

LA 'LEVADA DEL PRINCIPE' OVVERO, "LA STRADA DELLE DUE FORTEZZE"

di Renzo Casasola

Nella seconda metà del XVI secolo, in seguito al trattato di Worms del 1521, da Venezia venne ritenuta prioritaria l'esigenza di una nuova strada che collegasse la fortezza di Marano con la città di Udine, in particolare dopo la mancata realizzazione del progettato canale navigabile sul Turgnano¹. Con quest'ultimo si intendeva rilanciare l'economia e la centralità della città friulana nell'ambito della Patria del Friuli, favorendone il commercio fluviale, dotando il capoluogo friulano di un adeguato porto mercantile. Questo ambizioso progetto però, per ragioni economiche e politiche, non venne mai realizzato. Si privilegiò, pertanto, una strada che collegasse i territori veneti di Marano e Muzzana, posta alle sue spalle, e che proseguisse poi verso la nuova fortezza di Palma[nova] e Udine, aggirando il nuovo fortilizio imperiale di Maranutto².

Per la Serenissima Repubblica di San Marco la necessità di costruire una strada interamente in territorio veneto e che fosse sicura, cioè sopraelevata rispetto al piano di campagna ricco di acque e paludi alle spalle di Marano, soggetta oltretutto alle erosioni dovute ai flussi di marea lagunari, è all'origine di questa denominazione. La specificazione poi, riprende l'epiteto del suo committente, il doge.

Gli arciducali dopo aver perso malamente con l'inganno la fortezza lagunare il 2 gennaio del 1542, per mano dell'avventuriero udinese Beltrame Sacchia e la successiva cessione a Venezia l'anno seguente, per rappresaglia eressero Maranutto o Maran Nuovo un bastione armato posto a 400 o 500 passi da Marano, al solo scopo di controllare i traffici mercantili veneti e riscuotere da essi dazi e gabelle. Nei suoi pressi, infatti, la vecchia strada della 'Muzzanella' che giungendo da Marano attraversava l'omonimo fiume per dirigersi poi a Muzzana, con 'le savalone' o Zavattina erano le uniche vie di traffico obbligate e percorribili dai maranesi diretti verso l'entroterra. I soprusi e le angherie imperiali, al traffico commerciale passante al posto di blocco del Maranutto, per Venezia divennero insostenibili nella seconda metà del XVI secolo. In una lettera del rettore di Marano Battista Foscarini, presentata al Senato veneto il 17 gennaio 1564, venne ravvisava la necessità di una strada che fosse alternativa a quella esistente, "*Serenissimo Prencipe (...) et perché ancho io trovo esser cosa facile a far una strada per li palludi di Vostra Serenità et far essa strada più breve che a Mozana, sono miglia cinque a traverso li palludi, saria solo miglia doi et mezo et saria bona causa di far che l'imperiali loro medesimi gettariano zoso quello di Maranutto, il qual non è sta fatto ad altro fine che per scoder dati et continuando esso Maranuto dubito per li grandi estrusij et mangiarie, che quelli dil*

¹ Bassi Giovanni Battista Udinese, *Memoria sull'antico divisamento di costruire un canal-navigabile da Udine al mare*, Udine 1829. Cfr. R. Casasola, *Il canale navigabile sul fiume Turgnano*, Annuario 2013 «Ad Undecimum», 2013.

² Il piccolo forte posto alle spalle di Marano venne eretto dagli imperiali nel 1543, per contrastare i traffici commerciali veneti diretti alla fortezza lagunare, ed imporre loro onerosi dazi e gabelle.

Maranutto fanno chel non si incorri in qualche sinistro, ma facendo una strada a traverso essi palludi principiando da porto del Orro in Marano, perché per quello ho mandato a veder essi palludi sono di terreno sodo et non corre, et credio etiam che quelle ville che sono d'intorno per haver benefitio di venir a Marano per via brevissima senza pagar gabelle né mangiarie, né esser strucciatj, volentiera potranno o faranno tal opera senza over pocca spessa della Serenità Vostra ...”³.

In riferimento all’atteggiamento vessatorio imposto dagli arciducali nei confronti dei maranesi, il rettore veneto Pietro Bondumier nel 1593 si rivolse direttamente al doge dicendogli che, per loro, ogni pretesto è buono per “... trovar occasione di travagliar questi poveri di Marano privi di territorio, et strada di poter uscir per terra, senza passar per il luogo del Maranutto dove della robba che viene de qui condotta se paga assai grosso dacio, che senza dubio quando per altra strada si potesse venire non saria così pensieroso il vivere come il presente”⁴.



