

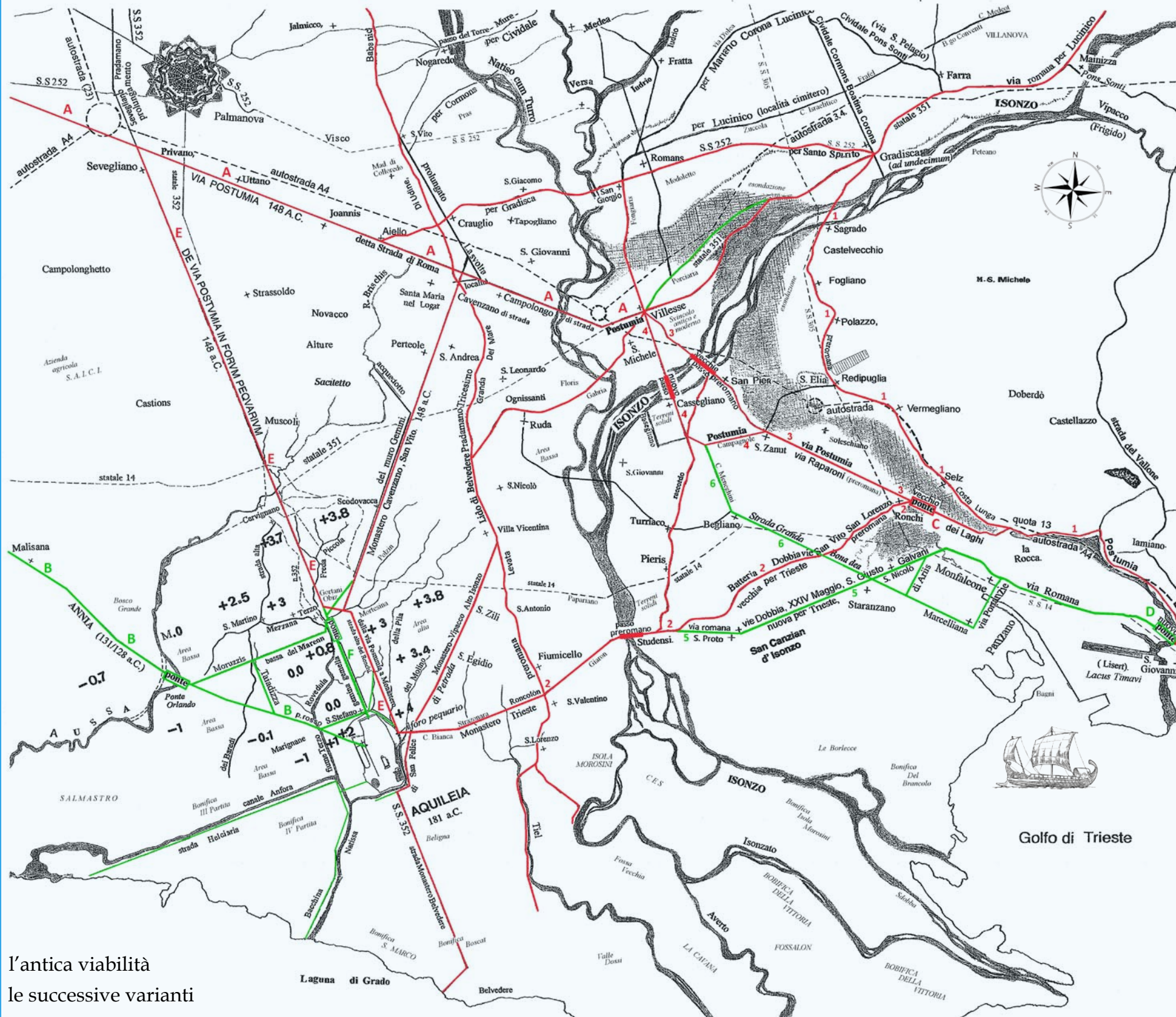
**DIEGO CENCIG**

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



[www.antiqua.org](http://www.antiqua.org) [info@antiqua.org](mailto:info@antiqua.org)

**Star Light Editions**



- 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<sup>(1)</sup>.

