Osiride Guerrini

Un viaggio di secoli sulla via Romea: storia di una via costiera

Rumì, rumì, rumì,
chi mi dà la bona vi,
chi mi dà e' bon andê,
chi mi dà la sanitê ?

I versi iniziali di una composizione popolare in dialetto romagnolo, riportano alla pratica del pellegrinaggio tanto diffusa nel Medio Evo che ha lasciato profonde tracce nella nostra cultura occidentale.
Milioni di viaggiatori, mercanti, giullari e pellegrini percorrevano notevoli distanze affrontando ostacoli imprevisti lungo strade, spesso insicure e impervie attraverso paesi sconosciuti con lingue, usanze e costumi diversi.
I pellegrini erano spinti dal desiderio di visitare santuari o luoghi sacri o venerare le reliquie di Santi dove pregare per la salvezza della propria anima o dei propri cari.
Mete simboliche, oltre alla Terra Santa, prima e principale per il sepolcro di Cristo, erano Roma, sede apostolica e luogo venerato dalla Cristianità per la custodia di numerose reliquie, poi Santiago di Compostela in Spagna e San Michele a Monte Sant'Angelo sul Gargano.
Le vie di comunicazione per raggiungere Roma, percorse dai pellegrini, chiamati genericamente romei, erano costituite da una serie di percorsi in direzione Nord-Sud, impostati su quelli romani, seppure modificati nel corso del tempo, rispetto a quelli già esistenti, per instabilità idrografica, evoluzioni territoriali, trasformazioni politiche e socio economiche.
Ravenna, pur defilata rispetto alla via Emilia, ricoprì, prima in età augustea, poi come capitale dell'impero d'Occidente e dell'Esarcato, un importante ruolo di crocevia tra le regioni nord-orientali dell'impero e quelle centro-meridionali della penisola.
Per la sua conformazione, il territorio ravennate era solcato nella parte meridionale da vie di comunicazioni terrestri; nella parte nord-occidentale, occupata da distese vallive e rami fluviali, risultavano più agevoli percorsi idroviari.
Con la disgregazione dell'Impero, che aveva interrotto le comunicazioni fra Roma e le regioni centro-settentrionali, un tempo facili ed organizzate su un'efficiente rete stradale, progressivamente si preferì un fascio di percorsi alternativi, alcuni costituiti dalle vie d'acqua interne che insistevano su un'asse di base rappresentata dal corso inferiore del Po.
Gli *Annales Stadenses*, scritti in latino dall'abate tedesco Alberto di Stade attorno al 1236 ad uso dei pellegrini che percorrevano un viaggio di andata e ritorno fra Stade, località sull' estuario dell'Elba ad Ovest di Amburgo, e Roma, indicano luoghi e distanze documentate con precisione.
In forma di conversazione tra due frati pellegrini, Tirri e Firri, gli Annali includono, come possibili tappe di quell'itinerario, le località di Ravenna, Sant'Alberto e

Argenta e ci permettono, con i minuziosi consigli forniti ai romei, di ricostruire la natura dei luoghi del nostro territorio e di compararli con quelli attuali.
Il monaco tedesco per i pellegrini di ritorno da Roma, in arrivo a Ravenna da Meldola e diretti al Nord, prevedendo che una parte del viaggio fosse percorsa in barca, fornisce suggerimenti per una buona navigazione. Offre consigli per affrontare probabili tempeste negli spazi paludosi aperti, invita a viaggiare preferibilmente in estate quando le giornate sono lunghe e le strade asciutte, e solo di giorno per difendersi dai malfattori.
Una possibile variante al percorso prevedeva di arrivare a Venezia, da Ravenna per mare, navigando lungo la costa, poi dalla Serenissima, per via terra si poteva raggiungere l'Europa centrale raccordandosi verso Vipiteno con le strade consuete.
L'attuale percorso stradale Ravenna-Venezia, la statale 309 Romea, è un transito recente, ma idealmente ricalca la romana Popilia, che, con un percorso più ad Ovest, collegava Ravenna ad Aquileia e riporta al cammino medievale di migliaia di pellegrini.
Quel nome racchiude la lunga storia di un territorio precario che obbligava l'uomo a mutare le vie di percorrenza per raggiungere le medesime mete, in quanto le strade, spesso scavalcate dalle acque, dovevano variare tratti del loro percorso col mutare delle condizioni morfologiche dei terreni su cui correvano
L'asse della consolare Popilia, costruita nel 132 a.C., su un dosso litoraneo etrusco del IX – VIII secolo a.C., rappresenta il primitivo tracciato viario litoraneo nell'area deltizia del Po che subì molte modifiche, non solo per i rapidi cambiamenti del territorio su cui insisteva, ma anche per le mutate funzioni dei centri abitati che attraversava.
La Popilia che da Rimini, passando per Ravenna, proseguiva verso Adria e Altino fino ad Aquileia, inizialmente ebbe una funzione di trasferimento verso le terre dei Veneti e di allacciamento con la Postumia, assunse maggiore importanza quando Augusto, scelta Ravenna come base della marina militare a difesa dell'Adriatico, costruì il grande porto e la Fossa Augusta, un canale navigabile che univa l'importante scalo ravennate al Po e permetteva contatti con l'entroterra padano.
In questo sistema idroviario non si esclude la presenza di una strada che affiancasse il canale per la pratica dell'alaggio, effettuata a riva con bestie da soma o direttamente dagli schiavi.
La *Tabula Peutingeriana*, che riproduce una carta stradale del IV secolo, laddove indica di dirigersi da Ravenna *ab Hostilia per Padum*, induce a pensare che il collegamento prevedesse percorsi misti con tratti terrestri sui terreni più rilevati accanto a quelli fluviali.
La consolare, proveniente da Rimini, passando nel territorio cervese, allora Ficocle, piegando verso Sant'Apollinare in Classe, si dirigeva a Ravenna, l'attraversava e usciva a Nord a *Butrium*, prima stazione della Popilia, individuata dall'archeologia a sei miglia dalla città. Proseguiva poi fino alla località di Sant'Alberto, nel tratto identificabile con l'odierna Strada del Bosco o poco più ad Ovest (sp. via Sant'Alberto).

