di un *castrum* di età gallienica,<sup>39</sup> mentre poi è stato proposto di riconoscerci il *campus* della città, ovvero lo spazio riservato al *ludus publicus* di cui si ha documentazione epigrafica (*CIL*, V 3408).<sup>40</sup>

La presenza di tali strutture, adattate all'orientamento dell'asta fluviale, spiegherebbe da un lato la particolare conformazione topografica dell'attuale settore urbano, definendo un'area che in antico era probabilmente molto più estesa, spingendosi a nord fino all'imbocco del ponte che sorgeva sulla linea del Ponte Navi, a sud sino all'Adigetto.

Nell'area di Ponte Navi, presso la chiesa di San Fermo lungo l'attuale stradone San Fermo corrispondente all'asse della via Claudia Augusta Padana è stato localizzato un edificio stretto e allungato (13 × 190 m ca.) con murature in conglomerato di ciottoli e malta, interpretabile come una struttura funzionale, con ogni probabilità un magazzino per lo stoccaggio delle merci [fig. 3.7]: di tale edificio, ricostruito grazie ai lacerti murari rinvenuti nel corso di diverse indagini, si conoscono solo i perimetrali e non l'articolazione interna,

**37** Archivio Sabap Vr, Ro, Vi, Verona, Edificio ex Giorgi. Via Filippini angolo vicolo Oratorio (2000), Relazione Multiart.

**38** In via Filippini Franzoni (1975, nr. 66) riporta la notizia di un muro visto durante la costruzione dei muraglioni di fronte alle scuole (nel posizionamento in carta esso risulta contiguo al segmento murario visto nel 2000 all'angolo dell'isolato). Sempre il Franzoni (1975, nr. 67) posiziona erroneamente nella parte orientale e di vicolo Torcoletto i resti di una fognatura interpretabile come traccia della prosecuzione del decumano quarto (Cavalieri Manasse 2018, 57 nota 28) che continuava dunque sino all'area definita dai due muri, di cui sopra si è detto.

**39** Marchini 1978, 82-4; Franzoni 1975, nr. 67.

**40** Ipotesi avanzata da Franzoni (1986b, 369) e ripresa da altri studiosi, tra cui Borlenghi 2011, 272-6. Da ultimo sulla questione Cavalieri Manasse 2018, 56-7 che ha proposto per il *campus* altra collocazione (cf. *infra*). Altra ipotesi, avanzata da Hudson nelle sue relazioni di scavo, è che tale conformazione sia dovuta a un progetto di urbanizzazione di epoca comunale o scaligera patrocinato dal Monastero di San Fermo, simile a quello realizzato da San Zeno nel proprio *broilum* a partire dal XII secolo (Varanini 1986, 17).

né si hanno elementi precisi per una sua datazione.<sup>41</sup> Sempre lungo la strada va poi considerato il complesso presso San Pietro in Carnario, che, sebbene ancora da indagare in modo puntuale, sembra aver rivestito un ruolo funzionale-mercantile [fig. 3.6].<sup>42</sup>

Per quanto riguarda il settore a sud dell'Adigetto, è interessante osservare che le murature di via Lastre e di via Filippini-vicolo Oratorio appaiono simili per caratteristiche costruttive e dimensioni, nonché isorientate a quelle del complesso probabilmente porticato con pianta caratterizzata da una grande esedra, presente a sud del canale, certamente anch'esso adibito a usi pubblici, ma di funzione controversa [fig. 3.1].<sup>43</sup> La stessa tecnica edilizia contraddistingue il grande impianto nella zona di San Pietro Incarnario, pur diversamente orientato. Nonostante questa discrasia di posizionamento, tenuto anche conto della circostanza che tale pratica costruttiva connota, almeno per quel che è noto sino ad ora, questi tre soli complessi, posti non solo nello stesso areale, esteso a sud dell'odierno Ponte Navi e comprendente la zona 'a cavallo' del canale, ma anche in contiguità, è da supporre l'esistenza di un settore omogeneo, frutto di una medesima pianificazione, da ricondurre con ogni verosimiglianza, tra la tarda età augustea e la prima età giulio-claudia. Tale arco cronologico è indiziato soprattutto dalla dinamica di realizzazione del contesto monumentale a sud dell'Adigetto. La sua costruzione, infatti, fu contestuale a impegnativi lavori di sistemazione della riva dell'Adige, che portarono a un innalzamento della sponda di circa 2,20 m e alla riduzione/regolarizzazione dell'ampiezza dell'alveo. Proprio gli scavi condotti al di sotto dell'edificio hanno restituito una serie di elementi utili a ricostruire tali operazioni: grossi ciottoli fluviali misti a terriccio sabbioso, sopra cui furono collocate anfore Dr 6A, 6B, 7-11, talora su due piani, coperte a loro volta da un piano di sabbia e ghiaia che ha restituito un asse del 15 a.C.,<sup>44</sup> da considerare termine *ad o post quem* dell'intervento.

