

DIEGO CENCIG

ELEMENTI TOPOGRAFICI NOTEVOLI SULLE VIE DI ACCESSO DI AQUILEIA ROMANA E SULL'ANTICA VIABILITÀ SUD ORIENTALE DEL FRIULI VENEZIA GIULIA



www.antiqva.org info@antiqva.org

Star Light Editions

Nel mondo dell'archeologia italiana è obbligatorio chiedere il permesso dello Stato per qualsiasi cosa. Hanno burocratizzato tutto, anche il pensiero e le idee. Senza permesso tutto è vietato a prescindere.

Per lo Stato la gente comune dovrebbe fare soltanto da spettatore plaudente e non fare troppe domande. Pensare, immaginare, fantasticare è inopportuno, scrivere è irritante e irriversibile: dovrebbero poterlo fare soltanto gli specialisti accreditati.

***Ma non deve essere così! La storia stessa ce lo insegna.
Le scoperte e le opere degli studiosi e degli appassionati
non accademici non vengono mai citate ne pubblicate,
pubblichiamole da soli scrivendo per legittima difesa.***

La Casa Editrice Nigeraiana "Star Light Editions", partner di "Antiqua.org", patrocina opere letterarie italiane in un contesto indipendente, libero dalle imposizioni del Ministero della Cultura, un Ministero che cambia spesso nome perché non sa cosa debba amministrare, ma che opera in perenne malafede nei confronti dei cittadini acculturati.

In questo periodo neofobico, di ristrettezze ideologiche e di monopolizzazione dei ruoli, i ricercatori e gli studiosi non istituzionalizzati hanno la possibilità di scrivere la storia anche così!

PREMESSA

Sono stati gli studiosi indipendentisti a smascherare le incredibili scempiaggini dei nostri luminari scientifici veneto-friulani che si sono inventati un ponte lapideo e un acquedotto romano sul fiume Isonzo, e due strade consolari sovrapposte l'una all'altra, tra Concordia ed Aquileia.

Purtroppo le loro strampalate nozioni vengono propinate agli universitari senza che nessun altro accademico dica nulla.

È ignoranza o connivenza?

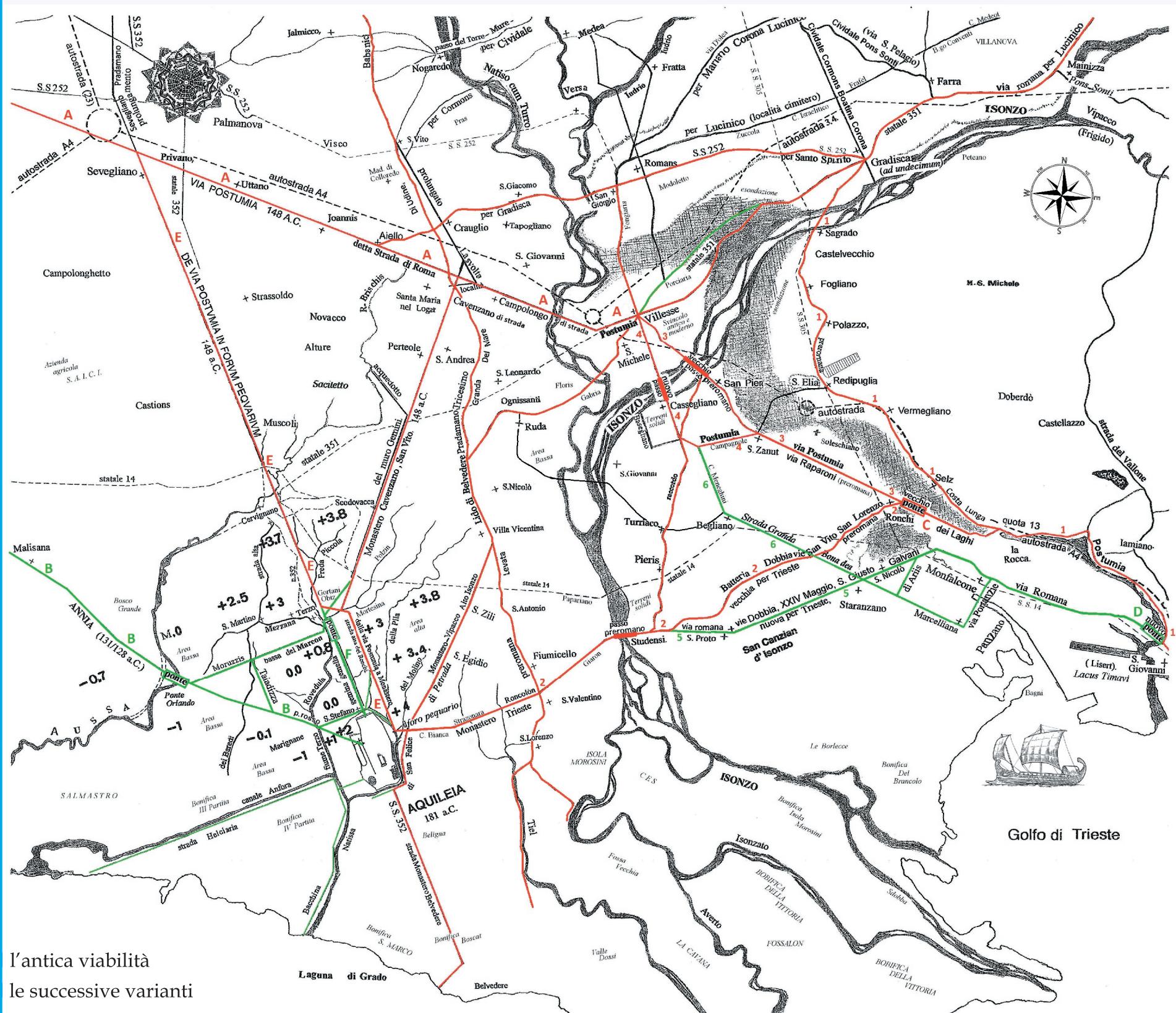
Le scoperte degli indipendentisti però non vengono mai prese in considerazione perché, dicono loro, sono sempre tutte da verificare.

Dover ammettere di avere torto brucia assai, per cui non hanno mai il tempo ne la volontà per fare le verifiche.

Usino allora lo stesso zelo che usano per intimidire e per sequestrare ed evitino di plagiare le conoscenze altrui negando il diritto alla menzione.

Gli indipendentisti non possono fare attività archeologiche, ma possono leggere scrivere e studiare.

Non si lamentino allora se leggendo gli scritti scientifici ufficiali, e conoscendo benissimo il territorio, questi si dilettano a trarre le tare e a smentirli con ironia e sarcasmo.



● In rosso

l'antica viabilità

● In verde

le successive varianti

La carta del territorio

ELEMENTI TOPOGRAFICI NOTEVOLI SULLE VIE DI ACCESSO DI AQUILEIA ROMANA E SULL'ANTICA VIABILITÀ SUD ORIENTALE DEL FRIULI VENEZIA GIULIA⁽¹⁾.

LO SCENARIO IDROGRAFICO DI AQUILEIA ROMANA;
I RACCORDI STRADALI DI SEVEGLIANO E CAVENZANO DALLA CONSOLARE
POSTUMIA A MONASTERO DI AQUILEIA;
IL NODO STRADALE DI TERZO E LA STRADA ALTA DEI RONCHI;
LA VIA DETTA GEMINA DALLA PORTA SETTENTRIONALE DI AQUILEIA AL
PONTE DI TERZO;
IL PERIODO DI NASCITA DELLA CONSOLARE ANNIA, E LA RICOSTRUZIONE
DELL'INTERO SISTEMA STRADALE MONFALCONESE TRA I FIUMI ISONZO
E TIMAVO, COMPRESO IL PERCORSO TERMINALE DELLA CONSOLARE
POSTUMIA.
L'INESISTRENZA DELL'INPONENTE PONTE LAPIDEO SULL'ISONZO ALLA
MARCORINA DI PIERIS E IL RAGGUARDEVOLE ACQUEDOTTO DI RONCHI
DEI LEGIONARI, CREATI CON SUPERFICIALITA' DALLA SOPRINTENDENZA
AQUILEIESE.

Questi sono alcuni tra i più importanti lavori topografici della ricerca storico archeologica aquileiese, eseguiti da un operatore non istituzionalizzato, fra i secoli ventesimo e ventunesimo.

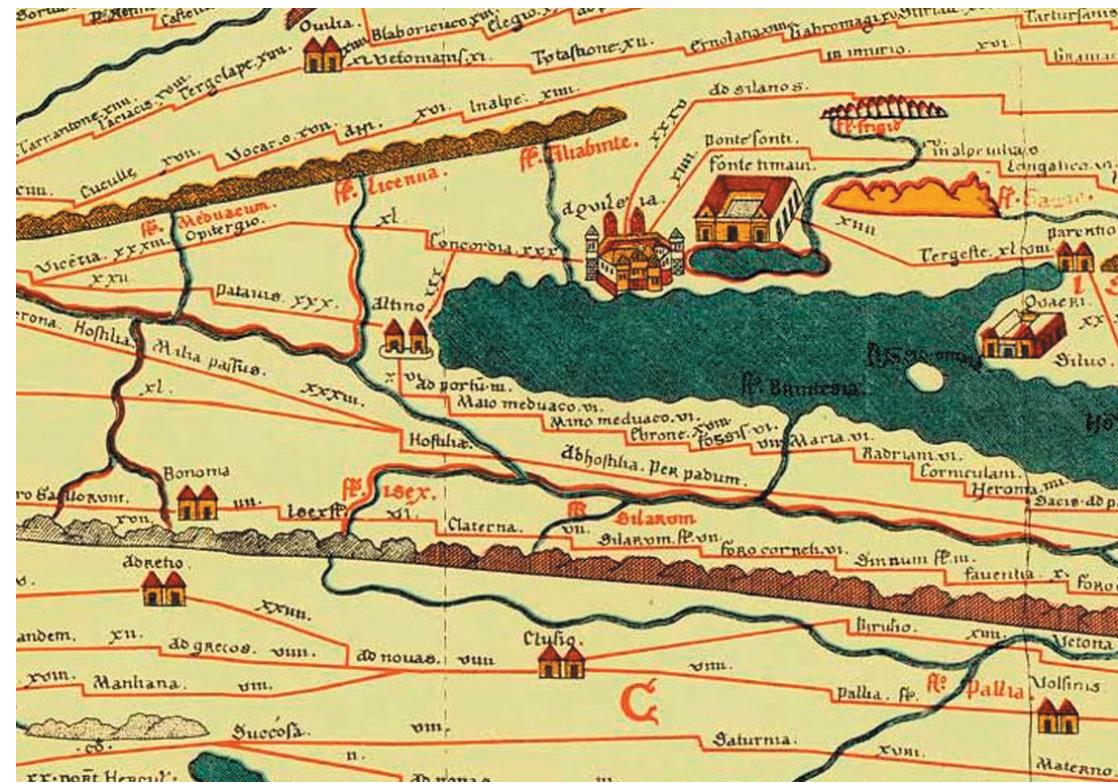
“Una delle maggiori contraddizioni che insistentemente affiorano nella letteratura scientifica dell’antichità classica, ma che gli autori più recenti tendono finalmente ad eliminare, è quella di considerare come un unico blocco i sette secoli dell’epoca romana e di non valutare sufficientemente le grandi differenze che un così ampio divario di tempo comporta entro uno spazio geografico che è già di per sé enorme e profondamente variegato”.

Amelio Tagliaferri

L'osservazione dello storico è estremamente importante, se non fosse che per arrivare a conoscere le grandi differenze dell'antico sistema stradale, è necessario iniziare con il comprendere prima le piccole differenze, attraverso una faticosa ricerca idrografica e topografica metro dopo metro sull'intero territorio regionale; non mi risulta in tutti questi anni di aver incontrato, o sentito dire di qualche blasonato storico o archeologo, che abbia messo in pratica nei suoi studi quanto lasciato scritto dal Tagliaferri oltre trent'anni fa. Applicando invece quanto lasciato scritto dallo studioso, oggi possiamo affermare che, alla fondazione di Aquileia, i romani dovettero adeguare una viabilità provvisoria su un territorio non ancora bonificato. A bonifica terminata e in seguito all'accresciuta importanza di Aquileia sul piano militare ed economico dell'espansione a est, il grande traffico romano trovò in Aquileia il suo primario centro di transito o di arrivo per vie più brevi, sostituendo

con nuove strade, parti dell'impianto viario precedente o originario. Una centralità quella acquisita gradualmente dalla città nel territorio e nella viabilità che nella tarda romanità fu correttamente sottolineata nella Tabula Peutingeriana⁽²⁾.

In questa carta sono evidenziati nel territorio di Aquileia i percorsi presenti al momento della sua stesura, dopo le opere più importanti di bonifica. Nella stessa tuttavia non sono rilevate alcune strade o parti di esse che furono importanti nella prima romanità, prima del completamento delle opere di bonifica. Se alla mancata conoscenza capillare del territorio regionale da parte degli operatori della soprintendenza archeologica, si aggiunge la loro inesperienza nel comprendere l'intero sistema viario antico e le sue molteplici variazioni, si può ben capire perché tale istituto abbia poi parzialmente interpretato e male adoperato le informazioni provenienti dall'antichità come la *Tabula Peutingeriana* e le antiche segnaletiche epigrafiche stradali come la lapide del foro pequario o quelle della via gemina, e mal ricostruito sia l'intero sistema stradale aquileiese, che la graduale espansione a est della romanità.



Particolare della Tabula Peutingeriana che rappresenta il nord-est d'Italia.

Si vuole evidenziare, oltre alla citazione di Oderzo e Concordia, la rappresentazione delle "Fonti del Timavo" a cui era diretta la via consolare Postumia, proveniente dal golfo di Genova.

È interessante notare quale grande importanza esse avessero per i viaggiatori del tardo impero, tanto da essere raffigurate come un imponente edificio (termale?) delle dimensioni di Aquileia.

LO SCENARIO IDROGRAFICO DI AQUILEIA ROMANA ⁽³⁾

Per descrivere l'area geografica dell'antica Aquileia e suo circondario, prima delle grandi opere di bonifica attuate dai romani, è importante in primo luogo rilevare le quote altimetriche.

L'antica città romana si situava su una altitudine media di m. + 4. Il terreno, a oriente del principale asse viario, orientato sud est - nord ovest, si elevava intorno ai + 3/4 m. con qualche eccezione (m.+1) A occidente risulta notevolmente più basso (da m. - 1 alle Marignane, a m. 0): una depressione che si estende fino sotto S. Martino e Terzo.