Superato il Primaro, ramo meridionale del Po, seguiva sull'antico cordone dunoso, ora sommerso nelle attuali valli di Comacchio, un tempo terreno asciutto fino a quando la subsidenza, determinando l'abbassamento del livello stradale, ne compromise la percorrenza.
L'accasciamento della consolare non può essere esteso comunque a tutto il percorso; cedette maggiormente nel territorio ferrarese e veneto in prossimità della foce del Po.
Il tratto compreso fra Ravenna e il margine meridionale delle Valli di Comacchio, da molti ritenuto coincidente con un segmento della Popilia, ha mantenuto nel tempo la sua percorribilità, nonostante non ricalchi esattamente il primitivo tracciato.
Nel 1617 il legato pontificio Domenico Rivarola ne promosse infatti una sistemazione che, prevedendo una rettificazione, ne accorciò il percorso che risultò più ad Est di quello riportato sulle prime cartografie e delineato nelle ipotesi ricostruttive di attenti studiosi del territorio.
Con la crisi dell'impero, in un territorio che progressivamente presentava condizioni geografiche e politiche meno favorevoli alla circolazione di uomini e di merci, l'itinerario del *cursus publicus*, divenne sempre più disarticolato.
Il servizio imperiale di posta che assicurava gli scambi all'interno del territorio romano con le sue stazioni ben organizzate e a distanze regolari per il pernottamento e il cambio dei cavalli, *mansiones* e *mutationes*, fu trascinato nell'agonia delle strutture politiche. Per la mancanza di cura per la salvaguardia del territorio, soggetto spesso ad incursioni barbariche, quando le vie di comunicazione divennero sempre meno efficienti e sicure, la consolare, Popilia si immiserì tra le paludi e in alcuni tratti, travolta dalle alluvioni, cedette o affondò.
In conseguenza delle numerose cesure sui dossi litoranei, a seconda delle condizioni della rete idrografica, cominciarono progressivamente a definirsi "aree di strade" con percorsi alternativi e integrativi più stabili e agibili e, nel corso dei secoli, singoli tratti viari si fusero in un corpo unico. Non è facile conoscere il passaggio dalla romana Popilia alla medievale Romea, percorsa dai pellegrini, come non è facile ritrovare alcuni antichi segmenti viari coincidenti con il tracciato odierno, ma è comunque certo che la via medievale svolgeva la stessa funzione di collegamento della consolare, toccando nuove città che avevano assunto ruoli preminenti.
Sull'arco litoraneo nell'età di mezzo era fiorita Comacchio, con i suoi traffici legati al commercio del sale, e soprattutto aveva assunto un ruolo primario, Venezia.
In ogni caso è evidente che Popilia e Romea sono due vie distinte e non coeve, due importanti vie costiere in tempi diversi in un territorio in evoluzione, considerando il progressivo allungamento della linea di costa.
Nel tratto ravennate, la vecchia Popilia permane come Strada del Bosco, ma la nuova strada costiera comincia ad insistere tra il IX e il X secolo su un dosso litoraneo più ad Oriente rispetto a quello romano che si era progressivamente disarticolato. L'appellativo di via Romea è abbastanza tardo, ma la percorrenza di questo sistema viario, su cui transitavano viandanti e pellegrini dalle città del Nord Europa verso Roma e Gerusalemme è documentata attorno al mille da diverse fonti che si riferiscono a personaggi illustri come gli Ottoni di Sassonia (Ottone III, anno 998) o a tragitti, degni di nota, tra Ravenna e Venezia.