Tratti dello stesso banco di anfore erano stati intercettati in altri punti, tanto da ricostruire una vastissima operazione costruttiva, estesa su un fronte di circa 200 m e con riutilizzo di un numero molto alto di contenitori, certamente più di 600. Anche se strutture con anfore aventi funzioni di bonifica e drenaggio del terreno sono state rinvenute in molte altre zone della città, le quantità qui individuate potrebbero suggerire l'esistenza di un particolare surplus di anfore accumulate nelle vicinanze, esito delle attività di carico-scarico che avvenivano lungo le vie d'acque anche prima della sistemazione mo-

<sup>41</sup> Hudson 2004; Cavalieri Manasse 2018, 56.

<sup>42</sup> Cavalieri Manasse 2018, 55-6.

<sup>43</sup> Sull'edificio e le sue interpretazioni si veda Cavalieri Manasse 1998 e 2018, 66.

<sup>44</sup> Arzone, Biondani, Calomino 2015, 188.

numentale. Tuttavia, se la progettazione dei tre impianti, come già detto, appare il risultato dello stesso intervento urbanistico che ridisegnò lo spazio compreso tra la sponda del fiume e la via da/per *Hostilia* e il Po, la loro destinazione parrebbe differente: funzionale e commerciale quella dei complessi a nord dell'Adigetto, ludica, educativa e sociale quella della grande struttura a sud del canale, nella quale, pur con qualche incertezza, sembra da riconoscere il *campus*, stante l'ubicazione e le caratteristiche planimetriche.

In più punti della sponda atesina, tutt'intorno alla città, vanno immaginati approdi, banchine portuali, scivoli e rampe, forse talora connessi a canalizzazioni che si insinuavano per brevi tratti all'interno nel tessuto cittadino.

Recenti scavi condotti tra il 2014 e il 2015 nel cortile sud-ovest dell'ex Arsenale militare inducono per esempio a ricostruire un approdo nella zona della controansa. Qui è venuta alla luce una grande area produttiva, organizzata intorno all'attività di una ruota idraulica alimentata dall'energia dell'acqua di un canale, con due corpi di fabbrica paralleli formati da celle affiancate, identificabili con ogni probabilità con *horrea* e magazzini [fig. 7].<sup>45</sup> Appare logico immaginare che questi fossero in collegamento con un approdo sul fiume. Anche questo impianto produttivo, come tutti quelli finora individuati a Verona, fu pianificato in corrispondenza e in vicinanza di infrastrutture stradali, precisamente la via Claudia Augusta, collocata a 500 m a nord, e la bretella di collegamento con il settore suburbano in destra d'Adige che attraversava il fiume, seguendo la traiettoria segnata dai fornicini minori dell'Arco dei Gavi, strada finora non documentata archeologicamente, ma ricostruibile dalla carta dell'Almagià.<sup>46</sup>

Concludendo, vari indizi archeologici inducono a credere, come si è visto, che le diverse attività legate al trasporto fluviale lungo l'Adige e che ebbero il loro fulcro nella città si accompagnarono a infrastrutture portuali, banchine e sedifici destinati all'esercizio delle funzioni mercantili.

L'organizzazione del sistema portuale di età romana risulta allo stato attuale ancora sfuggente, ma va certamente sottolineato come questo sin d'ora si configuri funzionalmente e razionalmente articolato secondo un'alternanza tra vie terrestri e vie d'acqua, includendo tra queste non solo l'Adige, ma anche il canale dell'Adigetto e probabilmente quello dell'Acqua Morta.

Tramite le strade, poi, la città diramava le sue merci avvalendosi di un articolato network che confluiva verso ulteriori vie d'acqua e che comprendeva lo scalo sul Po del *vicus* di *Hostilia* e lo scalo sul

<sup>45</sup> Bruno 2019, 160-1.

<sup>46</sup> Su questa strada, la cui presenza era suggerita anche dal rinvenimento di strutture funerarie, vedi Cavalieri Manasse 2017, 2018.

lago di Garda del vicus di Arilica, collegati rispettivamente all'asse corrispondente alla via Claudia Augusta Padana e alla via Gallica, e più tardi la fossa Claudia.