IL RACCORDO STRADALE DI SEVEGLIANO 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'INESISTENZA DELL'INPONENTE PONTE LAPIDEO SULL'ISONZO ALLA MARCORINA DI PIERIS E IL RAGGUARDEVOL ACQUEDOTTO DI RONCHI DEI LEGIONARI, CREATI CON SUPERFICIALITÀ 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.

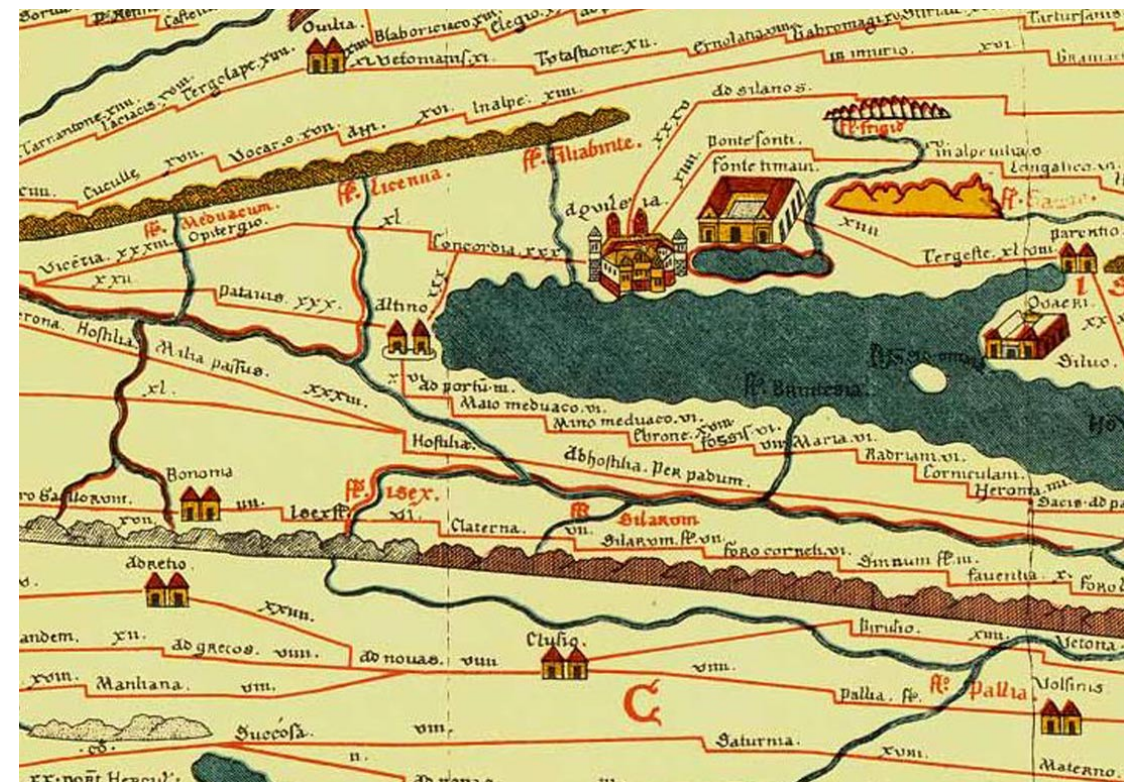
*“Una delle maggiori contraddizioni che insistentemente affiorano nella letteratura scientifica dell'antichità classica, ma che gli autori più recenti tendono finalmente ad eliminare, è quella di considerare come un unico blocco i sette secoli dell'epoca romana e di non valutare sufficientemente le grandi 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<sup>(2)</sup>.

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.*

## 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 venute 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 raffico 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 rettilo del cardine massimo della centuriazione della città.