Ottone III in viaggio da Pomposa a Venezia, via mare, sfruttando tratti di navigazione interna offerta dai numerosi corsi d'acqua intercomunicanti, era giunto a Ravenna, prima di dirigersi nella città lagunare, attraverso il Badareno, il nuovo canale che univa la città al Po dopo che la romana Fossa Augusta aveva perso la sua navigabilità.
Il grande fenomeno del pellegrinaggio che a partire dal secondo millennio si diffuse in tutta l'Europa, insieme alle spedizioni dei Crociati, provocò una grande mobilità che insieme alla rinascita economica, alla ripresa dei commerci favorì nuovi itinerari che includevano imbarchi nei porti di Venezia e di Brindisi verso la Terra Santa.
Gli *Annales Stadenses*, nei segmenti stradali e nelle tappe che riguardano il nostro territorio, diversamente dal viaggio di andata, dove consigliano vie di terra per raggiungere Meldola e Bagno di Romagna, per il ritorno indicano un nuovo percorso attraverso Ravenna, Sant'Alberto e Argenta e un'alternativa per raggiungere Venezia da Ravenna via mare.
Questa seconda scelta sembra voler confermare l'ipotesi della mancanza di una stabile via costiera fra Ravenna e Chioggia, senza negare la possibilità di percorrere il tratto deltizio sui sentieri che attraversavano le ampie isole fra i bracci fociali del Po utilizzando traghetti fra l'una e l'altra, dove i pellegrini potevano sostare presso le comunità monastiche che vivevano sulle isole come quella benedettina di Pomposa.
Attorno al XIII secolo nel territorio ravennate in un intricato e mutevole sistema idrografico, nel contesto dei lavori avviati nelle città comunali, proseguiti poi in epoca signorile, cambiano gli assetti fluviali e si potenziano i sistemi idroviari, con l'apertura di nuovi canali che facilitano la circolazione.
Ravenna, negli anni in cui Alberto di Stade redasse i suoi Annali, ormai aveva perduto ruoli di primaria importanza, esercitati nel periodo imperiale come sede della flotta e successivamente durante il regno di Teodorico e della dominazione bizantina.
La città giaceva su una bassa pianura, a tre miglia dal mare, ovunque bagnata dalle acque. I fiumi che con il continuo apporto di fertile argilla avevano colmato l'antica laguna, ora estendevano cordoni di isole di fronte alla città.
Attorno al Mille, in seguito allo spostamento a Nord, del corso del Po, la grande testata dell'Eridano aveva fornito un'abbondanza di detriti e formato un nuovo alto dosso fra Primaro e Cervia, poi pinetato ad opera dei grandi monasteri di San Vitale, Porto, Classe e San Giovanni.
Tra la città e il mare, staccandosi dal Primaro, correva il canale navigabile Badareno che da un secolo, univa il porto con il Po.
Al porto che, seguendo la progressione della linea di costa, si trovava ad un miglio a Sud di Santa Maria in Porto, confluivano il fiume Acquedotto (Ronco- Bidente) e il Candiano, uno scolo delle acque della pianura posta fra l'argine del Ronco e quello del Savio.
I fiumi Montone e Lamone, invece colmavano le pianure ad Ovest di Ravenna e la città, posta sull'isola di Planetolo era compresa fra quella di Palazzolo a Nord e di Corezolo a Sud.
Il Badareno, nei pressi della tomba di Teodorico, dove c'era il monastero di Santa Maria alla Rotonda, costituiva il porto detto "al faro" o alla *ripa Vidicla*, dove era

posta la catena per la riscossione di dazi e pedaggi, e di qui piegava verso il mare nel luogo dell'odierna località di Porto Fuori.
Nel suddetto sistema viario di canali, una notevole importanza economica ebbe anche il Naviglio che, derivato dalla seconda metà del XIII secolo dal Po presso Sant'Alberto, arrivava a Ravenna nelle vicinanze di porta Adriana.
Vicino al Monastero alla Rotonda vi era un passo a barche che serviva come traghetto per l'isola di Palazzolo e, come si legge negli Statuti comunali, alla catena di Vidiclo, i romei erano esenti dal pagamento di pedaggi ed avevano diritto di essere ospitati nel territorio ravennate.
…ordinamus quod nullus romeus vel peregrinus aliquid solvat nomine dande,vel alio ullo modo ad catenam vel alibi catenaris aut plazariis , in itinere nec in reversione, nec pro fundo navis, nec pro burcone……item liceat romeis qui venerint ravennam, sive per terram sive per aquam venerint hospitari ubicumque voluerint…
(rubr.324 bis e 324 ter).
Molti pellegrini del Nord Europa sfruttavano l'occasione di una tappa a Ravenna, importante sede vescovile del grande feudo ecclesiastico, dove sotto gli Ottoni erano stati introdotti numerosi vescovi tedeschi insieme a rappresentanti della piccola nobiltà germanica.
Giunti a Ravenna i pellegrini trovavano numerosi edifici di culto non privi di fama per devozione non solo locale. La chiesa, annessa al monastero di Santa Maria in Porto, ora Porto Fuori, era meta di pellegrinaggio e la sua fama travalicava le Alpi perché custodiva l'effige della Madonna Greca, un preziosissimo pannello marmoreo di fattura bizantina che, secondo la tradizione, era giunto per mare trasportato da due angeli l'8 aprile dell'anno 1100. Il culto di *Nostra donna in sul lito adriano* (Dante, Paradiso XXI, 121,123), si era esteso in tutta Europa con numerosi proseliti raggruppati nell'associazione *Figli di Maria.*
Uomini illustri e Imperatori vennero a rendere omaggio alla Vergine Greca o a iscriversi alla suddetta associazione, lasciando preziosi regali e donazioni.
Oltre ai numerosi monasteri, in città c'erano *hospitia e xenodochia*, ovvero luoghi di ricovero e di assistenza, gestiti da monaci, che riferendosi alla regola di San Benedetto si dedicavano alla cura degli infermi e dei bisognosi. Il più antico di quelli cittadini, di cui si ha notizia fin dal 993, fondato dagli imperatori d'Oriente, era quello di Santa Maria in xenodochio presso la porta cittadina di San Lorenzo. Accanto al mausoleo di Teodorico, sorgeva la chiesa di *Santa Maria ad pharum* unita ad un monastero benedettino con ospizio. Fra i luoghi di accoglienza si ha memoria della chiesa di San Pietro in Armentario sulla strada di Sant'Alberto all'altezza di Ca' Bosco e della chiesa di Santa Maria in Palazzolo con annesso ospizio nella località posta a sinistra dell'attuale statale Romea, a pochi chilometri da Ravenna.Gli xenodochi medievali, pur nell'ottica della carità cristiana, svolgono le funzioni esercitate nei secoli precedenti dalle *mantiones* che si trovavano lungo il corso delle strade romane.
A Sant'Alberto, tappa obbligata e approdo sicuro i pellegrini che, seguendo il Primaro erano diretti ad Argenta, erano accolti con vitto e alloggio. Sull'isola di Pereo, posta a qualche chilometro dall'attuale abitato di Sant'Alberto, San Romualdo,