La quota dei due centri abitati sopra citati si aggira sui + 2/3 m. A est di Terzo, lungo la statale 352, si nota una lunga e ampia depressione che, dalle quote 3.7 a Cervignano, (Molini Variola - via S. Lazzaro) e 3.1 (via Fruch), si arriva alle quote 1.6 di Casali Pradatti, 1.20 di Casali Obiz e 0.80 di Terzo.

Attualmente nella depressione citata scorrono incanalate le acque della zona orientale di Cervignano, per andare a riversarsi nella roggia Freda Piccola o Turrisella: roggia che deriva dalla roggia Freda Grande, proveniente da nord; come pure il canale Sarcinelli, e il cosiddetto Ramo est.

Escluso che, in antico, l'ampia depressione sia stata prodotta dal esiguo corso del Prediquar o dalla roggia Freda Grande, con il suo affluente, la roggia Spessa, si ritiene che la zona paludosa fosse alimentata da copiose acque sorgive e da corsi d'acqua non regolamentati, provenienti da nord ovest, quali quelli del Ausa.

Oggi le acque del Ausa, il maggior fiume della nostra Bassa pianura, sono alimentate dalla roggia del Taglio orientale e dalla roggia della Villa, che si congiungono poco più a nord di Cervignano, presso il Casale Pizzato, per defluire al mare per un unico alveo diretto a sud ovest: alveo che raccoglie una grande quantità d'acqua sorgiva proveniente da un ampio bacino che si estende da Strassoldo - Muscoli - Molin di Ponte - Novacco, fino ad Altura e Saciletto. La depressione a est di Terzo, fa pensare ad un paleo alveo dello stesso fiume Ausa, che sotto il Casale Pizzato, proseguiva verso i Pradatti, i Casali Obiz e Terzo, fino a colmare la fossa Sciuzza - Marignane di Aquileia. Ciò è confermato dal fatto che attualmente le rogge che formano il fiume Terzo, aumentano sensibilmente la loro portata, in corrispondenza e poco sotto il bacino sorgivo dell'Ausa. Segno che anche in antico e in maniera più evidente, lo stesso bacino doveva riversare parte delle sue acque, in direzione di Terzo. Interrotto questo travaso di superficie, per causa di una graduale riduzione della portata, il bacino dell'Ausa continuò ad alimentare il sistema acquifero di Terzo, ma solo per via di risorgiva.

Attualmente, all'infuori della depressione rilevabile sul terreno, nessun altro dato conferma l'antico assetto geografico. Tuttavia il bacino dell'Ausa, rimane presente con le acque del Prediquar, Misura d'Arda, Preda Piccola o Turrisella. Queste acque, nel loro corso verso sud sono alimentate ulteriormente dalla

Fossa vecchia e da quelle del muro Gemini, per riversarsi infine nel Polzin. Quest'ultimo viene a sua volta alimentato dal canale Cotta e dalla roggia Mortesina formata dal canale di Malborghetto e altri canali minori. Presso S. Stefano lo stesso Polzin si chiamava Rovedula. Oggi tutto il tratto è chiamato Fiume di Terzo.

Scendendo verso Aquileia il Terzo riceve, a sinistra le acque delle rogge Morteana, Marignul e Ausset incanalate artificialmente; a destra quelle del collettore Ara e le scoline Terzo, Pradatti e Armentaressa. Verso la foce, il Terzo si riversa, parte nell'Anfora e parte nel Natissa.

In epoca protostorica, nella zona circumlagunare e litoranea orientale, il disordine idraulico, e l'impaludamento di estese zone, era principalmente dovuto alla deficiente sistemazione dei collettori principali Terzo, Natissa, e Torre-Natisone e alla particolare situazione altimetrica dei comprensori, posti a quote minime o inferiori al medio marino.

In epoca romana la zona della risorgenza a nord di Aquileia richiedeva l'abbassamento del livello delle acque di risorgiva per ottenere automaticamente il prosciugamento delle aree sommerse. L'opera fu attuata creando alvei sufficienti alle masse d'acqua liberate ed una rete coordinata di canali di scolo per i terreni sui quali si verificavano impaludamenti e sommersioni.

Il riordino comportò:

- una parziale ricalibratura dei corsi d'acqua, ricostruendo in parte il loro percorso mediante la creazione di nuove sponde, e coprendo con il materiale recuperato le antiche anse abbandonate.

- la conservazione degli stessi corsi nella parte inferiore, mediante la creazione di argini sopraelevati, tramite lo scarico in sponda del materiale scavato.

- l'approfondimento conforme al tipo di navigazione occorrente.

- la conservazione delle opere mediante manutenzione ordinarie e straordinarie. Dopo questi lavori di bonifica i fiumi ne uscirono modificati e trasformati in canali, come oggi appaiono. Opere che furono possibili con l'apporto di notevole forza lavoro esterna e l'ausilio di macchinari allora in uso ⁽⁴⁾.

Le opere idrauliche attuate in ordine di tempo, ad iniziare dal basso, nei tempi favorevoli dettati principalmente dalle basse maree e dalla scarsa piovosità, furono:

- sistematizzazione del Natissa: lavoro che venne eseguito, fino oltre Aquileia e il suo porto.

- sistematizzazione con rettifica della parte terminale del corso del fiume Terzo, ad iniziare dalla sua confluenza con il Natissa.

- scavo di un nuovo canale detto Anfora fino al fiume Terzo.

Ridotte così le maggiori aree paludose, si andarono a formare dei nuovi ristagni di acqua sorgiva e meteorica, che non potevano defluire a causa delle arginature, lasciando molti terreni intrisi e gonfi d'acqua.

Oggi giorno il deflusso completo delle acque è stato risolto con lo scavo di un numero maggiore di scolatori, scaricatori ed emuntori che tramite le chiaviche

di presa convogliano le acque sorgive e piovane in direzione delle quote basse, per essere infine eliminate naturalmente o tramite l'emungimento col mezzo delle idrovore⁽⁵⁾.

Gli interventi attuati sulle acque ad oriente dell'asse viario Aquileia - Terzo, ebbero un diverso scopo. In primo luogo, assicurare una portata costante al porto fluviale della città per renderlo navigabile. Quest'area, posta a quote più alte, non poteva contare sulle acque provenienti dal bacino sorgivo presente a nord ovest di Terzo - Cervignano, che confluivano nell'Ausa e nel Terzo, in direzione dell'area bassa, ad occidente della città. Contava invece soltanto sul flusso principale del Natisone col Torre e dell'Isonzo, provenienti da nord, non in modo diretto e costante. Si dovette pertanto provvedere ad opere atte a regolamentare e tenere libere tali acque sorgive, ed assicurare così la funzionalità del porto. In secondo luogo per salvaguardare le infrastrutture adiacenti, in caso di flussi di acqua sorgiva abbondante⁽⁶⁾.

Oggi la zona del porto romano è caratterizzata da due modeste rogge parallele: la roggia della Pila (canale d'irrigazione Boscat) formata dal Rasingolo e Uessa e la roggia del mulino di Monastero derivata dalla roggia Pantanosa. La prima è più ricca d'acqua, per l'apporto del Rasingolo, che prima si riversava le sue acque nella Mortesina. La seconda roggia ha meno acqua in quanto, a nord di Monastero, è prelevata dal canale principale n. 1, e deviata verso Colombara e Croccara, fino a sboccare nel Tiel, presso casali Rigonato. Le acque delle due rogge confluiscono nel così detto Natissa, sulla cui sponda destra si affacciano i resti della struttura portuale. Mentre le grandi acque del Natisone e Torre scorrono entro un unico alveo, ad una debita distanza da Aquileia. Le stesse, nei pressi di Pieris, confluiscono nell'Isonzo, per poi raggiungere insieme il mare.

Lo storico latino Plinio il Vecchio nel suo *Naturalis Historia* (23-79 d.C.), scrive che, ai suoi tempi, il Natisone con il Torre suo affluente, scorrevano davanti alla colonia di Aquileia, *Natiso cum Turro praefluentes Aquileiam coloniam*. Gli scavi archeologici effettuati a Monastero hanno messo in luce elementi di un primo piccolo ponte appena fuori della porta nord orientale della città romana (10m.), e di un secondo più grande (40 m.), sulla linea degli alvei delle attuali rogge. Sotto quest'ultimo ponte scorrevano insieme le acque del Natisone e del Torre⁽⁷⁾.

Chi conosce il Torre, sa che è un torrente per lo più in secca. Ma in caso di piena dovuta ad abbondanti piogge, le sue acque sono a stento trattenute dagli argini e le onde si fanno impetuose. Dobbiamo pensare che, oltre alle sue acque, scendevano anche quelle del Natisone e di un discreto numero di affluenti⁽⁸⁾. Se queste acque, al tempo dei romani, con il loro carico di detriti e di fango, fossero giunte ad Aquileia per vie dirette, avrebbero provocato disastri al porto, alla città e al territorio circostante. Questa considerazione ci induce ad immaginare un panorama idrografico accettabile e realistico, tenendo conto della nota storica di Plinio. Un'utile indicazione in questo senso, ci fu suggerita

da un'analoga situazione riscontrata nel Basso Friuli.

Il torrente Cormòr, che attraversa i comuni di Castiòns di Strada, Rivignano, Pocenia e Muzzana, ora sbocca a mare per un canale artificiale. Sappiamo però che fine alla fine dell'800 le sue acque andavano a impaludarsi nella palude di risorgenza di Castiòns di Strada e Mortegliano, da dove defluivano verso il mare in diversi rivoli naturali, tra i quali il Ravonchio: rivolo che in realtà non era altro che il Cormòr, con portata ridotta e con scorrimento rallentato e costante⁽⁹⁾. L'osservazione sopra esposta ci permette di immaginare come il Torre e il Natisone si affacciavano alle porte della Aquileia romana. Esclusa la confluenza con l'Isonzo, le loro acque non arginate s'impaludavano in ampie zone del Basso Friuli, per poi riprendere il loro deflusso verso il mare, per canali diversi, con portata ridotta, corsa lenta e normalmente alimentati da acque sorgive tanto che il corso più importante non poteva essere identificato dagli aquileiesi come il proseguimento naturale a scendere, oltre le paludi, dello stesso sacro Natisone.⁽¹⁰⁾. Come lungo il percorso più alto, così immediatamente a monte di Aquileia, il Natisone e il Torre andavano a formare ampie lame paludose, dove l'acqua ristagnava per molto tempo⁽¹¹⁾. Lo confermano le indicazioni paludo o paludello e alcuni notevoli avvallamenti ancor oggi presenti, come quello attiguo alla così detta Roggia della Pila di Aquileia.

Nel complesso sistema idrografico antico, occorre sottolineare la particolare funzione delle paludi: come risorse d'acqua, bacini regolatori di flusso e di livello e, nel caso di Aquileia, come filtro e riparo dalla irruenza delle piene. La zona nord-orientale, fuori le mura di Aquileia, era allora intersecata da strade importanti: segno che le locali propaggini dei grandi fiumi, non costituivano alcun serio pericolo alla normale viabilità.

Il geologo colloca il territorio di Aquileia in un'ampia piana alluvionale. Piana caratterizzata da una netta predominanza della matrice sabbiosa con intercalazioni di sedimenti peltici; alle volte sì riscontrano anche orizzonti ghiaiosi. Uno scenario naturale che va a confermare le conclusioni di questo studio. Non altrettanto si può affermare dei risultati dei carotaggi, in quanto non riferibili ad epoca romana.⁽¹²⁾

Al tempo di Aquileia romana più che di alvei di fiumi o torrenti sarebbe più corretto parlare di acque. Acque spesso dilaganti nella pianura, stagnanti in laghi più o meno estesi, assorbite a monte dal suolo, riaffioranti più a valle nelle tipiche olle che i locali chiamano boions, ed infine dirette al mare per vari rivoli. Se mediante analisi fosse possibile certificare la provenienza, si scoprirebbe che nell'area del antico porto di Aquileia c'è acqua del Natisone, del Torre e dell'Isonzo. Mentre più sotto, dopo la confluenza con il fiume Terzo, si troverebbe anche acqua dell'Ausa derivata più a monte dalle infiltrazioni sotterranee laterali del Torre/Natisone.

In conclusione, si può dire che l'antico scenario idrografico aquileiese, mentre conferma la veridicità sostanziale della nota dello storico romano, *Natiso cum Turro praefluentes*, la rende nel contempo plausibile.

ANTICA VIABILITÀ DI AQUILEIA

LE VIE DI ACCESSO ALLA CITTA' ROMANA

Un tempo, presso la roggia Mortesina, vicino alla corte medioevale Suoldana, a oriente di Terzo di Aquileia, si univano due vecchi raccordi stradali romani che arrivavano dalla consolare Postumia costruita nel 148 a.C.: il primo giungeva da Sevegliano proveniente da ovest, mentre il secondo arrivava da Cavenzano proveniente da nord.

Il traffico stradale dei due raccordi, oltrepassata la roggia Mortesina, scendeva a sud est per Monastero di Aquileia mediante un'unica strada terminale detta alta dei Ronchi (E).

Sono venuto a conoscenza solo in un secondo momento, che il raccordo proveniente da Sevegliano, della ragguardevole larghezza di circa 12 metri, che avevo scoperto nel 1984, era stato accertato precedentemente, agli inizi del XX secolo, dal direttore del museo archeologico aquileiese H. Maionica, durante i lavori per la costruzione della linea ferroviaria Cervignano-Grado. In quel tempo, lo studioso, visto l'esiguo frammento di strada rinvenuto dai casali Gortani Obiz alla Mortesina, e il suo incomprensibile orientamento da ovest a est, non gli riuscì di scoprire e tramandare ulteriori informazioni sulle sue finalità. In verità, le corrette intenzioni dell'intero percorso di questa strada proveniente da Sevegliano, in linea con il cardine massimo della centuriazione di Aquileia da nord ovest a sud est fino ai casali Gortani Obiz, per poi piegare a est per la Mortesina e ripiegare in seguito ancora a sud est per Monastero, andavano cercate nel progetto stradale romano del 148 a.C. che prevedeva il raccordo diretto dalla Postumia ad Aquileia, ma che fu attuato invece in modo indiretto dalla Postumia a Monastero di Aquileia, per difficoltà idrografiche fra i casali Gortani Obiz e Aquileia, dovuto alle lunghe opere di bonifica e riordino del fiume Terzo, culminate con la creazione del canale Anfora. La mia scoperta dei primitivi collegamenti con Monastero dei raccordi di Sevegliano e Cavenzano provenienti dalla Postumia, ha chiarito e risolto infatti l'intera questione originata in precedenza dal rinvenimento a Monastero dell'iscrizione d'epoca repubblicana (...DE VIA POSTVMIA IN FORVM PEQVARIVM MEISIT LATA PEDES XXX... DE SENATOVS SENTENTIA....). Iscrizione che va pertanto collocata ai tempi della costruzione della consolare Postumia, dei raccordi di Sevegliano e Cavenzano, e della strada terminale alta dei Ronchi che scendeva da nord ovest nell'odierna Monastero di Aquileia dove, secondo gli studi dello storico C. Gregorutti, doveva situarsi l'antico foro pequario o boario.

