

## **IDROGRAFIA E VIABILITÀ NEL TERRITORIO CENTRO ORIENTALE DI AQUILEIA ROMANA**

*Diego CENCIGH, Giuseppe FRANCESCHIN, Maurizio BUORA*

Il presente studio archeologico è applicato ai quadranti della carta IGM 1:25000 di Palmanova, S. Giorgio di Nogaro, Aquileia, Romans d'Isonzo e Monfalcone.

La ricerca, in primo luogo, si è avvalsa dei numerosi studi sull'argomento. Studi importanti come dato di partenza o di confronto, le cui conclusioni, tuttavia, ci sono parse talora fondate su dati archeologici e storici non sempre correttamente interpretati e, per quanto riguarda l'idrografia, non sempre convincenti. In particolare abbiamo notato l'assenza di una trattazione globale e sistematica.

Il nostro studio, prendendo in esame l'area centrorientale del territorio di Aquileia romana, si è prefisso di delineare l'idrografia e l'intero sistema viario principale con le sue concatenazioni. Esso è il risultato di una quasi ventennale ricerca.

Siamo partiti dagli insediamenti; quindi siamo andati ad esplorare il terreno, prendendo in considerazione ogni altro elemento che potesse restringere i margini di errore che il dato archeologico, preso in sé, può comportare. Tra questi, la toponomastica, l'ubicazione dei luoghi di culto e la persistenza delle tradizioni.

Abbiamo tenuto presente i criteri adottati dai Romani nella progettazione ed esecuzione del sistema, sistema complesso, in rapporto con centuriazioni primarie e secondarie, in alcuni casi sovrapposte, e conseguentemente con orientamenti diversi. Abbiamo pertanto considerato:

- l'adattamento all'aspetto fisico del territorio, e pertanto la diversa inclinazione del cardine o decumano di un centro urbano, situato in piena pianura, rispetto a quella di un territorio circondato per metà dal mare o da un lago, palude, o ancora posto, come in molti casi, a ridosso di aree montagnose, fiumi ed altro;

- l'esigenza o l'opportunità di raccordarsi con la viabilità preesistente.

Nel corso delle ricerche sulle strade romane abbiamo riscontrato essere leggibili solo alcuni assi rettilinei che nel corso del tempo hanno mantenuto la loro funzione. Di altre strade, anche importanti, si sono perse molte tracce, in quanto dismesse, superate da nuove vie di traffico o interessate da esondazioni di fiumi e impaludamenti.

Inoltre abbiamo imparato che:

- le tracce di inghiaio non sempre indicano una strada romana. Occorre che la sua presenza sia confermata da altri elementi, quale il contesto archeologico, viario ecc.
- una strada romana si può trovare anche sotto una attuale statale, provinciale o comunale. Anche una carrareccia incavata può essere romana. È noto che nel medioevo lo scavo di una strada aveva lo scopo di mantenere un antico tracciato e così salvaguardare la proprietà.
- può risultare importante l'orientamento dei centri abitati. Un tracciato di strada che si

ipotizza come romano (vedi la *Aquileia-Virunum*, a Nord di Sevegliano, intesa come proseguimento a Nord del cardine massimo di Aquileia), non viene plausibilmente confermato dall'orientamento dell'abitato di S. Maria la Longa, che si è sviluppato in senso ortogonale rispetto al cardine stesso.

Come si vede, i dati utili alla individuazione della viabilità romana sono molteplici e diversificati.

Dallo studio, ci siamo fatti un'idea della realtà idrografica e viaria che interessa buona parte della attuale regione. Per contro, la visione d'insieme ci è stata utile ad integrare quanto non emerso dal terreno, e inoltre a confermare, o meno, le strade ipotizzate come romane.

Il lavoro viene presentato come contributo alla soluzione di alcune dibattute questioni, mentre si auspica che valga ad incentivare e orientare ulteriori ricerche <sup>1</sup>.

### 1. *NATISO CUM TURRO*

Attualmente il fiume Natisone con il torrente Torre confluisce nell'Isonzo nei pressi di Pieris. Siamo convinti che, in epoca romana, sopra Aquileia scorressero separati; nelle immediate vicinanze del porto, andavano a formare un unico corso.

Oggi il luogo è attraversato da due rogge chiamate, in epoca medievale, del Molino. Si tratta di acque di risorgiva che scorrono su quelli che furono ai tempi della Aquileia romana gli alvei del Torre e Natisone.

La notizia di fonte antica (*Natiso cum Turro praefluentes coloniam Aquileiam*), è confermata dal ritrovamento a Monastero dei resti di due ponti: il primo (sul Torre) a ridosso della porta nordorientale (metri 10 di lunghezza); il secondo (sul Natisone), circa 300 metri più a Est (metri 40 circa di lunghezza) <sup>2</sup>.

Si tratta tuttavia di capire come effettivamente i due importanti corsi d'acqua raggiungevano Aquileia e il suo porto.

Il Torre e il Natisone contavano allora (come oggi) una consistente quantità di affluenti <sup>3</sup>. Se immaginiamo che, in caso di piena, le loro acque, con fango e detriti, giungessero ad Aquileia per vie dirette, per incanalarsi in un solo alveo in prossimità del porto, non possiamo non pensare alle conseguenze disastrose che ne sarebbero derivate per lo stesso porto, le sue attrezzature e l'intera città. Inoltre notiamo che a valle il Natissa (derivato dall'unione delle due acque), prima dello sbocco al mare, presenta due anse a gomito. In questi punti, difficile non immaginare la possibilità di sfondamenti e tracimazioni, senza la posa in opera di notevoli sbarramenti.

Un'utile indicazione, che ci portasse a delineare un quadro idrografico più realistico, ci è stata suggerita da un'altra realtà, con simili caratteristiche. Si tratta del territorio interessato dal Cormor, compreso fra i comuni di Castions di Strada, Rivignano, Pocenia e Muzzana. Attualmente il torrente trova il suo sbocco a mare attraverso un canale artificiale. Ma si ricorda che, fino alla fine dell'800 le acque dello stesso si impaludavano nelle zone basse di Castions di Strada. Da qui le acque defluivano verso il mare in diversi rivoli naturali: rivoli tra cui il più importante, chiamato dai locali Revoncli, non era altro che la continuazione e il tratto finale del Cormor. Dunque nell'ultima parte del suo corso il torrente era sempre lo stesso, ma di portata alquanto ridotta e scorrimento rallentato e costante.

Simile situazione è riscontrabile nel basso corso dell'Isonzo. In un documento dell'XI secolo, citato dal Gregorutti, si legge che, diversamente da oggi, la chiesa di S. Nicolò di Levata di Ruda confinava a oriente con una campagna che si estendeva fino al fiume Isonzo <sup>4</sup>. Se ne deduce che anticamente, in questa zona, il fiume divagava, defluendo a mare in forma discontinua e disordinata, dopo aver inondato vaste aree basse. Ciò poteva verificarsi anche in seguito ad ostruzioni della foce dovute a piene eccezionali.

Le osservazioni sopra esposte ci permettono di immaginare come il Torre e il Natisone si affacciavano alle porte della Aquileia romana. Esclusa la confluenza con l'Isonzo, le loro acque, talora imponenti e rovinose, non raggiungevano direttamente Aquileia, ma, diversi chilometri a monte, andavano ad impaludarsi in ampie zone della Bassa friulana; senza escludere che, in parte, potessero defluire anche nell'Isonzo.

Al di sotto delle paludi, le acque riprendevano il loro corso, distribuite in diversi canali. Quello che si intende sottolineare è che le acque del Torre-Natisone, al di sotto delle paludi, compresa la più vicina dei Ronchi di Terzo, riprendevano il loro corso distribuite in diversi canali (anche di risorgiva), raggiungendo Aquileia e il suo porto. L'antico *Natiso*, l'attuale *Natissa*, fiume più volte così nominato dalle fonti antiche, rappresentava la più diretta e naturale progaggine del grande fiume.

In questo sistema idrografico naturale occorre ancora sottolineare l'importanza delle paludi a cui si è fatto cenno, come riserve d'acqua, regolatori di flusso, di livello e come filtro che di fatto costituivano per Aquileia un naturale riparo contro le irruenti e disastrose ondate di piena. Ciò è indicato anche nella toponomastica medievale di Aquileia che denota intorno alla città tutta una serie di paludi. Ancor oggi nella località significativamente denominata Paludelli o Paludei, a ridosso dell'angolo Nord-est delle mura della romana Aquileia, persiste una fossa il cui fondo è a livello dell'acqua della Roggia della Pila. Non è difficile pensare che qui l'acqua si fermasse per molto tempo, prima che al corso d'acqua si costruissero gli argini <sup>5</sup>.

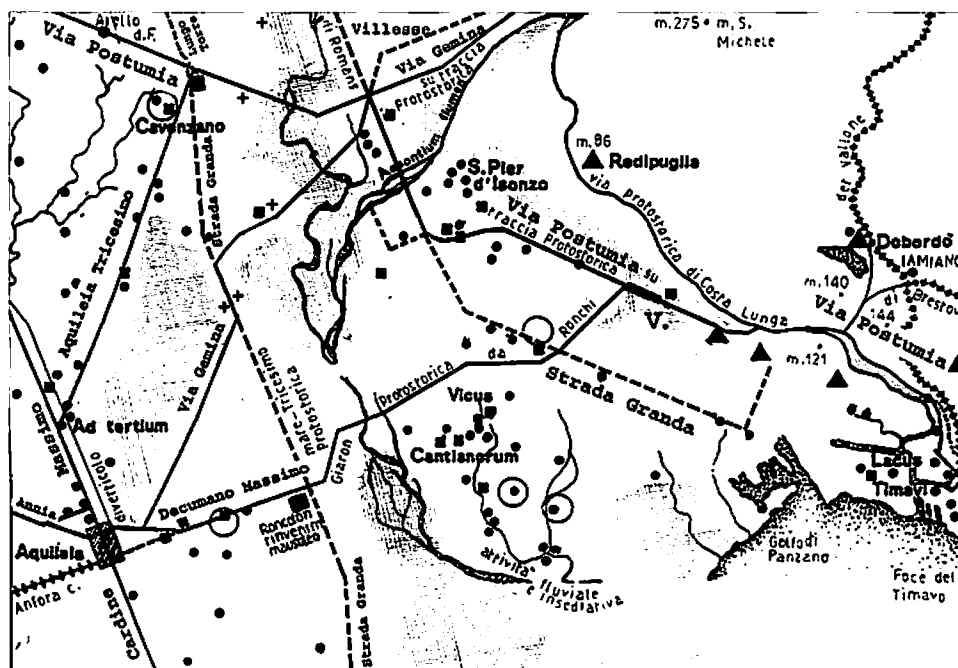
In tale contesto, l'indicazione dello storico antico trova conferma e nello stesso tempo una plausibile delucidazione. Di fatto si nota che il sistema viario romano relativo alla zona nord-orientale di Aquileia non appare molto condizionato dalla presenza di questi due corsi d'acqua, in quanto la loro portata era limitata e tranquilla.