La strada ‘Levada del Principe’ a Marano, in una mappa del XVII secolo (Comune di Marano Lagunare).

³ *Relazioni dei Rettori Veneti in Terraferma-Provveditorato di Cividale del Friuli e Provveditorato di Marano*, a cura di Amelio Tagliaferri, Milano 1976, p. 146.

⁴ *Ibidem*.

Con l'approvazione del doge si decise perciò di innalzare un nuovo tratto stradale che, dalla fortezza maranese per retta via al limitare della laguna, raggiungesse il ponte sulla Muzzanella e da lì proseguisse sulla strada maestra per Muzzana, evitando così il blocco del Maranutto imperiale. Sebbene il contesto politico internazionale di fine secolo avesse distratto la Repubblica di San Marco dal finalizzare tale opera, all'inizio del XVII la sua costruzione pare fosse una priorità non più derogabile. La relazione del provveditore della fortezza di Marano Alvise Giustinian, del 7 gennaio 1601, informò il doge sui lavori in corso della nuova strada che doveva congiungere Marano con la strada del bosco di Muzzana, evitando di passare per i territori imperiali. Secondo il rettore veneto che, evidentemente 'forzava la mano' affinché i lavori proseguissero celermente, la notizia della costruzione di questa nuova strada arrivò fino "*... in terra tedesca a Villacco, et tre giornate più oltre, hanno cominciato alcuni mercanti tedeschi a calar giù con carri in grosso numero verso questa fortezza, per comprar ribolle che vengono condotte d'Istria in gran copia a queste rive ...*"⁵.

Alvise Giustinian, il dinamico rettore di Marano, evidenziò ancor di più al doge la funzione di 'assedio fiscale' esercitata dal fortilizio di Maranutto, "*... non sono datij, ma tiranniche angarie, e tutte queste risultavano in solo danno de poveri maranesi, a quali nel passare alla villa di Muzana giurisdizione di Vostra serenità per vender una parte del loro pesce, che portavano, gli n'era levato poco meno, che la metà per datio; imposizione la più esorbitante, et la più iniqua, che si possa immaginare*", pertanto, comunicò al doge che "*a tali inconvenienti ho procurato con ogni mio spirito di rimediare per tutto il corso del mio reggimento (...) mediante la costruzione della nuova strada*"⁶.

Sebbene a rilento i lavori continuarono, ma le difficoltà oggettive incontrate in corso d'opera ne dilatarono oltremodo i tempi. L'anno successivo, nel 1602, il rettore veneto Antonio Valier, inviò al doge una lunga e dettagliata relazione sullo stato dei lavori della nuova strada: "*Serenissimo Principe (...) Resta ch'io dia conto alla Signoria Vostra della costruzione della nuova strada, incamminata, et ridotta in buonissimo stato dal Clarissimo signor Alvise Giustiniano, mio precessor (...) che al presente si trova formata fino alla Muzzanella, conforme alla commissione di Vostra Serenità, in larghezza di piedi quindici nella sua summità, et de piedi cinque in sei in altezza sopra il pian de paludi; di modo che per il crescente di mare non può essere innondata*".

Il Velier continuò la sua relazione esponendo al doge alcuni dati tecnici sulla strada, "*alzandola et pareggiandola dove è stata imperfetta, la qual si potrebbe comodamente usare, quando non fosse divisa da alcune vallette, et canalli d'acqua, sopra quali ho fatto fare alcuni ponti postizzi per il transito de' pedoni, che si servono di quella commodità, finchè si darà compimento alla detta opera, molto necessaria, et bramata da tutti*".

Dunque, nell'attesa della costruzione dei ponti maggiori, quelli definitivi posti sulle aree lagunari, dal rettore vennero fatti costruire alcuni ponticelli pedonabili. Attraversandoli, le pescivendole di Marano potevano così già evitare i soprusi degli imperiali e l'onere delle gabelle imposte loro sulla vendita del pesce.

⁵ *Relazioni dei Rettori veneti in Terraferma, 'Cividale-Marano', cit.*

⁶ *Ibidem.*



Particolare della carta della laguna de Maran', dipinto su tela del 1683, Municipio di Marano Lagunare. Si può notare il tratto della strada 'Levada del Principe' tra Marano ed il ponte sulla Muzzanella.