L'antico suburbio, mercato del bestiame e supporto logistico alle molteplici attività commerciali e artigianali della città, era posto al di fuori della sua porta orientale, luogo di arrivo sosta o transito del traffico extraurbano tramite la

circonvallazione orientale di Aquileia, aggiramento indispensabile esterno alle mura particolarmente importante e trafficato, specie in funzione di una eventuale chiusura delle porte.

Va pertanto rivista l'errata collocazione del foro pequario a sud di Aquileia, oltre il canale Natissa, perché incompatibile con lo scritto della lapide in rapporto alla viabilità urbana e extraurbana della città.



Le due iscrizioni lapidee che citano i raccordi stradali.

Oggi, lo scritto inciso nella lapide del foro pequario, risulta alquanto chiaro e comprensibile, giacché dalla sua interpretazione, si evince che il raccordo proveniente da Sevegliano sulla Postumia, fu il primo e importante collegamento indiretto del maggiore sistema stradale romano con Aquileia, transitando per forza maggiore da Monastero.

Consolare proveniente da Codroipo che, dopo essersi raccordata un primo tempo in modo indiretto con la città di Aquileia, proseguiva a oriente oltre Sevegliano, verso le foci del Timavo transitando per Cavenzano, il torrente Torre con il Natisone, il fiume Isonzo, il passo di Cassegliano, e il ponte romano di Ronchi dei Legionari.

Dopo la bonifica di gran parte dell'area bassa e occidentale di Aquileia, la vecchia strada terminale alta dei Ronchi per Monastero fu sdoppiata in funzione della costruzione del nuovo ponte di Terzo. Conseguentemente, i raccordi di Sevegliano e Cavenzano provenienti dalla Postumia rettificati e riposizionati dalla roggia Mortesina al nuovo ponte di Terzo, vennero incrociati fra loro creando un vero e proprio nodo stradale e una nuova strada in uscita dall'intreccio (Oggi gli urbanisti avrebbero costruito una rotonda).

Strada nuova fatta scendere nella parte bassa a sud est, dal nuovo ponte di Terzo alla porta settentrionale di Aquileia, e collegata nella parte superiore, presso i casali Gortani Obiz, con la vecchia strada proveniente da Sevegliano poco prima che piegasse a est per la Mortesina e Monastero (F), ricomponendo e completando in questo modo l'originale progetto rimasto incompiuto dal 148 a.C. che prevedeva il raccordo diretto della Postumia con Aquileia, in linea con il lungo rettilineo del cardine massimo della centuriazione della città.

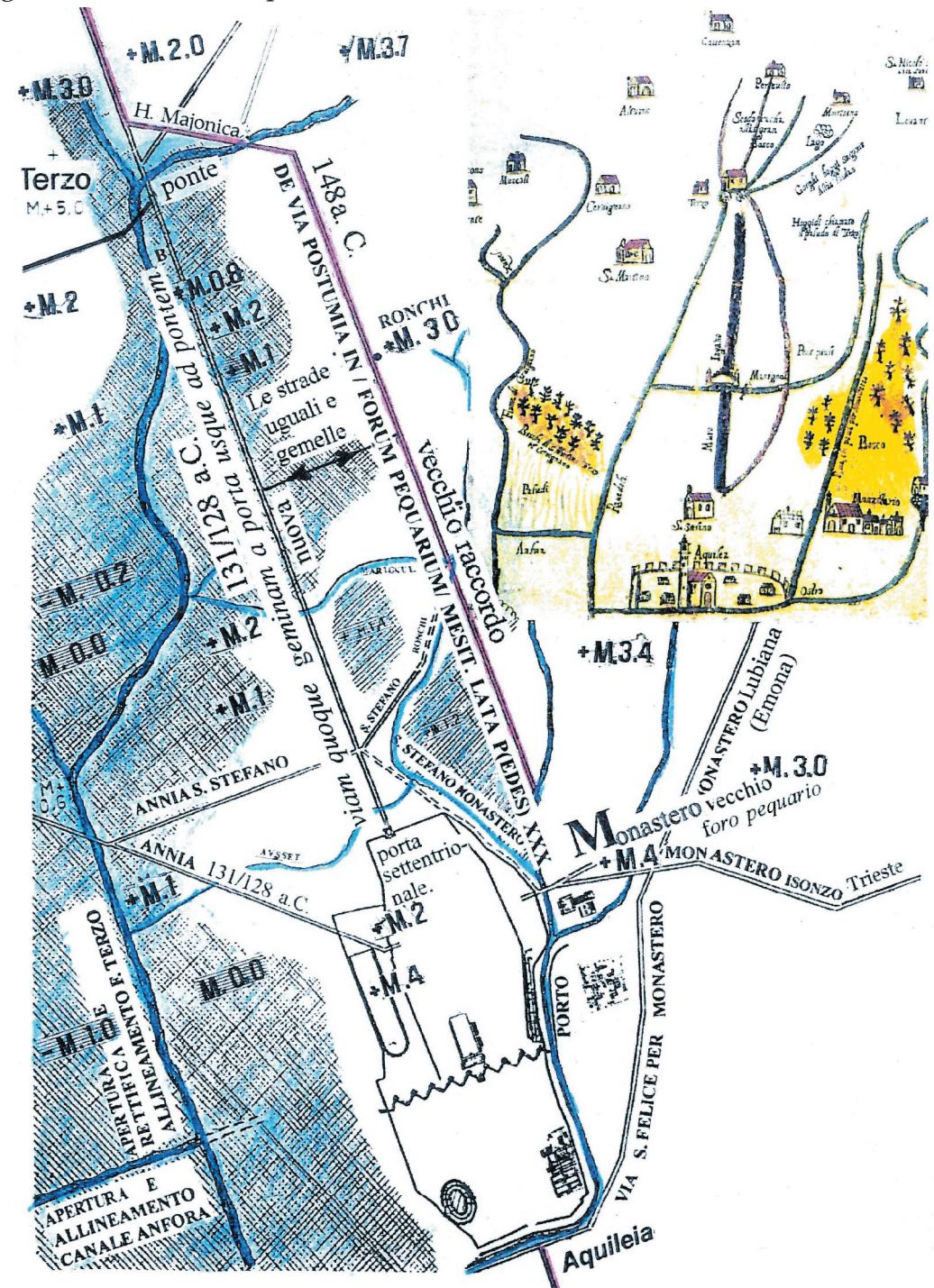
Le due strade parallele dal percorso terminale alto e basso per Aquileia (E-F), distanti fra loro poche centinaia di metri, avevano comunque la stessa finalità di raccordare il traffico delle due località sulla Postumia di Sevegliano e Cavenzano con la città di Aquileia, indirizzandolo contemporaneamente alla sua porta settentrionale o al suo foro pequario di Monastero, ma anche allo stesso modo di raccordare il traffico della città di Aquileia con le due località sulla Postumia partendo indifferentemente dalla porta settentrionale o dal foro pequario di Monastero.

Queste strade perciò venivano dette gemine o gemelle, in base a due iscrizioni lapidee uguali per testo e misura del III secolo d.C., che ricordano la sistemazione della nuova strada bassa (F), soggetta alle esondazioni del vicino fiume Terzo, dalla porta settentrionale al nuovo ponte di Terzo, come ordinato dall'Imperatore Massimino il Trace (....VIAM QVOQVE GEMINAM A PORTA VSQVE AD PONTEM....).

A conferma della cronica precarietà del sistema stradale romano nel suo attraversamento dell'area bassa e occidentale di Aquileia, sono noti anche altri lavori fatti sulla via Annia, dalla porta occidentale fino al settimo miliare, svolti ai tempi dello stesso Imperatore Massimino.

Che la nuova strada bassa, sia stata sempre soggetta nei secoli alle esondazioni

del vicino fiume Terzo è documentato anche in epoca medioevale nella sottostante mappa giurisdizionale del monastero di Aquileia conservata nella biblioteca Doimo Frangipane, dove non si vede più il rettilineo basso dalla porta settentrionale della città al ponte di Terzo, mentre al suo posto è indicato il grande muro dell'acquedotto romano.





L'IMPORTANZA DEL NODO STRADALE DI TERZO E DELLA LAPIDE DEL FORO PEQUARIO

Il raccordo della Consolare Postumia di Sevegliano con Monastero (E) e la variazione (in tratteggio) del nuovo ponte di Terzo alla porta settentrionale di Aquileia (F); il secondo proveniente da Cavenzano sulla Postumia, e la sua seguente variazione (in tratteggio) della roggia Mortesina al nuovo ponte di Terzo.

Risulta pertanto come conseguenza logica che la Consolare proveniente da Codroipo proseguiva ad oriente, oltre Sevegliano, in direzione del territorio monfalconese e della foce del Timavo, raccordando così Aquileia alla rete viaria, come rilevato dal testo della lapide del Foro Pequario. *Fonte IRDAT FVG Ortofoto della Protezione Civile, levata 2012.*

Nella stessa mappa, si nota invece la vecchia strada alta che si estende ad ampio arco fra Aquileia e località Santo Stefano passante per i Ronchi di Terzo, strada ritornata in uso dopo la romanità, quando le acque non più drenate, erano andate a rioccupare i loro vecchi alvei.

Altra importante problematica risolta con la scoperta della strada alta dei Ronchi, riguarda la tempistica che fu necessaria per bonificare, anche se non completamente, l'ampio territorio palustre e sorgivo dell'area bassa e occidentale di Aquileia.

Infatti, se a causa delle note difficoltà idrografiche, il primo collegamento del maggior sistema stradale romano con Aquileia avvenne in modo indiretto trentatre anni dopo la sua fondazione tramite il raccordo proveniente da Sevegliano, dalla Postumia ai casali Gortani Obiz e roggia Mortesina, e dalla stessa Mortesina a Monastero mediante il percorso terminale della strada alta dei Ronchi, significa che in quei tempi, da occidente, non poteva arrivare ad Aquileia nessun'altra strada bassa o costiera, né quella ipotizzata del 175 a.C. attribuita al Console Emilio Lepido (via Emilia Altinate), né quella ipotizzata del 153 a.C. attribuita al Console Tito Annio Lusco padre del Console Rufo, ne tanto meno una consolare Postumia elevata su aggere nel 148 a.C. proveniente da Oderzo e Concordia come proposto dallo storico e topografo L. Bosio.

Una strada su aggere, in un territorio palustre mosso continuamente da un'attività sorgiva in quel tempo ancora non controllata poteva conservarsi come un castello di sabbia in riva al mare. Le constatazioni sopra esposte ci inducono a credere che, se una consolare ha potuto raggiungere Aquileia da occidente attraversando il territorio basso o costiero, il collegamento è avvenuto solo al tempi del Console Tito Annio Rufo negli anni 131/128 a.C. con la costruzione della via Annia proveniente da Adria per Altino e Concordia.

Questo dimostra che, se è vero che Aquileia venne fondata nel 181 a.C., il termine di almeno una parte importante delle opere di bonifica nell'area occidentale della città avvenne dopo mezzo secolo di lavori. Operazione che riguardò particolarmente il riordino del fiume Terzo, mentre lo sdoppiamento del vecchio percorso terminale della strada alta dei Ronchi per Monastero tramite l'aggiunta di un seconda strada terminale bassa, dal nuovo ponte di Terzo alla porta settentrionale, completando in questo modo l'originale progetto del 148 a.C., avvenne quasi vent'anni dopo il primo collegamento del maggiore sistema stradale romano con Aquileia.

Ciò conferma inoltre che la via consolare Postumia proveniente da Oderzo per Codroipo e Sevegliano assolveva correttamente il suo compito, almeno fino alla costruzione della via costiera Annia proveniente da Altino, quando Concordia era forse soltanto una mansio e non una colonia; informazioni che la tarda Tabula Peutingeriana evidentemente non ci ha potuto fornire.

ANTICA VIABILITÀ SUD ORIENTALE DEL FRIULI VENEZIA GIULIA

IL PONTE ROMANO DI RONCHI

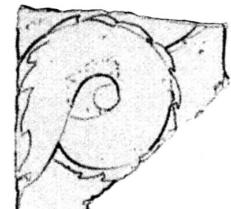
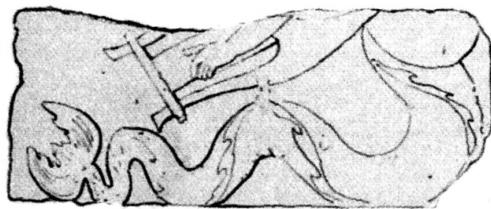
Il ponte romano di Ronchi (C) fece parte di un ampio progetto di risanamento dell'originario e paludosso collegamento stradale Alto Adriatico fra occidente ed oriente, costituito ai tempi della realizzazione della consolare via Postumia.

I suoi pochi resti lapidei recuperati, quali abbellimenti funerari con fregi e bassorilievi appartengono ad applicazioni posteriori. Il ponte venne edificato per valicare un vecchio passo tra due alture carsiche attualmente denominate Villa Hinke ad ovest e Zochet ad est. Tali siti erano lambiti dalle acque i esondazione che alimentavano un antico ramo pedecarsico del fiume Isonzo.

