

AQUILEIA: IL SISTEMA VIARIO ROMANO

Confesso che a me non sarebbe dispiaciuto, con un pizzico di romanticismo che a un anziano non disdice, seguire i singoli che s'avventurarono su queste strade della Regio X, i pellegrini che da Bordeaux si dirigevano ai Luoghi Santi o Venanzio Fortunato che dalla Gallia tornava per la valle del Tagliamento alla sua Valdobbiadene. Ma brevità e concretezza vogliono che facciamo centro in Aquileia rispetto al sistema viario romano in questa sua regione. Anzi, per quanto la Regio X vada dall'Oglio all'Arsa e dal mare Adriatico ai contrafforti alpini, sarà opportuno limitarci all'ampio territorio che va dall'Adige a Trieste ed è chiuso dalla cerchia prealpina: certo dovremo accennare a direttrici ulteriori, Rimini (cioè Roma) verso Sud, Emona e Virunum (cioè la zona danubiana), Tarsatica (cioè la Balcania) verso Est, ma centro delle nostre indagini dovrà essere appunto Aquileia. Il che è un po' contro corrente, rispetto a tutte le autorevoli indagini che sono state condotte sulla rete stradale che passa per la Regio X, le quali muovono da occidente a oriente; alludo qui in particolare a due grossi studi, uno generale, quello del Radke sulle *viae publicae Romanae* ⁽¹⁾, e uno specifico, quello del Bosio, sugli *itinerari e strade della Venetia romana* ⁽²⁾; a questi studi, come ad altri, io debbo molto, anche là dove discordo.

Vorrei partire con un'osservazione preliminare, cioè che le strade romane si studiano coi piedi; è una osservazione di me-

⁽¹⁾ G. RADKE, *Viae publicae Romanae*, Stuttgart 1971 (estratto da *R.E. Supplb. XIII*); s'aggiunga per ulteriore informazione TH. PEKÁRY, *Untersuchungen zu den römischen Reichsstrassen*, Bonn 1968.

⁽²⁾ L. BOSIO, *Itinerari e strade nella Venetia romana*, Padova 1967, a coronamento d'una serie di indagini precedenti.

todo, esente da ogni malignità o malevolenza per quelli che le studiano, e va presa nel senso più concreto: nella maggioranza dei casi solo battendo il terreno il più possibile a piedi si possono ottenere risultati concreti. Qui voglio anche dire che questa mia relazione non sempre, purtroppo, offrirà dati di prima mano. Quando nel 1975 ho tenuto una relazione sulle strade augustee del Friuli⁽³⁾, davo i dati d'indagine sul terreno che avevano occupato le mie estati dal 1962 al 1970: il lavoro di quelle nove estati, più altre tre dedicate alla Pusteria, era servito a spiegarmi in modo soddisfacente 25 versi di Venanzio Fortunato⁽⁴⁾. Così allo stesso tempo dichiaro di non essere uno « stradologo », ma semplicemente un filologo che vuol rendersi conto delle cose e mi giustifico, dato che le ricerche topografiche esigono un lasso di tempo considerevole, di non aver studiato e visto sul terreno di persona tutte le strade della nostra regione.

Messa a posto così la mia coscienza, vengo ad alcuni dati,

⁽³⁾ A. GRILLI, *Sulle strade augustee nel Friuli*, « Atti Ce.S.D.I.R. » VII (1955-6) su « La comunità alpina nell'antichità », pp. 315-51.

⁽⁴⁾ VEN. FORT. *v. Mart.* 4, 644-71; riporto i versi più pertinenti alla nostra regione (651 ss.):

Hinc (da *Aguntum* = Lienz) pete rapte vias ubi Iulia tenditur Alpes,
altius adsurgens et mons in nubila pergit.

Inde foro Iuli de nomine principis exi
per rupes, Osope, tuas, qua lambitur undis
et super instat aquis Reunia Teliamenti.

Hinc Venetum saltus campestria perge per arva,
submontana quidem castella per ardua tendens;
aut Aquileiensem si forte accesseris urbem,
Cantianos domini nimium venereris amicos
ac Fortunati benedictam martyris urnam
pontificemque pium Paulum cupienter adora...

Si petis illud iter qua se Concordia cingit,
Augustinus adest pretiosus Basiliusque.

Qua mea Tarvisus (= Treviso) residet si molliter intras,
inlustrem socium Felicem quaeso require...

Si Cenetam gradiens et amicos Duplavenses,
qua natale solum est mihi sanguine, sede parentum,...
quos colo corde fide, breviter peto redde salutem.

estremamente sommari, sulle strade romane, solo per permettere al discorso successivo di procedere senza intoppi. I punti che mi paiono avere una certa importanza metodologica sono tre:

- 1) tecnica di costruzione;
- 2) documentazione antica;
- 3) mezzi di studio moderni.

Per il primo punto basta ricordare i lavori del Forbes⁽⁵⁾ e di Raymond Chevallier⁽⁶⁾. Io dirò solo che le strade romane nascevano come *viae militares*: i consoli o censori o pretori che le costruirono in Italia ebbero di vista le necessità di controllare regioni appena conquistate o di dare sicure retrovie alle direttrici di penetrazione delle truppe che dovevano assicurare il dominio territoriale in cui consisteva la sicurezza per Roma. Il loro tracciamento era affidato a un corpo di gromatici, oggi diremmo geometri, insieme con le piante dei centri urbani che dovevano essere i capisaldi della viabilità. Purtroppo quanto del *Corpus agrimensorum* ci è stato conservato dalla tradizione medioevale è assai scarso di notizie sulle strade, che al Medioevo — notoriamente alieno dall'apertura di strade nuove — non interessavano⁽⁷⁾. D'altronde non possiamo attenderci notizie sulla costruzione delle strade attraverso gli scrittori, cultori di una tradizione letteraria che rifiutava ogni riferimento tecnico, documento di τέχνη βίασωνοι, le vilipese arti manuali⁽⁸⁾. Infine le epigrafi antiche non escono dal generico e al più ci danno notizia sul mantello stradale, se si tratti di vie *glarea stratae*, cioè coperte d'un manto di pietrisco, o *lapide stratae*, cioè lastricate con mas-

(⁵) R.J. FORBES, *Notes on the History of Ancient Roads and their Construction*, « Archaeol.-hist. bydragen » III, Amsterdam 1934.

(⁶) R. CHEVALLIER, *Les voies romaines*, Paris 1971 (e la traduzione inglese *Roman Roads*, London 1976, qui citata).

(⁷) Due brevi cenni in IGINO, p. 134, 1-5 e p. 157, 9 ss. Th.; cfr. CIL III 6123.

(⁸) Un'eccezione è STAZIO, *silv.* 4, 3, 40-48, che descrive i lavori per la Via Domitiana.

selli o con basoli, come la via Appia uscendo da Roma. Le sapienti tecniche di costruzione ci sarebbero ignote senza i saggi di stratigrafia (così vorrei chiamarli) degli studiosi moderni, che si sono aiutati con testi antichi come Vitruvio o Plinio, che trattavano non di strade, ma di costruzioni analoghe.

La prima operazione del gromatico era *dictando metas* di far porre sul terreno una serie di paline che indicasse l'allineamento della via e questo veniva reso concreto e continuo tracciando sul terreno due *sulci* distanti al minimo uno dall'altro 8 piedi (m 2.40). Entro questi due solchi si scavava fino *ad solidum*, se possibile, quindi si metteva in opera lo *statūmen*, strato di fondazione in pietre di media o grossa misura, alto da 30 a 60 cm; questo veniva coperto dal *rudus*, massa di ciottoli, possibilmente di fiume, legati con malta, per un'altezza pari allo *statumen*. Sopra si stendeva il *nucleus*, formato di ghiaia compressa con pali (*festucae*) o rulli (*cylindri*) e anch'esso alto più o meno come gli strati precedenti. Ma la superficie superiore del *nucleus* era baulata, in modo che la copertura finale o *pavimentum*, fissata sul nucleo (fosse in ghiaia grossa o in pietre — non ciottoli! — o in basoli al Sud, in masselli al Nord) risultasse quel tanto arcuata da permettere lo scorrimento dell'acqua piovana, che scolava nelle due cunette laterali, oltre le quali c'erano due *margines* o *crepidines*, marciapiedi di moderata ampiezza (talvolta solo 20 cm; in montagna spesso assenti) per la sicurezza dei viandanti; infine di tanto in tanto gli *umbones*, che segnavano i limiti di rispetto della strada. Tutta questa massicciata, che misurava da uno a due metri d'altezza, faceva correre la strada su un *agger* che, ove occorresse, era sostenuto ai lati da un argine di pietra, frequente verso valle nei tratti montani. A lavoro terminato, un carro speciale, descrittoci da Vitruvio 10, 9, 1-4) percorreva la *media stratae eminentia*, il dorso centrale della strada, e segnalava, con un sistema di tamburi calcolatori, le distanze, in modo che ogni 1000 passi potesse venir collocata, circa m. 2.50 fuori dal margine della strada, una pietra miliare o *miliarium*, con segnata la distanza (di solito) dal più vicino centro di tappa (tav.

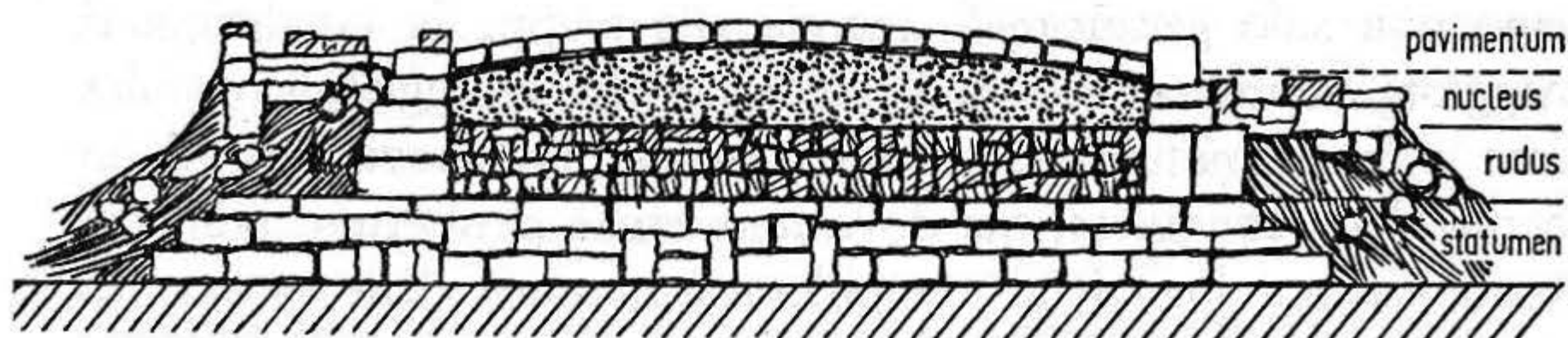


Fig. 1 - Sezione di una strada romana tipica (dal Radke).

Questa è la sistemazione ideale e certo è stata realizzata più volte in pianura dove la rendessero necessaria terreni molli o ricchi di corsi d'acqua: la realtà ci indica con quanta duttilità i *gromatici* e i *fabri* sapessero adattarsi al terreno, modificando lo spessore dei singoli strati od omettendone alcuni a seconda del terreno attraversato o mantenendo il piano stradale a filo col piano di campagna⁽⁹⁾. Un esempio significativo è offerto dalla strada da Aquileia a Trieste, recentemente studiata dall'amico Giovanni Meng e da me. Ognuno di voi conosce il Carso triestino: applicare qui criteri da manuale era inutile, infatti non occorre scavare per giungere *ad solidum*, dato che la roccia affiora; basta adattare quest'ultima e riempire i tratti fra un affioramento e un altro con massicciata artificiale⁽¹⁰⁾.

I dati degli Itinerari e della Tabula Peutingeriana (fig. 1), confortati da reperti archeologici, ci mostrano come la costruzione d'una strada non esaurisca le complesse operazioni miranti a creare una viabilità, tale da permettere il controllo d'un territorio. Già soltanto da un punto di vista militare, le strade dove-

⁽⁹⁾ Per tutta questa descrizione si veda per es. RADKE, *op. cit.* coll. 22-4 e FORBES, *op. cit.*, pp. 137-51, con varie sezioni di strade da regioni diverse, cfr. figg. 22-35. Sul tracciamento delle strade romane e il loro riconoscimento sul terreno esemplari i lavori di I.D. MARGARY: ricordo qui *Roman Ways in the Wealds*, London 1948, e *Roman Ways in Britain I*, London 1955.

⁽¹⁰⁾ Cfr. A. GRILLI-G. MENG, *La via romana sul Carso triestino*, « Atti Ce.R.D.A.C. » X (1978-79), pp. 63-81.

vano non solo garantire la marcia alle truppe in condizioni di maggiore sicurezza e continuità che non le carreggiabili o mulattiere a fondo naturale su cui gli eserciti si muovevano al momento della conquista, ma dovevano anche permettere più facili comunicazioni logistiche e rapida trasmissione delle notizie tra zone avanzate e retrovie. Lungo tutto il II sec. av. Cr. il magistrato nel costruire una nuova strada si preoccupava di porre a metà cammino, onde servire con eguale facilità i due tronchi, un *forum*, per cui la formula è *fora constituenda curare* ⁽¹¹⁾: alla lettera un « mercato », cui dava il suo nome; così per esempio *Forum Livi* (Forlì) a metà percorso del tratto della futura via Emilia costruita da C. Livio Salinatore nel 188 av. Cr.; così *Forum Lepidi* (Reggio nell'Emilia) per il restante tratto fino a *Placentia* costruito da M. Emilio Lepido l'anno seguente; così *Forum Pópili* (Forlimpopoli), su cui ci toccherà di tornare. Naturalmente questo non succedeva là dove una via veniva ad unire centri già saldamente costituiti.