Gli aspetti geomorfologici attuali ed antichi dell'area di Aquileia sono stati evidenziati, in base a recenti indagini. Situata in una più ampia piana alluvionale, l'area è caratterizzata da

*“una netta predominanza della matrice sabbiosa con intercalazioni di sedimenti peltici; alle volte si riscontrano anche orizzonti ghiaiosi... La pianura aquileiese sembra essersi sviluppata grazie ai contributi solidi del paleo-Isonzo/Torre-Natisone, che hanno modificato diverse volte il loro corso..."*

*Recenti studi geoarcheologici hanno dimostrato come lo sviluppo di Aquileia, uno dei più importanti porti fluviali dell'Impero romano, fosse legato allo sfruttamento e controllo delle vie d'acqua che attraversavano il suo territorio. Se la principale via d'acqua naturale lambiva la parte orientale della città, la presenza ad Ovest di un canale artificiale navigabile (l'Anfora), che raggiungeva la costa in prossimità dell'attuale foce dell'Aussa-Corno ed i ritrovamenti archeologici di strutture portuali anche a Nord e a Sud indicano l'esistenza di un complesso sistema idrografico che circondava Aquileia... l'analisi dei carotaggi fatti nell'alveo del fiume ha confermato che l'attuale Natissa rappresenta la cicatrice di un più superficiale paleoalveo proveniente da Nord e riconducibile ad un antico sistema fluviale formato dall'Isonzo e dal Torre-Natisone. Questo antico sistema fluviale che rappresentava un'importante via d'acqua nella pianura di Aquileia, seguiva una direzione N-S, ma per cause naturali e/o artificiali modificò la direzione del suo corso in NE-SW. La mancanza di depositi grossolani, caratteristici di questa antica via d'acqua, a Sud di Aquileia non permette di tracciare con sufficiente precisione l'ultima parte del suo percorso verso il mare”<sup>6</sup>.*

Non mettiamo in dubbio la derivazione dell'attuale *Natissa* dal sistema fluviale *Isonzo-Torre-Natisone*, confermata del resto dai carotaggi. Tuttavia notiamo che l'analisi del terreno più profondo potrebbe riguardare un paleoalveo. Vediamo come maggiormente indicativi di una situazione d'epoca storica le sabbie e i sedimenti peltici: elementi che si inquadrano con quanto sopra descritto. Da una analisi delle acque po-



Tav. IA. Carta riveduta e completata del territorio nord orientale di Aquileia (da BUORA 1988, pubblicata come anticipazione delle nostre ricerche). La situazione viaria intorno alla metà del II secolo a. C.

I triangoli pieni indicano i castellieri pre e protostorici; i tondi neri, gli insediamenti romani; i quadrati, le necropoli romane; i cerchi più grandi, le aree occupate dai sepolcreti più importanti o da ville più ampie.

trebbe risultare che nel Natissa scorre (e scorreva, per via di risorgiva) anche acqua dell'Isonzo. Ma i Romani non lo sapevano.

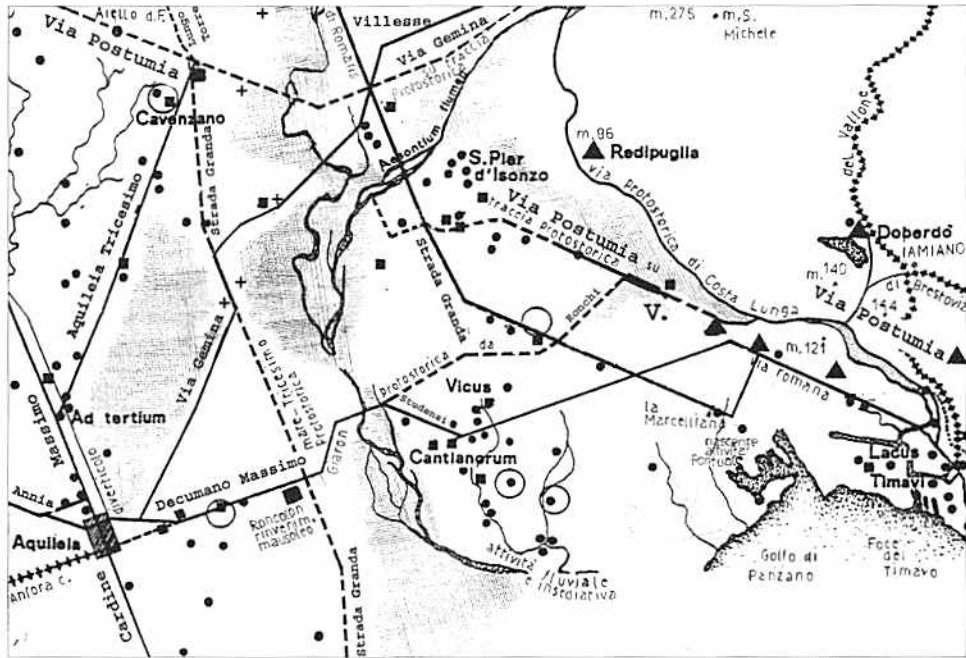
## 2. LA STRADA BELVEDERE-TRICESIMO

Come lungo il torrente Cormor, la strada Tricesimo-Marano (Tresemana-Zavattina), così lungo il Torre-Natisone-Isonzo, la strada che abbiamo chiamato Belvedere-Tricesimo, preesistente all'epoca romana, rappresentava la via di collegamento tra la laguna di Grado e (via Tricesimo) le regioni del Nord<sup>7</sup>. Via che i Romani provvidero a collegare con Aquileia mediante il raccordo (cardine 22 gradi Est, terminante sull'asse della Postumia) Terzo-Cavanzano e che tennero in grande considerazione, come si deduce dai numerosi insediamenti

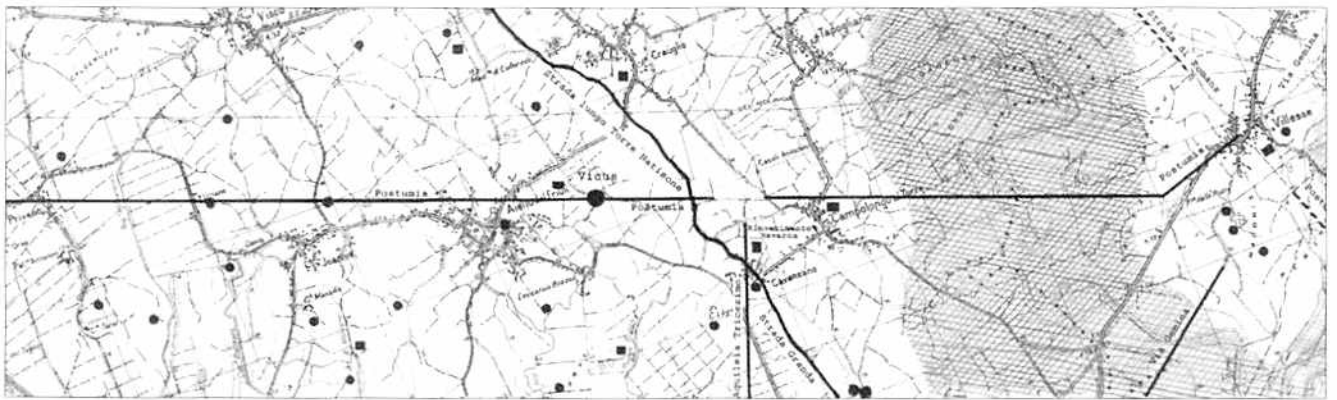
che si trovano, a cadenza quasi regolare, lungo il percorso (tavv. IA, IB e II).

L'inizio della strada si collocava in un'area fluviale-marittima, atta all'approdo di imbarcazioni e quindi favorevole all'attività commerciale.

Nel suo prosieguo verso nord passava per S. Lorenzo di Fiumicello. Nei pressi della località Roncolon incrociava il decumano massimo di Aquileia. Quindi proseguiva verso S. Valentino di Fiumicello e il borgo di S. Antonio. Sotto Villa Vicentina, per un tratto di circa 2 km il percorso si identificava con la Gemina. Il tratto Villa Vicentina-Pereteole è la medievale Strada Grande: nome attribuito ancor oggi ad una strada campestre che si trova nei pressi della chiesa di S. Andrea di Pereteole. In realtà, evidenti tracce di inghiainamento sul terreno indicano che la Strada Grande passava più a



Tav. IB. La situazione viaria intorno alla metà del I secolo a. C.



Tav. II. La Postumia da Privano a Villesse.



Foto A. Tratto di "Strada Grande" tra la S.S. 351 e la Comunale Ruda - S. Andrea di Pertecole.

Est, fra le chiese di S. Andrea e S. Leonardo, dietro le attuali caserme. A fianco si trovano tracce di due insediamenti d'epoca romana, non evidenziati da alcuna mappa archeologica, nei quali affiora una notevole quantità di tessere di mosaico <sup>8</sup> (foto A).