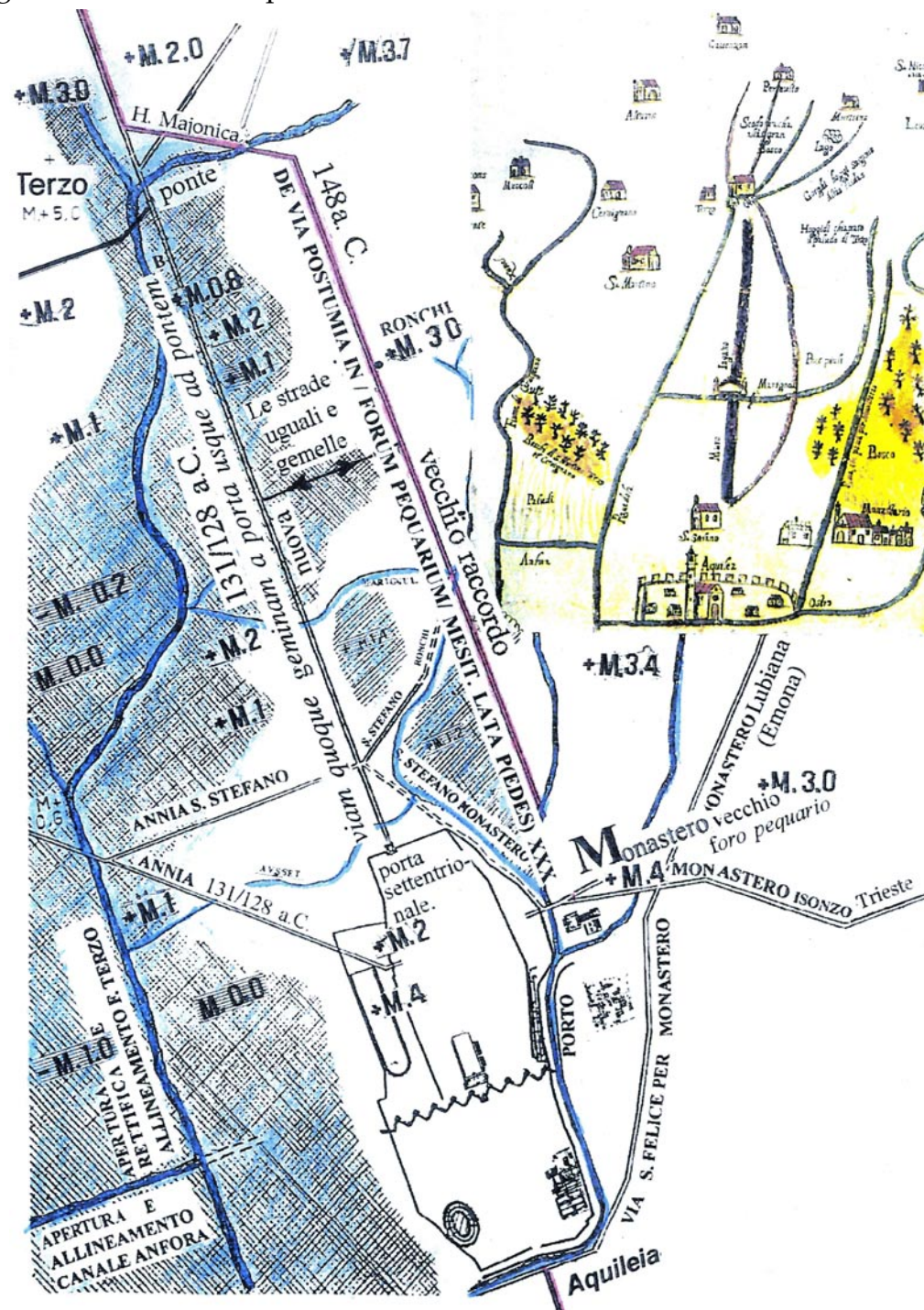
Le due strade parallele dal percorso terminale alto e basso per Aquileia (E-F), distanti fra loro poche centinaia di metri, avevano comunque la stessa finalità di raccordare il traffico delle due località sulla Postumia di Sevegliano e Cavenzano con la città di Aquileia, indirizzandolo contemporaneamente 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.