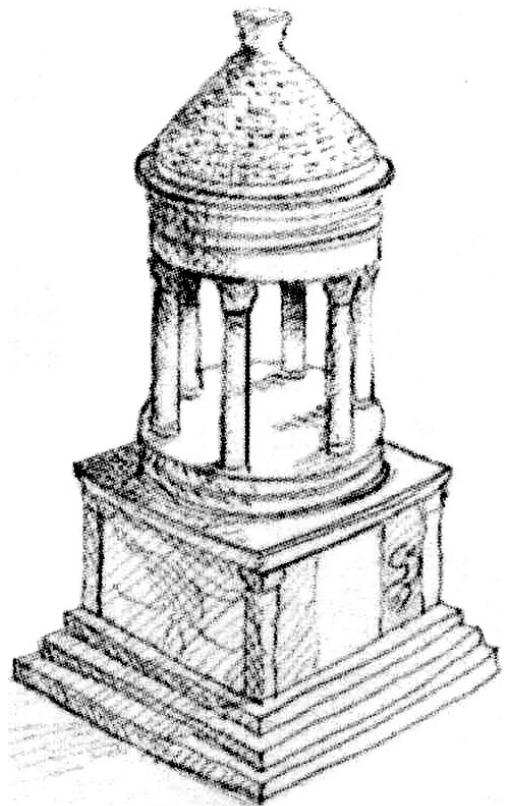
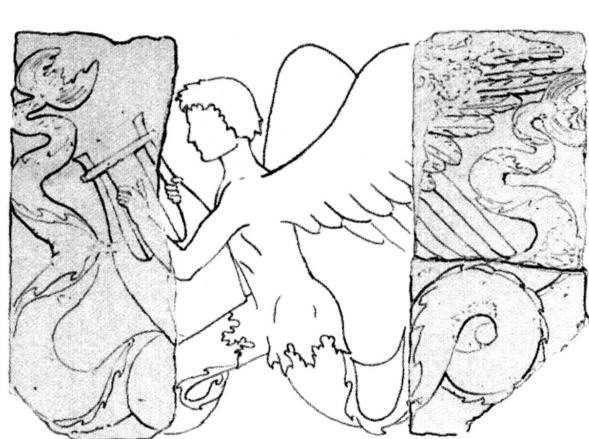
Queste acque straripando più a nord, nel territorio di San Pier, dalla riva sinistra non arginata del fiume Isonzo, piegavano verso le pendici carsiche di Redipuglia, Vermegliano, Selz e quindi al ponte romano di Ronchi. Lungo il percorso venivano alimentate anche con le infiltrazioni sotterranee delle acque del Vipacco, dei laghi di Doberdò e delle Mucille, riversandosi in seguito nella valle antistante il Zochet e disperdendosi infine in varie direzioni (cimitero di Ronchi, zona Ospedale di Monfalcone e Staranzano).

Normalmente l'antico passo di Selz era invece caratterizzato dalla presenza di acque basse e stagnanti, quindi facilmente attraversabile anche in epoche anteriori alla costruzione del ponte, che era costituito da cinque arcate in pietra della lunghezza stimata da m. 150 (P.Kandler), a m. 340 (C. Gregorutti), ed era orientato verso l'interno della valle di Selz, lungo le odierni vie dei Laghi ed il percorso 11 del C.A.I. Il ponte consentiva alla consolare Postumia proveniente dal passo sull'Isonzo di Casseglano (4), di proseguire verso sud - est usufruendo in parte del percorso preromano (3) proveniente dal passo di San Pier.

Contemporaneamente il ponte venne utilizzato anche dal traffico proveniente dalla nascente Aquileia fondata nel 181 a.C. tramite l'altro passo preromano sull'Isonzo di Pieris, lungo il primitivo tracciato (2) che interessava le località Studensi, Batteria, Dobbia, vie San Vito e San Lorenzo, Villa von Hinke e terminava appunto sul ponte di Ronchi (vecchia strada Aquileia - Trieste). Sui passi di San Pier - Casseglano e Pieris affiorano estesamente conglomerati fluviali ben cementati e resistenti costituiti da ciottoli prevalentemente carbonati, una stabilità usufruita dalla viabilità preromana a quella dei giorni nostri. Il traffico viario, derivante da questi passi confluiva sul ponte romano che, oltrepassandolo proseguiva per la valle di Selz transitando dalla riva destra dell'area acquitrinosa delle Mucille alla riva sinistra del lago di Pietrarossa tramite la sella carsica di quota 13. Questo flusso di traffico convergeva nel primitivo percorso pedecarsico (1) che scendendo dal passo preromano sull'Isonzo di Sagrado attraverso Castelvecchio, Fogliano (Santa



Disegni delle tre pietre con bassorilievo rinvenute sulla testata orientale del ponte di Ronchi.



Disegno ipotetico ricostruttivo di G. Merlatti del motivo del fregio e del monumento funerario.

Maria), Polazzo, Redipuglia, Vermegliano, Selz, Costa Lunga, quota 13 e lago di Pietrarossa, proseguiva lungo la riva sinistra della zona paludosa di Sablici e del corso d'acqua del Locavaz in direzione delle sorgenti del Timavo. Dal percorso uno si poteva inoltre accedere tramite i passi carsici nelle alte valli dell'Isonzo e Vipacco, oppure proseguire a est verso Trieste e l'Istria.

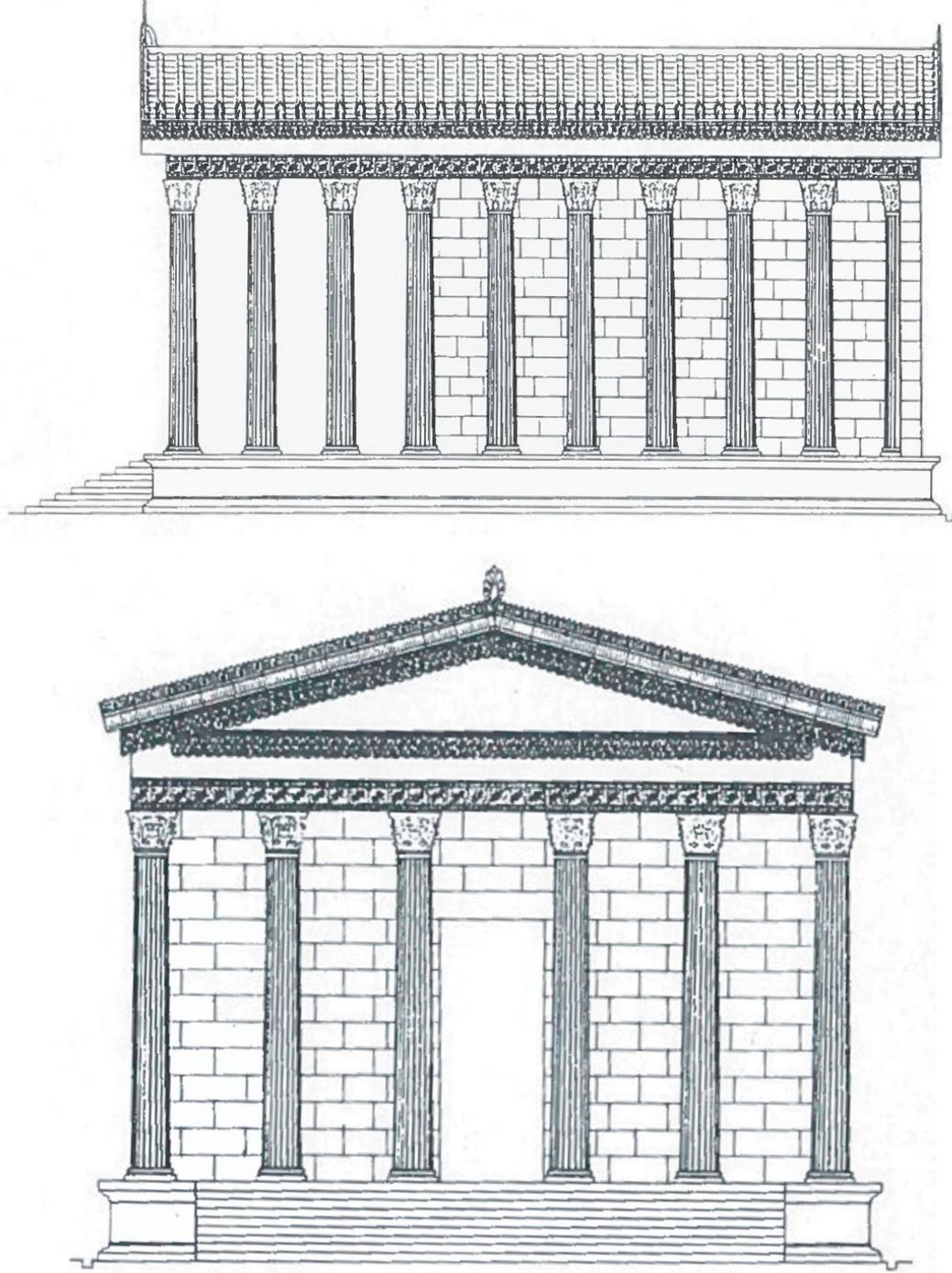
LA CONSOLARE VIA POSTUMIA

La consolare Postumia fu la prima grande via storica ad attraversare la futura Decima Regio romana Venetia et Histria (L. Bosio). La strada, prevalentemente in ghiaia e lastricata in alcune località importanti, venne prescritta dal Senato di Roma e fatta costruire nel 148 a.C. dal Console Spurio Postumio Albino prendendo il suo nome.

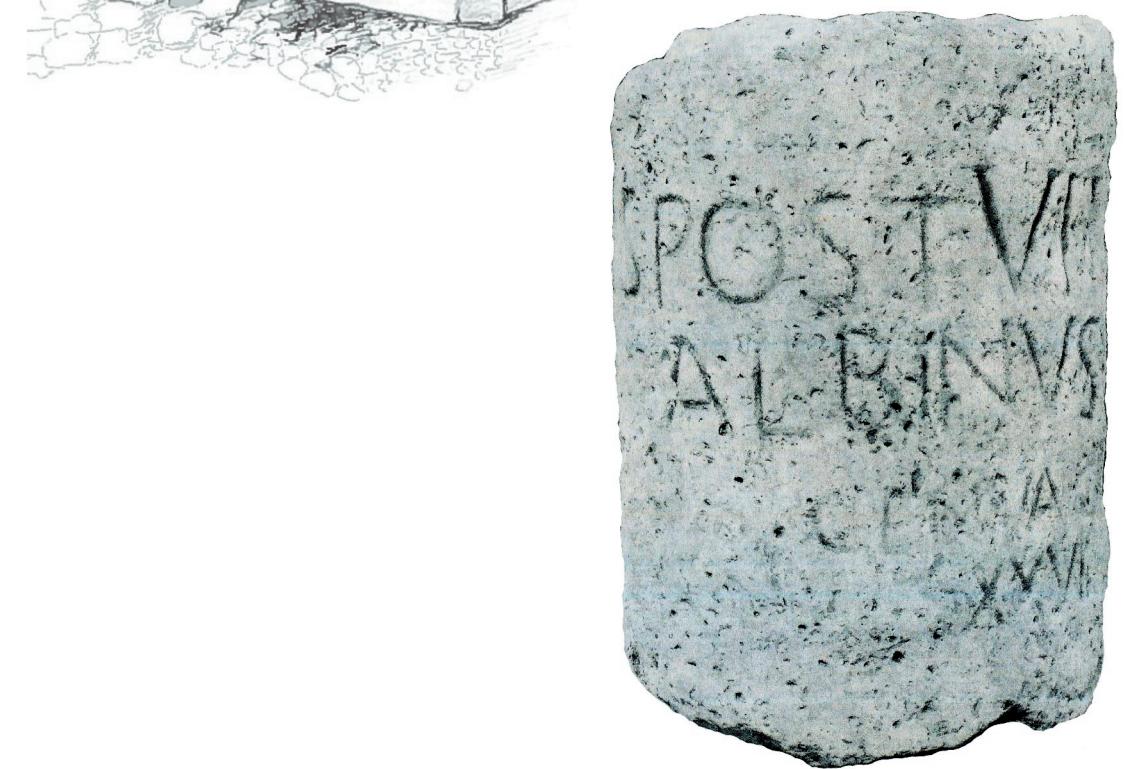
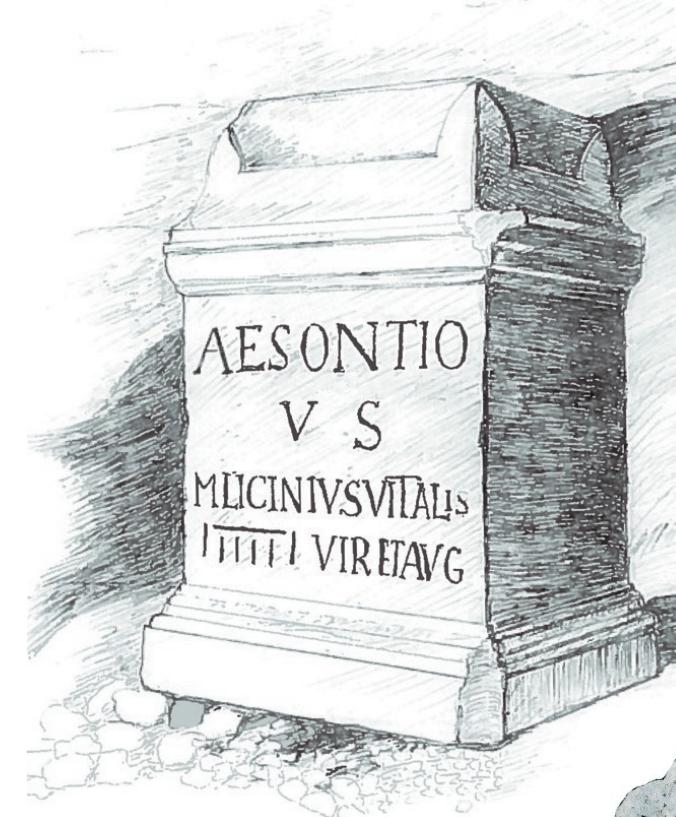
La funzione di questa arteria stradale era di collegare, con finalità militari, il golfo di Genova con quello alto Adriatico di Trieste, passando per Tortona, Piacenza, Cremona, Verona, Vicenza, Oderzo, Pasiano di Pordenone, Casarsa, Valvasone, Codroipo, Sevegliano, Privano, Uttano, Cavenzano, Campolongo, Villlesse, Cassegliano, S.Zanut, Ponte di Ronchi dei Legionari con termine alle foci del Timavo o Trieste (A). Con essa Roma mise le basi per il suo progetto espansionistico politico e commerciale verso il nord Europa, che si concretizzò ad ovest ai tempi di Giulio Cesare con la conquista delle Gallie e ad est in età augustea con la conquista del Norico e della Pannonia.