Lo stesso rettore poi, propose al doge la riduzione del numero dei ponti al fine di ridurre le spese e velocizzare l'apertura ai traffici commerciali, perciò consigliò al doge di “... atterrar parte di detti canali, continuando l'arzene nella larghezza, et altezza (...) et lasciando tanto di apertura nei canali maggiori, che l'acque salse possono liberamente passare (...) sopra li quali andranno poi fabricati li ponti di rovere, che si faranno con minor difficoltà, et spesa, col schivare la molteplicità, et longhezza di essi ponti”⁷.

Secondo il Velier, superate le difficoltà tecniche del primo tratto stradale, “Dalla Muzzanella poi, sopra la quale va fatto un ponte levadore per il transitò dei burchi, vi restano circa passi quattrocento ottanta per arrivar alla strada maestra per Muzzana” (cioè nel punto in cui si raccorda con la strada preesistente della 'Muzzanella', nei pressi dell'attuale località *Turunduze*)⁸. Il rettore veneto, disse inoltre che, “nel qual spatio (cioè tra il ponte sulla Muzzanella ed il raccordo con la vecchia strada omonima), “... per esser terreni assai più alti, senza intricco de canalli, con molta facilità si potrà alzar ancor quella strada”.

L'ottimismo del Velier, sulla buona riuscita del progetto, è evidente quando affermò che: “La qual nuova strada stabilita, che sia nel modo detto, non è dubbio, che si conserverà a perpetuo uso di quella fortezza, commoda non solo per li pedoni, et cavalli, ma anco per li

⁷ *Relazioni dei Rettori veneti in Terraferma, 'Cividale-Marano', cit.*

⁸ Il punto è facilmente identificabile con l'attuale *punt di Maran* posto sul canale Cormor, l'ultimo prima della sua foce nella vicina laguna.

carri, che venendo sempre per il Stato di Vostra Serenità (da Muzzana), saranno fuori d'obbligo d'esser angarizzati, et tirraneggiati da quelli del Maranuzzo, che per il più si trattengono in quel luogo per l'utile di queste tali estorsioni. La fortezza di Maran, Serenissimo Principe, Eccellentissimi Signori, è per sentir da questa strada così notevole beneficio, che se hora per esser senza territorio è costituita in miseria per mancanza di tutte le cose, che sono più necessarie al vivere; col mezzo di essa congiungendosi per dir così alle commodità, che sono godute dagli altri suoi sudditi della Patria..."⁹.

Sei lunghi anni più tardi, nel 1608, il nuovo rettore veneto di Marano Francesco Tron, scrisse al doge: "Serenissimo Principe (...) l'havevo fatta fornire di tutto ponto (conforme alle sue commissioni) nella parte del terreno, et che a perfettionarla da potersene servire, non restava per altro, che serar cinque bocche de canali, tre de quali sono de larghezza de passi disdotto l'una, et l'altre due, chiamate una Scorteghino di passa cento quaranta, et l'altra detta il Manaratto de passi circa settanta (...) giudicai (dopo aver sentito diversi pareri) che il più opportuno spediente fusse d'atterrar affatto le tre predette bocche piccole, quali si doveranno atterrar con l'ordine della strada, et restringendo con l'atterratione anco altre due ..."¹⁰.

Dopo un paio d'anni però, nel 1610, il provveditore di Marano Girolamo Morosini relazionò al doge sullo stato dei lavori inerenti la nuova strada che da Marano collega Muzzana, non ancora portata a compimento per la cronica mancanza dei fondi necessari a sostenere l'opera. Secondo il suo parere, sebbene ultimata nel suo tratto più difficoltoso, ovvero tre Marano ed il ponte sulla Muzzanella, mancavano ancora cinque ponti posti sulle rispettive are che la intersecavano: "La strada nova, che principiando dalla fortezza senza toccar niente de arciducali conduce alla villa de Mozzana per deliberatione dell'Eccellentissimo Senato più tempo fa principiata, et ultimamente sotto il Clarissimo mio processore finita, resta tuttavia inutile, per esser disgiunta da cinque bocche di canali"¹¹.

