

(III mp corrispondono a meno di 4 chilometri e mezzo) e quindi evidenziavano una collocazione funzionale anacronistica.

⁵¹ Cfr. ROSADA 2003b e bibl. ivi.

⁵² La presenza a Lova di *ex voto* di tipologia patavina fornisce la prova della dipendenza del santuario dall'antico centro veneto.

⁵³ Un utile riassunto degli studi sulla *fossa Clodia* e qualche spunto in più sono in COLOMBO 2007-2008.

⁵⁴ Su questo sistema di relazione tra scali interni lagunari e scali esterni, cfr. ROSADA 2003a.

⁵⁵ Cfr. l'area portuale altinate che sembra correlarsi al santuario in località Fornace (NINFO *et Alii* 2009).

⁵⁶ Per i riferimenti a quanto qui viene detto, cfr. i lavori di Michele Matteazzi e di Valentina Girotto in questo volume (in part. S36).

⁵⁷ Cfr. GLORIA 1869 e Valentina Girotto in questo volume (S40).

⁵⁸ Cfr., in ogni caso, CAVÉ 1994, p. 67, nr. 242, che raccoglie i ritrovamenti prima della fine degli anni Ottanta del secolo scorso (la cronologia rilevabile dai materiali romani sembrava allora testimoniare una datazione alla prima metà del I sec. d.C.).

⁵⁹ Casi analoghi sono noti in molti altri siti, dalla foce del Livenza (Madonna dell'Angelo a Caorle) alla foce dell'Arno (S. Pietro a Grado) o lungo la costa catalana (la chiesa, prima visigota e poi romanica dedicata alla Mare de Déu del Miracle, è posta pressoché sulla linea di spiaggia e occupa addirittura l'arena dell'anfiteatro di Tarragona, dove subì il martirio il vescovo Fruttuoso).

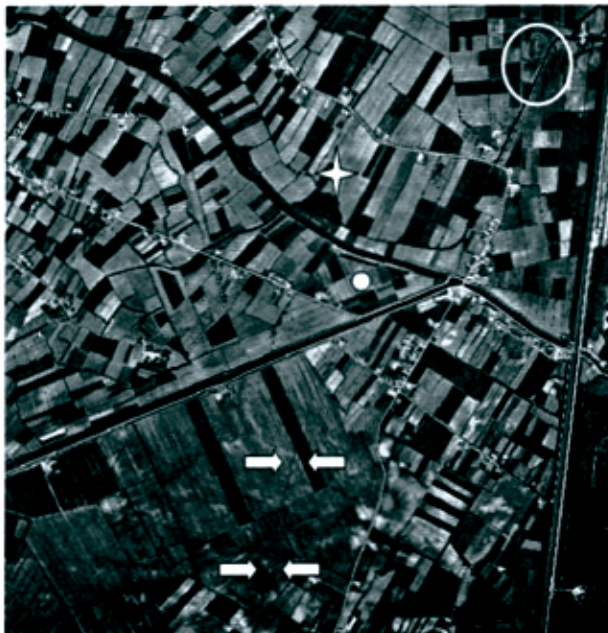
Una strada tra terra e acqua

Le foto aeree del territorio di Lova mostrano la presenza, nella zona posta a sud della chiesa di S. Giustina, della traccia rettilinea di un percorso viario orientato all'incirca NE-SO, del quale si possono apprezzare le lineazioni parallele corrispondenti a due fossati laterali. Come già sostenuto in passato da Salvatori e recentemente ribadito da Cappellato¹, è molto probabile che tale percorso si possa attribuire ad età romana, soprattutto in considerazione del fatto che nella zona è ancor oggi frequente l'emersione, a seguito delle arature, di numeroso materiale romano che ben giustifica l'eventuale passaggio di un tracciato viario².

A favore della romanità della strada parla anche la tecnica costruttiva con cui pare essere stata realizzata e che è intuibile dalle sue ragguardevoli dimensioni. Come evidenziato da un primo rilievo aereofogrammetrico, infatti, la larghezza della sezione trasversale si aggirerebbe intorno ai 20 m, misura che salirebbe a 30 m se consideriamo anche i fossati laterali: tali misure fanno senz'altro pensare di essere di fronte ad una strada cosiddetta "in levada" (o *in aggere*), ovvero ad un tracciato viario sopraelevato mediante un terrapieno, una soluzione frequentemente adottata in età romana in quei territori che, come quello di Lova, mostravano problemi di ristagno delle acque superficiali³.