già abate del monastero di Sant'Apollinare in Classe, attorno al Mille, costruì un eremo di poche capanne, dove elaborò la regola camaldolese.
L'imperatore Ottone III promosse la costruzione in muratura di quel primo cenobio e lo dedicò ad un martire della fede il praghese Sant'Adalberto che legò il suo nome al paese.
La chiesa di San Clemente, presso la foce del Primaro a dodici miglia da Ravenna, aveva annesso un *hospitale* per l'alloggio dei pellegrini; convertita in parrocchia fu abbandonata e ricostruita alle Mandriole nel 1827.
Salimbene de Adam, francescano dell'ordine dei frati minori, nella sua *Cronaca,* offre un prezioso contributo alla memoria storica del suo tempo e un esauriente quadro di Ravenna e dei suoi rapporti con Venezia che entra con forza nei giochi politici romagnoli. Alla città di San Marco interessavano i commerci che transitavano per il porto di Ravenna e i collegamenti con il Po e con le altre località, grazie ad una buona rete di canali navigabili.
I Veneziani costruirono il castello di Marcabò nella zona di Sant'Alberto sulle rive del Primaro, da dove potevano interdire la navigazione ad alcune città padane.
Nel 1234 stipularono un accordo con Ravenna che regolava le clausole relative al pagamento dei pedaggi attraverso le vie d'acqua e di terra, oltre ai carichi di pellegrini sulle navi veneziane e il rifornimento di viveri agli equipaggi.
Le disposizioni non lasciavano libertà di commercio ai Ravennati e alle città circonvicine che tentavano con tutti i mezzi di sottrarsi ai patti e spesso si verificavano fra le parti scontri armati.
Nel 1310 i Veneziani attaccarono Sant'Alberto, uccisero molti Ravennati e affondarono alcune navi ferraresi cariche di pellegrini diretti a Roma.
In questo contesto progressivamente si consolidano i collegamenti tra Ravenna e Venezia e diventano itinerari battuti sui quali sarà passato anche Dante nella sua ultima ambasceria con una probabile sosta a Pomposa, una delle più potenti e ricche formazioni monastiche del territorio.
Quando Venezia pose di fatto il suo dominio su Ravenna (1441-1509) l'itinerario di grande circolazione tra la Serenissima e la città bizantina, prese nome di Strada del Corriere. Questa via uscendo da Ravenna, nei pressi della tomba di Teodorico, entrava nella pineta San Vitale e correva verso Nord, interrompendosi laddove incrociava tratti fluviali ed era necessario traghettare prima sul Lamone, poi sul Po di Primaro, ora Reno. Ancora oggi, fra le due località chiamate Passo di Cortellazzo, più comunemente Passatella, e Primaro, c'è una strada che, ricalcando l'itinerario percorso dal Corriere per Venezia, porta il nome di Corriera Antica.
Affianca la cascina Guiccioli delle Mandriole dove nell'agosto del 1849, morì Anita in fuga con Garibaldi da Roma verso Venezia e porta al cippo dove fu sepolta.
Nella pineta San Vitale un sentiero parallelo alla strada statale 309, che corre rettilineo dal canale Taglio alla *Ca' Vecia,* fino a qualche decennio fa, era denominato Strada Corriera Pineta.
L'utilizzo della via costiera è documentato in una cronaca del tempo a proposito di un'ambasceria di alcuni oratori veneziani a Roma dal papa Adriano VI nel 1523 laddove si legge che il sabato pranzarono a Ravenna, cenarono a Primaro, la

domenica, si fermarono *"a desinare a Volano e a cenare alle Fornaci…convenendo loro di passare quattro porti dalle bocche di Po. E il lunedì giunsero a desinare a Chioggia e a cena, tutti sani, a Venezia."*
In un documento cartografico del 1603, conservato presso l'archivio storico comunale, è evidenziata una strada che parte da Ravenna con direzione Venezia, con una linea punteggiata lungo il fianco occidentale della pineta San Vitale che si snoda sulle dune a Nord di Bellocchio e sale verso il Po di Volano, di Ariano e delle Fornaci.
Una bella carta acquerellata di Pietro Azzoni del 1616 mostra chiaramente il percorso della suddetta strada indicandola come *via che fa il Corriero*: superato il Po, fra l'osteria di Primaro e San Clemente prosegue fin oltre la torre del Bellocchio.
La mappa, ricca di particolari, riporta in un cartiglio inferiore anche l'indicazione dei luoghi nei quali per due volte fu svaligiato il corriere e dove naufragò la barca.
Più di due secoli dopo il ravennate conte Guiccioli scriveva nel suo *Diario* che per andare da Ravenna a Venezia si seguiva *"la Corriera della Repubblica Veneta lungo il litorale. Il primo giorno si sostava presso la pineta alla tenuta delle Mandriole…poi a Pomposa…poi passato un primo ramo del Po"* per via fluviale si arrivava in barca a Chioggia quindi a Venezia.
La prima attestazione esplicita della strada, con denominazione Romea, risale ad una pianta del 1634 di Luca Danese e, a seguire, nella cartografia del ducato di Ferrara del XVIII secolo di Baruffaldi e Bonfadini.
Nel Settecento all'epoca dei grandi viaggi nelle nostre città ricche di arte, di storia e di bellezze paesaggistiche, Venezia e Roma erano segnalate nelle tappe dei grandi tour, ma la Romea entrava solo marginalmente in qualche itinerario minore.
Mutate le condizioni politico economiche, con la fine della Repubblica Veneta che passa sotto il dominio austriaco, il percorso della Romea, già instabile per il terreno arenoso su cui era delimitata, cominciò ad essere, soprattutto nel tratto dopo il Primaro, *"una linea sulla sabbia e un segno sulla carta"*.
Abbandonata a se stessa rimase un insieme di piccoli resti, ripetutamente scavalcati dall'acqua del mare e dei fiumi.
Alfredo Santini, in una interessante monografia sulla via Romea, riporta alcune citazioni ottocentesche che si riferiscono ad itinerari fra Ravenna e Venezia, che sottolineano le particolari condizioni del viaggio nelle valli e nelle paludi, talvolta molto disagevoli. Con una sorta di malinconia si legge in un passo che Pomposa *"è in mezzo ad un deserto silenzioso di immense paludi", …"*, un tempo, luminoso faro per la fede e sicuro approdo per i pellegrini. In un altro che *"anticamente Comacchio, città potente, ora è quasi distrutta dalle acque"*.
Giuseppe Cortesi, attento conoscitore del nostro territorio scrive che nei primi decenni del Novecento sui *"resti nutriti di nebbie pesanti e di torrida luce pochi turisti ripercorrono ancora i tratti transitabili, forse talvolta ignari dell'inutile andar per quella via"*.
Solo tra gli anni Cinquanta e Sessanta del Novecento, in concomitanza con l'escavo del tratto finale del Lamone, allacciato a valle della vecchia Strada del Bosco, prende