Ma a parte questo centro murato, tutto il tracciato delle strade consolari è segnato da stazioni di posta, di denominazione diversa a seconda delle risorse offerte, dalle *mutationes*, che erano semplici cambi di cavalli con stalle e scuderie, alle *mansiones*, dove il viaggiatore poteva dormire, avere vari conforti, rifornirsi di viveri ecc. Si poteva andare da semplici *tabernae* fino a variamente articolati *praetoria* ⁽¹²⁾. Gli intervalli erano calcolati oculatamente, essendo spesso maggiori all'uscita delle grandi città di tappa che non nelle regioni periferiche e sprovvedute: in pianura da *mansio* a *mansio* potevano correre da 30 a 40 MP (45/60 km), in terreno collinoso o montano da 12 a 24 (18/36 km) ⁽¹³⁾. E' ovvio che non si sostasse a tutte le stazioni di posta: questo ci spiega come mai spesso i dati offerti da diversi documenti antichi per uno stesso itinerario non corrispondano, in

⁽¹¹⁾ PAUL. FEST., p. 74, 17 L.

⁽¹²⁾ Su tutto questo e sulle figurazioni della Tabula Peutingeriana si veda A. e M. LEVI, *Itineraria picta*, Roma 1967, pp. 97-112.

⁽¹³⁾ Si veda per es. R. CHEVALLIER, *op. cit.*, pp. 185-191.

quanto i testi ufficiali si riferivano a viaggi a cavallo o di truppe allenate, quelli non ufficiali avevano spesso presenti viaggi a piedi di viandanti e quindi presentavano un ricco numero di luoghi di tappa. Ecco lo specchietto delle tappe a noi note da Altino ad Aquileia sulla via per l'Italia:

Hierosol. 559		Tab. P. IV 4/5	Antonin. 128
ciuitas · Altino		Altino	Altino
< mutatio ***	XI/XII >		
mutatio · Sanos	X		
ciuitas · Concordia	VIII	Concordia XXX	Concordia XXXI
mutatio · Apicilia	VIII		
mutatio · Ad undecimum	X		
ciuitas · Aquileia	XI	Aquileia XXX	Aquileia XXXI

Come si vede, tra città e città abbiamo 30 MP, mentre le *mutationes* sono intervallate da 9 a 11/12 MP; mancano *mansiones*, perché la distanza tra le città non supera il numero giornaliero medio di miglia e quindi non occorre grosse attrezzature di sosta. Del resto non si viaggiava in continuazione: Ambrogio (*in psalm. 118 serm. 5,2*) dice che *triduo ambulat exercitus, quarto requiescit die* e prosegue *eliguntur civitates in quibus triduum, quatrimum vel plures interponantur dies*. Tanto più ciò doveva avvenire quando non si trattava di marce militari, ma di viaggi di civili.

Accanto ai luoghi organizzati dal servizio dello stato sorgevano, com'è logico, i centri dell'iniziativa privata, per esempio Terzo d'Aquileia (*Ad tertium*, sott. *lapidem*, cioè « alla terza pietra miliare »), Quarto d'Altino (*Ad quartum*), Désime (*Ad decimum*) presso Concordia, toponimi originati da numeri ordinali indicanti le distanze dai centri maggiori, che non hanno lasciato traccia nella documentazione ufficiale antica, come pure Codroipo (*Quadrivium*, in friulano *Codrojp*, cfr. *Trep = trivium*) all'incrocio tra la Postumia e la strada per il Norico: erano all'origine un'osteria, come quella della pseudovirgiliana *Copa*, dove fermarsi perché *lassus iam sudat asellus* (v. 25), o poche *cannabae* di rivenduglioli, come Terzo o la stessa Codroipo. Tutti

posti, viste le basse distanze, che non saranno serviti ai militari, ma ai civili in viaggio o su carri o a piedi.

Per meglio intenderci, accennerò ad alcuni criteri costruttivi, molto diversi se si trattava di terreno piano o pedemontano e montano. In questo secondo caso, il criterio di tenersi a mezza costa seguendo l'andamento del terreno (spesso a mo' di isoipse), rientrando nelle vallette laterali per superare corsi d'acqua torrentizi, è noto: non si tracciava una via in fondo valle per varie ragioni, sopra tutto perché sarebbe rimasta esposta alle piene dei

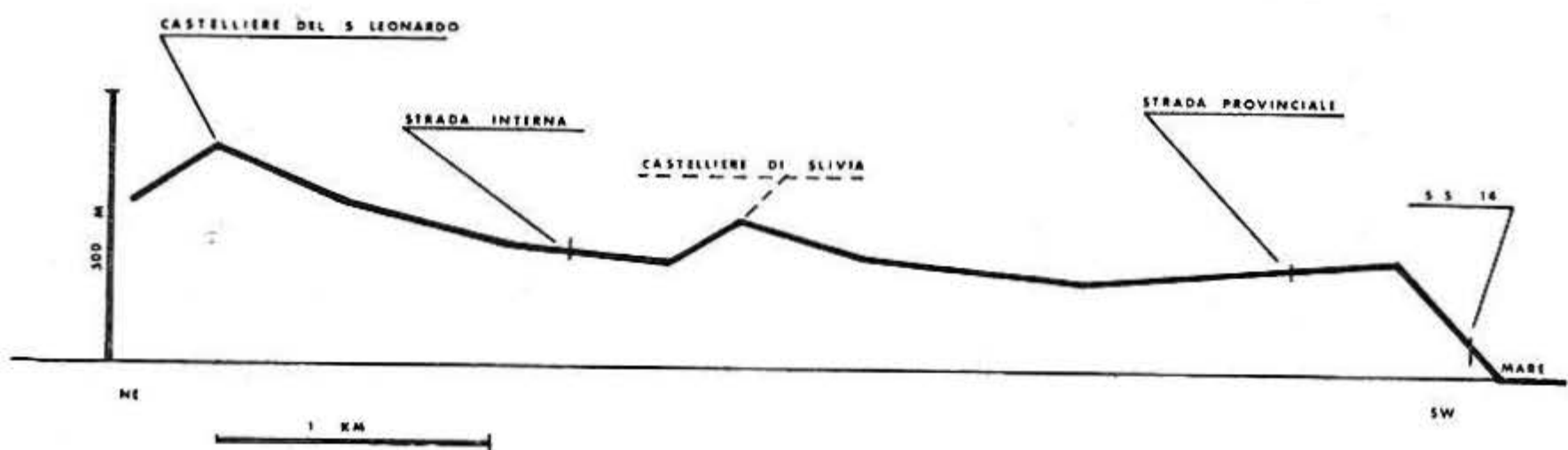


Fig. 2 - Profilo del terreno fra San Leonardo e il mare.

corsi d'acqua e all'attacco delle popolazioni indigene (specie in fase di penerazione) o di nemici; si evitavano d'altronde, nel limite del possibile, i ponti. Per tutto questo, mentre la strada preromana dall'Hermada a Monrupino si teneva alta ma all'interno, sotto la guardia dei castellieri istriani da Slivia a Monrupino stesso, la strada augustea si tenne a mezza costa sul lato interno dei crinale a mare (Aurisina - Santa Croce - Prosecco - Opicina), di dove la difesa da eventuali attacchi (si pensi alle dure lotte del 35-33 av. Cr.) era assicurata (fig. 2). Ai Romani non era nota la tecnica dei tornanti e quindi spesso i loro tracciati sono più lunghi dei nostri: anche qui ad esempio, la strada che saliva da Belluno al P. di Monte Croce di Comelico passava da Auronzo a Padola non per il Zovo (come ora), ma con giro più ampio e più dolce per Danta. Infine era normale lo sfrut-

tamento dei Nebentäler, in occasione di strette o di zone palustri: così la strada romana per il Norico si trovava nella necessità di superare la piana acquitrinosa tra Urbignacco, Gemona e Osoppo e quindi venne fatta passare prima, all'ingresso in Artena (l'*Artenia* di Paolo Diacono), tra il castello a occidente e le montagne che la coprono a oriente e poi, dopo tutto il tracciato pedemontano, nell'insellatura tra il castello di Gemona e la montagna, al sicuro in entrambi i casi dalle paludi e dalle grave del Tagliamento; analogamente si ha il passaggio nell'avvallamento del lago di Cavazzo, evitando l'immenso letto del Tagliamento a Sud di Stazione per la Carnia, sempre sulla strada per M. Croce Carnico (ma la strada, probabilmente posteriore, per il Canal del Ferro passava per Venzone e prendeva la valle del Fella). E' evidente inoltre lo scopo di sicurezza militare di tali percorsi, guardati da *castella* sul rilievo verso valle⁽¹⁴⁾.

Dato che un esercito viaggia ed è rifornito con carriaggi, le pendenze, dove era possibile, erano minime; ma in brevi tratti obbligati anche forti: abbiamo, per esempio, un 20% per 200 m subito a Sud del Locavaz sulla strada da Aquileia a Trieste e Tarsatica, un 18% dal rio Monumenz fino a sotto il Passo di Monte Croce Carnico; un carro trainato da buoi, come spesso succedeva anche per i traini militari, riusciva, data la loro brevità, a superarli: in taluni casi ci si poteva servire di animali da soma.

Altri erano i criteri in pianura. Ove possibile, si sfruttavano i dossi che emergevano sulla piana; altrimenti nei terreni umidi o paludosi si alzava la strada su aggere, donde il frequente toponimo di Levada che indica un'antica strada « elevata » su massicciata. Il Friuli ci dà saggio anche di quello che Tacito chiama *pons longus* (ann. 1,63, 3), all'attraversamento delle paludi della Soima a N di Tricesimo, con un duplice passaggio di costru-

(14) Altri esempi sono offerti in Pusteria dal tragitto nel Montal tra la valle della Gader ed Ehrenburg-Casteldarne e, per altro verso, dal transito alle spalle di Sonnenburg-Castel Badia. Sulle strade alpine e le loro dimensioni si veda FORBES, *op. cit.*, p. 146.

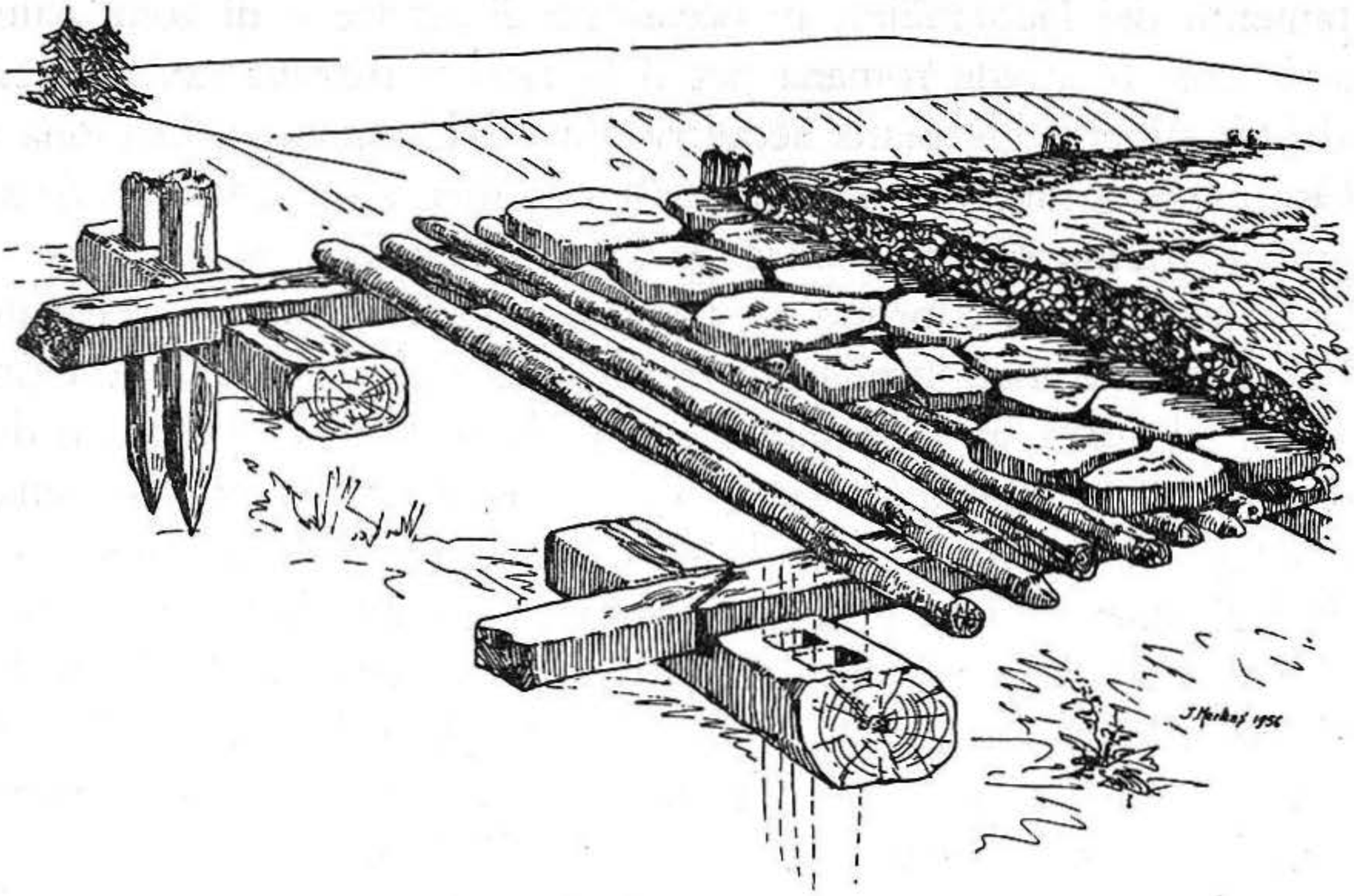


Fig. 3 - Struttura di un *pons longus* (dal Mertens).

zione analoga ⁽¹⁵⁾. Ma attraverso una pianura come quella veneta e friulana l'ostacolo più forte erano le risorgive: certo i gromatici, come succederà quasi 1800 anni più tardi per la fondazione di Palmanova, avranno battuto la zona per raccogliere dati preziosi sulla consistenza della fascia delle risorgive, che con le risorse d'allora costituivano una insidia per la solidità e durata delle strade; ma di risorgive torneremo a parlare. Si tratta comunque d'un dato del terreno che ha parzialmente modificato la tecnica antica dei lunghi rettifili.