Giuseppe Michiel, succeduto alla reggenza del Morosini, il 13 marzo 1611 scrisse al doge che la costruzione della strada Levada era a buon punto, ma "con molta spesa fu ridotta in termine assai buono, che si chiama ora la strada Nova, ma per poterla usare vi mancano alcune aterrationi, et quelli, che più importa, li ponti (...) importano ducati mille cinquecento. Si che altro non restava alla compita perfettione di questa strada, che due ponti piccoli di legno, l'uno sopra la coda del Scorteghino per divider l'acque superiori, et l'altro sopra l'acqua della Mozanela apperto per il transito delle barche (l'opzione del ponte girevole), con spesa de ducati cento cinquanta in circa".

Nel 1613 finalmente il rettore veneto Nicolò Priuli poté annunciare orgogliosamente "che nel spacio di mesi cinque, a laude del Signor Iddio, a gloria di Vostra Serenità, a beneficio del publico servizio, et a sollevazione de suoi sudditi mi trovo haver ridota l'opera a perfezione".

Ufficialmente ultimata, la nuova strada detta 'Levada del Principe' origina a Marano dal 'ponte avanzato' o 'pubblico Ponte della Piramide', posto sull'ara di San Zuane, probabilmente ornato da una struttura piramidale in pietra "La strada della Levada nel tratto che cammina parallela al Capital Recinto della Fortezza dal Ponte della Piramide alla Porta d'ingresso". La piramide si trovava "a 1595 Passi dal Ponte della Muzzanella". La nuova strada aveva richiesto "tolpi 1600; filare, e traversi di chiave d'Albeo, et de Larese n. 96; chiodi da piè; sassi fatti venire d'Istria da riempire le palificate; reffudi tolti alla Tisana per tenir incassade e li terreni, e le sopradette pietre; per apprestamenti cavrie, Banchiele, Ponti, chiave colone di Rovere n. 30; per li muggieri; per madoni miara sette ..."¹².

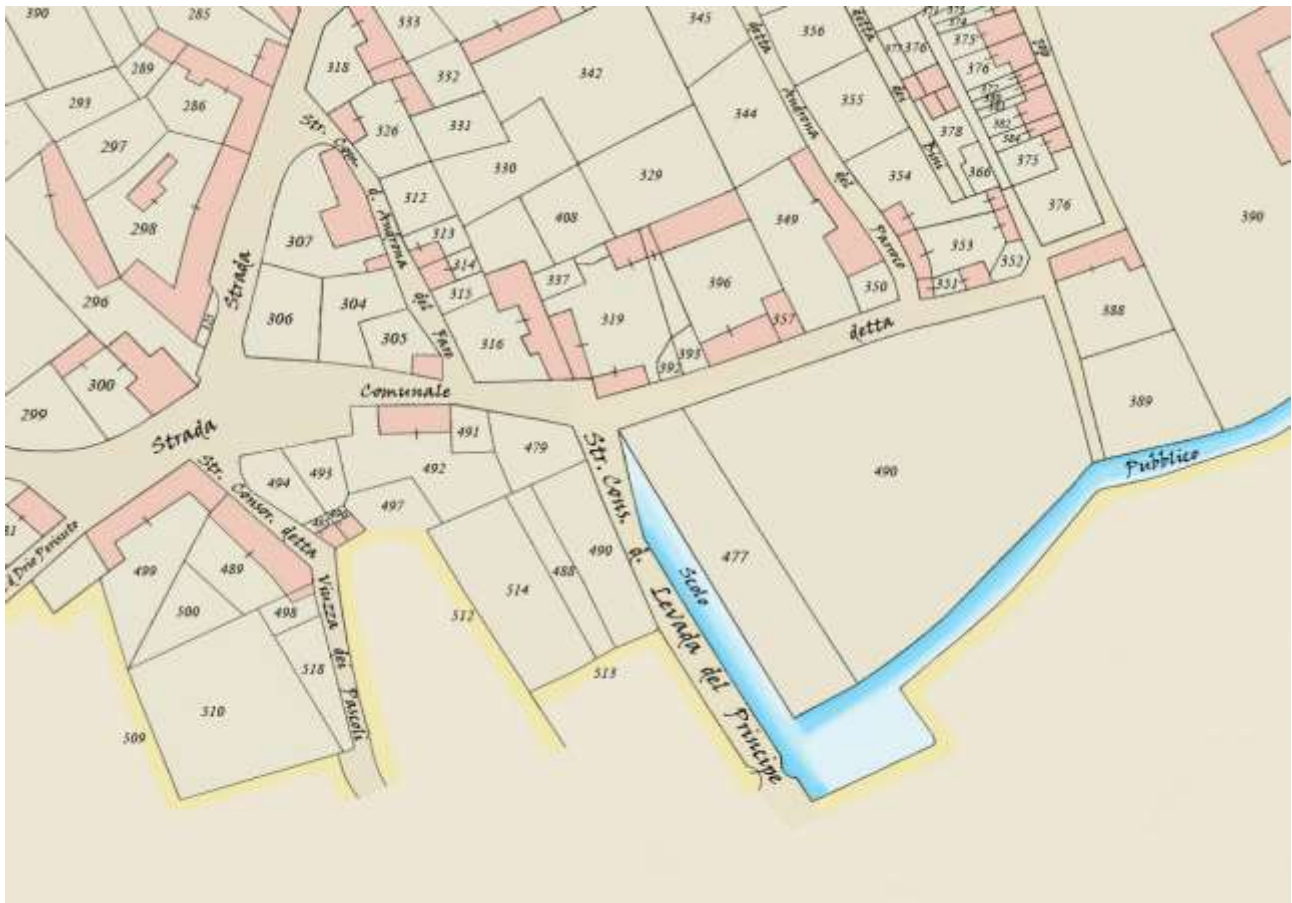
⁹ Relazioni dei Rettori veneti in Terraferma, 'Cividale-Marano', cit.