forma la nuova statale 309 Romea per soddisfare le mutate esigenze dei moderni viaggiatori.
Già nel 1929, quando ne era stato proposto il ripristino e ne erano stati riscoperti i pregi paesaggistici, si era definito il tracciato e auspicato un accordo fra le provincie per i finanziamenti necessari.
L'arteria stradale avrebbe dovuto colmare il vuoto delle linee ferroviarie nel tratto litoraneo veneto-romagnolo, oltre ad abbreviare il percorso da Venezia a Ravenna.
Il tronco che attraversa la provincia di Ravenna dalla città al canale Bellocchio, per circa ventidue km a margine della storica pineta San Vitale, ricalca un tratto della Corriera Antica, vicino al tracciato della consolare Popilia, un tempo litoranea.
La statale Romea pone fine alla marginalità geografica e consegna alla storia vecchi percorsi, spesso segnati da traghetti e passi a barche non sempre efficienti e veloci.
La nuova Romea torna ad essere agevolmente battuta e offre un incantevole succedersi di bellezze paesaggistiche e culturali, come auspicava Corrado Ricci in un suo articolo sul Resto del Carlino nel giugno 1932.
"Io affretto con tutta l'anima il ripristino dell'antica Romea. Vorrei giungere a tempo ed essere dei primi a percorrerla, semplice pellegrino dell'arte!"
Sulla nuova litoranea dal 1956, ormai transitabile da un capo all'altro, corrono con i loro rombi assordanti le ultime fuoriserie; sembra l'arteria del futuro, ma nel giro di pochi anni la nuova statale segna il passo.

La vecchia Romea Nord, costiera da Ravenna a Chioggia, non ebbe percorrenza stabile, ma anche le strade che uscivano da Ravenna verso Sud, meritano alcune considerazioni in relazione ai cambiamenti idrografici e all'evoluzione del territorio su cui correvano.
Fonti archeologiche e autorevoli studi di ricercatori testimoniano che la romana Popilia, nel primo tratto correva più ad Est dell'attuale ss.16 Adriatica, tuttavia ebbe continuità di percorrenza anche nel periodo della decadenza forse utilizzando varchi di transito su cordoni di dune con percorsi più retrostanti ovvero su vecchi tratturi delle vie, Dismano, Erbosa e Petrosa o Romipeta.
Da alcune fonti di epoca medievale risulta che le strade che da Ravenna andavano verso Rimini erano la Romea e la Reina, chiamata per un tratto Carrara Ravignana e Stradello, e ricalcavano la romana Popilia. Il tempo ha cancellato queste strade**,** sommerse dalle alluvioni e accasciate per abbassamento del suolo. Resta solo la Romea, seppure rettificata nei tratti più tortuosi. Costruita attorno al IX-X secolo, forse coincideva con lo Stradello Romano e con la strada citata nel 1371 dal Cardinale Anglico di Grimoard nella *Descriptio Romandiola* come *stratam francigenam et magistram*, che attraversava la pineta di Classe e di Cervia, poi passando per Cesenatico, arrivava, come la Popilia, a Rimini e di qui attraverso la via Flaminia a Roma.
A confermare che sfruttando alcuni vecchi tracciati della Popilia si poteva arrivare a Cervia è la presenza lungo il tragitto di un ospizio destinato ai romei, fatto costruire ai primi del XII secolo, da Matilde dei Traversari. Nonostante se ne sia persa ogni