Non mi fermerò invece sulla documentazione antica in nostro possesso, rinviando a quanto s'è detto a proposito della geografia degli antichi; aggiungerò soltanto l'apporto che possono dare i miliari con il numero di miglia su di essi segnato, non

⁽¹⁵⁾ A. GRILLI, *art. cit.*, pp. 333-4. Per un altro tipo di *pons longus* in Inghilterra, v. FORBES, *op. cit.*, p. 148 e fig. 32.

ostante la difficoltà di sapere se sono stati ritrovati in situ o no.

Eppure lo studioso moderno, se dovesse studiare le reti viarie antiche solo sulla base di questi documenti, non avanzerebbe di molto: a suo ausilio, accanto ai basilari sussidi dei ritrovamenti archeologici, molte volte dovuti a casi fortunati, la scienza moderna offre altri sussidi preziosi. La glottologia dà l'apporto della toponomastica e già abbiamo visto che cosa significano i nomi di luogo derivati da numeri ordinali o il termine *Levada* o ancora *Callalta*; tracce dell'organizzazione stradale con le *mansiones* o i *castra* e *castella* rimangono in Masòn sulla Postumia in Lombardia e nel Veronese⁽¹⁶⁾ o nei vari Castions friulani, pure sulla Postumia⁽¹⁷⁾; dato che i Romani hanno seguito e potenziato tracciati precedenti, possono aiutarci toponimi preromani, come Camino di Codroipo; ovvero, siccome gl'invasori barbarici tesero a insediarsi sulle vie di comunicazione romane, sono preziosi toponimi come Godo (sotto Gemona), traccia dei Goti di Teodorico, o Fa(r)ra (per es. all'Isonzo), tipico degli insediamenti longobardi. La filologia romanza ci dà la guida dei toponimi prediali romani in *-anum*, che nell'area d'influsso gallico (come la Lombardia o il Friuli) si mutano spesso in *-acum*: è caratteristica dei grossi fondi romani la tendenza a collocarsi colla fronte sulle vie di comunicazione, quindi l'addensarsi dei toponimi prediali ai lati d'un presunto tracciato stradale è un elemento da non trascurare; si osservi sulla Aquileia-Tricesimo la loro frequenza da Cervignano (*Servilianum*) ad Adorgnano (*Aturnianum*) attraverso Clauiano, Tizzano, Persereano, Lauzacco, Cagnacco, Cussignacco, Tavagnacco, Leonacco, Laipacco, o sulla Postumia Sevegliano, Ontagnano, Morsano di Strada, Flumignano, Mortegliano, Passariano, per citare quelli più noti⁽¹⁸⁾. I toponimi

⁽¹⁶⁾ Si veda Masone presso Casteggio e Mason sul torrente Chiampo al confine con la provincia di Vicenza; per Mason Vicentino v. oltre a p. 249.

⁽¹⁷⁾ Da Castions di Zoppola a Castions di Strada e a Castions delle Mura. Ai lati della Postumia, strada squisitamente militare, non meraviglia di trovare frequenti toponimi da fortificazioni di guardia e controllo.

⁽¹⁸⁾ Un buon esame in W. BOFINGER, *Lateinische Personennamen*

di questo tipo non hanno nulla a che vedere con la centuriazione in seguito alla distribuzione dell'agro ai coloni aquileiesi: indicano un piú tardo sovrapporsi di proprietà piú vaste che si sostituiscono a quelle primitive nella formazione di quello che possiamo chiamare il piccolo latifondo; siccome la *villa* rustica non era costruita sul margine della strada, ma piú all'interno della proprietà (come ci mostrano i gromatici), gli abitati che vengono formandosi attorno ad esse e ne portano il nome non sono mai indicativi del preciso tracciato della strada, ma della sua prossimità: prova ne sia il fatto che spesso sono collocati su entrambi i lati della via antica ⁽¹⁹⁾.

in der romanischen Ortsnamen auf -anum, -acum und -anicum, Diss. Tübingen 1938. Per la Postumia, Ontagnano = *Antonianum* (D. OLIVIERI, *Toponomastica veneta*, Venezia 1961, p. 12); Flumignano = *Formillianum* (cfr. *ibid.*, p. 18; dallo stesso gentilizio Formeaso = *Formilliatis*, a N di Tolmezzo, G.D. SERRA, *Contributo toponomastico alla teoria della continuazione nel Medio Evo delle comunità rurali romane*, Cluj 1931, p. 188: il fatto consentirebbe di riconoscere due proprietà terriere della stessa *gens* nell'agro aquileiese e in quello zugliese); Morsano = *Marcianum* (cfr. BOFINGER n. 135); Mortegliano = *Murtelianum*; Passariano = *Passerianum*; Sevegliano = *Sabellianum* (BOFINGER n. 224). Per la Aquileia-Tricesimo, Clauiano = *Claudianum* (OLIVIERI, p. 16); Tizzano = *Titianum*; Lauzacco = *Laudianum* (BOFINGER n. 101 nota); Cargnacco = *Carnianum*; Cussignacco = *Cussinianum* (cfr. OLIVIERI, p. 17); Adegliacco = *Atilianum*; Leonacco = *Lavanianum* (cfr. BOFINGER n. 102); Laipacco = *Labianum* o *Lavianum*; Persereano potrebbe forse essere un *Persinianum* (cfr. OLIVIERI, p. 23) o un *Percelianum* (cfr. BOFINGER n. 181); Tavagnacco un *Octavianacum* (cfr. BOFINGER n. 164 n. 8). La serie potrebbe essere continuata nella zona a Nord di Tricesimo, cioè nel triangolo tra le vie per Artegna. Si noti come tutti i nomi prediali si trovino sopra la fascia delle risorgive, che ne è priva (solo pochi sono sotto al loro limite inferiore); così pure come verso Sud si distribuiscano i toponimi in *-anum*, verso Nord quelli in *-acum*.

⁽¹⁹⁾ Si veda la testimonianza di COLUMELLA, 1, 5, 6: *nec paludem quidem vicinam esse oportet aedificiis nec iunctam militarem viam*, cui segue la giustificazione: *haec autem praetereuntium viatorum populationibus et adsiduis devertentium hospitiis infestat rem familiarem*. Per *via militaris* v. J. ŠAŠEL, *Viae militares*, « Studien zu den milit. Grenzen Roms » II (1977), pp. 235-44, cui devo anche la citazione di Columella.

Per quanto non sempre se ne faccia tesoro, preziosi sono i dati tratti dalle ricerche d'archivio e dall'attenta valutazione di quanto è stato detto in passato sull'argomento o sulla storia locale: tratti di strade romane obliterati dal tempo o abbandonati possono essere riconosciuti in antichi documenti o in antiche mappe⁽²⁰⁾. Naturalmente, andranno distinti dai dati di fantasia gli elementi antiquari di consistenza⁽²¹⁾.

Concludo con il piú valido strumento di lavoro, l'esame cartografico, fondato per l'Italia sulle tavolette a 1:25000 dell'Istituto Geografico Militare (IGM) di Firenze, che rendono con discreta fedeltà il terreno e da cui è indispensabile partire nell'esame della zona che interessa; va da sé che le vecchie edizioni sono preziose, perché non si sono sovrapposte al terreno tutte le grosse attività di costruzioni stradali e autostradali dalla prima Guerra mondiale in poi. E infine, essendo ad Aquileia, non dobbiamo dimenticare i servigi della carta a 1:5000 in progressivo approntamento a cura della Regione Friuli-Venezia Giulia, quando capiti di poterla utilizzare al di là degli ostacoli burocratici⁽²²⁾. Aggiungo i rilevamenti fotoaerogrammetrici dell'Areonautica, la

(²⁰) Un caso tipico può esser fornito dalla strada romana presso Aurisina, che continua la sua memoria nel toponimo catastale Na Cesti (= sulla strada) ed è documentata in una mappa della fine del XVI sec. (Archivio stor. d. Bibliot. Civ. di Trieste, 12.A.2/16 carta IV. Il terreno ha restituito un buon tratto della carreggiata romana e per notevole lunghezza i resti della platea stradale (v. A. GRILLI-G. MENG, *art. cit.* a n. 10).

(²¹) Qui un caso può essere offerto dalla strada del Vallone di Doberdò, di cui tracce aveva ricordato in passato G. GIRARDI, *Storia fisica del Friuli*, Sanvito 1841, III 97: « il villaggio di Dobradò, non lungi dal lago di questo nome, ove sono ancora le tracce d'una strada dai Romani praticata per internarsi nelle germaniche regioni »; ora il col. A. SCHMID ne ha rilevato sul terreno tracce considerevoli tra Doberdò e Devatachi (relazione dell'autore in corso di stampa).

(²²) Non priva d'errori, dovuti sopra tutto a un meccanico trasporto dei dati fotoaerogrammetrici, senza adeguata interpretazione dei medesimi.

cui utilità varia a seconda delle esigenze della ricerca, e le foto da satellite ⁽²³⁾.

* * *

Con questi chiarimenti non sarà difficile esaminare il sistema viario che s'irradiava da Aquileia; del resto in piú d'un caso vi abbiamo già fatto riferimento: si tratta ora d'organizzare una visione d'insieme coordinata e coerente. A questo scopo occorre aver presente la situazione geografica fisica: il nostro territorio presenta per la costruzione delle strade una serie di ostacoli naturali, in parte trasversali, in parte longitudinali.

Gli ostacoli trasversali ai tracciati fondamentali sono rappresentati dai corsi dei fiumi: occorre distinguerli in due tipi, alpini e di risorgiva, tra i primi Adige, Piave, Tagliamento, Natisone, Isonzo, tra i secondi, per citarne alcuni, Sile, Livenza, Reghena, Stella. I primi, con letto molto ampio e ghiaioso e regime dalle piene violente e improvvise, potevano esigere ponti, specie là dove i loro letti si restringevano: ne conosciamo sull'Adige, sul Natisone e sull'Isonzo; pare che il Tagliamento maggiore (= Lemene) ne avesse due a Concordia (di cui uno con resti imponenti a occidente della città), mentre il Tagliamento minore (il nostro Tagliamento) non ne ha fornito nessuna traccia. Erano comunque corsi d'acqua per cui bisognava studiare attentamente i punti di passaggio. I secondi « non sono ghiaiosi, non formano coni di deiezione, hanno corso lento e non vanno soggetti a piene » ⁽²⁴⁾, ma rappresentano dei solchi profondi che esigono ponti per superarli. Non è possibile evitare i primi, perché scendono dalle Alpi con piú o meno lunghe vallate alpine; né conviene, altro che per corsi di minor lunghezza e portata,

⁽²³⁾ Le riprese fotoaerogrammetriche sono fatte col sole alto: per il reperimento delle strade è spesso necessaria una ripresa a luce radente o quasi. Ma per l'utilità della fotografia aerea, si veda il tratto della strada da Concordia ad Artegna nella zona di Sedegliano (a N di Codroipo) nettamente distinguibile in tav. 7, pertinente alla relazione del gen. SCHMIEDT.

⁽²⁴⁾ G.L. BERTOLINI, *I fiumi di risorgiva in relazione alle lagune ed al territorio veneto*, « Riv. geogr. it. » IV (1897), p. 452.

come l'Alpone tra Verona e Vicenza (a oriente di Vicenza non ne abbiamo esempi), rientrare nelle vallate per trovare il punto vantaggioso per l'attraversamento; i rettifili da Vicenza a Oderzo puntano esclusivamente a passi di fiume (Brenta e Piavon) allora ottimali. Buona tecnica sarebbe evitare i secondi, ma non sempre le condizioni generali del terreno lo permettono, perché vanno varcati — per la maggior sicurezza — o dove il loro corso si forma o in prossimità del loro sbocco in laguna.

In questi casi, infatti, la situazione si complica per la presenza del principale ostacolo longitudinale, la fascia delle risorgive (le « resultives » friulane), ove piú stretta, ove piú larga, ove piú alta, ove piú bassa a seconda del livello di riaffioramento delle falde d'acqua e della pendenza del terreno (fig. 4). Questa zona e la contigua verso mare fan parte del « Padanischer Wuchsberzirk » e sono un « Eichenmischwaldgebiet »⁽²⁵⁾; la fascia delle risorgive vera e propria era coperta di alberi d'alto fusto con rovereti, carpineti, saliceti, alneti⁽²⁶⁾, il tutto in un terreno

⁽²⁵⁾ HA. MAYER, *Wälder des Ostalpenraumes*, Stuttgart 1974, p. 285 (e fig. 63).