Va ricordato che ad Arilica aveva sede il *collegium nautarum et navicularium arilicenses*, noto da diverse iscrizioni e che una di queste reca la dicitura *V. consistentes*, comunemente interpretata come la prova di un coinvolgimento, nelle attività di navigazione del Benaco, di operatori residenti nella città atesina.<sup>47</sup>

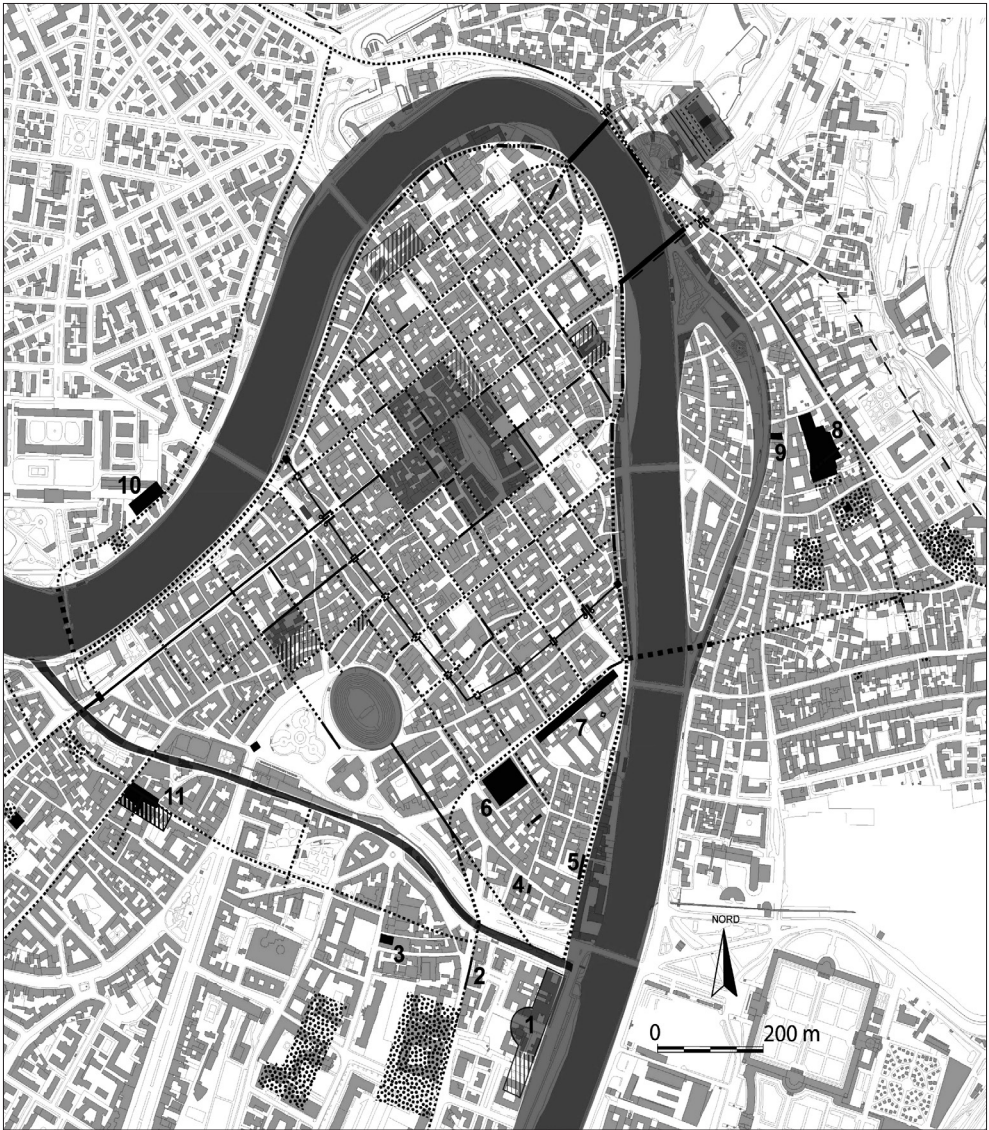
## Bibliografia

- Arzone, A. (2013). «La circolazione monetaria a Verona in età romana: i dati dei lavori d'Adige (1887-1894)». *Archeologia Veneta*, 36, 82-123.
- Arzone, A.; Biondani, F.; Calomino, D. (2015). *Ritrovamenti monetali nel Veneto. Provincia III*. Verona.
- Basso, P.; Bruno, B.; Cenci, C.; Grossi, P. (a cura di) (2019). *Verona e le sue strade. Archeologia e Valorizzazione*. Verona.
- Beschi, L. (1960). «Verona romana. I monumenti». *Verona e il suo territorio*, 1, Verona, 369-551.
- Biondani, F. (2008). «Le anfore africane». Cavalieri Manasse, G. (a cura di), *L'area del Capitolium di Verona: ricerche storiche e archeologiche*. Verona, 387-404.
- Borlenghi, A. (2011). *Il campus. Organizzazione e funzione di uno spazio pubblico in età romana. Le testimonianze in Italia e nelle province occidentali*. Roma.
- Brugnoli, P. (1982). «Un'istituzione sanitaria-doganale: lo 'Sborro' delle merci». Sandrini, A. (a cura di), *La Fabbrica della Dogana*. Venezia, 43-53.
- Bruno, B. (2008). «Le anfore di media e tarda età imperiale di produzione italiana, egeo-orientale, ispanica e le anfore non identificate». Cavalieri Manasse, G. (a cura di), *L'area del Capitolium di Verona: ricerche storiche e archeologiche*. Verona, 373-86.
- Bruno, B. (2019). «Le strade di Verona: lavori in corso. Notizie degli interventi 2013-2018». Basso, Bruno, Cenci, Grossi 2019, 155-72.
- Bruno, B.; Meloni, F. (2019). «La via Brescia-Verona (via 'Gallica'): gli scavi a Peschiera del Garda». Basso, Bruno, Cenci, Grossi 2019, 129-43.
- Buchi, E. (1973). «Banchi di anfore romane a Verona, note sui commerci cisalpini». *Il territorio veronese in età romana = Atti del Convegno* (Verona, 1971). Verona, 531-650.
- Canobbio, A. (1587). *Historia intorno la nobiltà e l'antichità di Verona*. Verona. Biblioteca Civica, ms. 1968.
- Cavalieri Manasse, G. (1998a). «La Postumia, una strada urbana e suburbana». Sena Chiesa, G.; Arslan, E. (a cura di), *Optima Via = Atti del Convegno Internazionale di studi 'Postumia'* (Cremona, 1996). Milano, 111-43.
- Cavalieri Manasse, G. (1998b). «Banchi d'anfora a Verona: nota topografica». Pesavento Mattioli, S. (a cura di), *Bonifiche e drenaggi con anfore in epoca romana: aspetti tecnici e topografici = Atti del seminario di studi* (Padova, 1995). Padova, 185-96.

<sup>47</sup> Per alcune recenti riflessioni sul vicus di Arilica vedi Bruno, Meloni 2019.

- Cavalieri Manasse, G. (2003). «Verona. Il caso di una pólis megále cisalpina». *Luoghi e tradizioni d'Italia: Veneto II*. Roma, 21-44.
- Cavalieri Manasse, G. (2013a). «Architettura pubblica nella Venetia et Histria». Basso, P.; Cavalieri Manasse, G. (a cura di), *Storia dell'architettura nel Veneto. L'età romana e tardoantica*. Venezia, 16-67.