A Sud di Cavenzano la via protostorica passava accanto al vecchio cimitero del luogo (non più esistente) e quindi nel mezzo dell'abitato. Poi proseguiva a Ovest di Crauglio e di S. Vito al Torre. Attraversate le località Babanic e Pradarie (a Est di Ialmicco), raggiungeva Trivignano, Percoto, Pavia di Udine, Lovaria, Pradamano. Seguendo il Roiello di Pradamano, saliva verso Laipacco e S. Gottardo. Quindi passava a Ovest di Beivars, Godia, S. Bernardo, a Est di S. Fosca e a Ovest di Rizzolo. Da S. Gottardo in su la strada prenderà il nome di Barigliaria. Raggiungeva Tricesimo passando per Reana e Reanuzza <sup>9</sup>.

Lungo l'intero percorso si innestavano numerose strade laterali. tra queste, le strade che conducevano al territorio di Cividale.

L'antichissima strada Belvedere-Tricesimo fu praticata fino a tutto il medioevo. Nel 1192 fu

percorsa dal re d'Inghilterra, Riccardo I detto Cuor di Leone, che, al ritorno dalla Terza crociata, sbarcò a Grado. Travestito da templare, per la nostra strada, raggiunse la Carinzia, dove fu fatto prigioniero.

L'attuale Aquileia-Udine-Tricesimo è comunemente e impropriamente indicata col nome di Giulia Augusta, dal nome del suo supposto costruttore. Lo propose per primo il Gregorutti riferendosi al tracciato *ad silanos* della *Tabula Peutingeriana*. Da quanto emerso dalle nostre ricerche, risulta che il tratto Aquileia-Sevegliano era il cardine massimo in funzione del collegamento con la Postumia e che il proseguimento verso Nord, via Palmanova, deve ritenersi posteriore.

### 3. LA VIA GEMINA

Il nome deriva dalle iscrizioni di due lapidi gemelle, celebrative della risistemazione della *viam quoque Geminam a porta usque ad pontem*, eseguita al tempo di Massimino il Trace (235-238). Nel '400 una delle due lapidi si tro-

vava reimpiegata nel pavimento della chiesa del monastero benedettino di Aquileia, per cui si è supposto che in origine, ambedue fossero collocate nella porta orientale della città <sup>10</sup>.

Da questa porta, oltre il secondo ponte, la strada si biforcava: una (la Gemina) andava in direzione di S. Nicolò di Ruda e l'altra andava a riprendere più sotto la via del decumano massimo.

Mario Mirabella Roberti, osservando che ambedue le strade avevano in comune lo stesso punto di partenza e sul loro percorso un ponte, scrisse che l'iscrizione poteva riferirsi sia all'una come all'altra <sup>11</sup>. Lo stesso studioso, con altri, intese con questo nome la strada Aquileia - S. Canziano - Monfalcone - S. Giovanni al Timavo - Trieste. Ciò in base ad un frammento di iscrizione ritrovato nel canale Locavaz, in località Lisert: frammento nel quale è ricordata la *XIII leg(io Gemina)* <sup>12</sup>.

L'iscrizione, a nostro parere, non necessariamente deve essere letta come indicazione del nome della strada. Una legione, o un reparto, aveva il compito di provvedere alla costruzione di ponti, strade ed altro o al loro restauro o rifacimento. In questo settore, al tempo dell'imperatore Augusto la XIII legione operò certamente nella città di Aquileia e suo comprensorio, prima di passare in Pannonia e in Germania. Ciò sta a dire semplicemente che i legionari si spostavano nei vari cantieri di lavoro, lasciando sui manufatti un ricordo indelebile della loro opera, come usano fare i moderni reparti del genio militare.

C'è ancora da dire che l'iscrizione celebrativa di Monastero potrebbe essere letta e interpretata: dalla porta al ponte (di Monastero). In tal caso:

- si trattò di un riassetto di 300 m di strada.
- la Gemina iniziava dalla porta.
- la seconda lapide si trovava presso il grande ponte di Monastero, punto terminale del restauro.

La Gemina, che noi identifichiamo con la Aquileia-Villa Vicentina e con il suo proseguimento verso Ruda-Villesse, ha la caratteristica di

un cardine orientato a 22 gradi soltanto nel tratto Monastero-Colombara. Mentre da Colombara a Villa Vicentina si presenta come una strada con andamento ad arco ad ampio raggio. Ciò era dovuto alla necessità di evitare, da una parte, la zona paludosa dei borghi Pacco e Sandrigo e, dall'altra, la zona alluvionale del Torre-Isonzo.

Da Villa Vicentina la Gemina proseguiva per circa 2 km seguendo il tracciato rettilineo della Strada Grande. Quindi piegava, entrando a Ruda da Ovest.

Oltre Ruda, oltrepassata l'area palustre del Torre-Natisone, con percorso più basso rispetto all'attuale, raggiungeva Villesse (chiesa di S. Michele) <sup>13</sup>. Al nodo stradale situato al centro dell'attuale abitato, la Gemina proseguiva in direzione Est, verso Gradisca, ponte della Mainizza, valle del Vipacco, Lubiana. La strada è menzionata con il nome di Gemina già dal Cluverio e dal Palladio, i quali la fanno originare da Terzo di Aquileia.

Nelle tavole IA e III, all'incrocio di Villesse, abbiamo indicato il proseguimento della Gemina su due assi, inferiore e superiore. Il primo era probabilmente originario, il secondo realizzato dai Romani stessi, in luogo dell'antico, soggetto ai danni delle esondazioni del vicino Isonzo.

Dalla stessa tavola si rileva l'importanza del crocevia di Villesse, orientato sulla centuriazione Casseglia-Villesse-Romans (18 gradi Ovest). Punto d'incontro, oltre che della Gemina, anche della consolare Postumia diretta a Trieste; predisposto pure a servire il traffico diretto al Nord.

#### 4. IL BASSO ISONZO

Da Savogna, dove riceve le acque del Vipacco, il fiume scorre lungo le pendici del promontorio carsico del S. Michele, con percorso quasi obbligato; a valle di Sagrado, si immette nella bassa pianura isontina. Il suo basso corso forma un'ampia ansa che va a delimitare a

Ovest il territorio di Monfalcone. Nei pressi di Pieris convoglia le acque del Torre-Natisone, defluendo infine a mare sotto S. Canziano.

Il corso del basso Isonzo, in epoca romana o comunque antica, è stato oggetto di molte ricerche, con conclusioni talora totalmente differenziate e contrastanti. Ad esempio, lo si è immaginato scendere unito al Torre-Natisone fino ad Aquileia o scorrere lungo le pendici del Carso monfalconese.

Il fiume col nome *Isonsius* si trova citato negli scritti tardi di Cassiodoro (VI secolo)<sup>14</sup>. La *Tabula Peutingeriana* indica un *Pons Sonti* sulla strada Aquileia-Emona (Lubiana): ponte identificabile con quello della Mainizza, in territorio di Farra, dove è stata rinvenuta un'aretta votiva al fiume Isonzo<sup>15</sup>.

I dati sopra riferiti sono interessanti, ma non utili a definire il basso corso del fiume. Per la specifica ricerca non rimane che seguire la pista dell'osservazione attenta del terreno, dei riferimenti costituiti dagli insediamenti e reperi e dalla viabilità romana presente nel territorio.

Nella tav. IA sono indicati gli insediamenti romani rinvenuti. Si trovano sparsi un po'dovunque: a Villesse, Cassegliano, S. Pier d'Isonzo, S. Zanut, Ronchi, Begliano, Dobbia, S. Canziano, Staranzano e Monfalcone. Insediamenti utili alla ricerca, se non altro ad escludere in tali luoghi il passaggio del fiume.

Più interessante allo scopo è il sistema viario, che qui appare complesso ed articolato, come si vede nelle tavole d'insieme IA e IB. Siamo convinti che il sistema sia improntato sulla via consolare Postumia – che a nostro avviso proseguiva oltre Sevegliano verso Est – e sul decumano massimo di Aquileia. Ambedue le importanti vie di comunicazione valicavano l'Isonzo. La prima tra Villesse e Cassegliano, la seconda tra Fiumicello e S. Canziano. Questi punti di passaggio con quello della Mainizza, erano preesistenti ai Romani e si caratterizzavano per il conglomerato ghiaioso, tale da rendere stabile l'attraversamento ed atto, eventualmente,

a piantare i pali per un ponte o le basi di un ponte di pietra.

Da quanto osservato, risulta che il basso corso dell'Isonzo in epoca romana non doveva essere sostanzialmente diverso da quello di oggi. Detto questo, occorre affrontare il problema che si presenta nello studio di ogni fiume non arginato nel suo basso corso: le acque di risorgiva, le esondazioni, gli impaludamenti, i laghi e i canali con sbocco al mare.

A riguardo delle acque di risorgiva, rileviamo in primo luogo le quote attuali di altitudine delle acque presenti nel territorio: Isonzo e Vipacco a Savogna m 30, Lago di Doberdò m 5, Lago di Pietrarossa m 3, Canale Locavaz m 1, Fiume Timavo m 1.

Il geologo osserva, a questo proposito:

*“... ci sono grandissime perdite di acqua dell'Isonzo nella piana di Gorizia, tanto che c'è una parte dell'acqua... che penetra sotto la zona del Vallone di Doberdò e va ad alimentare il sistema carsico, da Doberdò in giù. Infatti dall'analisi chimica delle acque del lago di Doberdò si rileva che si tratta praticamente di acqua dell'Isonzo; ci sono lievissime differenze di composizione dovute a qualche apporto carsico, ma l'acqua di Doberdò è essenzialmente acqua dell'Isonzo e così pure l'acqua di Pietrarossa. Anche le acque che emergono a Sablici e al Lisert sono in pratica acque dell'Isonzo, le più basse però già con influenze del Timavo.*

*Abbiamo insomma un forte apporto dall'Isonzo verso il Carso, che poi questo apporto si riversi a sua volta in un tributo dal Carso all'Isonzo è anche vero perché ci sono spandimenti dal Carso alla piana isontina. Tutto il fronte calcareo situato tra il Vallone di Doberdò e, grosso modo, la stretta di Farra è una zona dove acque della falda isontina profonda (non quindi dell'Isonzo superficiale) vanno nel Carso; mentre da Sdraussina, circa, verso Fogliano, e quasi fino a Ronchi, c'è un apporto dal Carso verso la falda isontina o, in qualche parte, direttamente nell'Isonzo, dove il fiume lambisce i calcari”<sup>16</sup>.*

Notiamo che un tempo anche il lago delle Mucille era interessato dalle acque di risorgiva



dell'Isonzo, oltre che dalle acque di esondazione; inoltre risulta dalla *Tabula Peutingeriana* che il fiume che raccoglie le acque del Lago di Pietrarossa per riversarle nel *Lacus Timavi* (attuale Lisert), è chiamato *Frigido*<sup>17</sup>. Ciò sta a dire che per gli antichi abitanti del luogo le acque del Locavaz non erano che quelle del *Frigido* o Vipacco.