⁽²⁶⁾ HA. MAYER, *op. cit.*, p. 297; A. LORENZI, *Materiali per lo studio dei fiumi italiani II Le provenienze delle acque e la regione del fiume Stella nel Friuli*, « Mem. geogr. » V (1911), p. 139. Alcune osservazioni interessanti in C. e E. TOMASELLI, *Appunti sulle vicende delle foreste padane dall'epoca romana ad oggi*, « Arch. Bot. » XVIII (1973), pp. 85-92 (non giunge però alla nostra area), ma del tutto inattendibile per le fonti antiche. Inconsistente L. MANFRIN, *Evoluzione storica del paesaggio agrario in Magredi e risorgive nel Friuli Occidentale* (« Atti del I Convegno di Studi sul territorio della Provincia di Pordenone 20-21-22 maggio 1977 »), Pordenone 1977, pp. 47-51. Molto utile nello stesso volume L. POLDINI, *Appunti fitogeografici sui magredi e sulle risorgive in Friuli con particolare riguardo alla destra Tagliamento*, pp. 28-43, da cui riproduciamo la Carta n. 1 (qui fig. 5); ma si vedano anche le Carte n. 2 (situazione al 1925) e n. 3 (id. al 1975). Le quattro località segnate sono (da W a E e da N a S) Codroipo, Latisana, Palmanova e Cervignano: la scala della carta (non indicata) è circa 1:300.000. Si noti, anticipando quanto verremo dicendo, come la via Postumia scorra tutta a N del limite superiore delle risorgive e come la via Annia si tenga al di sotto del loro limite inferiore, ma sopra alla fascia delle lagune.

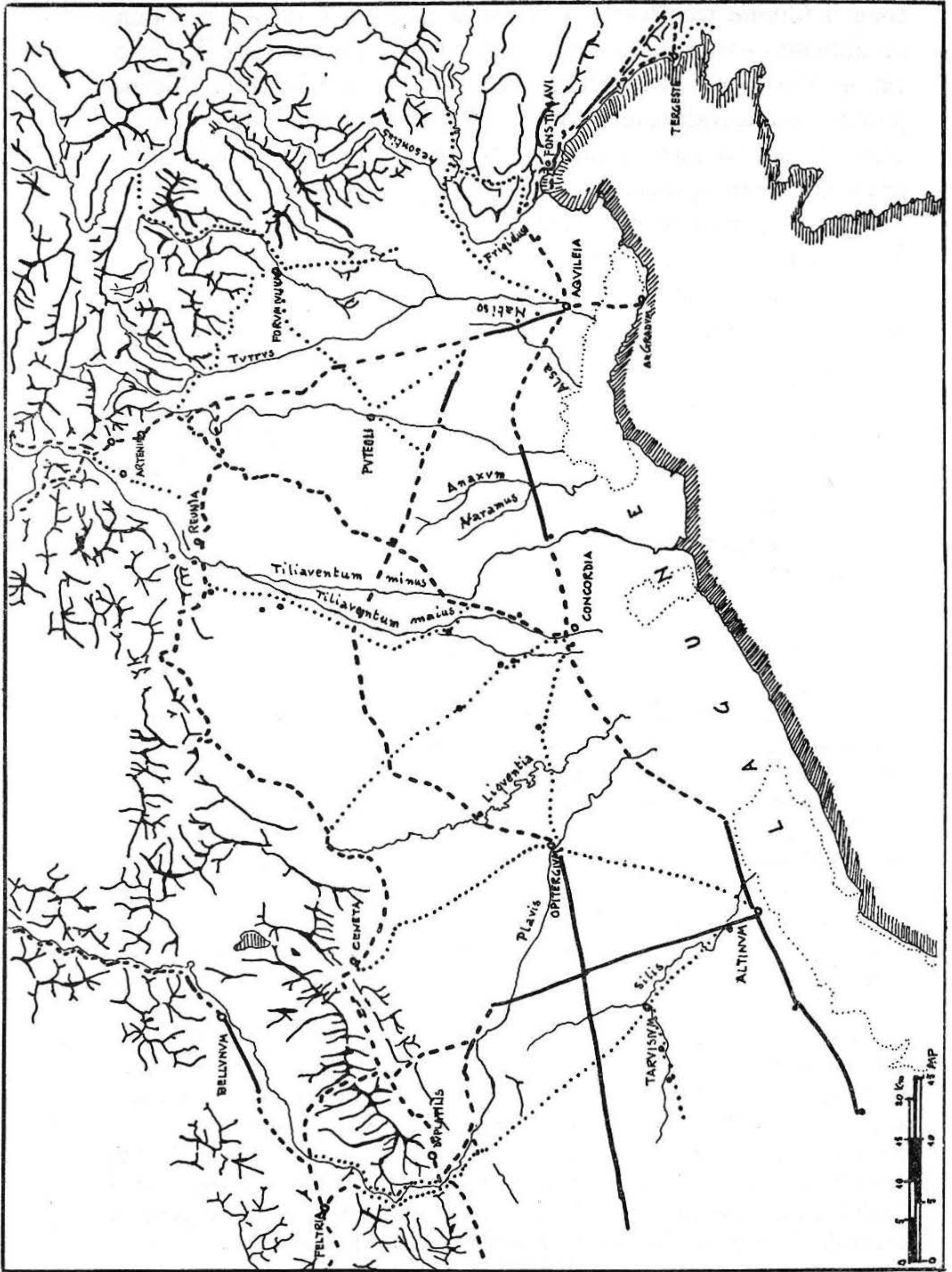


Fig. 5 - Percorsi stradali nell'area aquileiese.

--- Strade repubblicane e augustee (tracciato sicuro e presunto)... Strade non sicuramente datate o imperiali.

paludoso formato da lame, olle, rogge, fontanili (i « fontanars ») e una rete di sorgenti e « bulidors », che danno le paludi di sorgiva, dove l'acqua è piú profonda, mentre altrove il terreno è impraticabile per gli strati di vecchie melme organiche. Gli stessi fiumi di risorgiva attraversano lentamente questi terreni, quasi privi di pendenza, con numerosi meandri e anse, che continuamente si spostano o vengono recisi.

La situazione migliora oltre il limite inferiore delle risorgive, dove le acque vengono convogliandosi in innumerevoli rogge, ruscelli, fiumi, ma il terreno non butta piú acqua per ogni dove, come nelle paludi sovrastanti.

Perciò la zona ideale per il tracciamento d'una strada era quella a monte del limite superiore delle risorgive, secondariamente quella tra il loro limite inferiore e le lagune. Nella fascia stessa delle risorgive occorre tracciare la strada tutta su aggere con continui varchi di scolo, cosa che i Romani fecero dove ci si trovarono costretti dall'impossibilità di altre soluzioni; in quella fascia, del resto, non erano possibili nemmeno insediamenti e culture stabili, senza imponenti lavori di drenaggio e di bonifica.

Tali gli ostacoli per le comunicazioni tra Italia e Aquileia; altri se ne presentarono al momento di costruire le strade per l'Est e per il Nord, ma tutto sommato minori dei precedenti. L'anfiteatro morenico tilaventino (dal Tagliamento all'Urania-Soima) offre dei facili approcci, come la sella di Fagagna, o può essere agevolmente evitato penetrando per Tricesimo-Artegna. La grande valle del Vipacco offre le migliori condizioni per un tracciato stradale che porti al basso valico dell'Alpis Iulia e la piú antica via alpina, quella del Passo di Monte Croce Carnico, passando per il lago di Cavazzo, risaliva da Tolmezzo la comoda valle della Bût fin sotto l'erta del passo.

Questo era lo stato del territorio nel 181 av. Cr., al momento della fondazione d'Aquileia, quando la preoccupazione dei Romani era di non lasciare la città isolata in territorio non amico: posta come avanguardia degli interessi militari (e commerciali) romani al di là d'una regione tradizionalmente amica di Roma,

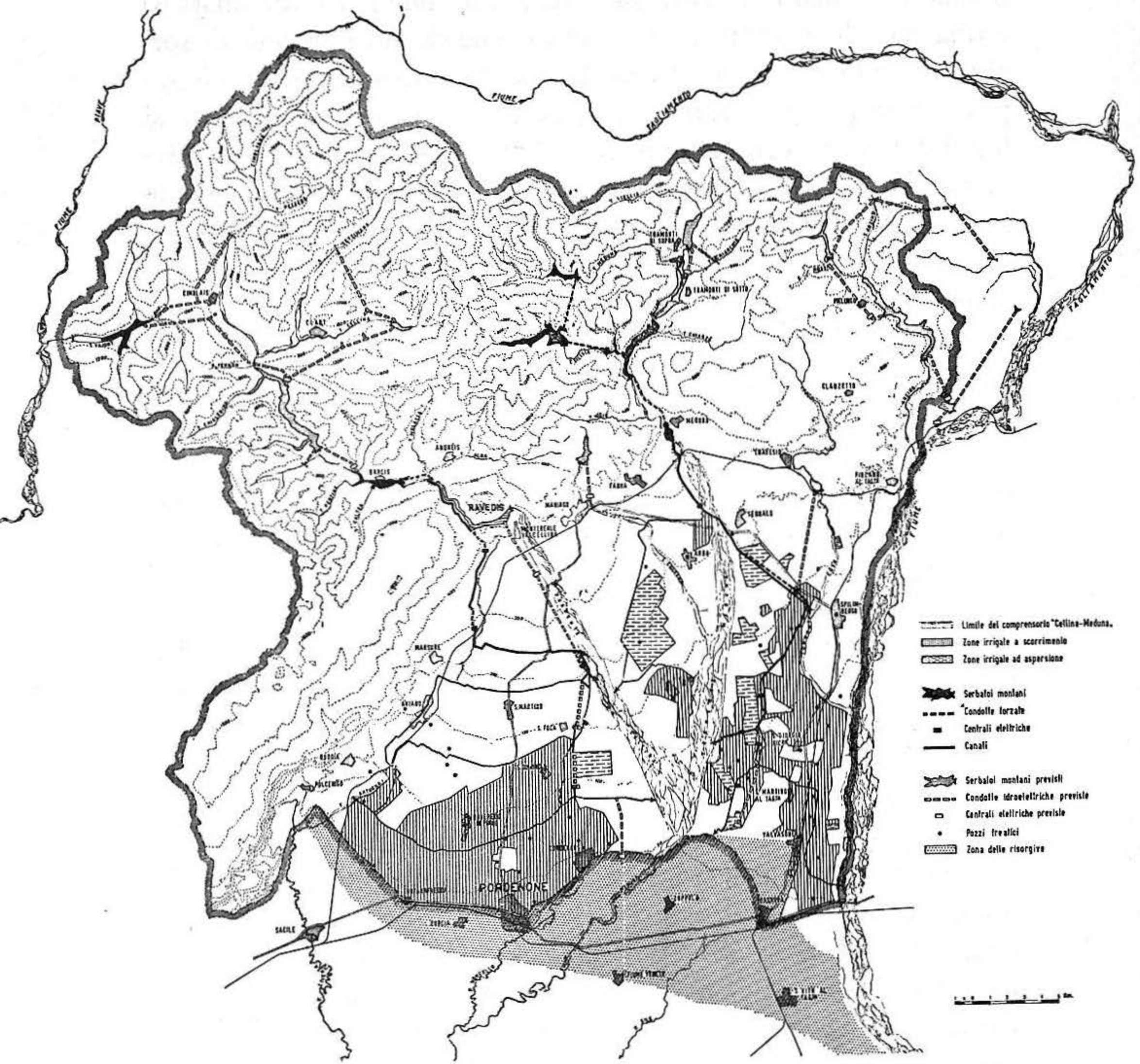


Fig. 4 - La zona dei Magredi.

quella dei Veneti, e viceversa a contenimento di Carni a Nord e di Istri a Est, per quanto su un fiume risalibile dal mare, Aquileia non avrebbe potuto contare per la salvezza sua e del suo agro sull'appoggio che le poteva venire dall'Adriatico; ma da rapide comunicazioni via terra sí, e di questo furono così consci i Romani che non esitarono già col 175 a costruire una strada che unisse la via Emilia cispadana con Aquileia.

Dunque la fondamentale direttrice di tutta l'età repubblicana fu da Ovest ad Est e fu come una pompa aspirante attraverso cui Aquileia riceveva truppe, armamenti, vettovaglie e tutti i servizi logistici; solo piú tardi il flusso si farà veramente consistente nella direzione opposta e così Aquileia, ormai sicura dagli Istri, che non passano il Timavo e l'Hermoda, e dai Carni sottomessi, inizia la sua funzione di mediatrice di relazioni economiche tra l'Est (e Nord-Est) e l'Ovest.

Dell'importanza vitale che per Aquileia doveva avere il cordone ombelicale con l'Italia si resero così ben conto i Romani che affrontarono uno dei tracciati piú difficili della loro storia di costruttori stradali, quello parallelo al litorale adriatico tutto fra il limite inferiore delle risorgive e quello superiore delle lagune: solo sei anni dopo la fondazione della colonia il console M. Emilio Lepido si assunse il duplice compito di rifare la via Emilia, distrutta dai Galli fino a Piacenza, e di staccare a Bologna una via verso Nord-Est che, evitando tutta la zona degli acquitrini ($\tau\acute{\alpha}$ ἔλη, Strab. 5, 1, 11) del delta padano e rasentando i Colli Euganei, giungesse a Padova con un tracciato che doveva non essere molto discosto da quello dell'attuale autostrada ⁽²⁷⁾.