traccia la tradizione vuole che nel luogo fosse collocata una croce viaria marmorea, attualmente conservata nella chiesa di Castiglione di Cervia.
Di epoca successiva resta, sulla ss.16, la chiesa della Madonna del Pino, costruita insieme ad un ospizio nel Quattrocento, sul luogo dove la Romea attraversava la pineta e, secondo la tradizione, appesa ad un tronco di pino, era venerata l'immagine della Vergine.
Molti viandanti che passavano per Ravenna, sostavano a Classe presso la basilica e il monastero di Apollinare, Santo venerato a Dusseldorf, Fulda, Colonia, Ramagen, Silburg e in Borgogna a Digione; le numerose epigrafi sulle pareti della chiesa attestano il pellegrinaggio di uomini illustri come Ludovico II e Ottone III alla tomba di Apollinare. Grande attrazione esercitava pure la vicina chiesa di San Severo, eretta sul luogo della primitiva sepoltura dell'omonimo vescovo di Ravenna, che aveva fama anche oltralpe per miracolose guarigioni. Le reliquie del Santo erano state trafugate, poi conservate a Erfurt in Germania, dopo che il monaco tedesco Liutolfo, in transito a Ravenna per Roma, si era interessato alla sepoltura del presule.
Dalla località di Classe, dopo aver ammirato la luce dorata delle raffigurazioni musive, i romei deviando verso la via Dismano (ora ss.71), potevano seguire un percorso rettilineo che metteva in comunicazione Ravenna con Cesena, attraversando la pianura posta tra il corso del Savio e del Ronco. Seguendo un antico tracciato del fiume Ronco, un tempo Rondino, in prossimità di un guado, si poteva raggiungere anche l'abbazia di San Pietro in Vincoli, fondata dal re Stefano d'Ungheria nel 1038, per accogliere pellegrini e rappresentanti della sua corte in viaggio verso Roma.
A partire dal XII secolo l'abbazia passò ai Benedettini, poi ai Camaldolesi e continuò ad essere luogo di accoglienza per i romei che risalendo il Ronco sulle cosiddette vie alzaie prima potevano arrivavano a Forlì, poi con tappe successive a Meldola, Galeata e Bagno di Romagna per continuare il loro cammino, nella vallata del Tevere fino a Roma.
Seguendo il percorso d'argine del Ronco, ora tangente la via Ravegnana, (ss.67), attiva dal XVIII secolo, una possibile sosta poteva essere presso la pieve di Sant'Apollinare in Ronco, a Longana. A partire dal XIII secolo il fiume cominciò a scorrere nel tracciato dell'acquedotto di Traiano, quando il grande manufatto sprofondò, lasciando un solco per le acque che, derivate dal Bidente a Meldola arrivavano a Ravenna, e prese il nome di Aqueductus, storpiato poi in Lagoducci.
Come i pellegrini odierni, che ripercorrono con nuove mete antichi tratti della Romea medievale, anche i ricercatori idealmente viaggiano per ritrovare nella circolazione di uomini e idee, i legami con il passato. Il cammino che può essere difficoltoso ed impervio ripaga comunque la fatica di un viaggio fra genti lontane incontrate su strade che convergono sul sentiero della conoscenza.

BIBLIOGRAFIA

Andraghetti Gian Franco, *Odonomifarfesta-Stradario storico Odonomastico della città di Ravenna*, Ravenna 2010.

Andraghetti Gian Franco, *Aquae condunt urbes Atlante storico-topografico di Ravenna*, Ravenna 2007.

Barberini P. e Guerrini O., *I segni del territorio, inquadramenti storici e geografici del ravennate*, Ravenna 2003.

Bolzani Paolo, *Viaggiatori di Dio-La via dei Romei in Romagna*, Forlì 1998.

Cortesi Giuseppe, *Popilia e Romea* in Bollettino economico n.7 della CCIAA di Ravenna, 1953.

Foschi Umberto, *I Romei a Santa Maria in Porto e nei vari ospizi del ravennate*, Ravenna 1996.

Foschi Umberto, *Via Popilia, Reina, Carrara Ravignana e…Rubicone* in Bollettino economico n.1 della CCIAA di Ravenna, 1960.

Guerrini Osiride, *Ravenna nel XIII secolo-Storia e vita nel Comune medievale*, Ravenna 1993.

Guerrini Osiride, *Aqua e tëra, tëra e aqua – Vivere e lavorare a Sant'Alberto, un paese tra Primaro e Lamone*, Ravenna 2013.

Guida al territorio delle ville unite e disunite, Ravenna 2000.

In agro decimano, a cura di Montevecchi G. e Novara P., Ravenna 2000.

Le vie della fede – Percorsi di religione e cultura in provincia di Ravenna, Ravenna 1999.

Mascanzoni Leardo, *Territorio, economia, insediamenti e viabilità nel ravennate tra XIV e XV secolo* in Storia di Ravenna, Vol.III, Venezia 1993.