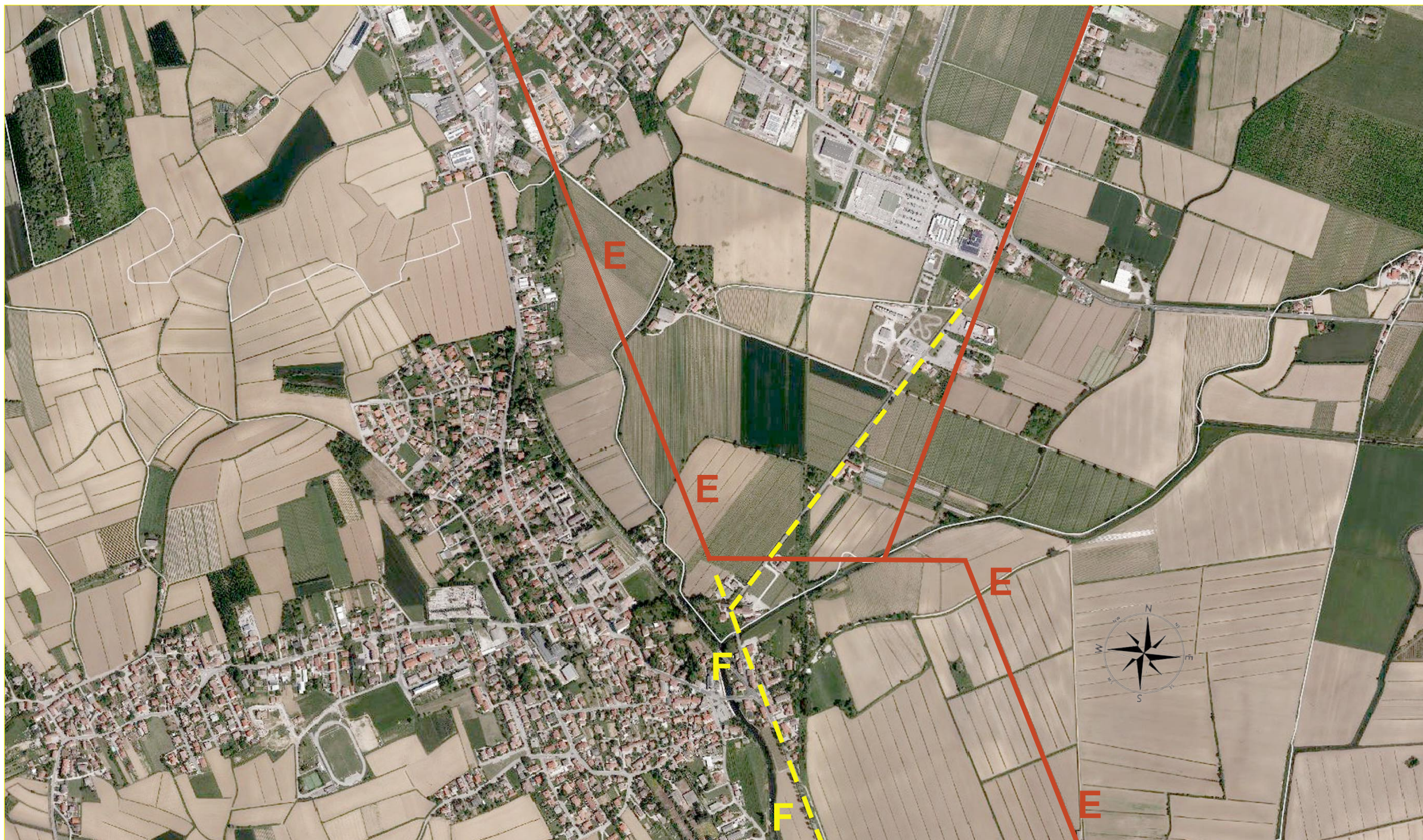
Queste strade perciò venivano dette gemine o gemelle, in base a due iscrizioni lapidee uguali per testo e misura del III secolo d.C., che ricordano la sistemazione della nuova strada bassa (F), soggetta alle esondazioni del vicino fiume Terzo, dalla porta settentrionale al nuovo ponte di Terzo, come 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 trentatré 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, né 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