⁽²⁷⁾ Non certo attraverso Agna = *Ad Anniam*, che ha ragion d'essere solo con la costruzione della via Annia (v. anche n. seguente) e, sopra tutto, rappresenterebbe rispetto all'asse Bologna-Padova un inutile allungamento; si veda N. ALFIERI, *Le vie di comunicazione dell'Italia settentrionale in Arte e civiltà romana nell'Italia settentrionale dalla repubblica alla tetrarchia*, Bologna 1964, p. 61. Sul passo di Strabone cfr. RADKE, *op. cit.*, coll. 180-1.

Per quanto riguarda Aquileia, via d'Emilio Lepido, via Annia, via di Popilio Lenate non hanno grande divario: è sì importante che dal 175 al 153 e dal 153 al 132 si continui ad avvertire l'urgenza di celeri comunicazioni e si realizzino dei tracciati sempre più artificiali e però più brevi. Certo nel 153 Bologna non aveva più le funzioni di centro d'operazioni verso Ovest (Liguri) e verso Est (Carni, Istri, Transalpini): ciò giustifica un itinerario più breve, quello della via Annia che, a mio avviso, doveva staccarsi dalla via Emilia a *Forum Corneli* (Imola), a 31 km più a S di Bologna, e, parallela alla centuriazione, puntare su Argenta, Agna (*Ad Anniam*), Conselve, Padova⁽²⁸⁾. Il tracciato dell'Annia è per noi quello classico da Padova ad Altino, Ceggia, Levada che, dopo esser passato a N della futura Concordia, per Latisanotta (*Apicilia*) e S. Giorgio di Nogaro, terminava ad Aquileia. Fuori del nostro interesse resta la via del console del 132, P. Popilio Lenate, che partendo da *Forum Popili* (Forlimpopoli), a 34 km ancora più a SE di Imola, puntava direttamente su Adria (*Atria*) e raggiungeva l'Annia ad Agna, che prendeva appunto il nome di *Ad Anniam* dal congiungimento della strada nuova con la vecchia⁽²⁹⁾. Non

(²⁸) Preferisco col RADKE, *op. cit.*, col. 183, la data del 153 a quella del 131 (lo stesso anno della via di Popilio), sostenuta dal DE GRASSI, *Un nuovo miliario calabro della via Popilia e la via Annia del Veneto* in *Scritti vari* II, p. 1033, e accolta dal BOSIO, *op. cit.*, p. 53, e dall'ALFIERI, *art. cit.*, p. 60. Se, come credo, Agna vale *Ad Anniam*, ci si può congiungere a una strada già esistente; lo confermano di norma i casi analoghi per la Postumia: così è per Postioma = *Ad Postumiam* all'incrocio con la via Treviso-valle del Piave, confermata anche da una Levanda a N di Cornuda; e lo stesso è per Case Postioma (in comune di Maserada sul Piave), anche se la località è spostata di meno d'un chilometro a E rispetto all'incrocio con la Claudia Augusta altinate. Questo potrebbe essere un elemento per confermare l'antiorità della via Annia sul tratto costruito da Popilio Lenate, cioè 153 e non 132.

(²⁹) Che Agna valga un *Forum Anni* e che quindi si trovi a metà tra Terzo d'Aquileia e Rimini mi pare un eccesso del RADKE (*op. cit.*, col. 183) nell'applicare il principio dei *fora*: né è paragonabile il caso di Polla = *Forum Popili*, perché la fonetica esige che una forma « Polla »

è invece fuori dei nostri interessi constatare che se da Rimini a Padova sulla via di Emilio Lepido si misuravano 220 km, sulla Popilia-Annia se ne misuravano circa 170.

Col 148 fu costruito l'asse fondamentale delle comunicazioni militari padane, quella che potremmo chiamare la strada dei due mari, la Postumia. Fino a quel momento, sia nel Sud sia verso Nord, i Romani avevano concepito e realizzato strade di penetrazione. La Postumia è la prima strada d'arroccamento⁽³⁰⁾, concepita con dei criteri molto precisi: intanto partiva da Genova, non da Vado (*Vada Sabatia*) come l'*Aemilia Scauri*, raggiungeva direttamente Tortona (*Dertona*) e di qui per Piacenza, Cremona, Verona, Vicenza, Oderzo penetrava nella Regio X. Quasi tutta aggerata, era una via forte già a causa del terreno, da Piacenza a Verona basso e terribilmente ricco di acque: ma il tratto difficile da Cremona in poi era studiato in modo da scorrere subito a S dell'Oglio, che raccoglieva tutte le acque defluenti dalle basse colline a Nord, e poi tagliare decisamente quasi a 90° la stretta fascia di risorgive; pedemontana da Verona a Vicenza, traversava poi la pianura con un rettilo in direzione NNE quasi al limite superiore delle risorgive e quindi con un secondo rettilo, interrotto solo dal letto del Brenta e da quello nuovo del Piave, su Oderzo, con un'inclinazione costante di 13° NE e per oltre 65 km.

Dato quello che dovette significare la Postumia per la sicurezza di Aquileia, mi servirò del suo tratto ulteriore per esem-

venga da un « Póp(i)li », mentre non consente che venga da un « (ad) Popíliam ». In fin dei conti, Popilio si era limtiato a costruire un tratto di strada da Forum Popili ad Agna di circa 74 PM, tanto che non esiste ufficialmente una via Popilia nel Nord. Questo itinerario per Spina era ancora seguito nel III sec. d. Cr., si veda G. UGGERI, *Nuovi testi epigrafici dell'antico delta padano*, « At. e R. » N.S. XXII (1977), pp. 127-132 (a circa un chilometro a E di S. Giovanni sul letto del Po antico, più o meno al limite fra le tre valli del Mezzano, delle Gallare e Trebba).

⁽³⁰⁾ Così P. FRACCARO, *La via Postumia nella Venezia*, « Beiträge z. ältesten europ. Kulturgesch. » I (1952), p. 253 [= *Opuscula I*, Pavia 1957, p. 197].

plificare le discussioni che nascono là dove mancano gli antichi itinerari e i moderni reperti archeologici e, nel caso nostro, si aggiungono notevoli mutazioni nell'aspetto del terreno. Con *Opitergium* (Oderzo) siamo all'ultima città dei Veneti a noi nota verso Oriente: i centri dei Veneti sono compatti tra Adige e vecchio *Plavis* (Piavon), anche se il loro territorio si spingeva fino al Tagliamento, e quindi i Romani non avevano ulteriori grossi centri su cui poggiare e la strada non poteva essere costruita altro che in base alle esigenze del terreno, capitali per la percorribilità di ogni strada, tanto più per una militare. Di qui due ipotetici tracciati: uno breve, sostenuto dal Bosio e dal Radke⁽³¹⁾, per Annone Veneto (*Ad Nonum*) e la più tarda Concordia, da dove la Postumia avrebbe coinciso con l'Annia; uno più lungo, sostenuto dal Fraccaro, dallo Zovatto, dal Brusin e dall'Alpago Novello⁽³²⁾ e che a me pare più probabile, che sfiorando *Opitergium* a E, avrebbe puntato a Nord per Settimo (*Ad Septimum*) e di qui sarebbe passato subito a monte di Pordenone (si pensi al complesso romano di Borgo Torre), avrebbe attraversato l'antico Tagliamento poco oltre Castions di Zoppola e sarebbe sceso per Codroipo, con un lungo rettilineo, soggiacente o adiacente alla Stradalta⁽³³⁾ lungo Passariano, Castions

(31) L. BOSIO, *La via Postumia da Oderzo ad Aquileia in relazione alla rete viaria romana della Venetia*, « AIV » CXXIII (1964-65), pp. 279-336; RADKE, *op. cit.*, coll. 186-89.

(32) P. FRACCARO, *Opusc. cit.*, p. 219 ss.; P.L. ZOVATTO in « Aquileia nostra » 24-25 (1953-54), p. 168 (con alcune importanti modifiche al tracciato del Fraccaro); G. BRUSIN, *Concordia colonia romana*, « Il Noncello » 1959, 12-3, p. 7 e carta a p. 8; A. ALPAGO NOVELLO, *Centuriazioni di Aquileia*, « ACh » XXIV, 2 (1977).

(33) S'intenda sempre il tracciato della vecchia Stradalta (distinta dalla Strada Bassa che attraversa poco più a S la « riviera » di paesi, cfr. G.L. BERTOLINI, *I fiumi di resorgiva in relazione alle lagune e al territorio veneto*, « Riv. Geogr. It. » IV (1897), p. 450; denominazione viva dunque ancora in fin di secolo, ma di cui ora non sono riuscito a raccogliere testimonianza), non della attuale SS 252, che è impostata più che sulla vecchia platea stradale sulla massicciata d'una ferrovia Portogruaro-Palmanova, mai portata a termine, che s'affianca alla vecchia

di Strada, Morsano di Strada, Sevegliano a incrociare la Aquileia-Tricesimo, scorrendo al limite tra le terre asciutte a Nord e le paludi delle risorgive a Sud⁽³⁴⁾. Inoltre una Postumia « alta » avrebbe evitato il più possibile la fascia delle risorgive, che a Est di Oderzo s'allarga notevolmente spingendosi verso le sorgenti della Livenza e più a Sud interseca di corsi d'acqua il tratto tra Livenza e Lemene, oggi recuperato attraverso ingenti opere di bonifica. Ma, sopra tutto, una strada d'arroccamento è anche una strada di copertura su cui spostare rapidamente

strada, una volta in terra battuta, ma mai in MacAdam, a q. 31 tra i campi Ciapolison e Pradisit, tavoletta IGM. Miseri resti ne rimangono a E di Codroipo all'attraversamento del fiume Corno; dopo q. 29 in leggero avvallamento è in terra battuta, a tratti a ciottolato, che pare più di massiciata che di copertura veneta; per un lungo tratto da q. 30 (incrocio con la Mortegliano-Flumignano) verso E la vecchia strada emerge a Nord della massiciata attuale per una larghezza fino a m 4.65 e per tratti (come dopo il Cormor) anche aggerata, sempre a fondo artificiale: viene riassorbita a q. 28, all'incrocio con la SS 353. Infine il resto più interessante è quello che ha inizio poco prima della diramazione più a Est (la terza) per Gonars, staccandosi dall'attuale statale verso Sud e divergendone di poco: supera alcuni incroci (per Felettis, per Ontagnano (a q. 25), per Palmanova (da Fauglis), strada quest'ultima che la interrompe col suo nuovo tracciato; larga fin qui attualmente 5 m, dall'ancona che segna il precedente tracciato Fauglis-Palmanova riprende su massiciata ben osservabile, larga 20 piedi, con cunette laterali che la isolano dalla campagna. Attualmente muore contro l'autostrada, per riprendere subito oltre, ma nuovamente interrotta dall'attraversamento di due linee ferroviarie a un binario. Il famoso « rettilo » della Stradalta è tale solo nella sua linea fondamentale, ma risulta — se fa testo questo tratto conservato — da un andamento a rettilinei raccordati da lievissime curve. Si noti che l'unico tratto della Strada Bassa non asfaltato (presso S. Andrat) non è su massiciata.

⁽³⁴⁾ L'inclinazione del « rettilo » è di 21-22° SE, presso che parallela a quella del limite superiore della fascia delle risorgive (si v. anche fig. 4) e la centuriazione dell'agro aquileiese giunge proprio ad essere delimitata dalla Postumia, anche là dove il terreno solido si sarebbe spinto più a S della strada v. A. ALPAGO NOVELLO, *Centuriazioni di Aquileia* (cit.). Il Fraccaro, non a torto, si basava sulla serie di articoli di G.L. BERTOLINI in « Riv. Geogr. It. » IV-X (1987-1903), nel primo

truppe in difesa del retroterra: col percorso « alto » la Postumia adempiva effettivamente a questo scopo e infatti non entrava ad Aquileia, ma la copriva passando circa 10 MP più a N; come copertura d'Aquileia, il tracciato « basso » della Annia era insoddisfacente proprio perché lasciava aperto a un nemico tutto l'agro e la città stessa.