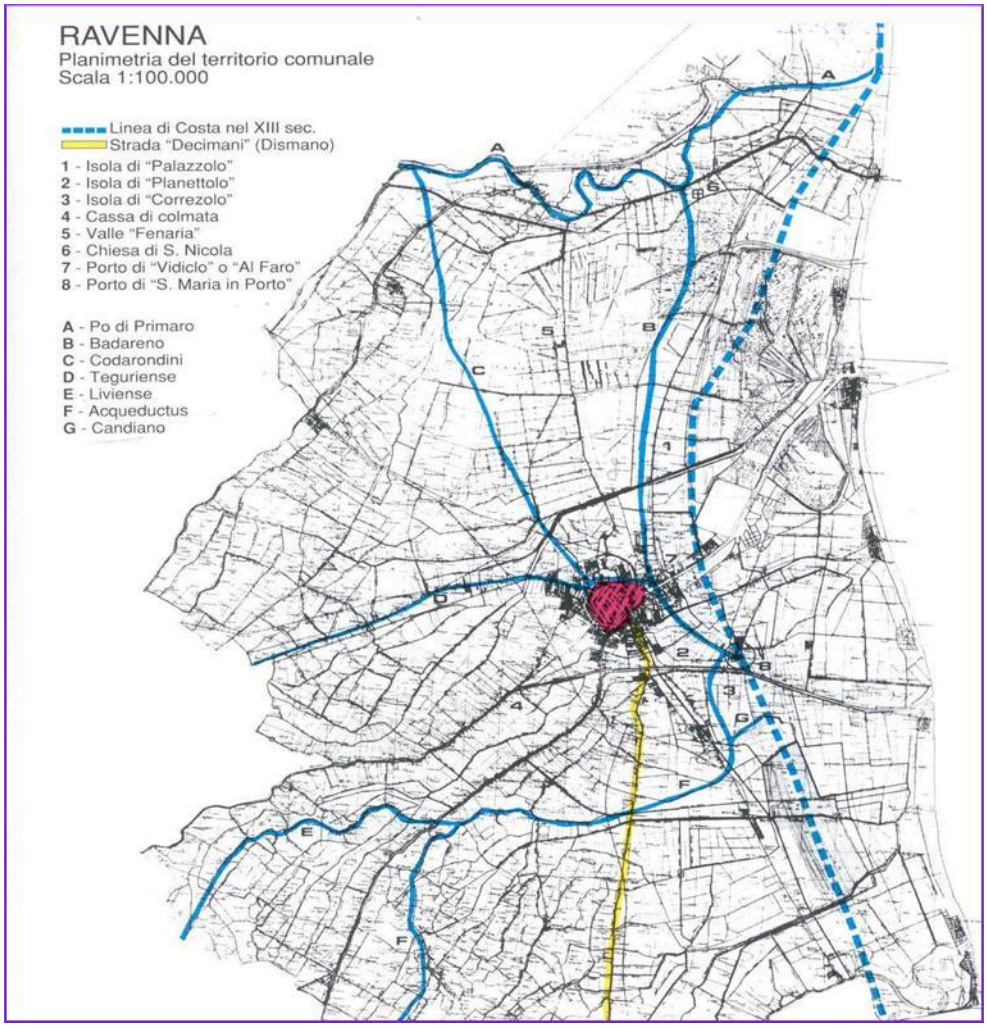
Morini Giuseppe, *Stradario storico di Ravenna*, Ravenna 1986.

Ricci Corrado, *La via Romea*, in Bollettino economico n.9 della CCIAA di Ravenna, 1968.

Rocca Paolo, *La strada Romea*, Venezia 1954.

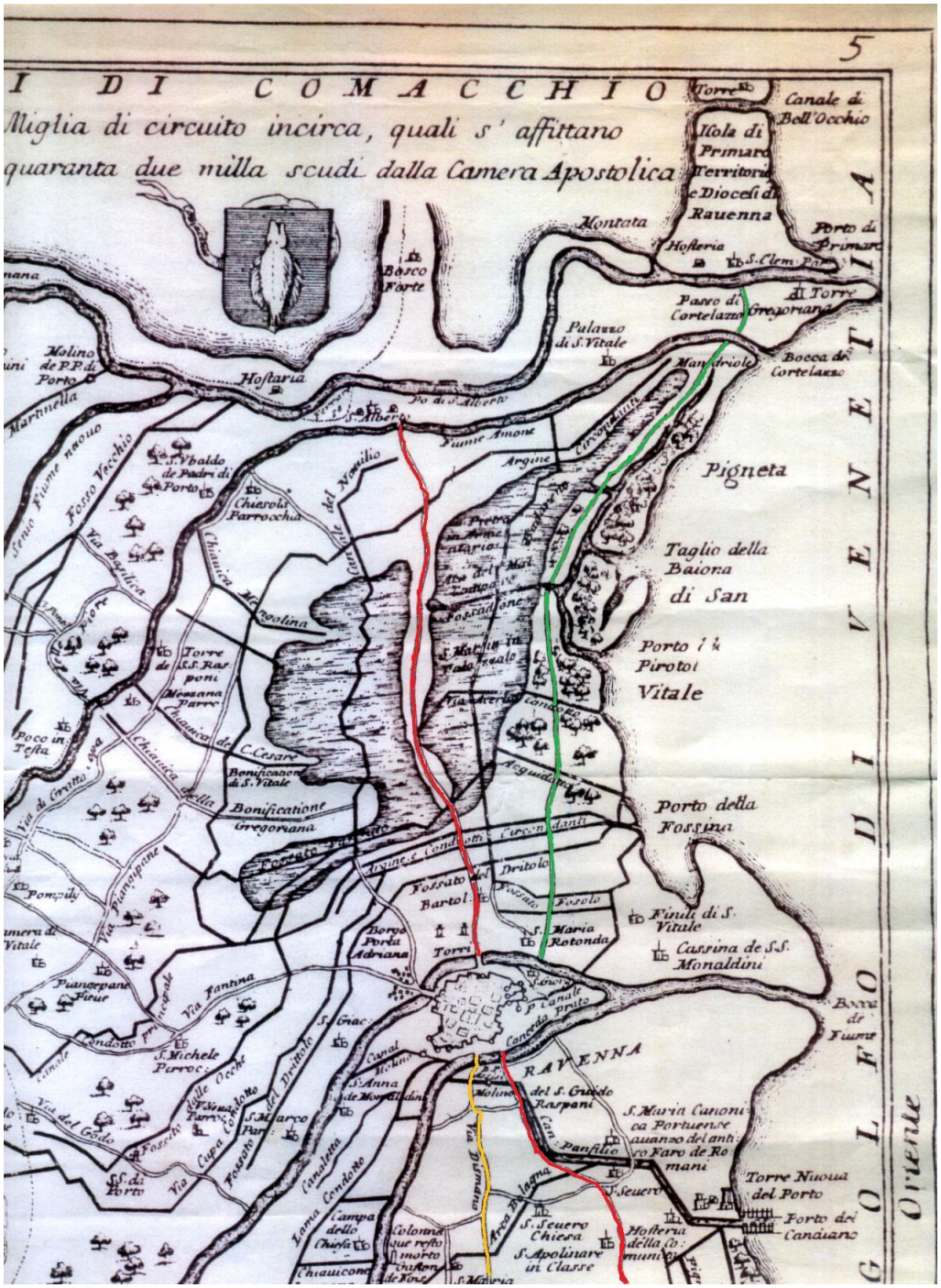
Santini Alfredo, *La Romea ferrarese–Una incostante via di frontiera*, Ferrara 1989.