- Cavalieri Manasse, G. (2013b). «Gruppo di maschere e statuette fittili». *Restituzioni 2013. Tesori d'arte restaurati*. Venezia, 96-102.
- Cavalieri Manasse, G. (2017a). «L'area della chiesa di S. Zeno in Oratorio in età romana e tardoantica». *Annuario Storico Zenoniano*, 24, 17-44.
- Cavalieri Manasse, G. (2017b). «La viabilità dell'immediato suburbio veronese». «Da Monte Sannace al Leone di San Marco. Studi di archeologia in ricordo di Bianca Maria Scarfi». *Archeologia Veneta*, 40, 204-21.
- Cavalieri Manasse, G. (2018). «Verona: la città oltre le mura». *Anales de Arqueología Cordobesa*, 29, 41-84.
- Cavalieri Manasse, G. (2019). «La via Postumia a Verona 'venti anni dopo'». Basso, Bruno, Cenci, Grossi 2019, 59-80.
- Cavalieri Manasse, G.; Bruno, B. (2003). «Edilizia abitativa a Verona». Ortalli, J.; Heinzelmann, M. (a cura di), *Abitare in città. La Cisalpina tra impero e medioevo - Leben in der Stadt. Oberitalien zwischen römischer Kaiserzeit und Mittelalter = Atti del Convegno* (Roma, 4-5 novembre 1999). Wiesbaden, 47-64.
- Cavalieri Manasse, G.; Stuardi, R. (2012). «Verona, Piazza Arditì d'Italia. Lo scavo del quartiere artigianale (2008-2011)». *QdAV*, 28, 69-78.
- Cavalieri Manasse, G.; Mondin, G.; Stuardi, R. (2016). «Nota preliminare sull'officina ceramica di piazza Arditì d'Italia a Verona». *Rei Cretariae Romanae Fautorum Acta*, 44, 61-71.
- Da Lisca, A. (1936). «Lavori e scavi a S. Michele alla Porta in Verona». *Atti e Memorie dell'Accademia di Agricoltura, Scienze e Lettere di Verona*, sr. 5, 13, 139-45.
- Di Filippo Balestrazzi, E. (2008). «Le lucerne». Cavalieri Manasse, G. (a cura di), *L'area del Capitolium di Verona: ricerche storiche e archeologiche*. Verona, 343-67.
- Franzoni, L. (1975). *Edizione archeologica della Carta d'Italia al 100.000. Foglio 49. Verona*. Firenze. Istituto geografico Militare.
- Franzoni, L. (1980). «Il teatro romano». Marini, P. (a cura di), *Palladio e Verona: Palladio 1580-1980 = Catalogo della Mostra* (Verona, 1980). Vicenza, 60.
- Franzoni, L. (1986). «Immagine di Verona romana». *AAAd*, 28, 345-72.
- Franzoni, L. (1988). *Il Teatro Romano, la storia e gli spettacoli*. Verona.
- Gabucci, A. (2017). *Attraverso le Alpi e lungo il Po: importazione e distribuzione di sigillate galliche nella Cisalpina*. Roma.
- Galliazzo, V. (1994). *I ponti romani*, vol. 1. Treviso.
- Galliazzo, V. (1973). «Nuove considerazioni sull'idrografia e sull'urbanistica di Verona romana». *Il territorio veronese in età romana = Atti del Convegno* (Verona, 22-24 ottobre 1971). Verona, 33-59.
- Grassi, E.M. (2016). *L'artigianato metallurgico nella Cisalpina romana: i casi di Milano e Verona*. Roma.
- Hudson, P. (2004). «I resti precedenti la costruzione della chiesa inferiore benedettina di S. Fermo Maggiore». Golinelli, P.; Gemma Brenzoni, C. (a cura di), *I Santi Fermo e Rustico. Un culto e una chiesa a Verona*. Verona, 101-2.
- Kähler, H. (1935). «Die römischen Stadttore von Verona». *Jahrbuch des Deutschen Archäologischen Instituts*, 50, 138-97.
- Marchi, M.; Cenni, N. (1986). *I segni della Verona romana*. Verona.