La città slovena di Postojna e il suo antico nome tradotto erroneamente in italiano Postumia non ha nessuna relazione con la suddetta consolare. La principale viabilità romana si collegò la prima volta con Aquileia tramite un raccordo indiretto dalla Postumia all'antico suburbio del Foro pequario o mercato del bestiame ed attività inerenti, da identificarsi con l'attuale località di Monastero di Aquileia, all'esterno della porta orientale della città romana, avvalorando gli studi dello storico C. Gregorutti. Questa strada scendeva da Sevegliano per Cervignano, Gortani Obiz, e Ronchi di Terzo (.....DE VIA POSTVMIA IN FORVM PEQVARIVM.....) (E). Solo a compimento di gran parte della bonifica occidentale del fiume Terzo, la Postumia poté essere raccordata con un rettilineo alla porta settentrionale della città, modificando il tratto terminale del vecchio collegamento obliquo per Monastero confermato da H. Maionica nel XX secolo, tramite la costruzione di un secondo pezzo di strada terminale poco discosta dalla precedente, dalla porta settentrionale al nuovo ponte di Terzo (.....VIAM QVOQVE GEMINAM A PORTA VSQVE AD PONTEM) (F). Oggi questa strada viene detta impropriamente Giulia Augusta.

I due tratti di strada terminali e paralleli (E, F) avevano uguali finalità, per questo la città le identificava come vie gemelle. Le due lapidi dell'Imperatore Massimino il Trace che nominano la via Gemina furono rinvenute ad Aquileia, non sulle strade per Trieste o Lubiana. Nei territori di Villlesse, San Pier, Ronchi, Monfalcone e Doberdò le opere per la costruzione della consolare si sono conservate in parte nella riorganizzazione del vecchio passo preromano sull'Isonzo tra Villlesse, San Pier e San Zanut (3), sostituito con uno nuovo tra Villlesse, Cassegliano e San Zanut (4), nell'allineamento a sud-est degli antichi percorsi preromani di via Raparoni e dei Laghi, nei rinvenimenti lapidei del ponte di Ronchi e nel percorso 11 del C.A.I. Di particolare importanza è l'innesto della consolare con l'originale crocevia di San Zanut, costituito dalle strade San Pier Ronchi e Redipuglia Begliano: quest'ultima derivata dal percorso uno, proveniva dal vicino Colle Sant'Elia tramite un piccolo passo. Presso questo incrocio, poco più a nord dell'omonima chiesetta, furono rinvenuti un pozzo romano, una aretta votiva dedicata all'Isonzo, e probabilmente recuperata la parte superiore in argento lavorato di un raro bastone sacerdotale preromano da cerimonia. È evidente l'orientamento da nord-ovest a sud-est della consolare Postumia, che su questo territorio ricalcava essenzialmente un percorso preromano, lungo il margine destro di un'antica esondazione dell'Isonzo (Rapar) che influenzò l'assetto viario ed urbanistico della futura città murata di Monfalcone.



Ricostruzione grafica di come doveva essere il "Tempio Repubblicano di Sevegliano Dei e Animali" nei pressi del raccordo tra la strada consolare Postumia, diretta alle foci del Timavo e il mercato del bestiame di Aquileia. Comune di Bagnaria Arsa 2002, disegni di D.G. De Tina - Società Friulana di Archeologia.



Aretta votiva al Dio Isonzo rinvenuta a S. Zanut, lungo la via Postumia. Bisacaria 1989, disegno di Silvio Domini.
Cippo migliare della via Postumia. Verona



Statua acefala di un Navarca (ammiraglio della marineria romana) rinvenuta a Cavenzano in località "La svolta" all'incrocio tra la via consolare Postumia, il raccordo con Aquileia e la strada Bariglaria per il Norico. Non per caso questo importante personaggio si è fatto seppellire in questo incrocio, sulla strada dei due mari, che unisce Genova a Trieste e la viabilità preromana con il nord Europa.

LA CONSOLARE VIA ANNIA

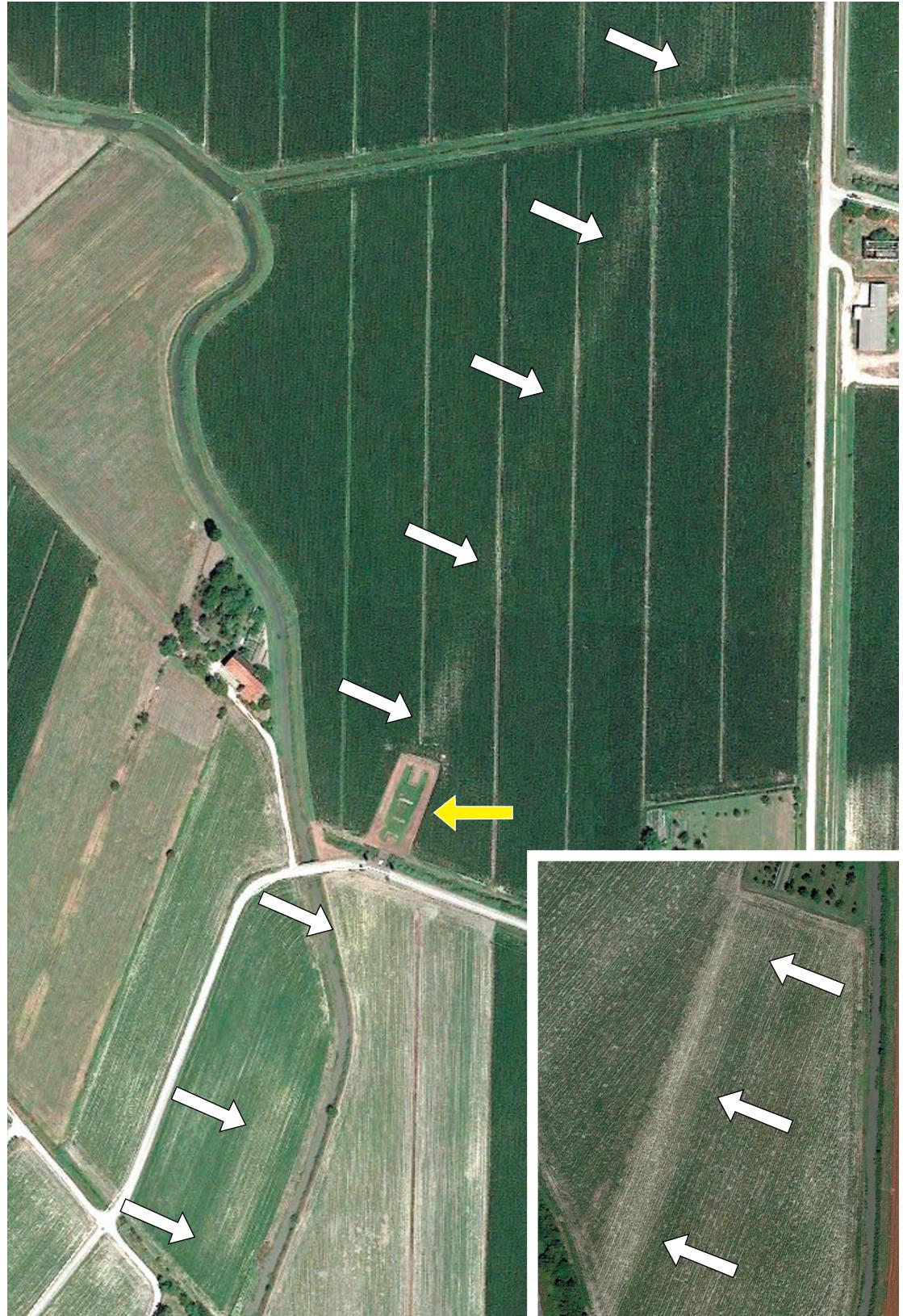
Nel frattempo, l'accresciuta potenza militare ed economica di Aquileia, e gli avanzati lavori della bonifica occidentale portarono la città ad essere collegata direttamente con il maggior sistema stradale romano tramite l'arrivo basso e costiero della nuova consolare Annia proveniente da Adria, (Rovigo) (B). Questa strada, fatta costruire dal Pretore o Console Tito Annio Rufo, negli anni 131 - 128 a.C., fu il naturale proseguimento ad est della via Popilia che si staccava presso Rimini dalla via Flaminia proveniente da Roma. Vengono perciò esclusi in quanto non trovano nessun riscontro archeologico e topografico i presunti ed antecedenti collegamenti costieri con Aquileia provenienti da ovest, accreditati ai Consoli Emilio Lepido del 175 a.C. (Via Emilia Altinate), e Tito Annio Lusco padre de Console Rufo del 153 a.C. L'arrivo della consolare Annia ad Aquileia, causò la modifica del flusso del traffico viario in tutta l'area veneta, friulana ed isontina con la conseguente parziale scomparsa del tratto terminale della Postumia dopo Oderzo, in particolare molto del traffico di questa consolare proveniente dall'alta Italia venne orientato e unito con quello basso della via Annia e dal centro Italia e quindi su Aquileia mediante il nuovo raccordo Oderzo Concordia (Portogruaro) come appare negli antichi itinerari, (Tavola K. Peutinger). Di conseguenza anche nel monfalconese, il traffico prese un'altra direzione, diminuendo sulla via Postumia, proveniente dal passo sull'Isonzo Villesse Casseglano, ed aumentando notevolmente sulla nuova direttrice costiera Concordia Aquileia Monfalcone.



Tre dei numerosi cippi migliari rinvenuti lungo la via Annia. Vicinanze di San Giorgio di Nogaro.



In questa pagina la larghissima traccia dell'inghiaiata del raccordo tra la Postumia e Aquileia presso la località I Casali. Fonte IRDAT FVG. Ortofoto della Protezione Civile, levata 2012.
Nella pagina accanto la traccia dell'inghiaiata della via Annia presso il ponte romano di Ceggia (VE). La traccia, ancorché labile, è ben visibile sulle foto satellitari di Google Earth; nel riquadro un particolare. Il ponte romano a tre arcate è indicato dalla freccia gialla.





Carta geografica della pianura veneto-friulana da Treviso a Monfalcone. Sulla carta sono state tracciate con colore viola le due strade consolari che attraversavano il territorio intorno all'anno 130 a.C.

In alto la via Postumia proveniente da Vicenza per Castelfranco, Postioma, Oderzo, Pasiano, Valvasone, Codroipo, Sevegliano, Villesse, Ronchi e terminante al Timavo. In basso la via Annia proveniente da Padova per Altino, San Donà, San Stino, il Porto di Gruaro, Latisana, Palazzolo dello Stella, S. Giorgio di Nogaro e terminante ad Aquileia.

Sono stati disegnati inoltre i due raccordi della Postumia da Sevegliano e da Cavenzano su Monastero e su Aquileia ed il raccordo più tardo della Annia su Concordia.

LE NUOVE STRADE A ORIENTE DI AQUILEIA

La particolare situazione venutasi a creare (con l'arrivo della via Annia ad Aquileia) portò ad un nuovo riordino stradale del territorio di Monfalcone ai tempi del Principato dell'Imperatore Ottaviano Augusto (27 a.C.- 14 d.C), che rese necessaria la costruzione, ad opera dei genieri della sua tredicesima legione Gemina (GEM XIII), di un nuovo ponte (D) sul corso d'acqua del Locavaz, adiacente all'area sorgiva del Timavo. Su questo ponte venne confluito il traffico di due nuove strade che, aggirando a sud l'area palustre di Ronchi prodotta dalle esondazioni dell'Isonzo, arrivavano rispettivamente, una da passo di Pieris staccandosi dal primitivo percorso due per Ronchi, transitando presso le chiese di S. Proto e San Canziano (via romana): strada che proseguiva a est conservandosi in parte sull'odierna via Dobbia a Staranzano, e vie XXIV Maggio, San Giusto (chiesa di S. Nicolò), Galvani, Galilei, Del Popolo, Toti e Romana a Monfalcone (5). E l'altra, dai passi di Cassegliano e Turriaco tramite la Strada Granda di Monfalcon, staccandosi dalla Postumia scendendo per Begliano, Marcelliana, Portanzie e Panzano (6). Le due vie si incrociavano sopra Staranzano presso la villa romana della liberta Peticia con annesso sacello dedicato alla Bona Dea, creando un nuovo e rilevante raccordo stradale romano fra occidente ed oriente in sostituzione del primitivo di Ronchi, facendo conseguentemente diminuire di importanza il suo vecchio ponte superato da quello sul Locavaz (nuova via per Trieste). Nel '700 la Repubblica Serenissima di Venezia innalzò i primi argini lungo la riva sinistra del Basso Isonzo: opera con la quale fu posto fine alle temute esondazioni verso Ronchi, scoprendo e recuperando dalle antiche sabbie quello che rimaneva dell'antico ponte romano. Mentre l'importante ed originario collegamento naturale della valle di Selz, un tempo adoperata dalla consolare Postumia proveniente da Genova, oggi è nuovamente ripercorsa dall'autostrada A4 proveniente da Torino.

LA COSTA VENETO FRIULANA DI LAGUNE E PALUDI, DURANTE LA CONQUISTA DI AQUILEIA PREROMANA E L'IMPORTANZA AVUTA DALL'ANTICO TERRITORIO DI MONFALCONE E DAL TIMAVO NELLA FONDAZIONE DI AQUILEIA E NELL'ESPANSIONE DELLA ROMANITÀ A EST.

Descrivendo la vie antiche del nord est dell'Italia abbiamo sempre preferito parlare della viabilità terrestre e abbiamo omesso quella marittimo-fluviale; una viabilità difficile da quantificare e qualificare perché ha lasciato pochissime testimonianze, e solo nei porti e lungo i corsi d'acqua.

La costa alto adriatica era da millenni un insieme di grandi lagune, di paludi, di acquitrini che non permettevano l'attracco delle navi. Dal litorale di Ravenna fino alle foci dell'Isonzo era impossibile attraccare sulla costa con grandi navi a carena profonda se non entrando lungo i fiumi o ancorandosi al largo per trasbordare le merci su barconi a fondo piatto. Unica eccezione era l'insenatura costiera di Monfalcone, oltre le foci dell'Isonzo, dove sbocca il grande fiume sotterraneo Timavo.



Mappa settecentesca del catasto napoleonico. Tipico paesaggio lagunare costiero dell'alto Adriatico alla fine del XVIII^o Secolo tra livenza e Tagliamento.