Veggi L. e Roncuzzi A., *La via Popilia*, in Bollettino economico n.12 della CCIAA di Ravenna, 1966.



Ravenna: assetto territoriale del XII-XIII secolo

Osiride Guerrini, *Ravenna nel XIII secolo-Storia e vita nel Comune medievale*, Ravenna 1993, p.43.

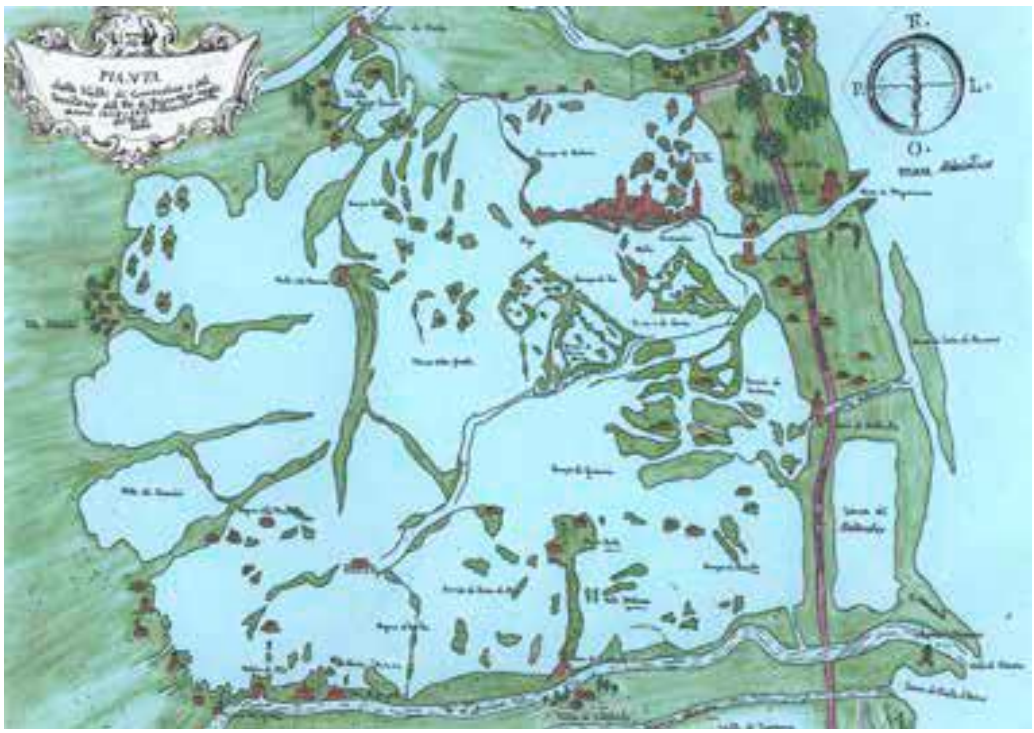


Rielaborazione di un particolare della carta "Territorio di Ravenna" di Vincenzo Maria Coronelli, 1690.

da Ravenna verso Nord: Strada del Bosco già Popilia

Corriera per Venezia

Via Dismano



Ricostruzione ragionata su una mappa di Aleotti riguardante il territorio del Po di Primaro fra gli anni 1620 e 1650.
A bordo carta, in basso, è ben evidenziato il corso del Po di Primaro.
Ben delineato è il tracciato dell'Antica Corriera per Venezia, che corre su una "freccia litoranea"; la strada è parallela e in alcuni tratti coincidente con l'attuale statale Romea.

Osiride Guerrini, *Aqua e tëra, tëra e aqua – Vivere e lavorare a Sant'Alberto, un paese tra Primaro e Lamone*, Ravenna 2013, p.22.

Pianta dell'isola di S.Clemente detta Primaro, territorio di Ravenna nella Romagna Transpadana con relazione di Pietro Azzoni in data 8 maggio 1630. ASCRA CC XXVIII

La bella cartografia del XVII secolo mostra chiaramente la conformazione territoriale e il percorso della strada per Venezia

Carta geografica turistica: scala originale 1:50000, Belletti Editore, (particolare).

Su una cartografia attuale sono evidenziati in rosso la Strada del Bosco (Ravenna-Sant'Alberto), già Popilia romana e il litorale in epoca etrusca.
Entro il cerchio a Nord Est, in rosso è delineato un tratto della Corriera Antica, che ancora affianca leggermente più ad Ovest, l'attuale statale 309 Romea.