¹⁰ Ibidem.

¹¹ Ibidem.

¹² A. CICERI, *La magnifica comunità*, in Maran, Udine, 1990.

Per sostenere le ingenti spese fu necessario accendere livelli, impegnare le entrate di Valle Pantani, imporre nuove tasse sui viveri “*per reintegrare il denaro levato dal deposito delle Fortezze*”.



Particolare della mappa di Muzzana del 1843, detta ‘Austriaca’, con in evidenza la strada ‘Levada del Principe’ nel suo tratto terminale.

Un fatto inatteso però, decretò il destino di questa strada; infatti, durante la guerra di Gradisca (1615-1617), che vide contrapporsi Venezia all’Austria, venne distrutto e spianato il forte imperiale di Maranutto. Di conseguenza, tutti i territori imperiali vennero assoggettati alla Repubblica, compresa la vecchia viabilità della strada Muzzanella, che venne di nuovo preferita a scapito della ‘Levada del Principe’, di fatto abbandonata. Alcuni anni dopo però, con la pace di Madrid, Venezia dovette restituire all’Austria tutte le terre che aveva occupato; si ripristinò pertanto la condizione giuridica precedente, compreso il blocco del Maranutto. Venne riattivata la nuova strada della ‘Levada del Principe’, nel frattempo fortemente danneggiata dalle mareggiate e dagli scirocchi che ne minavano l’integrità nel tratto fra Marano ed il ponte girevole sulla Muzzanella.

Nel 1624, in seguito al rapido deteriorarsi della strada, si fece incanto per rinnovare la palificata posta a protezione della strada sul suo lato meridionale; si offrì nel prestare la propria mano d’opera un artigiano di Marano: “*Io GioBatta Gambara Marangon da Venezia habito a Marano mi afferisco a far la palificata per la strada nova, cioè al Scorteghin, et al Manarato, ficcar li pali, cavar le piere vive, metter li suoi fili dentro, e fuori, con le sue tresendere, metter le fassinazze fra i pali, con buttar sopra li sassi dudetti*

(...) *Mi offerisco rimetter la terra (...) e più mi offerisco accomodar li doi ponti, cioè quello della bassa de Marin et altro della lama Codognaria (...) Dovendomi esser dato tutti li materiali (...) et le cariole per menar la terra*". La strada era larga piedi 24 in pianta e p. 18 in cima, "con suoi scoladori e sue banchette larghe p. 4"¹³. Dovevano concorrere nelle spese le comunità cointeressate: Muzzana, Palazzolo, Piancada, Pocenia, Chiasiellis. Nonostante i continui, onerosi interventi di restauro, la strada in certi punti andava sott'acqua e i ponti si deterioravano.

L'esperienza della guerra di Gradisca ribadì l'esigenza di un collegamento diretto e rapido fra le fortezze di Marano e Palma(nova). Si dette attuazione perciò al progetto che prevedeva un lungo rettilineo che superasse le paludi tra Muzzana e Castions, ovvero tra la strada Nova di Marano e la Stradalta. Se ne parlò nel 1627 e nel 1630 il rettore veneto di Marano, Giovanni Morosini, annunciò orgoglioso al doge che "La strada Nova¹⁴ da Mozzana a Castione ultimamente costrutta di ordine pubblico, era transitabile", ma necessitava di mano d'opera per la sua manutenzione.