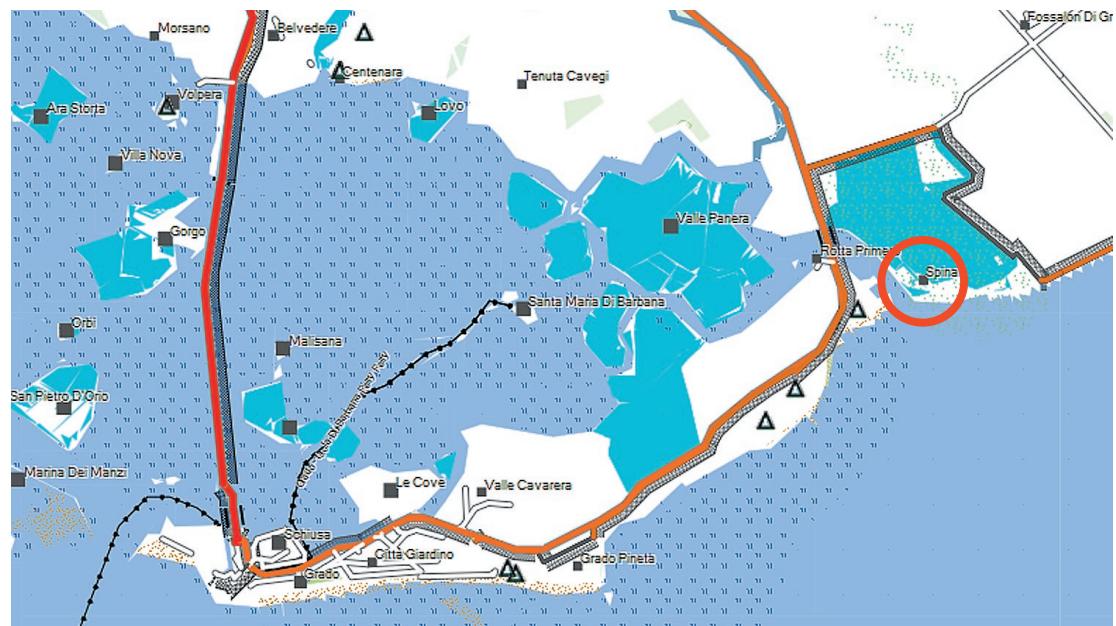
Nel breve spazio di un paio di chilometri di costa, dove il mare è subito profondo, si svolsero le operazioni navali per la conquista e l'occupazione romana della vasta pianura veneto friulana. Solo li potevano arrivare le tiremi cariche di soldati, e solo li potevano arrivare le grosse navi da trasporto cariche di merci.

Due secoli prima di Cristo, quello che più tardi si chiamerà Aquileia, era un villaggio situato nell'entroterra, collegato al mare attraverso canali, e dedito ai commerci con il nord d'Europa. Per questo villaggio passavano l'olio, il vino, ed i cereali diretti al nord, per questo villaggio passavano l'ambra, i semilavorati ed i manufatti del ferro diretti a sud⁽³⁾. Era inevitabile che facesse gola ai romani, per questo fu conquistato e divenne presto una loro colonia. La conquista di Aquileia avvenne principalmente via mare e cominciò dalle foci del Timavo, da est verso ovest.

Le grandi vie di comunicazione terrestre sarebbero venute molto più tardi e dato che le piste preistoriche non permettevano traffici litoranei di lunga estensione, il mare fu la sola via di comunicazione possibile, e il golfo del Timavo l'unico punto in cui attraccare. La fascia costiera era ovunque umida e malsana tanto che per cinquant'anni gli aquileiesi dovettero lavorare sodo per liberare dalla palude e dagli acquitrini gran parte dell'area cittadina.

Per trent'anni inoltre essi circolarono percorrendo solo strade preistoriche, che già esistevano, e ancora oggi solcano il territorio in ogni direzione.

Solo nel 148 a.C. giunse alle foci del Timavo la grande via consolare Postumia che raccordava il mare ligure con l'adriatico, ma ormai la conquista della decima regione era ultimata.



La laguna di Grado in una recentissima Open Street Map in cui appare lo strano e interessantissimo toponimo "Spina" o Punta Spina, commentato in nota 13.

Possiamo per questo affermare che nella conquista di Aquileia l'area ad oriente del fiume Isonzo ebbe un ruolo storico importantissimo, perché si affacciava sul mare profondo, poco prima che iniziasse la lunga e arida scogliera della costa triestina. Un luogo felice, ricco di acque dolci e pulite, straordinariamente ameno e gentile, ideale per soggiornare e per intessere affari.

Il professor Carlo Corbato nel suo intervento su "Antichità Alto Adriatiche" del 1976 ci informa di quella che fu una prima azione militare conosciuta che interessò l'area del Timavo.

«*Per noi fonte esauriente è lo storico antico Tito Livio, dove da una prima guerra contro gli istri parla nell'acefalo libro 41 delle sue "storie": A pochi anni della fondazione di Aquileia, il console Manlio Vulsone nel 178 a. C. muove contro gli istri e a "Castra Ad Lacum Timavi Posuit", si accampa, dice Livio, quasi in riva al mare».*



Iscrizioni di C. Sempronio Tuditano.

Di una seconda importante azione militare che avrebbe interessato l'area del Timavo nel 129 a.C. ne è convinto anche il professore Giuseppe Cuscito nella sua revisione delle epigrafi di età romana.

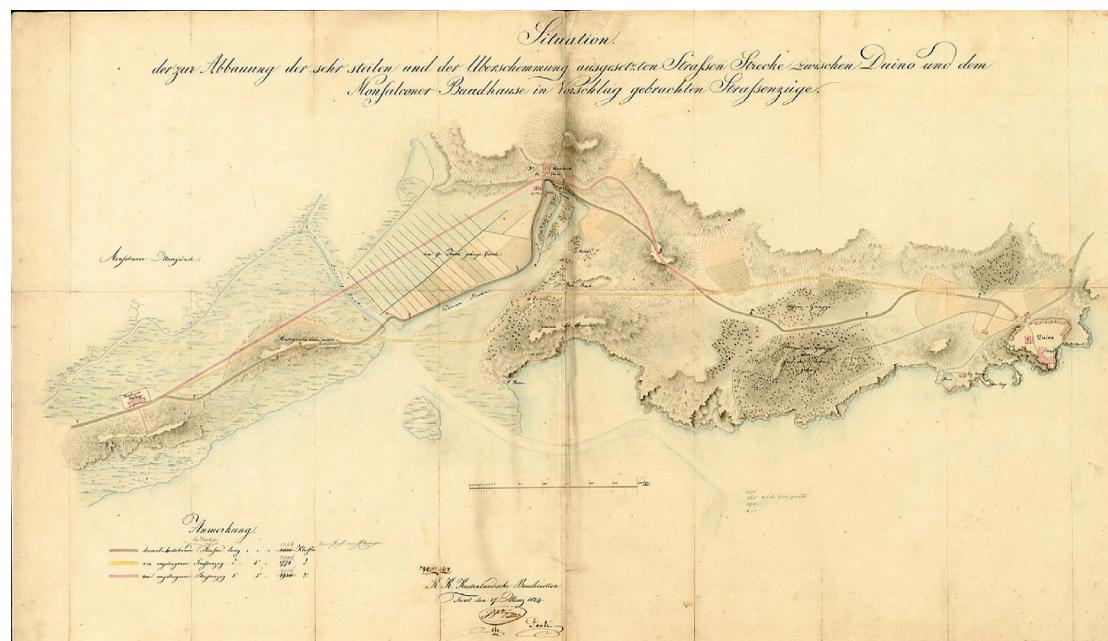
«È logico, – spiega il Cuscito, – supporre infatti che il punto di partenza per la spedizione del console Calo Sempronio Tuditano, trionfatore militare sui "Carniolini di Lubiana, Taurisci, Giapodi e Liburni", attraverso la penisola

istriana già conquistata ma non domata, fosse il Timavo, come era accaduto un cinquantennio prima, al tempo del console Manlio Vulsone».

Il territorio di Monfalcone ci appare storicamente terra di passaggio obbligato per le aree dell'Italia nord orientale, naturale cerniera tra la costa e gli assi viari principali, attraverso un ponte e quattro passi (guadi) sull'Isonzo, ma soprattutto per le attività navali favorite dalle sue acque fonde, molto diverse da quelle basse e paludose venete e quindi ottime per la preparazione di azioni militari congiunte via terra e via mare. A tali citazioni storiche bisognerebbe premettere l'azione militare avvenuta in modo pacifico nel 181 a.C. per fondare l'avamposto militare di Aquileia, appena oltre il vicino Isonzo, sempre partendo via terra dall'area del Timavo.

È proprio in questo contesto strettamente legato alla fondazione di Aquileia e alla salvaguardia dei collegamenti marittimi verso la nuova città che va collocata la principale azione militare nell'alto Adriatico dei 178 a.C. da parte del console Manlio Vulsone contro gli Istri che evidentemente avevano iniziato a disturbare le attività navali dirette o provenienti dall'area del Timavo.

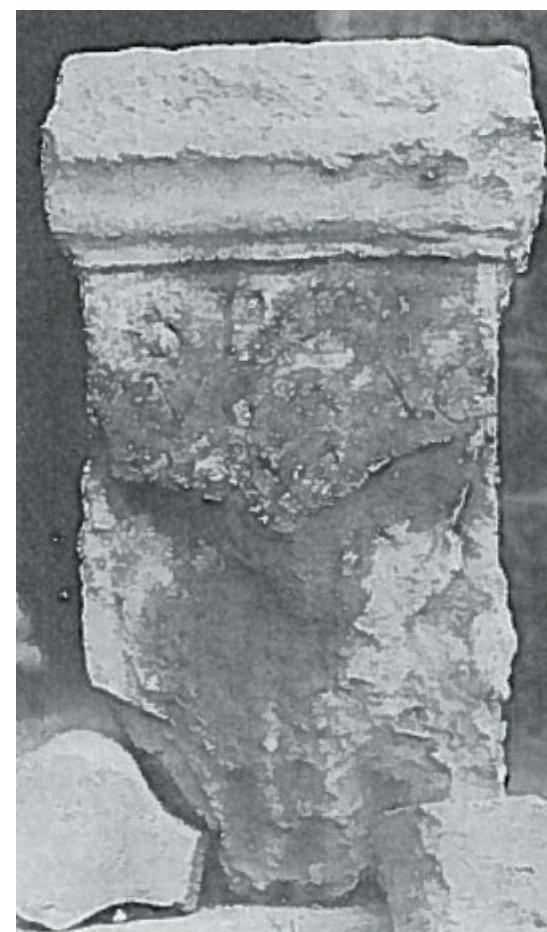
Questi documenti storici ci confermano che in quel tempo Aquileia era priva di sufficienti collegamenti fluviali con il mare e di raccordi stradali a lunga percorrenza e che il territorio di Monfalcone vide transitare per molti anni i traffici da, e per la nuova colonia romana, prima che essa venisse collegata e aperta alla laguna di Grado. La nostra ricostruzione topografica inoltre dimostra che la via consolare Postumia giungeva e terminava non a caso, proprio nell'area del Timavo, dopo aver usufruito e migliorato, nel percorso terminale, l'antico passo preromano alto di Ronchi dei Legionari in direzione della valle di Selz.



Area delle foci del Timavo in una vecchia mappa Austroungarica di Duino.