- Marchini, G.P. (1978). «Verona romana e paleocristiana». Puppi, L. (a cura di), *Ritratto di Verona*. Verona, 23-134.
- Mantovani, V. (2016). «Ceramiche fini da mensa di età medio imperiale ad Aquileia: la ceramica metallescente di Treviri». *AAAd*, 83, 453-64.
- Marconi, P. (1937). *Verona romana*. Bergamo.
- Morandini, F. (2008). «Le ceramiche comuni. Dall'età preromana al V secolo d.C.» Cavalieri Manasse, G. (a cura di), *L'area del Capitolium di Verona: ricerche storiche e archeologiche*. Verona, 431-50.
- Moscardo, L. (1668). *Historia di Verona*. Verona.
- Panvinii, O. (1648). *Antiquitatum veronensium. Libri VIII*. Patavii.
- Pesavento Mattioli, S. (a cura di) (1999). «Anfore romane a Verona: nuovi rinvenimenti». *QdAV*, 15, 40-8.
- Rossignani, M.P. (1998). «Romanizzazione e romanità negli insediamenti urbani dell'Italia Transpadana». Sena Chiesa, G.; Lavizzari Pedrazzini, M.P. (a cura di), *Tesori della Postumia, Archeologia e storia intorno a una grande strada romana alle radici dell'Europa = Catalogo della mostra*. Cremona, 315-24.
- Stuani, R. (2012). «Vernice nera e terra sigillata con marchi di fabbrica dallo scavo del tribunale di Verona». *QdAV*, 28, 168-75.
- Stuani, R. (2019). «Nota preliminare sul vasellame di età augusteo-tiberiana prodotto nell'officina di piazza Arditi d'Italia a Verona (Italia)». Coll Conesa, J. (a cura di), *Opera Fictiles. Estudios transversales sobre cerámicas antiguas de la Península Ibérica = Actas del IV Congreso Internacional de la SECAH-Ex Officina Hispana* (Valencia, 2017). Madrid, 97-108.
- Roffia, E. (2000). «Le tombe di Verona, vicolo Carmelitani Scalzi, e le importazioni d'oltralpe in area padana». *Annales du 14<sup>e</sup> Congrès de l'association internationale pour l'histoire du verre* (Venezia; Milano, 1998). Lochem, 99-103.
- Varanini, G.M. (1986). «L'espansione urbana di Verona in età comunale: dati e problemi». Rossetti, G. (a cura di), *Spazio, società, potere nell'Italia dei Comuni*. Napoli, 1-25.
- Varanini, G.M. (1988). «Energia idraulica e attività economiche nella Verona comunale: l'Adige, il Fiumicello, il Fibbio (secoli XII-XIII)». *Paesaggi urbani dell'Italia padana nei secoli VII-XIV*. Bologna, 173-251.
- Varanini, G.M. (2004). «L'area di San Fermo nel Medioevo: le vicende urbanistiche». Golinelli, P.; Gemma Brenzoni, C. (a cura di), *I Santi Fermo e Rustico. Un culto e una chiesa a Verona*. Verona, 83-93.
- Varanini, G.M. (2019). *Verona*. Spoleto.