Forse un attento rilevamento di quanto può offrire il terreno (questo, che io sappia, non è stato fatto) potrà aiutarci ad acquisire nuovi dati determinanti. Certamente è vano discutere sul tracciato della Postumia da Pordenone a Codroipo: tutta la zona di magredi costituiti dalle coltri ghiaiose del Cellina, del Meduna e del Tagliamento è irriconoscibile; quanto oggi ci si presenta sul terreno è il risultato d'una trasformazione radicale dovuta a una serie di disastrose alluvioni, di cui massima causa è il Tagliamento, che ha rovesciato sulla sua riva destra tutto ciò che ha strappato alle montagne lungo il suo corso superiore. Con ogni probabilità in età antica il Meduna era affluente di destra del Tagliamento, ma si trovò la strada bloccata da un gigantesco argine di ghiaie, sicché prese un suo corso autonomo; si è anche pensato che in antico il Cellina continuasse nel Noncello, giustificandone così il letto sproporzio-

dei quali (*I fiumi di resorg. cit.*, p. 450) l'autore osservava che la Stradalta divide nettamente i due tipi di terreno; per una precisa descrizione della situazione, v. A. LORENZI, *art. cit.*, p. 138. Che la primitiva centuriazione d'Aquileia nel 181, la cui lottizzazione non occupava molto più di 700 km² (l'area centuriata, secondo la carta dell'Alpago Novello, misura circa km² 850, senza scendere sotto la Postumia), esigesse (come qualcuno ha detto) il ricorso a terreni così infelici è assurdo, se si tien presente, oltre a quanto detto sopra, che il territorio era rimasto presso che spopolato e nessuno vi aveva fatto gl'indispensabili lavori di canalizzazione: in una condizione analoga, il capitano veneto incaricato nel penultimo decennio del Cinquecento di studiare il terreno per la futura fortezza di Palmanova racconta nella sua relazione di essersi mosso con l'acqua che sfiorava la pancia del cavallo. Aggiungerò che una frequentazione preistorica è questione del tutto diversa e che, come ho già fatto notare (n. 18), la fascia delle risorgive è priva di toponimi prediali, che ricompaiono, se pur scarsi, in quella sottostante.

nato all'attuale fiume di risorgiva⁽³⁵⁾. Tutto quello che io credo si possa dire è che il rettilo della Stradalta potrebbe essere continuato fino all'antico letto del Tagliamento, di fronte a Arzene⁽³⁶⁾.

Se così son le cose, la Oderzo-Concordia sarebbe posteriore alla fondazione di Concordia (42 av. Cr.?) e lo potrebbe dimostrare l'ubicazione di Annone Veneto che è a 9 MP da Concordia, non da Oderzo, né dal bivio della Annia: si tratterebbe cioè d'un elemento della rete viaria concordiese, sulla cui importanza dovremo tra breve soffermarci. Rimane, per quanto riguarda il territorio d'Aquileia, il fatto importante d'una grande arteria trasversale per l'Italia settentrionale, che poneva Aquileia in comunicazione con quasi tutti i principali centri trspadani.

Aquileia, rapidamente sviluppatasi come centro economico oltre che militare, sia terrestre, sia marittimo (già nel 178 era una base della flotta), aveva dunque avuto entro il 148 comunicazioni sicure coll'Ovest e col Sud. E verso il Nord? Perché certo il Nord aveva importanza per i rapporti di buon vicinato col regno del Norico, che per lungo tempo s'era affacciato oltre il crinale delle Alpi; ma anche i mercati dell'oro e del ferro⁽³⁷⁾, di cui il Norico era ricco, dovevano spingere a rivolgersi verso Nord. Eppure noi sappiamo che la più antica via aquileiese giungeva fino a Tricesimo: era la via che per giunta rappresentava il *kardo* di tutto l'agro ed era la spina dorsale delle comunicazioni interne. Certamente i Romani non inventarono le

⁽³⁵⁾ Le considerazioni di G. DI RAGOGNA, *L'origine di Cordenòns*, Pordenone 1963, pp. 12-13, buon conoscitore del terreno a Nord di Pordenone, possono essere confermate dallo studio della formazione geologica dei terreni, che mostrano come le conosci del Cellina a partire dal periodo glaciale tendano a spostarsi da occidente verso oriente, v. S. STEFANINI-F. VAIA, *Caratteristiche morfologiche e idrologiche della pianura pordenonese*, in *Magredi e risorgive*, cit., carta fig. 1 (particolarmente interessanti per noi pp. 17-18).

⁽³⁶⁾ Si veda anche G. BRUSIN, *art. cit.*, p. 7, « Arzene — nome che testimonia d'un fiume ormai scomparso ».

⁽³⁷⁾ Per l'oro cfr. STRAB. 4, 6, 12; per oro e ferro, POL. 34, 10, 10.

loro vie: molti cammini precedenti, anche preistorici, sono noti, per esempio quelli del commercio dell'ambra; se una mia interpretazione d'un passo di Strabone ha colto nel vero, un cammino risaliva tutta la valle del Piave fino oltre Calalzo e un altro cammino univa l'alta val Tagliamento, quella della Bût e del Fella con la valle del Piave attraverso il Passo della Mauria, congiungendosi col precedente⁽³⁸⁾; il ferro del Norico usato per le spade dei Galli cisalpini giungeva per itinerari regolari e ormai, direi, tradizionali; la via de castellieri istriani ne è un altro esempio. Ma altro è un passaggio del Passo di Monte Croce Carnico, altro è la rete stradale romana.

Le grandi strade verso il Nord sono augustee e ancora una volta nascono da una concezione militare, al momento in cui vien concepita e realizzata la conquista della fascia alpina. A mio avviso, sono due⁽³⁹⁾: una da Concordia al Norico attraverso l'anfiteatro morenico del Tagliamento, Gemona, *Iulium Carnicum* (Zuglio) e il passo di Monte Croce Carnico; e una da Aquileia-Tricesimo al Tagliamento per S. Daniele e poi a Ceneda e alla valle del Piave scavalcando il passo di Praderadego, come poi la Claudia Augusta, per lasciarsi alle spalle la stretta di Vas-Quero-Fener, che poteva costituire uno sbarramento insormontabile⁽⁴⁰⁾: sarebbe utile approfondire la conoscenza del braccio occidentale di questa strada che condusse Venanzio For-

⁽³⁸⁾ A. GRILLI, *Strabone e la battaglia di Noreia*, « Acme » XVII (1964), pp. 219-20 e qui *Il territorio d'Aquileia nei geografi antichi*, p. 25 segg.

⁽³⁹⁾ A. GRILLI, *Sulle strade*, cit., pp. 322-50.

⁽⁴⁰⁾ La stretta misura del tratto tagliato nella roccia (A. ALPAGO NOVELLO, *Da Altino a Maia sulla via Claudia Augusta*, Milano 1972, pp. 52-3: minimo m 1.80-2.00) è largamente entro i minimi normali in montagna (v. FORBES, *op. cit.* a n. 14), confortati anche dalla mia esperienza personale; per quanto l'imponenza qui stia nelle proporzioni del taglio nella roccia, la modesta ampiezza della platea stradale fa piuttosto pensare a strada augustea, riutilizzata per un tracciato posteriore: è col periodo imperiale che le strade assumono spesso dimensioni monumentali (ma in zone di montagna un po' meno...).

tunato ai piedi della sua natia *Duplavis* (Valdobbiadene) e, passato il Piave e coperta dal Montello, per Bassano, Levà (Marostica) e Mason Vicentino s'immetteva nella Postumia a Occidente di Vicenza. In sostanza, una strada di penetrazione militare in relazione alle operazioni nel Norico, nella Rezia e nella Vindelicia, con base nel grosso centro militare e stradale di Concordia; e una strada d'arroccamento dalla base navale e logistica d'Aquileia alle basi d'operazioni nelle Alpi centrali con frequenti raccordi che consentano rapide comunicazioni con i centri retrostanti della pianura (Concordia, Oderzo, Altino, Treviso, Vicenza)⁽⁴¹⁾: un altro raccordo, assai breve, tra Tricesimo e Artegna completava i lavori collegando le due vie.

Nel 2 av. Cr. Augusto quindi rinnovava tutto il sistema viario della Regio X orientale. Non si trattava più d'un sistema che facesse centro solo in Aquileia: un secondo centro era ora Concordia, da cui si irraggiava una razionale rete di strade (fig. 6); più orientale di Oderzo, sorta a margine dell'Annia, era però più vicina alle basi militari d'Italia e perfettamente situata rispetto alle nuove mete di penetrazione. L'Annia rimane la grande via di comunicazione con Aquileia e di là con le basi militari dell'area di Emona; ma la nuova punta di penetrazione verso Nord parte ora da Concordia: si ha così un « asse veloce » Rimini-Concordia-Norico fino alla valle della Drava e oltre, che dà nuova vita all'Annia. Intorno alla nuova città nuovi raccordi — o il prolungamento di vecchi — la uniscono con la

(41) La posizione avanzata della nuova arteria augustea e la sua funzione sostitutiva della Postumia sono assicurate dai tratti Levà (a E di Marostica)-Breganze e Malo-Valle dell'Agno. Di questo rinvenimento darò relazione prossimamente nei « Rendiconti dell'Istituto Lombardo di Scienze e Lettere ». D'altronde va considerato come i disastri delle alluvioni del 585 (e posteriori) dovettero favorire un ritorno del traffico sulla Postumia a scapito della via augustea e dell'Annia: era infatti non troppo sotto costa e al tempo stesso non sottoposta all'abbassamento del litorale, sensibile già in età antica. Di qui passa la spedizione cividalese del 690 (v. p. 255) e di qui passerà per trovarvi la morte il patriarca Bertrando di San Genesio, recandosi da Padova ad Aquileia, nel 1350.

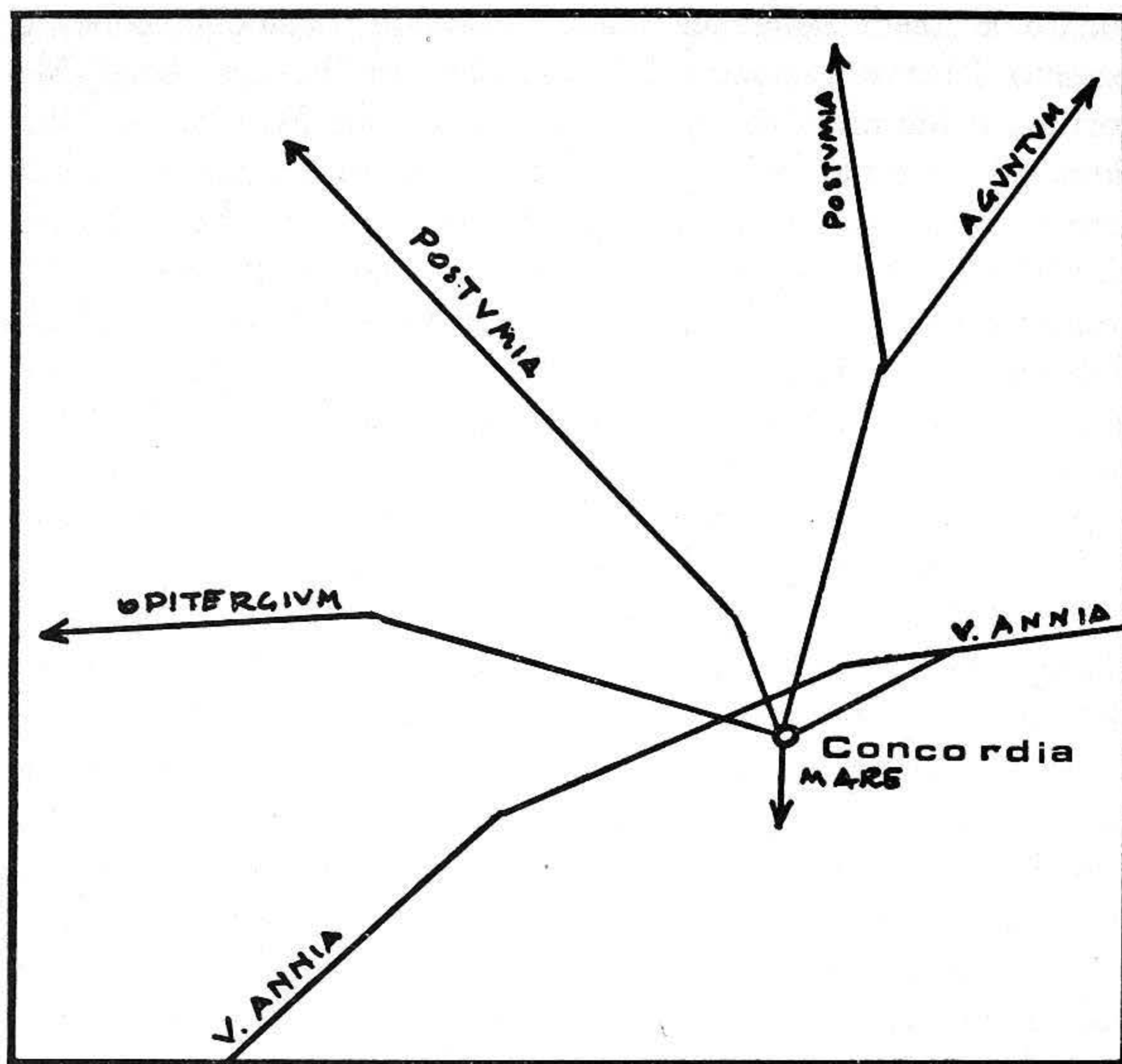


Fig. 6 - Il nodo stradale di Concordia.

pedemontana augustea, che sostituisce (solo quarant'anni dopo la fondazione di Concordia) la ormai superata cintura d'arrocamento della Postumia, attraverso Cinto (*Ad quintum*), Settimo (*Ad septimum*) e Azzano Decimo (*Ad decimum*, che già misura la distanza dalla nuova pedemontana) fino a Polcenigo⁽⁴²⁾; con Oderzo e quindi la valle del Piave, creando quella che più

⁽⁴²⁾ G. BRUSIN, *art. cit.*, p. 7. Per Concordia antica si veda B. SCARPA BONAZZA, *Concordia Romana*, in *Iulia Concordia dall'età romana all'età moderna*, Treviso 1978², pp. 12-75.

tardi, per esempio quanto gli alti comandi furono a Milano, non più a Roma, divenne la grande direttrice Milano-Aquileia; più tardi (non credo prima della fine del II secolo d. Cr.) il raccordo con Polcenigo verrà affiancato da un secondo raccordo con Pinzano, sulla sponda destra del Tagliamento, raccordo documentato più di tutto dai numerosi toponimi prediali, in quanto molto probabilmente il suo tracciato è quasi tutto sepolto sotto le alluvioni del fiume.