Ai fini della individuazione delle possibili vie di esondazione prendiamo nota delle altitudini attuali di alcuni terreni, considerando che l'Isonzo a S. Pietro si trova alla quota di circa metri 17 sul livello del mare: aree basse a Est di S. Pier d'Isonzo, metri 16; zone basse di Redipuglia, metri 13; località Le Basse tra S. Zanut e Ronchi, metri 11; area delle Mucille, metri 7; Le Basse sotto Ronchi, metri 7.

I terreni ghiaiosi da Sagrado al mare, lungo le due sponde del fiume, indicano ampie fasce alluvionali. In particolare, ai margini degli abitati di Fogliano, S. Pier d'Isonzo, Villesse, Cassegliano, Turriaco, Fiumicello. Ghiaie sono affioranti pure sotto il S. Elia, a S. Zanut, e più in basso: segno che il fiume esondava anche in quella direzione.

Sopra S. Pietro, la situazione idrografica antica presentava due particolarità. La prima, tutt'ora presente, riguarda il ripiegamento (innaturale) a Ovest del fiume; la seconda, riguarda l'esondazione (piuttosto consistente) verso Ronchi, nonostante la limitata differenza di quota tra l'Isonzo e il corridoio tra S. Pietro e il colle S. Elia.

Le particolarità, a nostro avviso, trovano una spiegazione nella considerazione che anticamente il territorio di S. Pietro funzionava da spartiacque naturale e da barriera di contenimento delle acque che scendevano da Fogliano, obbligandole a dirottare a Ovest e a percorrere bassure dalle quote non adeguate, a Sud.

Il terreno (quota 18) è costituito da uno strato piuttosto consistente d'argilla, pulito, formatosi nel corso di lontane ere geologiche e adagiato, a poca profondità, su un letto di conglomerato che gli abitanti del luogo chiamano

"tof". Si tratta di una sorta di penisola, ancorata sul fondo, che ha impedito l'erosione da parte delle acque e determinato il loro corso.

Storicamente i centri abitati di S. Pietro e Cassegliano non appaiono normalmente interessati da alluvioni distruttive. È vero che quella eccezionale del 1490 distrusse ben tre chiese, ma si deve osservare che esse si trovavano ai margini del territorio di S. Pietro.

La principale via di esondazione correva dunque a Est di S. Pier d'Isonzo; lambiva il colle S. Elia, proseguendo poi per varie direzioni. Sono visibili ancor oggi tratti di fossato di una certa ampiezza. Eloquente, a questo proposito, risulta il toponimo veneto *Raparoni*, riferito alla strada tra S. Zanut e Ronchi.

Su questa direttiva si trovano le Basse: zona in parte scavata per l'estrazione di ghiaia. Fu proprio nella grande cava, realizzata in territorio di S. Pier d'Isonzo, al confine con Ronchi, alla quota +7 metri circa, che nel 1989 venne alla luce un'ara votiva all'Isonzo, oltre ad un esteso strato di rottami di laterizi romani ed un pozzo. L'ara, a nostro parere, si trovava lungo la Postumia. Depositata presso il museo archeologico di Aquileia, reca la scritta *Aesontio v(otum) s(ol-vit) M. Licinius Vitalis Sevir et Aug(ustalis)*<sup>18</sup>.

A proposito del Cormor e del Natisone-Torre, si è osservato che le acque di esondazione dei rivoli e delle paludi mantenevano il nome del fiume da cui derivavano. Lo stesso crediamo debba dirsi di quelle dell'Isonzo.

Le acque esondate attraverso fossati naturali si convogliavano verso le paludi di Redipuglia e sotto monte andavano ad alimentare l'ampio lago delle Mucille. Le stesse acque, direttamente o di ritorno, andavano pure a colmare le bassure a Sud di Ronchi tramite la valletta naturale posta tra la collinetta della attuale villa Hinke e la propaggine Nord del colle Zochet: valletta sulla quale c'era un grande ponte d'epoca romana (tav. V).

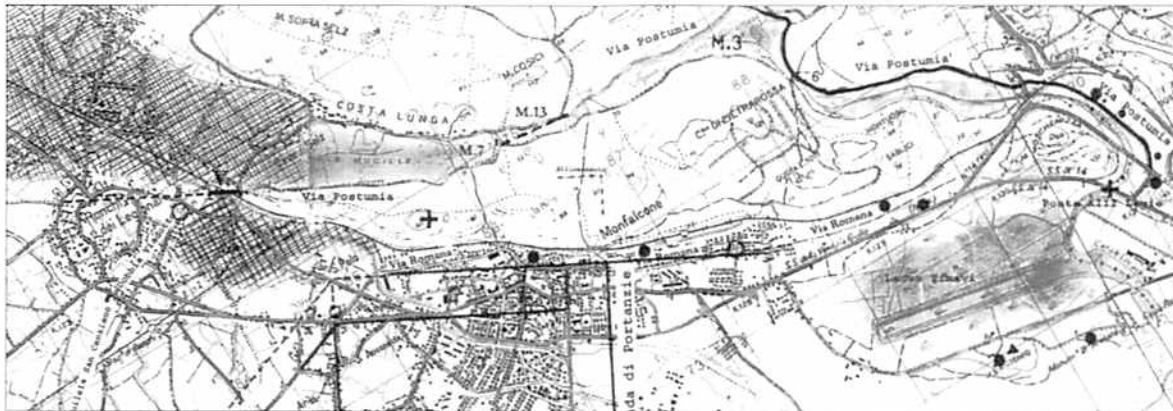
Alcune grandi pietre del manufatto furono scoperte casualmente nel 1688. Scavi successivi portarono alla luce elementi di una pila e di



Tav. III. Raccordo di Villesse, proseguo della Postumia oltre il passo di Casseglano, con bivio, per il viadotto di Ronchi e la strada Grande di Monfalcone; la strada da Aquileia a S. Canziano, via passo di Pieris; il raccordo tra i passi di Casseglano e S. Canziano, via Turriaco.



Tav. IV. La Postumia (centuriazione 28 gradi Est); viadotto di Ronchi e proseguo oltre il lago di Pierarossa; tracciato della Strada Grande di Monfalcone; strada S. Canziano-viadotto di Ronchi; prolungamento del decumano massimo Aquileia-S. Canziano-Monfalcone.



Tav. V. Primitivo passaggio della Postumia, dietro il Carso monfalconese; ponte sul Locavaz; nuova via aperta con il prolungamento del decumano massimo di Aquileia; zona alluvionale di Redipuglia-Ronchi; laghi delle Mucille e Pietrarossa e il *Lacus Timavi* (Lisert).

una arcata, lapidi sepolcrali (anno 1734, 1762) e una gran quantità di pietre lavorate, che furono impiegate per scopi edilizi (anni 1755-1770).

Dello scavo effettuato nel 1829 abbiamo un disegno approssimativo del luogo, con la testata Nord ed una relazione del sacerdote Leonardo Brumatti. Del ponte e del suo sito ci offre precisi ragguagli il Gregorutti: quota della valletta metri 7 sul mare, pietre squadrate (metri 2x1); ruderi superstiti della testata Sud; lunghezza del ponte circa metri 340 metri; altezza delle arcate metri 11; pietre tombali con iscrizione, bassorilievi scoperti nel corso dei lavori di costruzione della linea ferroviaria <sup>19</sup>.

Se si deve prestare fede allo storico citato e al particolare di mappa che allega al suo studio, il ponte ci appare di incredibile lunghezza e imponenza, per quei tempi. Se le arcate erano cinque, come si suppone, dovevano avere una luce di 50/60 metri (?). Diversamente dal Gregorutti, il Del Ben e il Kandler hanno calcolato che la lunghezza totale era di 86 passi, pari a circa 150 metri. Per un utile confronto, si osserva che il ponte di Augusto di Rimini, sul fiume Marecchia, all'innesto della consolare Emilia con la Flaminia, è a cinque arcate, ciascuna del diametro di 8/10 metri, della lunghezza totale di circa 80 metri.

Del ponte di Ronchi molto si è discusso e scritto. Sostanzialmente, le diverse ipotesi sono riducibili a due:

1. Il ponte si trovava sull'antico alveo dell'Isonzo; esso sarebbe identificabile con il *pons Sonti* della *Tabula Peutingeriana*; sulla strada consolare Postumia proveniente da Cassegliano e diretta, via Iamiano-Brestovizza (o via Vallone), alla valle del Vipacco. Sullo stesso ponte sarebbe passata la via Gemina (o la Flavia), proveniente da Aquileia, via S. Canziano-Dobbia, con proseguimento a Trieste, via ponte sul Locavaz-S. Giovanni al Timavo <sup>20</sup>.
2. Il corso del basso Isonzo, escluso il tratto alla foce, era in epoca romana all'incirca come

l'attuale. Il luogo di quello che è ritenuto un ponte non era interessato da percorsi stradali importanti. Si ipotizza trattarsi di un acquedotto per Aquileia <sup>21</sup>.

Un ponte in pietra di grande mole non trova spiegazione, se non inserito in un passaggio obbligato, per una o più strade importanti. Nel nostro caso pensiamo si trattasse in primo luogo della via obbligata per Trieste: la consolare Postumia che, valicato l'Isonzo a Cassegliano raggiungeva Ronchi, dove, oltre il ponte, proseguiva a oriente del Carso per una via protostorica. Esso poteva servire, in secondo luogo, per la via di raccordo Aquileia-S. Canziano-Dobbia-Begliano-Ronchi. In terzo luogo, per le strade da e per il Vallone e la valle di Brestoviza. Importante osservare, a questo proposito, che il lago delle Mucille era separato da quello di Pietrarossa da una selletta calcarea (quota 13): selletta che costituiva un vero e proprio valico stradale naturale.