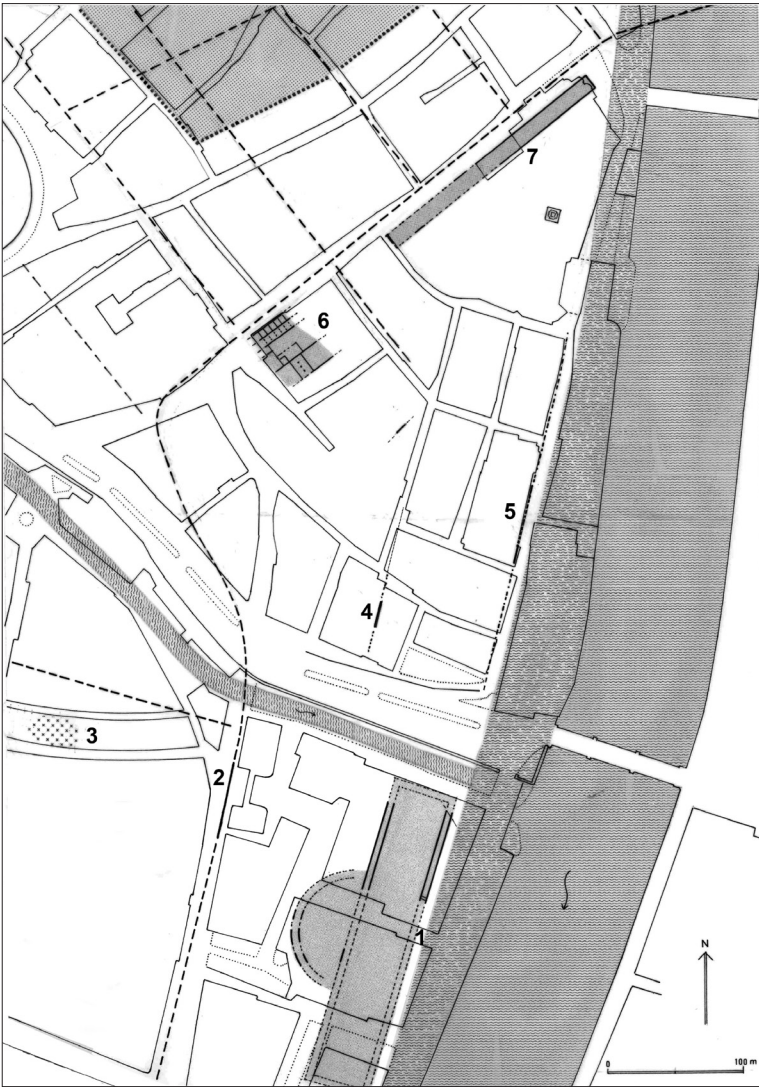


**Figura 1** Planimetria di Verona in età imperiale con indicazione delle strade, dei principali spazi e monumenti pubblici, delle aree produttive. 1) edificio pubblico con esedra; 2) via Po-Adige (via Claudia Augusta); 3) zona dell'impianto artigianale di via Bertoni; 4) muratura di via Lastre; 5) tratti di murature di via Filippini; 6) complesso di San Pietro in Carnario; 7) edificio di San Fermo; 8) impianto metallurgico e altre strutture produttive del Seminario Maggiore; 9) scavo di Interrato dell'Acqua Morta 66; 10) strutture produttive dell'ex Arsenale Militare; 11) complesso artigianale di piazza Ardiati (elaborazione grafica M. Bersani)