La strada Nova, detta 'Levada del Principe' da Muzzana a Marano, 'Muzzanella' o 'Levada di Castions' da Muzzana a Castions, e da tutti conosciuta come la strada 'delle due fortezze', venne in seguito data in gestione alle comunità rustiche interessate dalla viabilità ordinaria, manutenzione ordinaria che divenne oltremodo onerosa e ritenute da esse insostenibile per le misere disponibilità economiche delle ville.

La strada fu divisa in settori limitati con lapidi dov'era indicato il comune di competenza e il numero dei passi assegnati. Pertanto, le comunità di Muzzana, Piancada, Palazzolo, Pocenia, Castions, Sant Andrat, Morsano, Mortegliano e Chiasiellis dopo aver prestato la propria mano d'opera alla costruzione della strada, sollevarono alte le proteste popolari, tali da costringere la dominante a ridurre gli oneri richiesti.

Lungo questa nuova strada perciò, nel 1633 venne eretto un cippo "che ricorda l'esenzione da metà delle imposte che i comuni obbligati alla manutenzione della strada 'Muzzanella' ottennero dopo lunghe suppliche"¹⁵.

Da una lettera del provveditore di Palmanova Bartolomeo Gradenigo, presentata al Senato veneto il 16 maggio 1642, si fa il punto sulla nuova strada della 'Levada del Principe', soggetta alle mareggiate nel tratto prospiciente Marano e bisognosa di una continua e onerosa manutenzione, che lui fece "...Accomodar et resa transitabile la stradda di Mozzana et ultimamente quella della Mozzanella di tant'importanza alla vicendevole communicatione de soccorsi et del passaggio dall'una all'altra di quelle piazze (riuscito anch'in ciò fruttuoso l'impiego diligente del soprintendente Pizzoni). Havendo io poi consegnat'a communi la stessa stradda di Mozzana per la conservazione in acconcio, come succede del rimanente, onde resterà solo che per mantenere il tratto di quella della Mozzanella vengono restaurate anche le pallade che servono a diffenderla dall'impeto de sirochi ... di tanti legnami di roveri per i ponti e gorna, tagliati parte ne boschi pubblici et altri in quelle de particolari, li quali come già altre volte costarono al publico sino cinque ducati l'uno..."¹⁶.

Questa strada conosciuta un tempo con l'appellativo di *strada delle due fortezze*, venne declassata a semplice strada comunale con la caduta della Repubblica veneziana nel 1797. L'avvento in Friuli delle truppe napoleoniche, infatti, privilegiarono altri assi viari di

¹³ A. CICERI, *La magnifica comunità*, cit., memorabile restò il 'sirocale' del 21 novembre 1771, per il quale rischiarono precipizio vari carri di transito.

¹⁴ La *strada nova*, da Muzzana a Castions, è così detta per differenziarla da quella *vecchia*, che ripercorreva la Levaduzza-Zavattina, costeggiando l'alveo della roggia Roiatta/Mulvis, a confine con il territorio di Muzzana, Castions, San Gervasio e Carlino.

¹⁵ Cfr. Tisana, S.F.F., 1978, p. 390.

¹⁶ Cfr. A. Tagliaferri 1979.

penetrazione, escludendo di fatto la fortezza di Marano, ritenuta non più strategica per il controllo del Basso Friuli.

Solo in seguito al suo prolungamento per Mortegliano, Pozzuolo e Udine, nel XX secolo, questa strada fu di nuovo valorizzata, nel tratto Udine-Muzzana, con la denominazione di S.S. 353. Nel XXI secolo è stata nuovamente declassata a strada regionale 353 della 'Bassa Friulana', ma per quelli di Muzzana rimane semplicemente *le Cjasteone*, e per quelli di Castions *le Levade*. Del primo tratto stradale prospiciente la laguna di Marano, la vera *Levada del Principe*, che tanta fatica costò nel realizzarla, se n'è persa la traccia fisica e con essa la memoria popolare.

Renzo Casasola, Muzzana del Turgnano (Ud).
Via Stroppagallo 43/b
Articolo edito - «Ad Undecimum - Annuario 2015».