Per tutte queste funzioni Aquileia era scentrata. Non lo era invece per l'altra arteria, che veniva a sostituire la Postumia e faceva perno sul porto più interno dell'Adriatico e sul centro più vicino all'Illirico e alla *praetentura Italiae* ⁽⁴³⁾, che stavano diventando un'area di forte raccolta e stazionamento di truppe. Del resto il confine portato al Danubio farà presto tramontare a sua volta l'importanza della pedemontana da Aquileia al Piave: due secoli dopo Caracalla tratterà una nuova via d'arroccamento e copertura da Innsbruck per *Vipitenum*, *Aguntum* (presso Lienz), *Virunum* (Maria Saal presso Klagenfurt), *Celeia* (Cilli) al Danubio ⁽⁴⁴⁾. Anche la via da Concordia, dopo la conquista delle province transalpine, l'apertura della via Claudia Augusta e la nuova organizzazione del sistema legionario fuori dei confini d'Italia, vedrà sminuita la sua importanza militare; mentre grazie al tronco Aquileia-Tricesimo-Artegnà e al raccordo Ospitaletto-Osoppo-Ragogna-Tagliamento si avrà una fondamentale via di comunicazione commerciale tra l'Italia orientale e i territori d'oltr'Alpe: un ramo da *Aguntum* si collega per la Pusteria e *Pons Drusi* (Bolzano) con la Claudia Augusta e penetra poi nella valle dell'Inn ⁽⁴⁵⁾, ovvero, con Settimio Severo (fig. 9), per Bressanone (che verrà evitata col nuovo tracciato di Caracalla),

⁽⁴³⁾ Sul problema si veda J. ŠAŠEL, *Claustra Alpium Iuliarum* I, 1971 e *K zgodovini Julijsko-alpskega obrambnega področja*, « Situla » XIV-XV (1974), pp. 255-60.

⁽⁴⁴⁾ A. GRILLI, *Caracalla e la strada romana della Pusteria*, « RIL » CXI (1977), pp. 184-185.

⁽⁴⁵⁾ Da *Pons Drusi* si veda A. ALPAGO NOVELLO, *op. cit.*, pp. 151 ss.

Vipitenum e il Brennero raggiunge *Augusta Vindelicum* (Augsburg); un secondo ramo, che si stacca a Ospitaletto sopra a Gemona, per il Canal del Ferro e Villaco porta a *Virunum*: strada di notevole peso militare dopo il I secolo d. Cr. e di ancor maggiore importanza economica.

Definirei senz'altro strada per il Nord (almeno nei confronti di Aquileia) anche quella di cui ha trovato tracce preziose il Bosio⁽⁴⁶⁾, che da *Forum Iulium* (Cividale) risaliva la valle del Natisone e per lo Staro Selo scendeva a Caporetto, evitando la stretta di Canale; sicuramente Cividale dovette essere unita ad Aquileia molto prima di quanto ce ne sono giunte notizie (III-IV sec.): se per *Pons Sonti* e *Cormones* o direttamente da Villa Vicentina lungo il Natisone non saprei.

Anche verso Est le notizie sono scarse: se vogliamo dar retta al Radke⁽⁴⁷⁾, la via da Aquileia alla valle del Frigido e *ad Pirum* risalirebbe al 153 e sarebbe la continuazione della via di Popilio Lenate; ma il solo motivo per datarla a quell'epoca è che *Forum Popili* si trova a 244 MP da Roma e perciò, in base alla teoria dei *fora* posti a metà tragitto, altri 244 MP dovrebbero correre fino al suo termine a Podkraj (*Ad fines*)⁽⁴⁸⁾.

⁽⁴⁶⁾ L. BOSIO, *Due tratti di strada romana scoperti nella X Regio*, « AqN » XXVIII (1957), coll. 35-38.

⁽⁴⁷⁾ G. RADKE, *op. cit.*, coll. 191-2.

⁽⁴⁸⁾ Misurare le miglia da Roma su un miliario a grande distanza è documentato, ma sulla base d'una tale distanza fondare un *forum* su una strada che era servita in ogni direzione da grossi centri preesistenti mi pare poco persuasivo. Semmai, io sarei più propenso a credere che *Forum Popili* si trovasse a metà d'un tracciato che misurava per ognuna delle due direzioni circa 74 MP = 111 km, mettendo in comunicazione l'Annia (all'altezza di Agna) attraverso l'Emilia con la valle del Tevere all'altezza della *Arretium-Tifernum*; ma per quel poco che so, non mi risulta che si abbia notizia d'una via appenninica per S. Sofia, Bagno di Romagna e il valico di Montecoronaro (m 853). D'altronde per portare una strada fino a Podkraj = *Ad fines*, cioè al passo della Selva di Piro (e poi perché solo fin lì?), sarebbe occorsa una situazione che nel 153 (e forse neanche nel 132) esisteva; vien fatto di pensare che la strada fino a Longatico sia della fine del II sec. av. Cr.

Certo si tratta d'una strada fondamentale per le funzioni militari e per gl'interessi commerciali d'Aquileia, che per la valle del Frigido scavalcava le Alpi e scendeva ad Emona (Lubiana). Usciva da Aquileia per Monastero nella direzione della via Petrada, e come ha visto il Brusin⁽⁴⁹⁾, procedeva per Villa Vicentina direttamente a Villesse, passava a Ovest di Gradisca e, circonvolando il M. Fortin, per Farra d'Isonzo arrivava alla Mainizza a traversare l'Isonzo (*Ponte Sonti*): Erodiano (8, 4, 1) dà giustamente 16 MP. Del ponte, distrutto dagli Aquileiesi nel 238 per fermare Massimino il Trace⁽⁵⁰⁾, ha scoperto dei resti ad acqua bassa il Bosio⁽⁵¹⁾, così confermando il punto di transito. Tenendosi al limite Sud della piana di Gorizia, la strada seguiva la valle del Vipacco (*Frigidus*) fino ad Aidussina (*Castra*), dove iniziava l'ascesa della *Alpis Iulia* (m 867): nonostante la sua importanza militare, i suoi traffici erano così ricchi che essa fu spesso infestata dal brigantaggio delle popolazioni locali⁽⁵²⁾. Benché questi fossero i *claustra Italiae*, la strada fu tragica per Aquileia e per l'Italia, perché vi transitarono tutti i grandi eserciti che marciavano tra Occidente e Oriente (più spesso da Oriente a Occidente) e di lì penetrarono tutte le grandi invasioni barbariche, fino a Teodorico e ai Longobardi.

Molto più a valle abbiamo un secondo ponte sull'Isonzo⁽⁵³⁾, tra S. Lorenzo e S. Poletto presso Ronchi dei Legionari: era *Ad undecimum* da Aquileia su un tracciato che doveva passare per Levada e S. Canzian d'Isonzo (*Aquae gradatae*, quindi sul

⁽⁴⁹⁾ G. BRUSIN, « NS » L (1925), p. 21; A. GRILLI, *Il basso Isonzo in epoca romana*, « RIL » CIX (1975), p. 97 e n. 19.

⁽⁵⁰⁾ HEROD., 8, 4, 1 ss.; quando fu ricostruito? L'*Itin. Burdig.* 559, 11-560, 1, già citato, mostra ancora frequentato nel 333 un itinerario più basso, ma questo può essere dovuto all'abitudine acquisita e mantenuta di seguire una via che a un certo momento s'era imposta di necessità.

⁽⁵¹⁾ L. BOSIO, *Itinerari*, cit., p. 192 (con foto).

⁽⁵²⁾ Ne resta il ricordo epigrafico, cfr. I.I. X 4, 339: INTERFECTO A LATRONIBVS IN ALPES IVLIAS.

⁽⁵³⁾ Per il letto dell'antico Isonzo v. A. GRILLI, *Sulle strade*, cit., p. 318.

litorale d'allora?); si è pensato, io credo a ragione, che questa sia la via Gemina, nota solo epigraficamente, che avrebbe preso il nome — caso unico — dalla *legio XII Gemina* che la costruì⁽⁵⁴⁾. Della strada abbiamo il ritrovamento del ponte di Ronchi sul vecchio letto dell'Isonzo, i cui resti hanno dato così enorme materiale da costruzione quanto solo un ponte e davvero monumentale poteva dare⁽⁵⁵⁾, un tratto di selciatura a Monfalcone, i resti del ponte sul Locavaz e tutto il tracciato fin quasi a Duino, nette rotaie a Sistiana e ad Aurisina; dopo aver superato a monte questa località, la strada manteneva l'andamento che era stato della Commercial-Strasse austriaca, coincidente fino a S. Croce con l'attuale provinciale, poi un poco più verso il crinale che la separa dal mare, per attraversare dopo Opcina l'Istria per Matteria fino a *Tarsatica* (Fiume). Due *deverticula* univano Trieste alla via principale, uno per chi veniva da Aquileia, che scendeva da *Avesica* (presso Prosecco) per Contovello a Gretta ed entrava in città dietro al teatro romano, l'altro per chi veniva dall'Illiria, che, come aveva già notato Ireneo della Croce, risaliva sull'altopiano attraverso il taglio artificiale di Monte Spaccato. Dal punto di vista tecnico, un particolare merita d'esser fatto rilevare, perché, per la mia esperienza sul terreno e sugli scritti, non ne ho osservato altri esempi: appena varcato il Locavaz, il tracciato si sdoppia, uno continua in lievissima ascesa a raggiungere l'abitato di *Fons Timavi* e poi prosegue verso Duino, l'altro s'arrampica sul costone del monte per 200 m e poi scende parallelo alla SS 55 (Gorizia-S. Giovanni del Tima-

⁽⁵⁴⁾ Assurdo è che la *mutatio Ad undecimum* si trovasse a cinque miglia (e in terreno agevole) da *Pons Sonti*, dove sono stati trovati i resti della stazione. Sul nome della via Gemina dalla legione avanza dubbi J. ŠAŠEL, *Via Gemina*, « Slov. Ak. Znan. in Umetnosti, Acta Archaeol. » 24 (1973, ma 1975), pp. 901-2; il Brusin pensava che il nome venisse dall'uscita *gemina* da Aquileia, verso Gradisca e verso Monfalcone.

⁽⁵⁵⁾ Sulle vicende del ponte dai primi ritrovamenti del 1680 la relazione più soddisfacente, anche se presso che introvabile, è quella del BRUNOTTI in « Wiener Jahrbücher » 1830, pp. 49 ss.

vo); si tratta di una vera e propria circonvallazione, che si riunisce al tronco primitivo appena sorpassato l'abitato⁽⁵⁶⁾. Non è improbabile che questa strada sia stata fatta costruire da Ottaviano dopo il 35 av. Cr., in relazione alla spedizione con cui debellò Istri e Giapidi, in concomitanza con la costruzione delle mura di Trieste (fig. 8)⁽⁵⁷⁾.

Capo a Trieste faceva invece una strada più tarda, come indica il nome di via Flavia, che serviva Pirano e Pola: ma siamo già fuori dell'area di diretta influenza d'Aquileia, che su queste zone s'esercitava prevalentemente via mare.

Questa è la grande rete della *Venetia* romana, che ha il suo centro in Aquileia. Della via Claudia Altinate non parlo, perché fuori dell'area aquileiese e perché è stata di recente esaminata esaurientemente dall'Alpago Novello⁽⁵⁸⁾.

Altre strade secondarie, quasi sempre più tarde, percorrevano la Regio X, completando il sistema aquileiese: come quella già ricordata, di raccordo prima e di sbarramento poi, da Concordia a Pinzano (*Pincianum*); quella di raccordo tra Ospedaletto e Ragogna (*Reunia*) percorsa da Venanzio Fortunato, documentata tra Soprapalù e Palù, a N di S. Daniele; quella dalla Postumia a Pozzuolo (*Puteoli*) e Cividale, forse la stessa che proseguiva per Caporetto; quella da Cividale ad Artegna, tutta

(56) Il traffico militare, in un primo tempo, doveva passare per il tracciato più basso, più agevole e più veloce: una volta che su di esso si vennero infittendo gli edifici del *praetorium* e del porto, oltre a quelli privati, si preferì una circonvallazione a monte, che permetteva un traffico libero e scorrevole.

(57) Sulla strada si veda A. GRILLI-G. MENG, *art. cit.* Tecnicamente interessante è il tratto ritrovato presso Sistiana (un antico fondo *Sextilianum*: il *Sistillanum* della *Tabula Imperii Romani*, Tergeste, p. 67, è una mostruosità): la strada s'inerpica con tracce nette su una gobba del terreno, su cui nessuno dei successivi tracciati è passato; si tratta di 5-6 m di dislivello, ma di là si domina tutto il moderato pendio che sale ad Aurisina, sicché da quel luogo si poteva *dictare metas* per un lungo tratto successivo.

(58) A. ALPAGO NOVELLO, *op. cit.*

pedemontana, che, attraverso Togliano (*Tullianum*), Faedis, Attimis, la sella di M. Croce e Nimis (*Neumis*), raccordava le posizioni forti che sbarravano le valli (da SE a NW) del Natisone, del Chiarò, del Grivò, del Malina, del Lagno, del Cornappo e del Torre. Farò un cenno solo a due « varianti » di particolare interesse.