Inoltre, la presenza poco più a nord di un importante santuario emporile di epoca veneto-romana e il fatto che a Lova si voglia solitamente ubicare la *mansio Mino Meduaco* ricordata dalla *Tabula Peutingeriana*⁴, sono ulteriori indizi che rendono ancor più reale la possibilità che tale percorso corrisponda ad un tracciato viario di epoca romana. Non solo. Se prolunghiamo idealmente il rettilineo della traccia verso nord e verso sud notiamo come questo vada perfettamente a congiungere le zone di Porto Menai/Piazza Vecchia e di Val-

Fig. 1. Foto aerea del territorio di Lova (Reven Benedetti 1975, str. 16 fot. 782) in cui è evidente un percorso viario orientato NE-SO (indicato dalle freccette). La stella è posta in corrispondenza della località Busa di Guia, mentre il pallino indica il punto di rinvenimento della probabile struttura di approdo. L'area cerchiata circoscrive invece il sito del santuario veneto-romano.



lunga, località dove vengono collocate altre due *mansiones* riportate sulla *Tabula*, ovvero quelle (rispettivamente) di *Ad Portum* e di *Evrone*. Poiché queste sono poste, assieme a *Mino Meduaco*, lungo un medesimo percorso paralitoraneo che da Ravenna giunge fino ad *Altinum*, sembra ben probabile che la traccia rilevata coincida proprio con un tratto di tale percorso.

Sembra altresì interessante anche la segnalazione della presenza di "tracce di basolato" a Busa di Guia, località posta sull'ideale prolungamento settentrionale della traccia viaria, sulla sinistra del fiume Cornio⁵. Se da un lato questa attestazione potrebbe infatti confermare il passaggio della strada in una zona in cui la traccia non è più visibile da "remote sensing", dall'altro la presenza di una sede stradale basolata, differenziandosi fortemente dalla tecnica su terrapieno che abbiamo più sopra menzionato, suggerisce anche la possibilità che nell'area potesse esistere una qualche struttura funzionale al tracciato viario; cosa che sembrerebbe in qualche modo suggerita

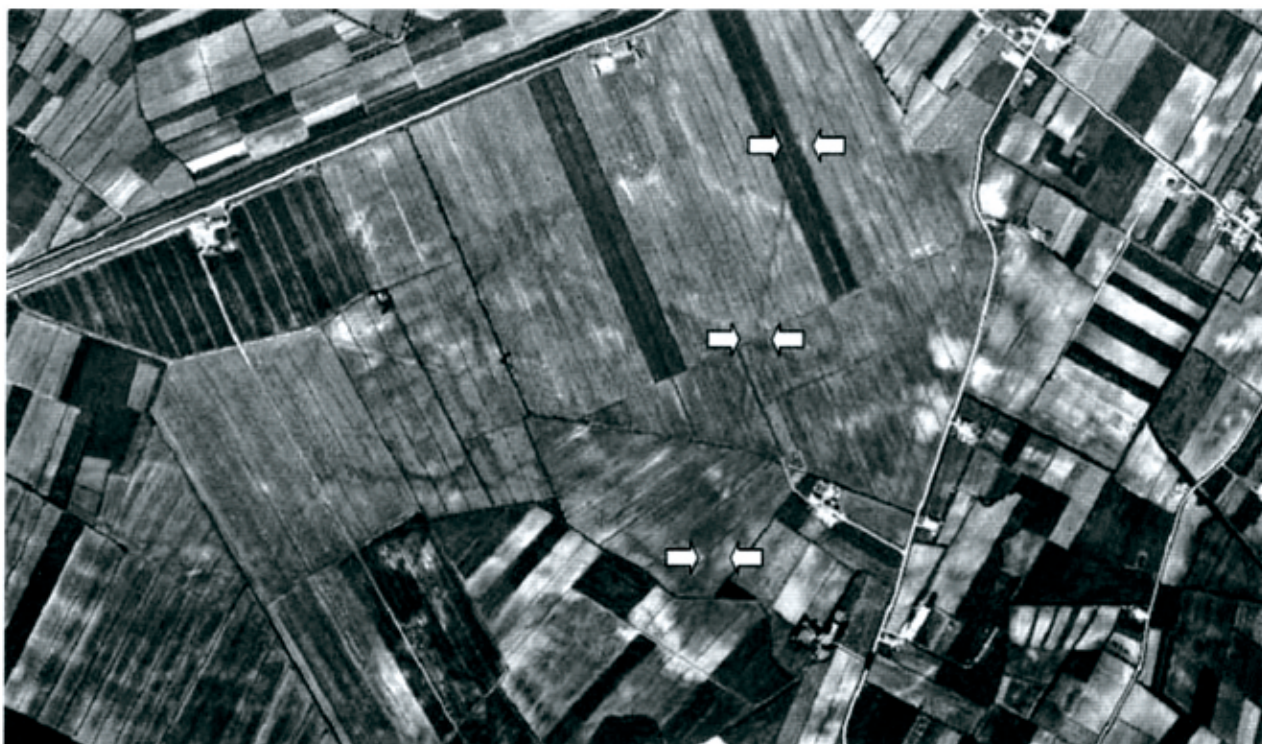
anche dalla quantità e dalla qualità del materiale che con frequenza viene ivi recuperato (tra cui tessere di mosaico e frammenti di intonaco e di marmo).