Epigraafe di San Giovanni del Timavo



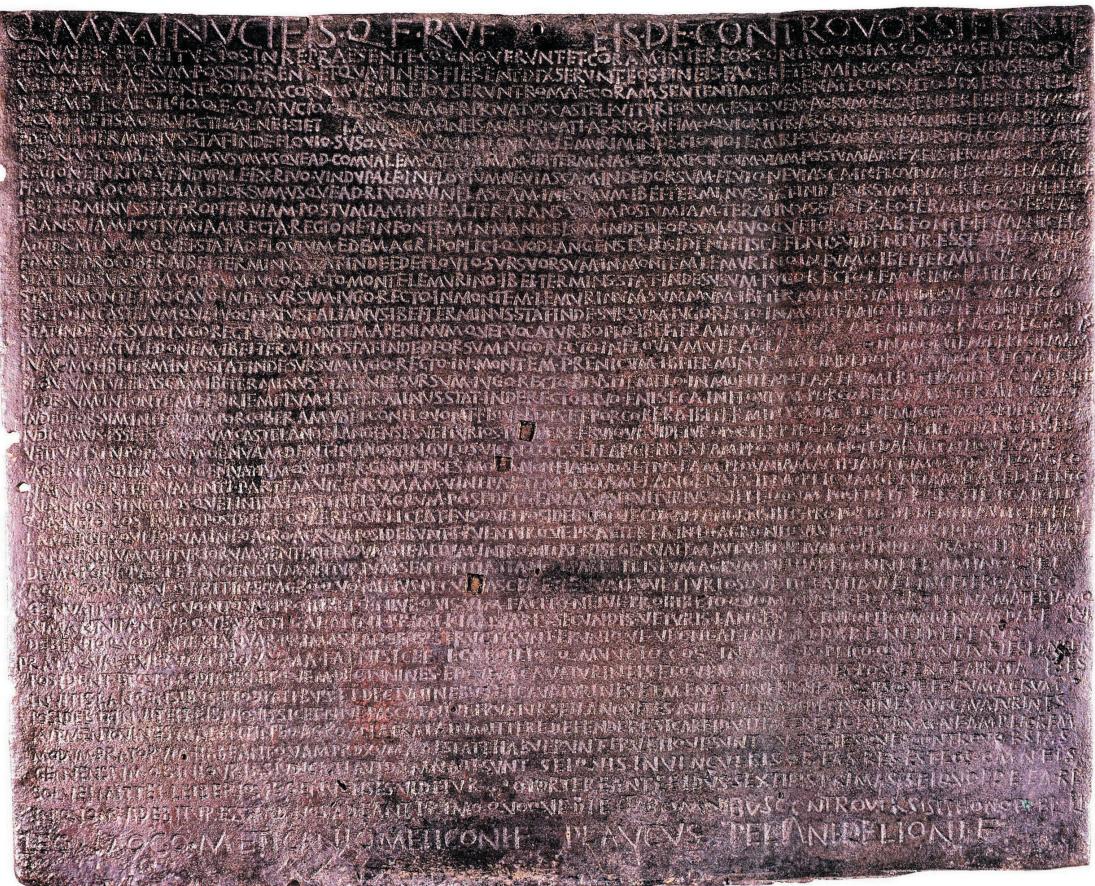
Arette dedicate alla Spes e ad Ercole



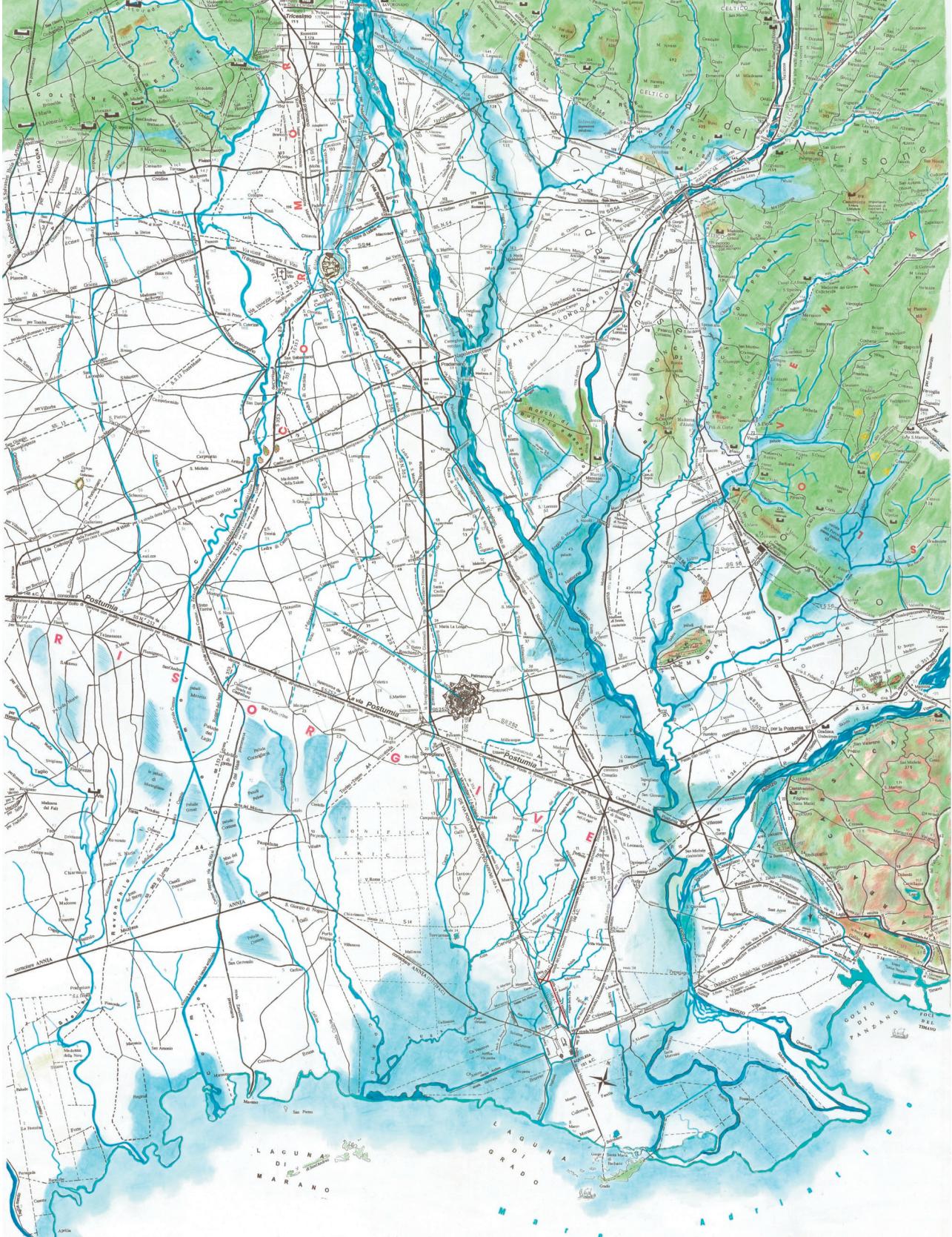
L'ossatura e parte del fasciame della nave romana di Monfalcone durante lo scavo del 1972.
La sua collocazione al museo di Aquileia in ambiente protetto.



Aretta dedicata a Mitra.



La tavola bronzea di Polcevera, (golfo di Genova) rinvenuta dove partiva la consolare Postumia.



Strade preromane, romane e medievali del Friuli orientale

NOTE

(1) Il presente studio è molto impegnativo: tratta la difficile ricostruzione dell'intero sistema stradale centro orientale di Aquileia romana ed è frutto del lavoro di ricercatori privati. Si suggerisce la consultazione con la costante visione della cartografia allegata.

Per un confronto e una corretta valutazione dell'opera è indispensabile possedere una profonda conoscenza sia dell'argomento sia della topografia del territorio regionale e aree confinanti.

(2) La Tabula Peutingeriana è una carta che descrive le strade romane di tutto il mondo allora conosciuto. Si tratta di un viario medioevale che riproduce, da altre carte più antiche, il sistema stradale risalente alla tarda romanità, delineato schematicamente con l'indicazione di stazioni di arrivo o sosta molto distanti tra loro. Non è possibile avere più informazioni sulle strade ivi indicate e nemmeno conoscere le località intermedie sul loro lungo percorso.

(3) Sono stati utili alla nostra ricerca gli studi geo-idirologici, chimico-fisici dei terreni e delle acque prodotti dagli analisti del settore e dagli autori dei progetti di bonifica. Studi di cui si riporta qualche cenno.

La pianura friulana attuale si è essenzialmente originata nel periodo quaternario o neozoico, quinta e ultima era geologica che comprende l'epoca attuale.

I suoi inizi non ancora ben definiti vengono fatti risalire tra i 600.000 e i 2.000.000 di anni fa. I terreni risultano costituiti in grandissima prevalenza dalle alluvioni del diluviale recente (vurmiano) e in via secondaria dai depositi del postglaciale.

Tali epoche sono anche identificate in due periodi, (pleistocene antico con inizio due milioni di anni fa) caratterizzato da grandi glaciazioni e, (olocene più recente con inizio 10.000 anni fa) contrassegnato dalla diffusione ed evoluzione dell'uomo.

Il terreno del Basso Friuli risulta costituito in grandissima prevalenza dalle alluvioni del diluviale recente (vurmiano) e in via secondaria dai depositi del postglaciale. A loro volta le alluvioni vurmiane sono rappresentate dai due seguenti tipi di terreno:

Ghiaioso-sabbioso

Il carattere più spiccato di queste alluvioni, è quello della loro grossolanità, vi hanno tuttavia variazioni notevoli dà luogo a luogo, sia riguardo alle dimensioni degli elementi che le costituiscono che alla proporzione di terra fina e di humus del quale sono in parte ammantate. La grossolanità diminuisce di regola da monte a valle, così pure la loro potenza che nella parte alta sorpassa anche i venti metri di profondità, riducendosi più a sud a pochi decimetri ove il terreno trapassa alla formazione argillosa.

Alluvioni argilloso-sabbiose.

Certamente estese in profondità a quasi tutta la Bassa Friulana, esse emergono anche alla superficie in modo predominante.

Nella zona superiore si innestano alle alluvioni ghiaiose, sui lati risultano più o meno ricoperte da depositi postglaciali, a sud raggiungono ovunque i margini lagunari.

Alluvioni postglaciali

Le formazioni postglaciali non interessano in confronto alle vaste aree costituite dai depositi vurmiani, che assai più limitati lembi della Bassa Friulana.

Tali depositi si sovrappongono parzialmente alle alluvioni vurmiane argillose o ghiaioso-sabbiose. Le formazioni postglaciali di tipo principalmente limoso, e sensibilmente più sciolte delle precedenti, accompagnano i due massimi fiumi sino al loro sbocco nel mare Adriatico. Spiagge sabbiose si hanno principalmente alle foci del Tagliamento e dell'Uomo, nonché a Belvedere di Aquileia; quest'ultima località deve anzi ritenersi l'avanzo di un antico lido ora scomparso.

Il rapido avanzamento delle foci del Tagliamento e dell'Isonzo coadiuvata dall'azione del mare, ha delimitato nell'epoca postglaciale l'ampio arco che racchiude le lagune di Marano e Grado.

Acque superficiali

L'interessante rete idrografica del Basso Frinii risulta formata da due tipi ben distinti di corsi d'acqua.

Al primo spettano esclusivamente di origine montana: Tagliamento, Torre-Natisone e Isonzo. ...che emungono due estese e piovosissime plaghe delle alpi e delle prealpi e sono caratterizzati da grande incostanza nella portata, da forti piene e da lunghe magre. Principalmente, nel loro corso medio, tali fiumi subiscono notevoli perdite in dipendenza della natura oltremodo grossolana e porosa del materasso ghiaioso che attraversano. Al secondo tipo si riportano i numerosi corsi d'acqua alimentati dalle risorgenze della falda freatica, nell'ambito o poco a valle della caratteristica zona delle risorgive. Le rogge e i fiumi di risorgiva presentano, in rapporto alla loro origine, una portata di assai maggiore costanza e le loro acque si mantengono quasi sempre del tutto limpide. Nel loro corso superiore e medio essi scorrono generalmente infossati, nella parte inferiore decorrono invece a livello della superficie, od anche pensili. I principali di questi fiumi che raggruppano a loro volta numerosi affluenti minori, sono da occidente a oriente: Varmo, Stella, Turgnano, Muzzanella, Zellina, Corno, Ausa e Natisa.

Acque sotterranee

Opinione dominante intorno ali 'origine di dette sorgive, era eh 'esse provenissero unicamente dalle precipitazioni e infiltrazioni locali.

Gli studi compiuti ...hanno invece dimostrato che il massimo contributo alle risorgive è dato da infiltrazioni laterali dei fiumi Tagliamento e Torre-Natisone originatosi nell'alta-media pianura sotto forma di alveo freatico nettamente delimitato (acque di tipo gessoso-calcareo il primo, di tipo essenzialmente calcareo i secondi).

Le infiltrazioni del Tagliamento risultano di entità assai maggiore delle dispersioni dovute alla Torre; la zona d'incontro delle due correnti tracimanti dai suddetti fiumi cade poi all'incirca lungo il torrente Cormòr tra Flumignano e Castiòns di Strada, e quindi al limite superficiale di spartiacque fra lo Stella e lo Zellina-Corno.

La falda stessa e inoltre alimentata dalle piogge che cadono nella pianura e nell'anfiteatro morenico, tale contributo risulta però subordinato a quello complessivamente recato dai due fiumi ricordati e rappresenta all'incirca un terzo dell'erogazione complessiva di magra delle risorgive. (Enrico Feruglio e ingegneri L. Ferrari e G. Tonizzo, Progetto di Bonifica della Bassa Friulana. 1926).

Variazioni del livello del mare dall'era postglaciale ad oggi (olocene)

Nell'elaborazione di P. F. Gusso su grafico eustatico di R. W. Firebridge, 1962, (grafici A e B), si possono individuare 30 importanti fasi di variazione del livello del mare, durante le quali si è trasformata la geografia del territorio costiero Veneto:

Da 20.000 a 15.500 anni fa, fase di progressione marina, innalzamento dell'acqua di 30 metri. -40 metri dal livello del mare attuale,

Da 15.500 a 13.500 fase di regressione, abbassamento del mare di 10 metri. -50 metri;

Da 13.500 a 12.500 fase di progressione, con innalzamento di 7 metri. -43 metri;

Da 12.500 a 12.000 fase di regressione, con abbassamento di 6 metri. -49 metri;

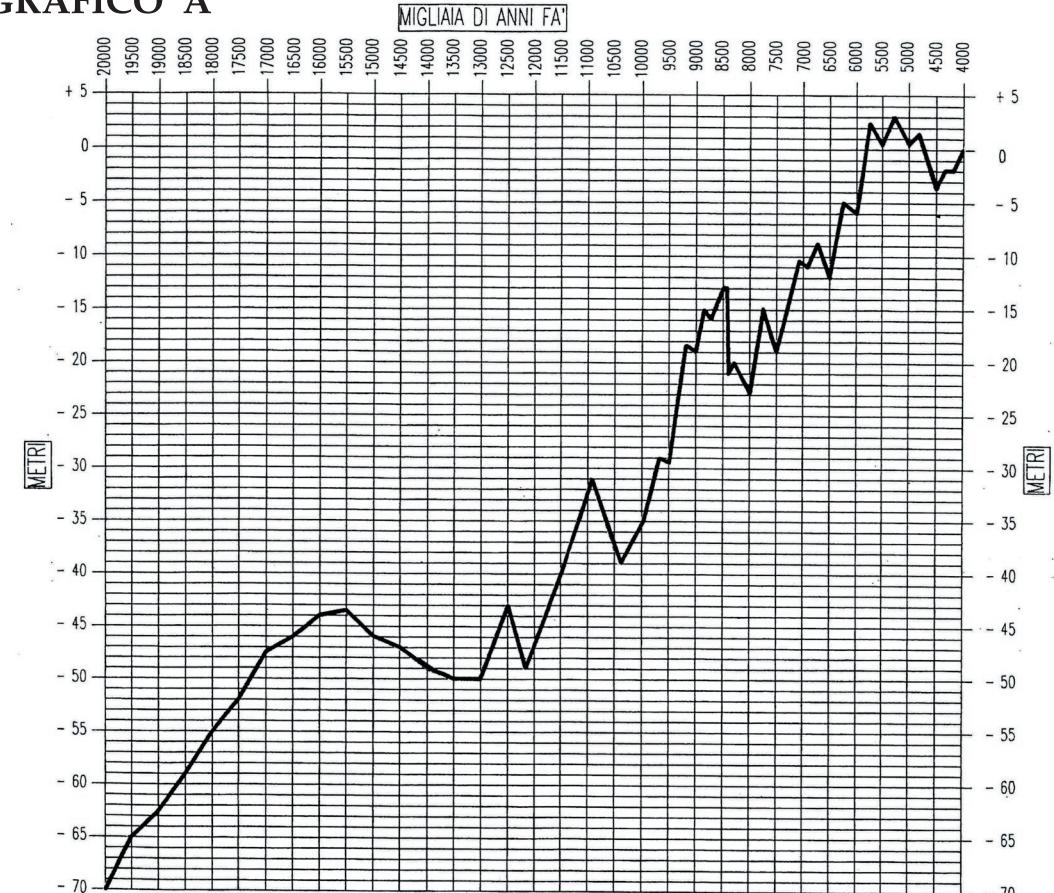
Da 12.000 a 11.000 fase di progressione, con innalzamento di 18 metri. -31 metri;

Da 11.000 a 10.500 fase di regressione, con abbassamento di 8 metri. -39 metri;

Da 10.500 a 8.500 fase di progressione con innalzamento di 26 metri. -13 metri;

Da 8.500 a 8.000 fase di regressione con abbassamento di 9 metri. -22 metri; a questi ultimi due periodi potrebbero risalire le formazioni rocciose presenti nell'attuale fondale marino, corrispondenti con ogni probabilità ad alcuni tratti costieri esistenti in quel tempo; Da 8.000 a 5.700, ultima grande fase di progressione marina del periodo postglaciale, con innalzamento del mare di circa 25 metri. +3 metri dal livello attuale del mare; con devastanti inondazioni su tutta la fascia costiera ed il completo alluvionamento della bassa pianura. Tra i due grafici di R.W. Firebridge è evidente un buco temporale di 2000 anni, dal 4000 al 2000 a.C. in cui non è descritto l'andamento del livello del mare, ma che rimane complessivamente compreso nei dati della seguente lunga fase successiva (5700-1800 a.C.). Dal 5700 a 1800 a.C., fase di lenta progressione con innalzamento di m. 0.30. +3.30 metri; Dal 1.800 al 1.600 a.C., fase di regressione con abbassamento di 2.40 metri. -0.90 m.; Dal 1.600 al 1.450 a.C., fase di progressione con innalzamento di 1 metro. +1.90 m.; Dal 1.450 al 1.300 a.C., fase di regressione con abbassamento di 3.60 metri. -1.70, in questo periodo il territorio costiero diventa utilizzabile e abitabile dall'uomo preistorico; Dal 1.300 al 1.000 a. C., fase di progressione marina con innalzamento di 1 metro. -0.70 m.; Dal 1.000 al 750 a.C., fase di regressione con abbassamento di 2.20 metri. -2.90 metri; Dal 750 al 450 a.C., fase di progressione con aumento di 3.90 metri. +1 metro; Dal 450 al 350 a.C., fase di regressione con abbassamento di 1.20 metri. -0.20 metri;

GRAFICO A



Architetto Gusso Paolo Francesco. Metamorfosi del territorio lagunare Veneto caprulano. da Pubblicaorle 2002.