Il ponte di Ronchi si collocava in uno scenario idrografico interessato da acque di esondazione: eventi ricorrenti dovuti a piene straordinarie del fiume e dagli effetti di non lunga durata. Facciamo notare che la selletta, quota 13, oltre che un valico stradale, era uno sbarramento che impediva il travaso delle acque da un lago all'altro: una sorte di diga naturale, a valle di un invaso che raggiunto un certo livello, riversava le acque nella valle dello Zochet e nelle bassure sottostanti.

Normalmente la zona del ponte rimaneva comunque caratterizzata da acque, anche abbondanti: acque derivate dal lago, dalle paludi; per afflusso diretto o di risorgiva. In questo quadro, il ponte potrebbe essere meglio identificato come un viadotto.

Nella cartografia del primo '800, in prossimità del mare e dell'ultimo tratto dell'Isonzo, sono indicati diversi canali di acque di risorgiva. I sostenitori del corso pedecarsico dell'Isonzo hanno individuato il suo deflusso per le Basse di Ronchi e lo sbocco a mare allo Sdobba per lo Iadiniz o per altri canali. Conformemente alla

situazione idrografica da noi prospettata, siamo del parere che le acque in esubero dovute alle esondazioni e/o quelle di risorgiva avessero sbocco a mare nell'attuale porto di Panzano, per l'antico canale naturale, sul quale in epoca moderna fu fatto scorrere il primario del sistema irriguo del territorio di Monfalcone.

Il ponte di Ronchi fu un valico primario e importante nel sistema viario romano. Tale rimase fino al completamento di una nuova via per Trieste: la via Aquileia-Monfalcone, sul prolungamento del decumano massimo, con proseguo sotto monte (Strada Romana) per il ponte sul Locavaz.

## 5. LA VIA POSTUMIA

Realizzata nel 148 a.C., ricordava nel nome il console Spurio Postumio Albino. L'importante strada consolare romana attraversava l'Italia settentrionale, dal golfo di Genova a quello di Trieste. Passava per Tortona, Piacenza, Cremona, Verona, Vicenza, Oderzo e Codroipo<sup>22</sup>.

Il suo percorso diretto verso l'Est si inquadrava nel disegno di espansione romana verso i territori interni delle Alpi orientali: espansione di cui si conoscono universalmente i lineamenti; molto meno i tempi e i territori interessati nei diversi momenti. Ci sono noti: la sottomissione degli Istri nel 178-177 a.C.; gli scontri con i Taurisci e la sottomissione dei Giapodi, e dei Liburni, nel 129; la sottomissione dei Carniolini, nel 115; l'eliminazione della resistenza dei Giapodi, dopo il saccheggio di Trieste effettuato nel 52. L'avanzamento nel resto del territorio dei Taurisci fu completato nel 15<sup>23</sup>.

Crediamo dunque sia la Postumia quella strada che da Codroipo raggiungeva Sevegliano: qui si innestava il raccordo con Aquileia.

In generale gli studiosi indicano Aquileia come capolinea della consolare. Non fu di questo avviso il Gregorutti, che (non ammettendo la presenza di una ponte alla Mainizza) la fece arrivare al ponte di Ronchi e quindi, per il

Vallone, proseguire verso la valle del Vipacco, con destinazione Lubiana. Sul ponte lo stesso storico fece giungere la Gemina, diretta a Trieste, via ponte sul Locavaz<sup>24</sup>. Anche il Brusin intuì il proseguimento della Postumia a Est di Sevegliano fino all'Isonzo<sup>25</sup>.

Le nostre ricerche ci hanno portato alla convinzione che la Postumia, in un primo tempo, avesse come meta finale e principale non la città di Aquileia, ma l'area costiera di Trieste. La sua costruzione si colloca opportunamente dopo le azioni militari del 178-177 con le quali Roma aveva messo in sicurezza il territorio con il suo porto e le coste: azioni iniziate anni prima e culminate con la fondazione di Aquileia. Dai dati complessivi da noi evidenziati, emerge in maniera inequivocabile che il proseguimento dell'importante via consolare, da Sevegliano a Trieste, è perfettamente congruente con il progetto originario del 148 a.C. Lo riteniamo determinato da necessità di carattere prevalentemente militare, in relazione al fronte orientale. La strada sarebbe servita per future azioni militari verso le regioni interne (foto B).

Da Sevegliano a Campolongo la strada passava presso gli insediamenti di Privano, Uttano, Ioannis e Aiello. Quest'ultimo risulta di particolare interesse ai fini della determinazione del percorso, in quanto si trattava probabilmente di un *vicus*, che un tempo veniva indicato dalla tradizione popolare, sulla strada di Roma (tav. II).

Sopra Cavenzano la strada rettilinea della Postumia risulta tutt'ora leggibile sul terreno fino a Campolongo (foto C).

A oriente di Campolongo, dove fu osservata qualche labile traccia, il percorso continuava puntando su Villesse, con allineamento su un decumano della centuriazione 22 gradi Est. Da Villesse, punto viario nodale per l'incrocio con la Gemina, la strada scendeva in direzione di Cassegliano, con allineamento su un asse della centuriazione locale di 18 gradi Ovest (tav. III).

Il passaggio sull'Isonzo avveniva su un guado che doveva essere praticato già in epoca preromana. Guado con caratteristica di relativa



Foto B. La via Postumia, sopra Sevegliano, sulla linea Codroipo-Villesse.

agibilità in quanto basato sul sottofondo naturale di estese lastre di conglomerato, ancor oggi visibili.

Sotto Cassegliano la strada si dipartiva in tre direzioni: per il guado di S. Canziano, per Monfalcone e per Ronchi. Si noti che queste due ultime strade erano parallele ed improntate su una centuriazione 28 gradi Est.

Il proseguimento più antico della Postumia era la strada denominata *Raparoni*: strada che conduceva al ponte-viadotto di Ronchi. Lungo il percorso sono visibili resti di pavimenti a mosaico di una villa romana. Oltre il ponte, la strada continuava lungo il margine orientale dello Zochet. Il tratto sotto monte si presenta perfettamente allineato. Ciò fa pensare ad un duro lavoro di scalpellamento della roccia,

necessario del resto ad elevare il livello della strada, onde evitare allagamenti da parte delle acque del lago delle Mucille (tav. IV).

Il paesaggio lungo il costone settentrionale del Carso monfalconese era qui caratterizzato dalla presenza di tre laghi (Mucille, Pietrarossa e Sablici), separati da altrettante selle naturali. la Postumia fu fatta proseguire per la prima sella di quota 13, che permetteva un percorso agevole e privo di ostacoli naturali fino a S. Giovanni di Duino ed inoltre per il Vallone di Doberdò.

La consolare raggiungeva Trieste, via Sistiana, Aurisina, S. Croce e Prosecco<sup>26</sup> (tav. VI).

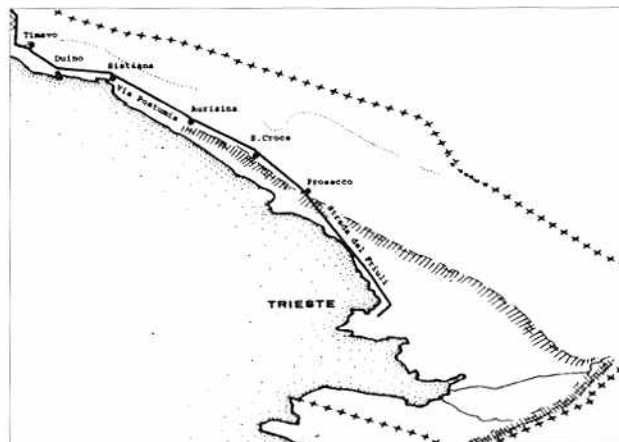
Riteniamo che questa sia la situazione più antica e originaria.

Si può discutere se la Postumia fosse effettivamente del tutto praticata da Sevegliano fino al



Foto C. Il tratto della di "Strada Grande" tra la S.S. 351 e la Comunale Ruda - S. Andrea di Perteole.

Tav. VI. La Postumia da S. Giovanni al Timavo a Trieste.



Monfalconese fin dalla seconda metà del II sec. a. C., ma crediamo che le finalità militari ne giustificassero la costruzione e il mantenimento. Si aggiunga poi l'importanza anche come scalo portuale delle Bocche del Timavo, che per forza di cose doveva avere agevoli collegamenti con l'interno, anche nella parte occidentale del territorio. Tali finalità rimasero saldamente all'attenzione degli Aquileiesi fino all'avanzato I sec. a C., quando la situazione mutò considerevolmente.

#### 6. DECUMANO MASSIMO E NUOVO SISTEMA VIARIO DEL TERRITORIO DI MONFALCONE

Allineato sul canale Anfora, il decumano

massimo rappresentò l'orientamento a Est della centuriazione primaria di Aquileia. Il tracciato viario rettilineo iniziava in località Casa Bianca, ad una certa distanza dalla porta nordorientale della città (zona interessata dalle acque del Natissa); proseguiva per località Strazzonara-Croccara. Oltre il canale Marignolo, in località Roncolon, fiancheggiava il sito (20 m a Sud) dove furono rinvenuti i resti del grande mausoleo di età augustea ricostruito sulla via principale di Aquileia; proseguiva ancora verso il cimitero di Fiumicello (200 m a Nord), fino oltre Case Stivalla (200 m a Nord) (foto D).



Foto D. Fotomontaggio con posizionamento del Mausoleo di Roncolon nel punto della sua originaria collocazione.

Dopo Case Stivalla chiare tracce di materiale lapideo e fittile indicano il proseguimento su una strada obliqua, in direzione NE, verso località Giaron; più oltre, il tracciato seguiva per 200 m una strada campestre. A questo punto riprendeva la direzione WE, per raggiungere la sponda destra dell'Isonzo. Si tratta evidentemente di un diverticolo che portava al guado di Pieris. Sul posto anche qui emerge il conglomerato.