Inoltre, la posizione, nelle immediate vicinanze del Cornio, ovvero dell'antica linea di deflusso del *Meduacus Minor*, pare aggiungere maggior peso a queste considerazioni, dal momento che non apparirebbe affatto strano che proprio nel punto d'incontro tra un importante itinerario terrestre (quale doveva essere la *via Popillia*) e un'altrettanto rilevante via di comunicazione fluviale – che almeno fino al I sec. d.C. doveva permettere di rimontarne la corrente fino a *Patavium* – fosse sorta una struttura di servizio atta alla ricezione dei viaggiatori e delle merci⁶.

Ugualmente interessante in questo possibile quadro si mostra il rinvenimento presso il Cornio di una sistemazione spondale, se non di un probabile approdo o molo per l'ormeggio, costituita da pali verticali e assi orizzontali. Saggi di scavo della Soprintendenza Archeologica per il Veneto (inediti) permisero di individuare anche un consistente tratto dell'antico paleoalveo del Brenta su cui insisteva tale struttura e di recuperare numeroso materiale romano (tra cui ceramica grigia, sigillata, anfore e pesi da telaio), datato tra la fine I sec. a.C. e gli inizi I sec. d.C. Secondo Luigi Fozzati, il cui parere fu riportato in un articolo di stampa, tale struttura sarebbe interpretabile come «un tratto di alaggio di imbarcazioni lagunari», ovvero un luogo per la manutenzione delle imbarcazioni che poi venivano fatte scivolare nel canale⁷. Ora, data la posizione del ritrovamento, sulla destra idrografica del Cornio e più o meno in allineamento con la prosecuzione settentrionale della traccia viaria visibile dalle foto aeree, è possibile pensare che un simile impianto fosse in diretta relazione con l'attraversamento del corso d'acqua da parte della *Popillia*.

La presenza dell'infrastruttura di scalo sul

Fig. 2. Particolare dell'immagine precedente in cui la traccia viaria è ancor più evidente.



Meduacus rende quindi ancor più concreta l'ipotesi che presso l'attuale località di Busa di Guia potesse collocarsi una stazione itineraria dalla valenza anfibia, che sarebbe suggestivo poter riconoscere proprio con la *mansio Mino Meduaco*. Anche la presenza di materiali che non datano più in là degli inizi del I sec. d.C. potrebbe essere un'ulteriore conferma della drastica riduzione della portata del fiume che ebbe a verificarsi durante la prima età imperiale, in misura tale che, sebbene non portò alla totale scomparsa del corso d'acqua e dell'antico idronimo, dovette comunque incidere, tanto da limitare fortemente la funzione idroviaria e far assumere al fiume l'attributo di *Minor*⁸.

Michele Matteazzi

NOTE

¹ SALVATORI 1971; CAPPELLATO 2008-2009, p. 90.

² Per i rinvenimenti effettuati nella zona, si veda il contributo di Valentina Giroto in questa sede.

³ Per una sintesi su tale tecnica e sul caso, del tutto simile a questo, della via di Villadose presso Adria (Rovigo), cfr. MASIERO 1999.

⁴ Cfr. ROSADA 2003b, p. 32 e nota n. 29.

⁵ ASOLATI, CRISAFULLI 1993, p. 31, nr. 1/5.

⁶ Per una scelta topografica che privilegia contesti analoghi, cfr. CORSI 2000, p. 171.

⁷ La scoperta avvenne nel 1998, durante lavori per la realizzazione di una nuova macchina idrovora. Cfr. TAVAN 1998.

⁸ ZABEO 2007, p. 168.