Dal 350 a.C. al 150 a.C., fase di progressione marina con innalzamento del livello del mare di 1.30 metri. +1.10 metri da oggi.

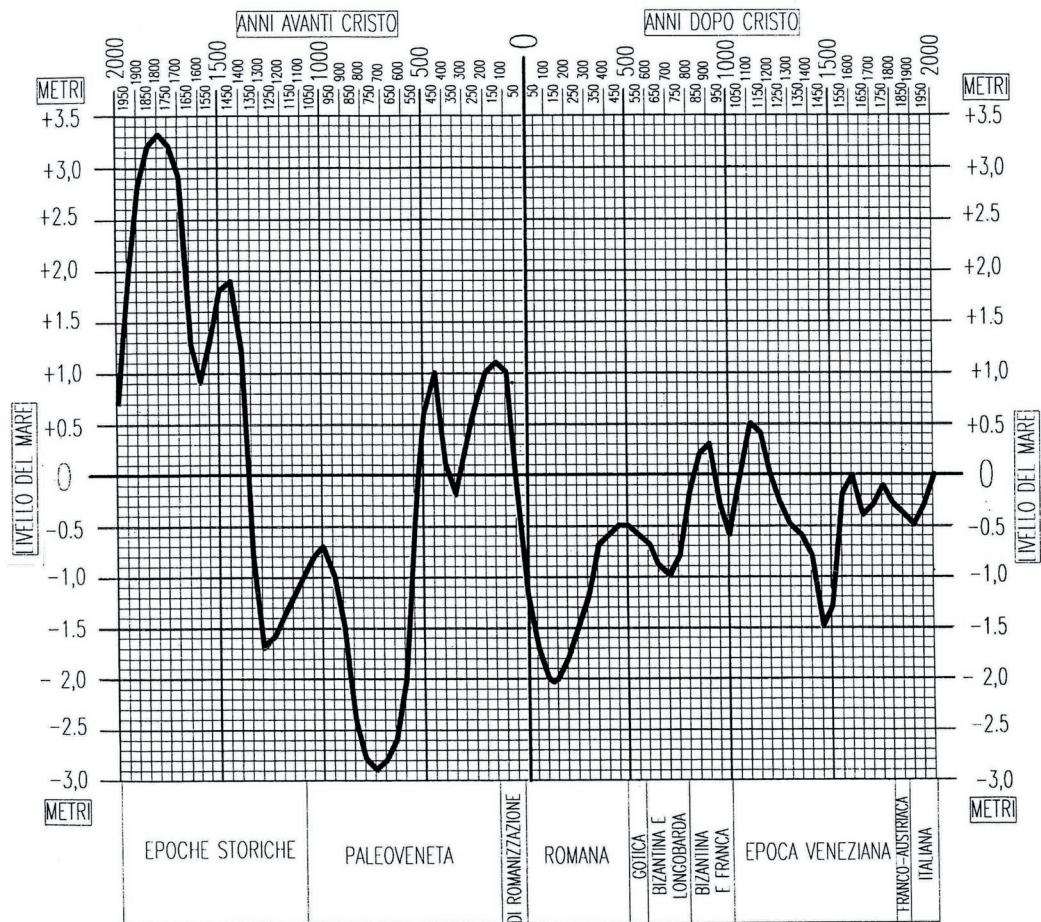
Nel 181 a.C. si ha la fondazione di Aquileia. Analizzando i dati Firebridge, si comprendono le difficoltà incontrate dagli aquileiesi nel affrontare le prime opere di bonifica. Non era certamente facile far defluire a mare le acque sorgive che si accumulavano nelle paludi, essendo il livello del mare più alto. Ciò fa comprendere la scelta del percorso alto della Postumia.

Dal 150 a. C. al 100 d. C., fase di forte regressione marina, con abbassamento del livello del mare di 3.10 metri. -2,00 metri, e prosciugamento di tutta l'area lagunare. In questa fase, la regressione del livello del mare, favorì le opere di bonifica e i successivi collegamenti con le principali vie di comunicazione. In particolare rese possibile il percorso costiero della consolare Annaia nel 131 a.C. Inoltre permise il completamento di importanti strutture a servizio della città e del territorio, ed ancora l'espansione degli insediamenti anche nelle aree bonificate e nelle lagune di Grado e Marano.

Dal 100 d.C. al 500 d.C., fase di progressione marina con innalzamento del mare di 1.50 metri. -0,50 metri.

In questo periodo si passerà dalla massima espansione della città romana di Aquileia alla sua decadenza.

GRAFICO B



Nei secoli a seguire, fino ad oggi, le variazioni di regressione e progressione marina con abbassamento e innalzamento del livello del mare rispetto ad oggi, vanno dai **-1,00** nel 700 d.C. a **+0,30** nel 850; **-0,60** nel 1000; **+0,50** nel 1100; **-1,50** nel 1450; **0 metri** nel 1600 e pari al livello di oggi; **-0,40** nel 1650; **-0,10** nel 1750; **-0,50** nel 1900.

Dal 1900 ad oggi, si ha una progressione marina con innalzamento dell'acqua che ha pareggiato i mancanti 0,50 metri.

In virtù di questi dati si può ben considerare che il MO.S.E., il modulo sperimentale elettromeccanico di Venezia ad esempio, il cui scopo è separare l'area lagunare dal mare aperto per brevi episodi di alta marea, al pari di arginature costiere di tipo olandese, o della messa in funzione di una infinità di idrovore, in caso di un ulteriore aumento del livello del mare, non potrà funzionare più. Il mancato o ritardato deflusso delle acque di falda bloccherà la permeabilità del terreno e le acque meteoriche causeranno allagamenti e inpaludamenti anche a quote più elevate, lontane dalla costa e dai fiumi, vanificando molte opere di bonifica.

(4) Nell'esecuzione delle opere di bonifica i Romani integrarono il lavoro degli "schiavi" e dei "liberi salariati" con l'impiego di ingegneri mezzi meccanici: l'ANTLIA, macchina per l'estrazione dell'acqua utilizzata nella bonifica del Fucino e riprodotta su una medaglia di Adriano; la COCHLEA (chiocciola), descritta da Vitruvio, la CTEMACHINA una pompa a pressione dell'alessandrino Citesibio. R. DUCA, L'Agro Monfalconese, op. cit.

(5) Le acque sorgive presenti nell'area sud orientale del porto, quali gli scarichi di Villa Raspa, Scolina romana, canali Colombara e Strazonara, secondari 1 e 8, non potendo essere immesse nella roggia del Molino, sono convogliate a sud, nel primo canale principale per poi essere riversate nel canale Tiel (secondario 20), tramite l'idrovora di Ca' Viola. Nell'area sud occidentale di Aquileia fra le due sopraelevazioni della strada Aquileia Belvedere e il fiume Natissa, le acque sorgive del canale Padovan (secondario 25) e altre acque minori, vengono riversate nel Natissa tramite l'idrovora di Ca' Ara e, più a sud, tramite l'idrovora Padovan. A occidente di Aquileia e del fiume Terzo, in corrispondenza della IIIa e IVa Partita, le acque sorgive vengono in parte fatte defluire nel canale Anfora tramite le idrovore di Ca' Anfora e dell'Ospitale.

Per il deflusso delle acque sorgive a nord-ovest di Aquileia, fra la statale 352 e il fiume Terzo, vedi Gap. VII nota 1.

Sulla regolazione delle acque ancora il Feruglio citato:

Le piene del Torre-Natisone-Isonzo, hanno un effetto molto rapido nelle condizioni idrometriche della falda freatica ed a ogni piena ordinaria di questi fiumi si verificano intumescenze nelle rogge e allagamenti estesi nelle campagne che poi vengono riassorbiti dal terreno al calare delle acque del fiume. I canali di drenaggio preposti ad un esame superficiale delle attuali condizioni dei fondi, potrebbero apparire provvedimento eccessivo, o tutt'al più destinato a servire soltanto per l'educazione dell'acqua per l'irrigazione mentre invece ci troviamo di fronte per la natura e degli strati costituenti il sottosuolo e per le caratteristiche del bacino imbrifero ad un fenomeno di risorgenza sensibilmente diverso da quello esaminato ad ovest del torrente Cormòr alimentato dal Tagliamento. Abbiamo infatti in questa zona portate ordinarie della falda di limitata importanza, mentre le condizioni del vicino torrente influiscono come si è detto, in modo da creare rapide intumescenze nella falda stessa. È necessario quindi assicurare un rapido deflusso a questi maggiori contributi.

(6) Il presidente della Fondazione Cal, Alviano Scarel, a proposito di un recente allagamento causato dal mancato funzionamento dell'idrovora ebbe ad affermare:

Per la sua particolare natura geomorfologica, il fondo Cal (vasta area archeologica composta da migliaia di metri quadri) è sempre stato, e sempre sarà soggetto ad allagamenti, causati dall'escursione della falda freatica, strettamente connessa con la variazione della portata del vicino fiume Natisa e con le escursioni della marea" (Messaggero Veneto, 14.10.2011). Sono considerazioni in parte condivisibili. Aggiungendo che il fenomeno è presente solo dopo l'innalzamento del livello del mare, rispetto alle quote originarie delle strutture romane.

(7) PLINIO, *Nat. Hist.*, III 126;

Si deve necessariamente aggiungere la curiosa credenza nata appunto da questa nota. Dove, negli studi più o meno ufficiali quali le riviste scientifiche storico archeologiche riportano disegni dove il Natisone con il Torre, provenienti da nord procedevano uniti dentro il porto fluviale di Aquileia; dirizzo perpetrato per anni anche nei vecchi cartelli illustrativi collocati lungo la via sacra dove le stesse guide turistiche spiegavano, sempre sulla nota di Plinio il Vercchio, come nel porto, largo un tempo una cinquantina di metri, procedessero uniti i corsi del Natisone con il Torre provenienti da nord.

Oggi, grazie al nostro contributo i cartelli sono stati sostituiti illustrando chiaramente che le acque che alimentavano l'attività portuale al tempo di Aquileia romana derivavano da un procedimento sorgivo di acque provenienti più a monte.

(8) Confluiscono nel torrente Torre le acque del Cornappo, Malina e altre minori della valli di Tarcento, Nimis, Attimis e Faedis. Più in basso nel Torre Natisone, le acque della Manganizza, Judrio, Corno e affluenti minori della valle dello Judrio. Anche le acque più a monte del Natisone, Aberone e Cosizza, e di tutta l'area cividalese, confluiscono nel Natisone e poi nel Torre. Infine, solo da qualche secolo, tutte queste acque poste in un'area vastissima che va da Tarcento all'area goriziana, si riversano nell'Isonzo.

(9) I rilievi topografici degli insediamenti e strade di un ampio territorio a sud di Codroipo e della Stradalta sono stati effettuati da me Diego Cencig con la collaborazione, di Carlo Viola di Rivignano: amico col quale, alla fine degli anni settanta del novecento, furono rilevati i siti, archeologici dell'intera area, diversi dei quali di fornaci romane. Dopo il suo decesso, agli inizi degli anni novanta, i rilievi e il consistente e vario materiale archeologico (compresi circa 300 frammenti di tegole con marchio di fabbrica) furono da me donati ai Civici Musei di Udine.

(10) 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. Se ne deduce che anticamente in questa zona, il fiume divagava, defluendo verso il mare in forma discontinua, dopo aver inondato vaste aree basse. Ciò poteva verificarsi anche in seguito ad ostruzioni della foce dovute a piene eccezionali.

(11) Delle paludi nel mondo antico, e non solo di quelle intorno ad Aquileia, si sono occupati più autori, tra i quali, Maria Josè Strazzulla, Giusto Traina e Mauro Calzolai.

(12) La piana alluvionale 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 percorso...Recenti studi geo-archeologici 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 territorio. Se la principale via d'acqua naturale lambiva la parte orientale della città, la presenza ad Ovest di un canale artificiale (l'Anfora), che raggiungeva la costa in prossimità della foce dell'Ausa-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 Natisa rappresenta la cicatrice di un più superficiale paleo alveo proveniente da Nord e riconducibile ad un antico sistema fluviale formato dall'Isonzo e dal Torre-Natisone (PRIZZON 2003. Indagini geofisiche...)

(13) Curiosa la coincidenza di un toponimo "Spina" all'imboccatura orientale della laguna di Grado; Spina è stata una fiorente città commerciale Greco-Etrusca, situata presso l'odierna Comacchio, che scomparve nel IV Sec. a.C.. Nella toponomastica della zona non risulta alcuna nota che assegna il nome a qualche particolare evenienza. Sappiamo che Spina commerciava con il nord Europa e sarebbe interessante scoprire che questa strana coincidenza ha magari qualche ascendente relazione con i traffici commerciali preromani dell'Alto Adriatico.