Oltre il guado di Pieris, in località Studensi, la strada (le tracce sono rilevabili nel terreno) scendeva obliquamente in direzione di S. Canziano, poco più a Nord della campestre detta ancor oggi "Strada Romana". Da S. Canziano, via Dobbia, andava ad incontrare la Postumia nei pressi di Ronchi e, superato il ponte-viadotto, proseguiva per S. Giovanni di Duino e/o per le vallate carsiche (tav. IA).

All'epoca di Giulio Cesare o di Ottaviano Augusto (circa cento anni dopo il completamento della Postumia), compare un nuovo ponte in pietra sul flume Locavaz, costruito ad opera della Legione Gemina<sup>27</sup>. Si tratta di una realizzazione di grande importanza che si inseriva nel quadro più generale di un notevole miglioramento della viabilità nel territorio di Monfalcone e di un suo adeguamento alle nuove mutate esigenze.

Nel nuovo assetto, in primo luogo, vediamo realizzata una nuova strada Aquileia-Trieste. Strada rettilinea da S. Canziano alle pendici del Carso monfalconese (quota 60) che prosegue verso Sud costeggiando il margine occidentale del monte (tratto detto ancor oggi "Strada Romana"), fino al nuovo ponte sul Locavaz. Vediamo presente inoltre un'altra nuova strada parallela alla vecchia Postumia che partendo dal passo di Cassegliano attraversa tutto il territorio di Monfalcone. Strada (detta in epoca moderna "Strada Grande" per Monfalcone) che, sopra Staranzano, incrocia la nuova via per Trieste e poi prosegue in direzione della Marcelliana, verso il golfo sottostante di Panzano, con il suo porto nascente.

La situazione viaria del territorio di Monfalcone intorno alla metà del I sec. a. C. è illustrata nella tavola IB.

Dalla lettura delle tavole III e IV ricaviamo alcune osservazioni:

- La nuova centuriazione del territorio di Monfalcone è orientata secondo il vecchio asse della Postumia.
- La strada chiesa di S. Canziano - quota 60 (rettilinea, orientata sulla centuriazione primaria di Aquileia), nell'originale piano viario doveva rappresentare il prolungamento del decumano massimo. In fase esecutiva, il percorso fu ribassato di 250 metri. Ciò per evitare la palude di S. Polo (situata nell'area dell'attuale ospedale), alimentata dalle acque di esondazione del lago delle Mucille. La strada è rilevabile da un labile inghiainamento da S. Canziano a Staranzano; inoltre, a Est del cimitero di Staranzano, da due tratti di strada: via Dobbia - via XXIV Maggio e via S. Giusto che inizia presso la chiesa di S. Nicolò. Sul percorso si collocano la chiesa di S. Canziano e il luogo ritenuto del martirio dei SS. Canziani; inoltre, a Staranzano, all'incrocio con la Strada Grande, la casa della liberta *Peticia*, con il sacello della *Bona dea*. Il proseguimento sotto monte, fino alla via Romana compresa, era in origine rettilineo e, trattandosi di un decumano, perfettamente allineato sulla centuriazione locale 28 gradi Est.
- La "Strada Grande" rappresenta un nuovo decumano che ha origine dal cardine della centuriazione Villesse-Cassegliano. Decumano che da Begliano risulta orientato sui 28 gradi Est della locale centuriazione. La nuova arteria stradale sostituisce la vecchia strada della Postumia, passante per il ponte-viadotto di Ronchi.
- La centuriazione risulta meglio delineata oltre che dai due decumani (Via Romana, Strada Grande), dai due cardini viari di Aris e di via Portanzie. Entro il grande rettangolo, compare un terzo decumano sulla linea di via



Primo Maggio, che con il cardine di viale S. Marco e di via 9 Giugno andava a delimitare l'antico *Castrum* di Monfalcone. Notiamo inoltre che l'angolo NE del grande rettangolo risulta tagliato dal decumano massimo di Aquileia ribassato: angolo interessato dalle esondazioni e quindi non considerato ai fini viari.

- Nella rinnovata viabilità relativa al territorio di Monfalcone, risulta di grande importanza l'incrocio della nuova Aquileia-Trieste con la Strada Grande. Ad esso facevano capo i traffici provenienti dai passi di Cassegliano e di Pieris e inoltre dai centri di Monfalcone-Trieste e dal porto emergente di Panzano. Ciò fa pensare ad un unico piano progettuale, attuato nel periodo sopra indicato.
- Sulla grande strada Aquileia-Trieste si è ipotizzato un ponte sull'Isonzo che sarebbe stato situato in località Marcorina. Ponte che non trova conferma nel presente studio <sup>28</sup>.

La ristrutturazione del sistema viario del territorio di Monfalcone si inquadra in un periodo della storia romana locale nel quale prevale l'esigenza del consolidamento dei confini, ma soprattutto si tende alla espansione dei traffici commerciali verso l'Est. Un periodo nel quale Aquileia, con la sua accresciuta potenza, diventa la principale protagonista. Ciò necessariamente determinò un notevole cambiamento del traffico locale. In particolare si nota il declassamento della Postumia facente capo al ponte di Ronchi: tratto della consolare piuttosto disagiata nel suo proseguimento a oriente del Carso di Monfalcone e soggetto alle esondazioni. Il declassamento risulta confermato anche dalla labilità delle tracce presenti nel tratto Sevegliano-Villesse-Ronchi.

Nel rinnovato sistema viario del territorio di Monfalcone, trovano collocazione e significato gli insediamenti. Tra i meno noti si ricordano quelli di Cassegliano e di S. Pier d'Isonzo, dove affiorano tracce di ville rustiche, con tessere di

mosaico pavimentale; resti di tombe, diverse fornaci caratterizzate da camerelle rettangolari scavate nell'argilla; monete di varie epoche, fibule, e molti altri oggetti d'uso comune, tutto raccolto in un "antiquarium" parrocchiale. Cassegliano, con S. Pier d'Isonzo, deve la sua antica notorietà al fatto di essere stato sul percorso obbligato di una via importante. Lo stesso deve dirsi di S. Canziano, *vicus* che probabilmente era ben noto molto prima del martirio dei Santi Canziani. I due centri romani, insieme con la Marcelliana, nel basso medioevo saranno elevati a pieve matrice.

## 7. IL CARDINE MASSIMO

Siamo dell'idea che il cardine massimo, originariamente di limitata lunghezza, sia stato prolungato fino a Sevegliano, per allacciarsi alla via Postumia ed inserirsi nel suo intenso traffico. Il tracciato è ben noto agli studiosi. Rettilineo, orientato a 22 gradi Ovest; passava idealmente per il foro di Aquileia; raggiungeva Terzo passando sotto l'attuale statale 352; quindi proseguiva fino alla chiesa di S. Girolamo di Cervignano e ancora fino a Strassoldo, dove, discostandosi dalla statale, puntava verso Sevegliano.

Il cardine massimo viene considerato il tratto terminale della Postumia. Tratto che da Sevegliano viene fatto proseguire a Nord, col nome convenzionale di via Giulia Augusta. Riteniamo che il cardine massimo, prolungato fino a Sevegliano, non sia da identificarsi con la Postumia, ma rappresenti il collegamento con la stessa via consolare, attuato intorno alla metà del II sec. a. C.

Con tutta probabilità, nella stessa epoca, l'importante asse viario fu prolungato pure a Sud di Aquileia, come via diretta al mare. Asse che fu realizzato in linea con quello superiore, al di là del Natissa, fiume sul quale un ponte avrebbe impedito il transito delle imbarcazioni. Il collegamento con l'interno della città e con le vie di comunicazione esterne avveniva quasi certamen-



Tav. VII. La via Postumia all'incrocio con il cardine massimo; cardine massimo e diverticolo per il "foro pecuario".

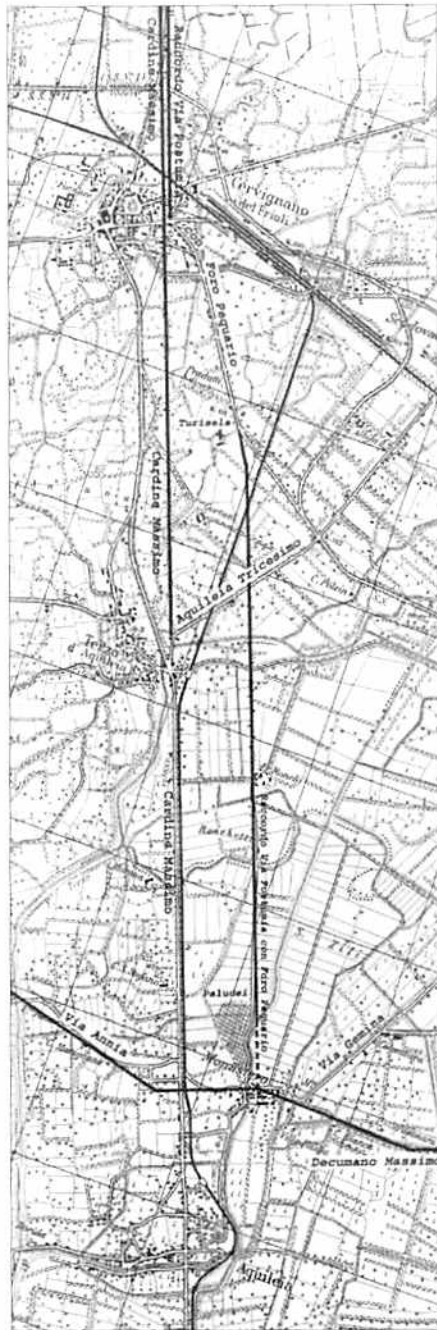
te attraverso una strada periferica che, via S. Felice, aggirava l'area portuale e si dirigeva nell'area di Monastero, servita da ponti e strade per le varie direzioni. Simile deviazione, allo scopo di evitare la zona portuale, risulta attuata anche in relazione al decumano massimo prolungato.

Una lapide d'epoca repubblicana, rinvenuta ad Aquileia, si riferisce alla costruzione di una strada che dalla via Postumia si immetteva nel "foro pecuario" (*De via Postumia / in forum pequarium / meisit lata pedes XXX.... de senatous sententia*)<sup>29</sup>.