Una prima variante è quella che si staccava, poco oltre il ponte di Ronchi e *Ad undecimum*, dalla via Gemina e, passando alle spalle della rocca di Monfalcone, saliva sull'altopiano di Doberdò e quindi, tenendosi in lieve mezza costa sul fondo del Vallone, raggiungeva la valle del Frigido a *Fornuli*, non molto al di là di Merna: meno agevole della via per *Pons Sonti*, funzionò egregiamente nel periodo in cui il ponte della Mainizza rimase diruto e ne abbiamo sicura notizia per il 333 dall'*Itinerarium Burdigalense* (559, 11- 560, 1), sicché è la strada battuta dai pellegrini che andavano in Terrasanta⁽⁵⁹⁾.

Una seconda « variante » ci è fornita dall'Anonimo Ravennate (IV 31 p. 257, 5-8 P. e V 14 p. 382, 11-15 P.), il cui materiale più antico risale al III-IV secolo: si tratta d'un itinerario da Trieste ad Aquileia per *Adbecissim* (= *Avesica*), *Foroiulium* e *Puteoli* (Pozzuolo). Questo percorso, in realtà anomalo e certamente tardo, per noi è interessante sopra tutto perché conferma la strada che da *Forum Iulium* per Premariacco (*Primarianum*), Buttrio, Pozzuolo, attraversando l'Aquileia-Tricesimo, si collegava con la Postumia: per questa strada e la Postumia fino al *Pons Lipientiae* marciarono i Forogiuliesi contro Alachi nel 690: i 72 km corrispondono esattamente ai 48 MP di Paolo Diacono⁽⁶⁰⁾. Resta viceversa per me un mistero perché si dovesse abbandonare la via Gemina per un tragitto che si portava all'interno con un lungo giro ozioso; naturalmente ozioso in senso chilometrico, perché è chiaro che ce ne

⁽⁵⁹⁾ V. più sopra n. 21.

⁽⁶⁰⁾ L'avvenimento è posteriore alla rotta del 585, ma le condizioni di transito non dovevano essere cambiate di molto, perché è quasi sicuro che prima e poi il Tagliamento si passava a guado.

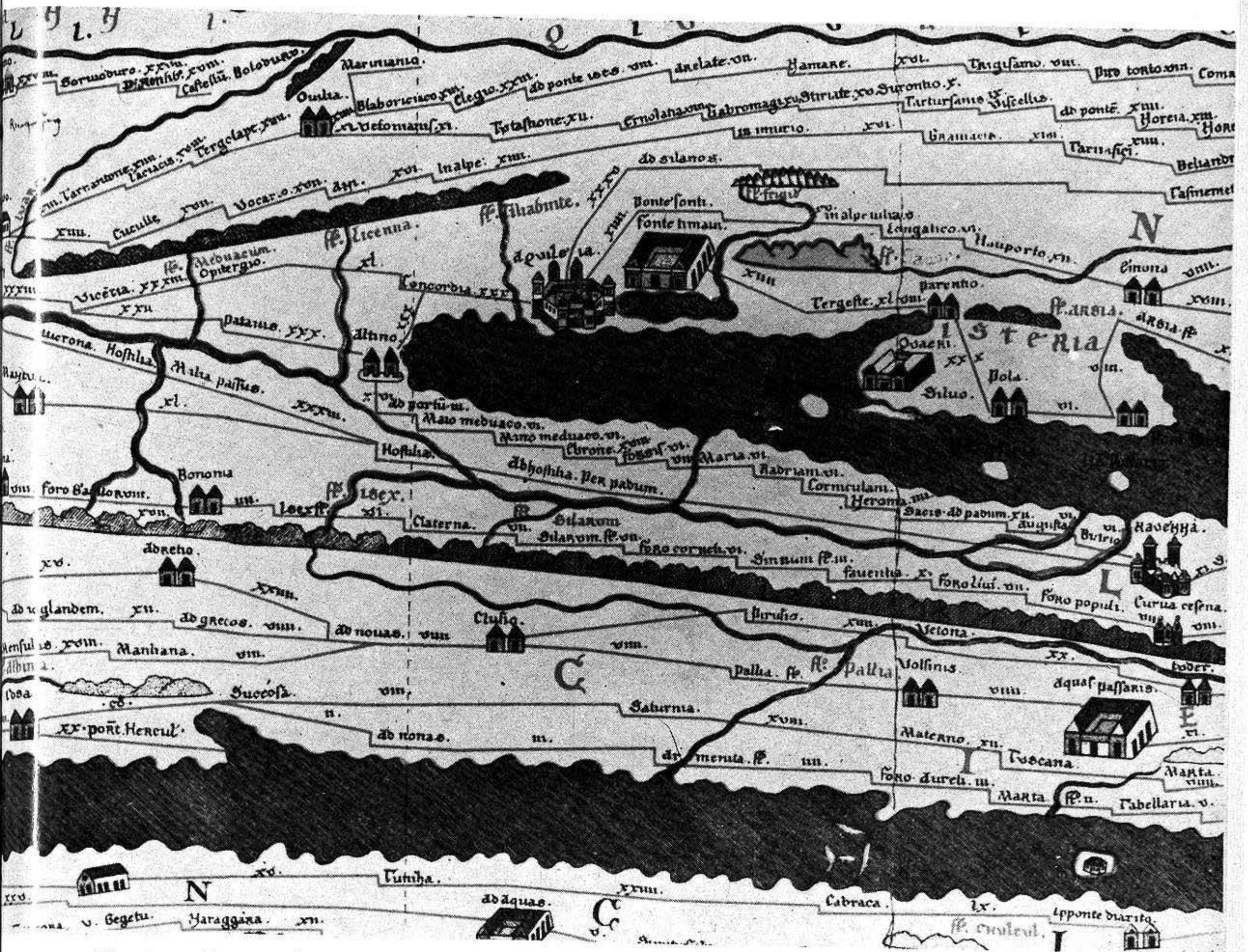


Fig. 7 - Le strade romane del territorio di Aquileia nella Tabula Peutingeriana.

Fig. 8 - La strada romana a Sud Est del Locavar (scala 1:5000).

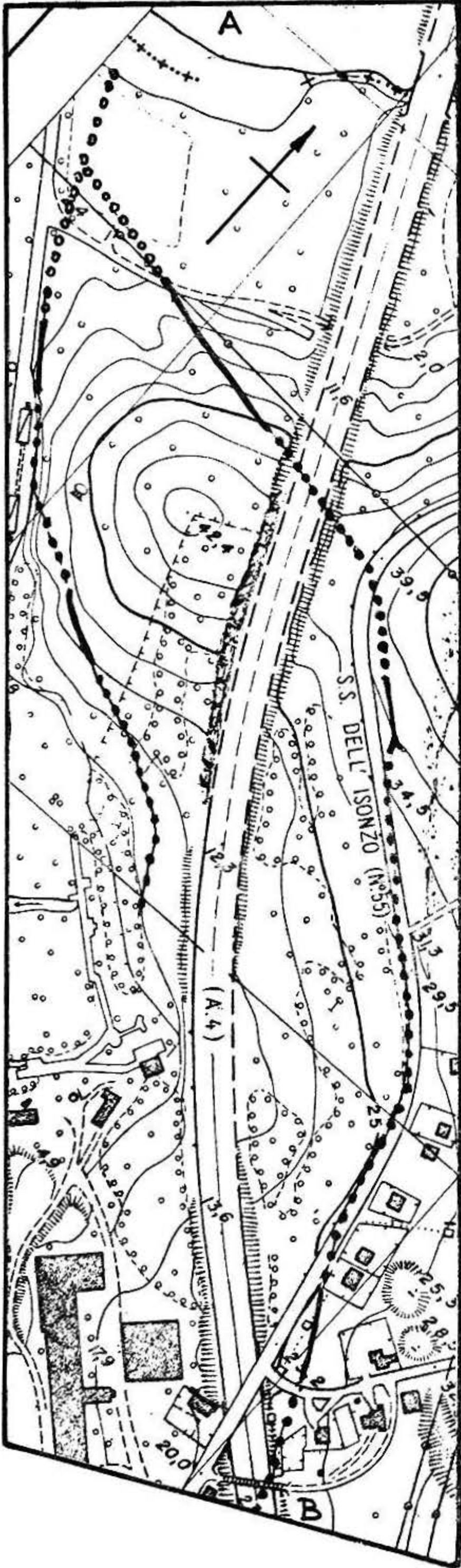
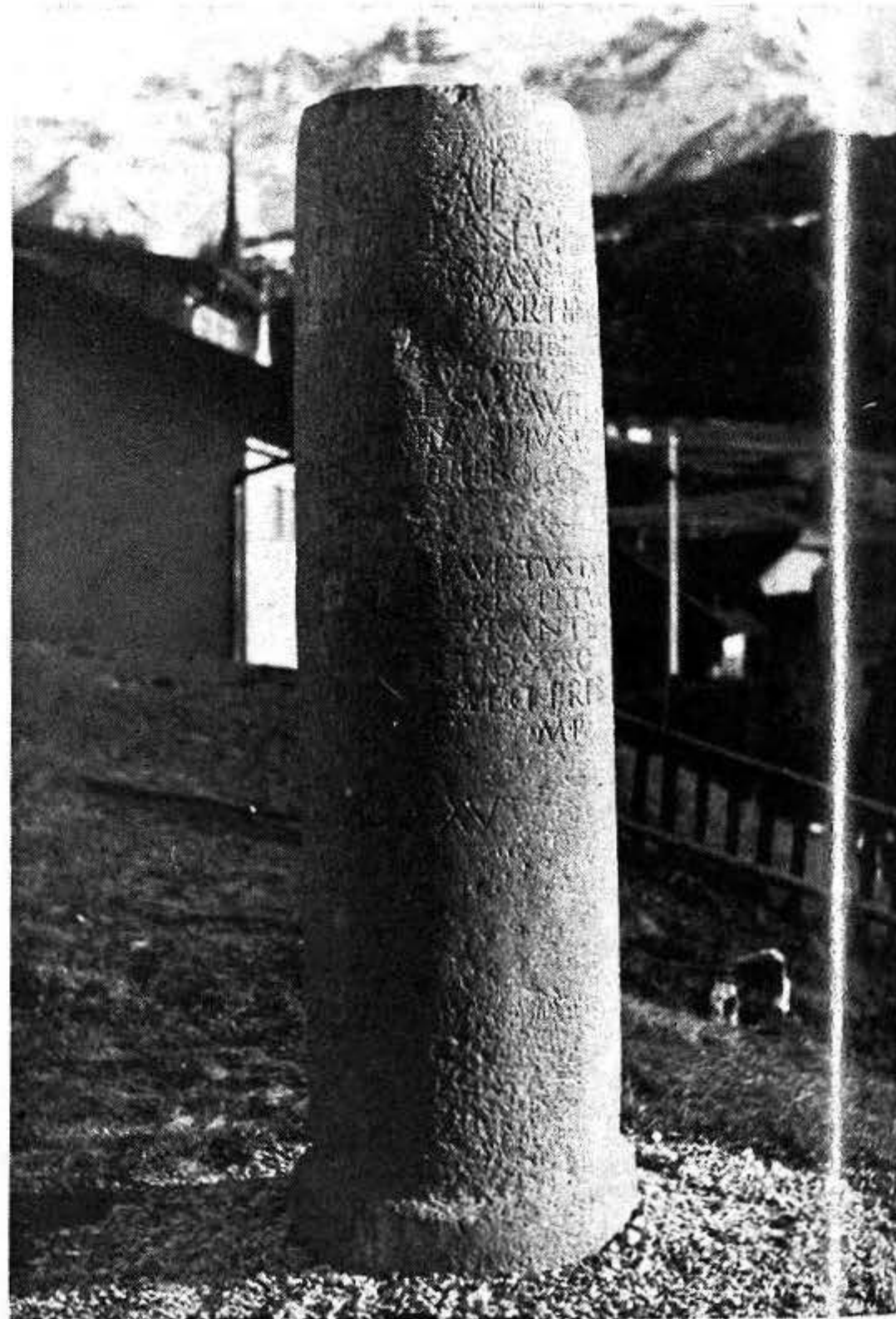


Fig. 9 - Miliario di Settimo Severo a Valdóra (Pusteria).



dovette essere la necessità: per esempio crolli, per terremoti o inondazioni e rotte, dei ponti sul Locavaz e sull'Isonzo. Con ciò non saprei nemmeno se pensare a un tragitto per il Timavo, il Vallone di Doberdò e Cormons o a uno più radicale per *Avesica*, Comeno/Komen, Rifenberg/Branik, discendendo per la valle della Branica e, traversato il Frigido, per il sito di Gorizia a Cormons e Cividale. Forse la spiegazione più logica è che, quando l'eccezionale organizzazione logistica del *cursus publicus* dopo l'età di Teodosio venne via via declinando, si rese necessario contare, più che su *mutationes* e *mansiones*, su *oppida* e *civitates* che assicurassero un minimo di risorse e di difesa, su strade topograficamente sicure, anche se fosse occorso aumentare il numero delle miglia.

Abbiamo così concluso il quadro delle comunicazioni antiche che gravitavano su Aquileia e su cui si svolgevano i traffici, militari e commerciali, verso i tre punti cardinali, Est, Nord, Ovest; non verso l'immediato Sud, perché qui c'era il mare: e il mare esigerebbe un discorso ben più difficile. Per chi abbia conoscenza diretta di gran parte del territorio che abbiamo preso in esame dovrebbe riuscire ancora più evidente l'accortezza dei Romani nel costituire un sistema funzionale per ogni esigenza, ben coordinato e coerente, di grandi strade e di vie secondarie.