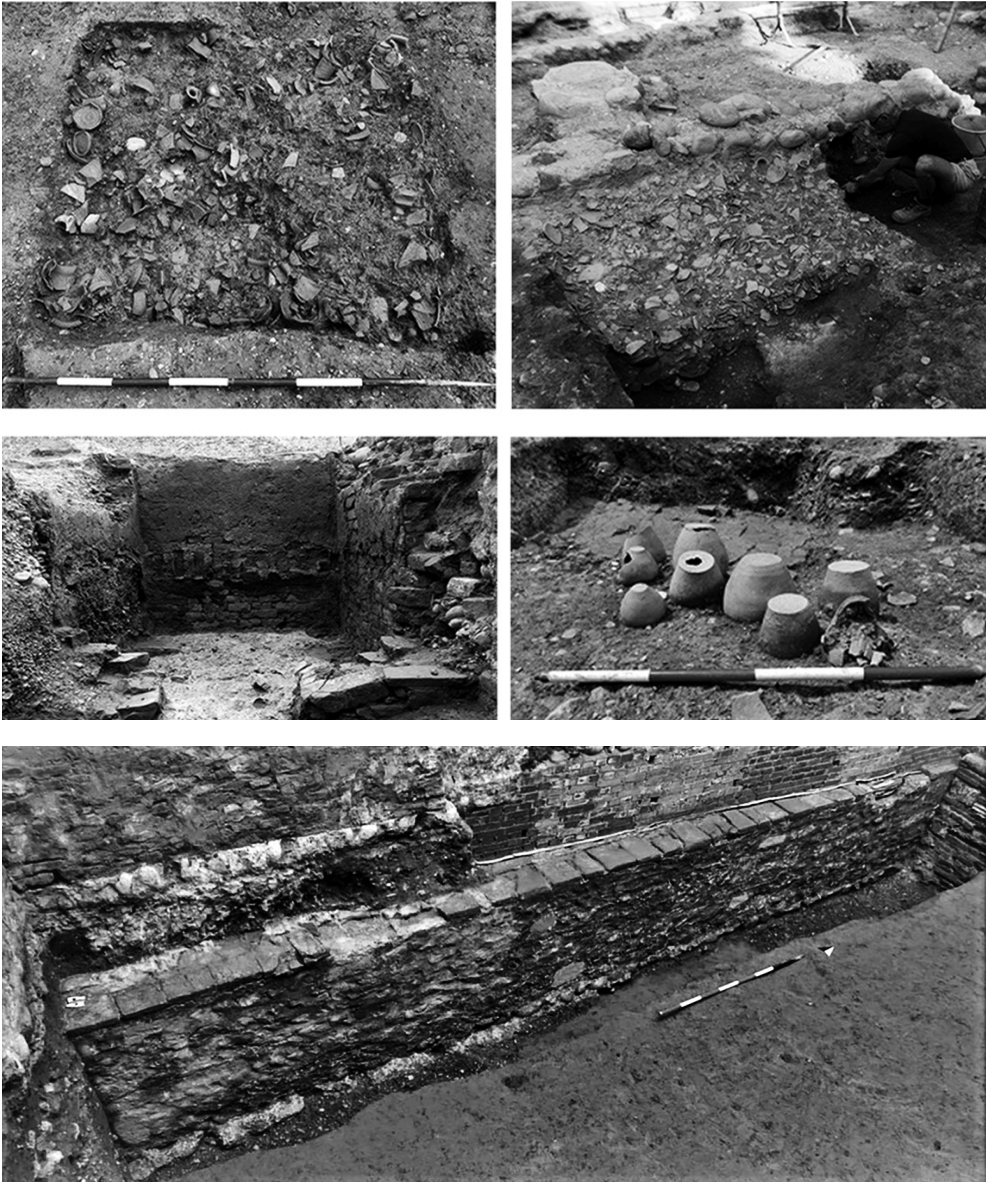


**Figura 2** Particolare della sponda del canale dell'Acqua Morta, scavo di Interrato dell'Acqua Morta 66. (Foto E. Faccio)