Abbiamo ipotizzato un percorso separato, diretto a Monastero, dove secondo il Gregorutti doveva situarsi il "foro pecuario".

L'osservazione sul terreno ha confermato questa ipotesi. A Sud di Sevegliano e da Strassoldo a Cervignano sono infatti rilevabili le tracce del percorso, che si snoda parallelo al cardine, attuale statale 352 (tav. VII e foto E).

A Sud di Cervignano, oltre l'Aussa, non si sono notate tracce dello stesso percorso ad una distanza così ravvicinata rispetto al cardine massimo.



Tav. VIII. La via del "foro pecuario" da Cervignano ad Aquileia.

Con l'intento di individuare il resto della strada del "foro pecuario", siamo partiti da Monastero e abbiamo percorso la carrarecchia che porta in località Ronchi di Terzo. Sul lato orientale della stessa, abbiamo notato per lungo tratto la presenza di resti affioranti (frammenti di laterizi e di pietra) della massicciata di una strada rettilinea (larga 8/10 metri), parallela al cardine massimo, ma alla distanza di circa 500 metri. Il tracciato, affiancato da insediamenti d'epoca romana, prosegue verso Nord, fino oltre i Ronchi, verso la roggia Mortisina e la Aquileia-Tricesimo (strada Terzo-Scodovacca), ma in maniera piuttosto labile. Il percorso rettilineo ha termine a Sud di Cervignano, a circa cento metri a Est della Turrisella. Riteniamo che poi la strada piegasse fino a congiungersi con l'attuale via Garibaldi ed andasse ad allinearsi con il cardine massimo nei pressi della chiesa di S. Girolamo. Si noti che ancora nel Settecento una strada proveniente da Terzo entrava a Cervignano per la stessa via Garibaldi (tav. VIII).

Le due strade (cardine e diverticolo) valicavano un unico ponte sul fiume Aussa.

Da quanto sopra notato, l'area di Monastero appare di particolare importanza e interesse ai

fini della viabilità e della vita commerciale ed economica di Aquileia. In questa zona, dove confluivano le acque di risorgiva del *Natiso cum Turro*, c'era una strada che prendeva avvio dalla porta orientale della città, e, superando due ponti, si biforcava: una in direzione di Villa Vicentina (via Gemina); l'altra in direzione di S. Canziano (decumano massimo). Un'altra strada, tramite un terzo piccolo ponte, portava verso la banchina occidentale del porto fluviale e ai magazzini annessi<sup>30</sup>.



Foto E. Particolare della strada "doppia" da Aquileia verso Nord.

L'allacciamento di Aquileia con la Postumia e l'apertura della via diretta al mare deve aver determinato un notevole incremento di traffici, specie commerciali. Ciò indusse i Romani a potenziare il sistema viario precedente, con una nuova arteria, la Sevegliano-Monastero: un'opera di grande rilievo e impegno, simile ad una moderna tangenziale.

Nel primo tratto, la nuova strada correva strettamente appaiata al cardine massimo. Ciò probabilmente, per evitare le acque di risorgiva, i fiumi e le paludi che caratterizzavano la zona tra Cervignano e Strassoldo. A Sud di Cervignano, la strada si manteneva parallela al cardine, ma ad una distanza costante di circa 500 metri. Importante notare come la nuova arteria venisse a costituire un utile collegamento di carattere commerciale tra il porto sull'Aussa di Cervignano e il nodo di Monastero.

L'iscrizione della lapide del "foro pecuario" ha indotto gli studiosi a ritenere il cardine massimo come capolinea della Postumia; inoltre ha orientato la ricerca del luogo del foro stesso, e di un possibile raccordo con la supposta consolare, in un punto che non doveva essere lontano dalla città.

Accertata la presenza della "tangenziale", siamo del parere che essa sia da identificarsi con la strada a cui si riferisce la lapide citata, notando che il testo si riferisce ad una nuova strada, con la menzione della relativa delibera del senato, della misura in larghezza e dei punti di inizio e termine. Non crediamo che il testo alluda a una strada solo per le pecore e altri animali: funzione estremamente riduttiva e non tale da giustificare un'opera di tale portata. Anche se nell'uso pratico il doppio tracciato deve essere servito, in qualche modo, a differenziare la qualità del traffico. La zona di Monastero non serviva unicamente come "foro pecuario", ma come luogo di arrivo di traffici di ogni genere, oltre che di sosta e di transito per le più diverse destinazioni: luogo che deve essere stato dotato di attrezzature adatte allo scopo.

## NOTE

<sup>1</sup> Una anticipazione delle presenti ricerche fu pubblicata in BUORA 1988.

<sup>2</sup> PLIN., *Nat. Hist.*, III,126; BERTACCHI 2003.

<sup>3</sup> Affluenti del Natisone: Cosizza e Alberone ed altri delle vallate del Cividalese. Affluenti del Torre: Cornappo, Malina e altri delle vallate di Nimis, Attimis, Faedis, Torreano di Cividale; il Manganizza, lo Iudrio e loro affluenti della vallata del Iudrio e del territorio di Cormons.

<sup>4</sup> GREGORUTTI 1890-92, *passim*.

<sup>5</sup> Delle paludi nel mondo antico e non solo di quelle intorno ad Aquileia, si sono occupati più autori, tra i quali si citano ad es. Maria José Strazzulla, Giusto Traina e Mauro Calzolari.

<sup>6</sup> PRIZZON 2003.

<sup>7</sup> Per la Strada Grande si rimanda a BUORA 1984.

<sup>8</sup> Della strada e dei rinvenimenti ad essa connessi si sono occupati vari autori, tra cui TAGLIAFERRI 1986.

<sup>9</sup> Si rimanda per questo a BUORA 1990.

<sup>10</sup> Si tratta di *I.A.* 2893 a-b. La seconda iscrizione è stata rinvenuta nella parte occidentale di Aquileia, dove evidentemente fu trasportata, forse in epoca moderna. Cfr. PETRACCIA LUCERNONI 1987.

<sup>11</sup> MIRABELLA ROBERTI 1990.

<sup>12</sup> Sui lavori che furono alla base di questa menzione e la loro datazione si veda, da ultimo, ROSSI 2000.

<sup>13</sup> Per i rinvenimenti di Villesse si veda PERINI 1984.

<sup>14</sup> Cfr. VEDALDI IASBEZ 1994, *ad vocem*.

<sup>15</sup> Su questo dopo lo studio di RIGO 1954 molti autori si sono soffermati, in particolare il noto topografo dell'antichità Luciano Bosio.

<sup>16</sup> MOSETTI 1979.

<sup>17</sup> Si veda quanto scrive il DEGRASSI 1934.

<sup>18</sup> DOMINI 1989; VEDALDI IASBEZ 1996.

<sup>19</sup> GREGORUTTI 1890.

<sup>20</sup> GREGORUTTI 1890; GRILLI 1979; DUCA 1981; DOMINI 1989. Nei documenti patriarcali bassomedievali che la riguardano la pieve di S. Pietro è detta ripetutamente *ultra Isontium*. A conferma dell'esistenza del ponte, ancora in epoca tardomedievale, viene citato un documento del 1284 nel quale si definisce l'ambito di certi diritti concessi dal patriarca al conte di Gorizia: *a ponte lapideo qui est inter Monfalconem et Sanctum Joannem apud (?) Isontium et ab Isontio usque ad mare*. Nel documento, come ha osservato il Borioli, ci deve essere un errore di trascrizione. Correttamente deve intendersi: dal ponte in pietra che sta tra Monfalcone e S. Giovanni (di Duino) e l'Isonzo e dall'Isonzo fino al mare. Riferimenti che corrispondono ai confini del territorio di Monfalcone. Cfr. BORIOLI, RUSSI 1982.

<sup>21</sup> BERTACCHI 1978; VEDALDI IASBEZ 1996.

<sup>22</sup> Va da sé che da quanto qui si afferma non accettiamo l'ipotesi di un percorso basso, coincidente nell'ultimo tratto

con la via Annia, tesi cara al Bosio e alla scuola padovana.

<sup>23</sup> Tra i molti autori che si sono occupati di questi avvenimenti scegliamo, per l'ottima sintesi, ŠAŠEL 1976.

<sup>24</sup> GREGORUTTI 1890.

<sup>25</sup> BRUSIN 1992, p. 993 scrive testualmente *notari placet caput viae Postumiae non Aquileiam fuisse*, anche se pone

questa continuazione all'età augustea, collegandola con il ponte sull'Isonzo.

<sup>26</sup> Per il percorso dal ponte del Locavaz fino a Trieste vedi MIRABELLA ROBERTI 1990.

<sup>27</sup> ROSSI 1998.

<sup>28</sup> BERTACCHI 1978; VEDALDI IASBEZ 1996.

<sup>29</sup> *I.A.*, 53.

<sup>30</sup> BERTACCHI 2003.

## BIBLIOGRAFIA

- ALPAGO NOVELLO A. 1977 - *Le centuriazioni di Aquileia*, "Aquileia Chiama", 24, pp. 7-9.
- ANTONUTTI G. 1991 - *Recenti ritrovamenti di manufatti antichi in una cava di S. Pier d'Isonzo: cambia qualcosa nelle conoscenze sull'antica idrografia della zona?*, "Bollettino del Gruppo Archeologico Aquileiese", 1, dicembre, pp. 5-9.
- ASQUINI B. 1741 - *Ragguaglio geografico e storico del Territorio di Monfalcone*, Udine.
- BANDELLI G. 1998 - *La penetrazione romana e il controllo del territorio*, in *Tesori della Postumia. Archeologia e storia intorno a una grande strada romana alle radici dell'Europa*, Catalogo della mostra, Milano, pp. 147-155.
- BERINI G. 1826 - *Indagine sullo stato del Timavo*, Udine.
- BERTACCHI L. 1978 - *Il basso Isonzo in età romana: un ponte e un acquedotto*, "Aquileia Nostra", 49, cc. 29-76.
- BERTACCHI L. 1979 - *Presenze archeologiche romane nell'area meridionale del territorio di Aquileia*, "Antichità Altoadriatiche", 15, 1, pp. 259-289.
- BERTACCHI L. 1988 - *Uno straordinario mosaico figurato tardoantico nel territorio di S. Canzian d'Isonzo*, "Aquileia Nostra" 59, cc. 221-240.
- BERTACCHI L. 2003 - *Nuova pianta archeologica di Aquileia*, Udine.
- BLASON SCAREL S. 2000 - *Brevi note sulle quattro lastre di Massimino il Trace*, in *Cammina, Cammina... dalla via dell'ambra alla via della fede*, Catalogo della mostra, a cura di S. BLASON SCAREL, Ronchi dei Legionari (GO), pp. 67-70.
- BORIOLI C. A., RUSSI B. 1982 - *Trasformazioni del territorio. Secoli X-XVI*, "Studi Goriziani", 55-56, pp. 15-31.
- BOSIO L. 1964 - *Ponte Sonti (Tabula Peutingeriana)*, "Atti dell'Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti", 122, pp. 157-172.
- BOSIO L. 1965 - *La via Postumia da Oderzo ad Aquileia in relazione alla rete viaria della Venetia*, "Atti dell'Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti", 123, pp. 279-333.
- BOSIO L. 1973 - *La Venetia orientale nella descrizione della Tabula Peutingeriana*, "Aquileia Nostra", 44, cc. 37-76.
- BOTTAZZI G. 1988 - *Le vie oblique nelle centuriazioni emiliane*, in *Vie romane tra Italia centrale e pianura padana*, Modena, pp. 149-191.
- BOTTAZZI G., BUORA M. 1999 - *Aquileia romana. Centuriazione e divisione agraria*, "Antichità Altoadriatiche", 45, pp. 61-78.
- BRESSAN G. 1981 - *Analisi geologica e caratteristiche geomorfologiche e idrogeologiche del Monfalconese*, in *Società, economia e popolazione nel Monfalconese, secoli XV-XIX*, Monfalcone.

- BRUSIN G. 1929 - *Aquileia. Guida storica e artistica*, Padova.
- BRUSIN G. 1966 - *La via Postumia da Oderzo ad Aquileia e all'Isonzo*, "Archivio Veneto", ser. V, 79, pp. 5-14.
- BRUSIN G. 1955-56 - *Epigrafi aquileiesi in funzione di pietre miliari*, "Atti dell'Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti", 114, pp. 281-290.
- BRUSIN G. 1991-93 - *Inscriptiones Aquileiae*, I-III, Udine.
- BUORA M. 1984 - *Storia di una chiesetta, Sant'Andrea di Perteole*, "Sot la nape", 2-3, pp. 13-32.
- BUORA M. 1985 - *Sevegliano e il territorio circostante in epoca romana*, "Aquileia Nostra", 56, cc. 69-117.
- BUORA M. 1988 - *Per la conoscenza degli insediamenti romani nella Bassa pianura friulana. Novità dalla ricerca di superficie. Viabilità e insediamenti nel territorio tra l'Isonzo e il Carso*, "Civiltà Padana, Archeologia e storia del territorio", 1, pp. 75-90.
- BUORA M. 1990 - *Viabilità e insediamenti nell'antico Friuli. Un problema di continuità*, in *La Venetia nell'area padano-danubiana*, (Atti del convegno, Venezia 6-10 aprile 1988), Padova, pp. 41-57.
- BUORA M. 2003 - *Qualche osservazione su alcuni punti della pianta di Aquileia*, "Memorie Storiche Forogiuliesi", 93, pp. 11-42.
- CLUVERIUS PH. 1664 - *Italia antiqua*, Lyneburg.
- COMAR G. 1992 - *Tapogliano, dall'epoca romana al XVII secolo*, "Bollettino del Gruppo Archeologico Aquileiese", 2, dicembre, pp. 3-7.
- DEL BEN G. F. 1891 - *Discorso apologetico e controverso sopra il Timavo e sopra la situazione dell'antica Aquileia*, Trieste.
- DEL BEN G. F. 2002 - *Notizie storiche e geografiche della Desena e Territorio della Terra di Monfalcone*, Monfalcone.
- DELLA CROCE I. 1698 - *Storia di Trieste*, Trieste.
- DOMINI S. 1987 - *Staranzano. Storia, società e cultura nell'ambiente del Territorio di Monfalcone*, Staranzano.
- DOMINI S. 1989 - *Un'aretta votiva all'Isonzo, un fiume, un ponte, una via Consolare*, in "Bisiacaria", pp. 53-65.
- DEGRASSI A. 1934 - *Monfalcone. Avanzi di un ponte costruito dalla legione XIII "Gemina"*, "Notizie degli Scavi di Antichità", pp. 9-11.
- DUCA R. 1981 - *L'agro monfalconese: sviluppi storici del territorio e bonifica*, Monfalcone.
- FRANCESCHIN G. 1988 - *Ritrovamento di antiche fornaci a S. Pier d'Isonzo*, in "Bisiacaria", pp. 107-111.
- GOBBO B. 2000 - *La viabilità antica da Aquileia a Tergeste*, "Bollettino del Gruppo Archeologico Aquileiese", 10, dicembre, pp. 11-14.
- GREGORUTTI G. 1890-92 - *L'antico Timavo e le vie Gemina e Postumia*, "Archeografo Triestino", n. s. 16, 1890, pp. 295-315 e 377-419; n. s. 17, 1891, pp. 166-206 e 363-392; n. s. 18, 1892, pp. 37-79.
- GRILLI A. 1979 - *Aquileia: il sistema viario romano*, "Antichità Altoadriatiche", 15, 1, pp. 223-257.
- MARCON E. 1949 - *La città di Monfalcone*, Monfalcone.
- MARIZZA L. 1956. *Costituzione geo-pedologica del territorio di Monfalcone*, Gorizia.
- MASELLI SCOTTI F. 1979 - *Il territorio sud orientale di Aquileia*, "Antichità Altoadriatiche", 15, 1, pp. 345-381.
- MASELLI SCOTTI F. 1987 - *Recenti rinvenimenti di età romana a Ronchi dei Legionari*, in "Bisiacaria", pp. 9-11.
- MASELLI SCOTTI F. 1998 - *Aquileia*, in *Tesori della Postumia. Archeologia e storia intorno a una grande strada romana alle radici dell'Europa*. Catalogo della mostra, Milano, pp. 421-425.
- MIRABELLA ROBERTI M. 1990 - *Via Gemina*, "Antichità Altoadriatiche", 36, pp. 61-78.
- MOSETTI F. 1979 - *Relazione*, in *L'Isonzo, geografia fisica, storica ed economica di un fiume internazionale*, Gorizia.
- PALLADIO G. F. 1640 - *Historie della Provincia del Friuli*, Udine.
- PASCOLI S. 1978 - *Breve storia di Monfalcone*, Monfalcone.

- PELLARINI P. 2002 - *Note sulle strade romane in prossimità del limes nordorientale*, "Bollettino del Gruppo Archeologico Aquileiese", 12, pp. 80-81.
- PERINI S. 1984 - *Viles. Uomini e tempi*, Udine.
- PETRACCIA LUCERNONI M. F. 1987 - *Epigrafi aquileiesi relative al riassetto delle vie Annia e Gemina e l'origo di Massimino il Trace*, "Antichità Altoadriatiche", 30, pp. 119-134.
- PRIZZON A., FORTE E., PIPAN M., FINETTI I.R. 2003 - *Indagini geofisiche integrate nell'area del porto fluviale di Aquileia*, "Aquileia Nostra", 74, cc. 589-618.
- RIGO R. 1954 - *Sul percorso dell'Isonzo nella antichità classica*, "Aquileia Nostra", 24-25, cc. 13-26.
- ROSSETTI A. 1985 - *Cervignano ed il suo antico territorio nel medioevo*, Udine.
- ROSSETTI A. 1992- *Il percorso di pianura della strada romana Aquileia-Virunum ("Iulia Augusta")*, "Alsa", 5, pp. 48-50.
- ROSSI R. F. 2000 - *Leg. XIII: Ann. ép. 1935, 126 = «Not. Scavi» 1934, pp. 9-11 = Brusin, Inscr. Aquil., n. 2784*, in Ἐπιγραφαί. *Miscellanea epigrafica in onore di Lidio Gasperini*, a cura di G. PACI, Ichnia. Collana del Dipartimento di Scienze Archeologiche e Storiche dell'Antichità, Università degli Studi di Macerata, 5, voll. I-II, Roma 2000, pp. 865-876.
- ŠAŠEL J. 1976 - *Lineamenti dell'espansione romana nelle alpi orientali e dei Balcani occidentali*, "Antichità Altoadriatiche", 9, pp. 71-90.
- SCRINARI V. 1955 - *Scavo archeologico a Staranzano*, "Aquileia Nostra", 26, cc. 29-40.
- STRAZZULLA M. J. 1979 - *Presenze archeologiche nella zona nordorientale del territorio*, "Antichità Altoadriatiche", 15, 1, pp. 325-344.
- TAGLIAFERRI A. 1986 - *Coloni e legionari romani nel Friuli celtico. Una ricerca archeologica per la storia*, Pordenone.
- VEDALDI IASBEZ V. 1994 - *La Venetia orientale e l'Histria. Le fonti letterarie greche e romane fino alla caduta dell'impero romano d'Occidente*, Roma.
- VEDALDI IASBEZ V. 1996 - *Una nuova aretta votiva all'Aesontius. A proposito del Basso corso dell'Isonzo*, "Aquileia Nostra", 77, cc. 109-136.
- VOGRIG S. 2002 - *Mansio ponte Sonti: la via Gemina da Aquileia a Iulia Emona*, "Bollettino del Gruppo Archeologico Aquileiese", 12, pp. 78-79.

Diego CENCIGH  
Via R. Di Giusto 23  
33100 UDINE

Giuseppe FRANCESCHIN  
Via 2 Giugno 31  
33051 TERZO D' AQUILEIA (UD)

Maurizio BUORA  
Museo Archeologico  
Civici Musei di Udine  
Castello  
33100 UDINE  
e-mail: maurizio.buora@comune.udine.it