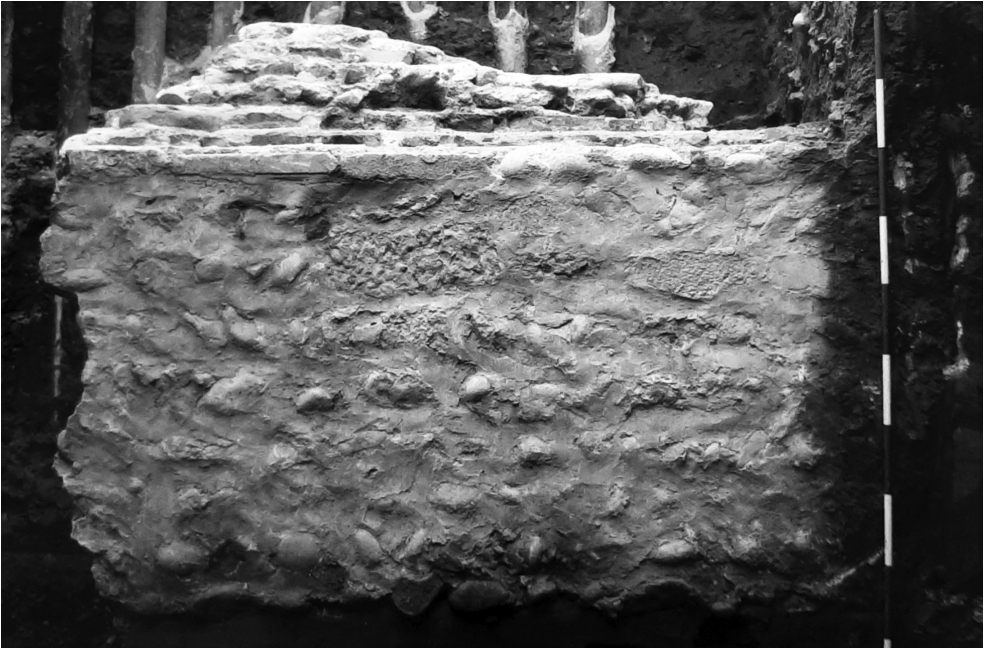


**Figura 3** Verona. Area extra-moenia, particolare del settore sud-orientale. 1) edificio pubblico con esedra; 2) via Po-Adige (via Claudia Augusta); 3) zona dell'impianto ceramico di via Bertoni; 4) muratura di via Lastre; 5) tratti di muraure di via Filippini; 6) complesso di San Pietro in Carnario; 7) edificio di San Fermo (elaborazione grafica R. Giacometti)

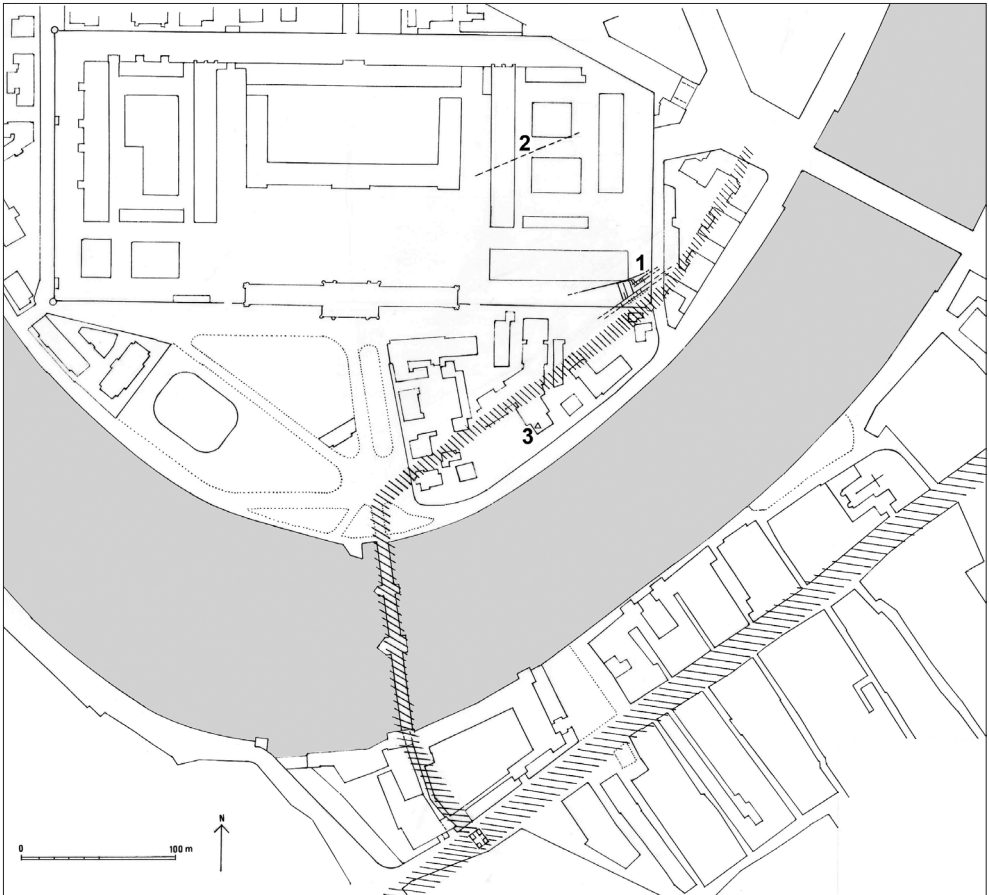


**Figura 4** Verona. Immagini dello scavo dell'impianto produttivo di via Bertoni (foto Multiart)

**Figura 5** La muratura di via Lastre (foto SAP)



**Figura 6** Particolare della muratura di via Filippini (foto Multiart)



**Figura 7** Verona. Scavi nell'area dell'ex Arsenale Militare. A tratteggio il percorso della via Postumia (in basso) e della bretella stradale che risaliva la controansa. 1) complesso produttivo; 2) Struttura di età romana; 3) zona funeraria. (elaborazione grafica R. Giacometti e R. Campanella)