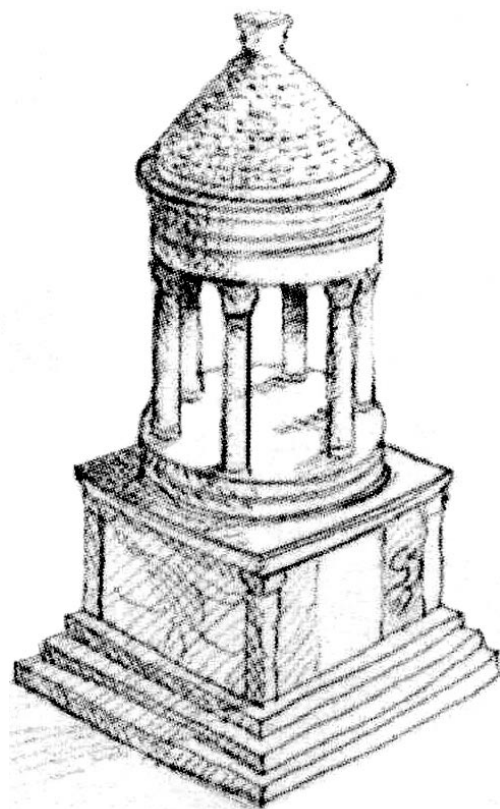
Il ponte romano di Ronchi (C) fece parte di un ampio progetto di risanamento dell'originario e paludoso collegamento stradale Alto Adriatico fra occidente ed oriente, costituito ai tempi della realizzazione della consolare via Postumia. I suoi pochi resti lapidei recuperati, quali abbellimenti funerari 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 in 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, Vermeigliano, 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 odierne vie dei Laghi ed il percorso 11 del C.A.I. Il ponte consentiva alla consolare Postumia proveniente dal passo sull'Isonzo di Cassegliano (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 - Cassegliano 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, Vermeigliano, 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 inghiaziata 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.

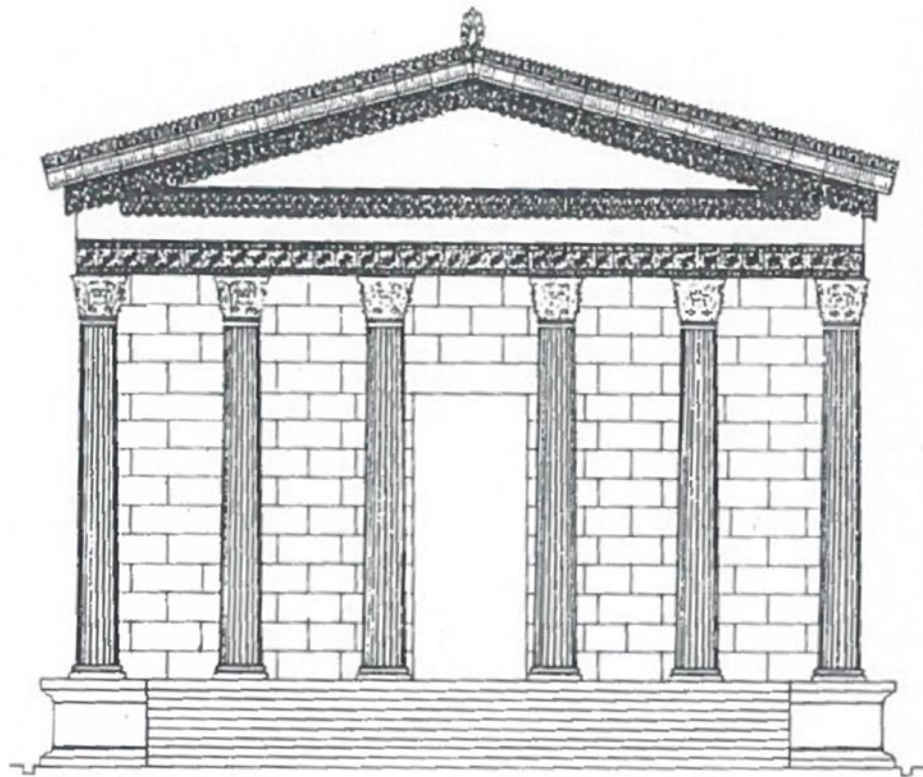
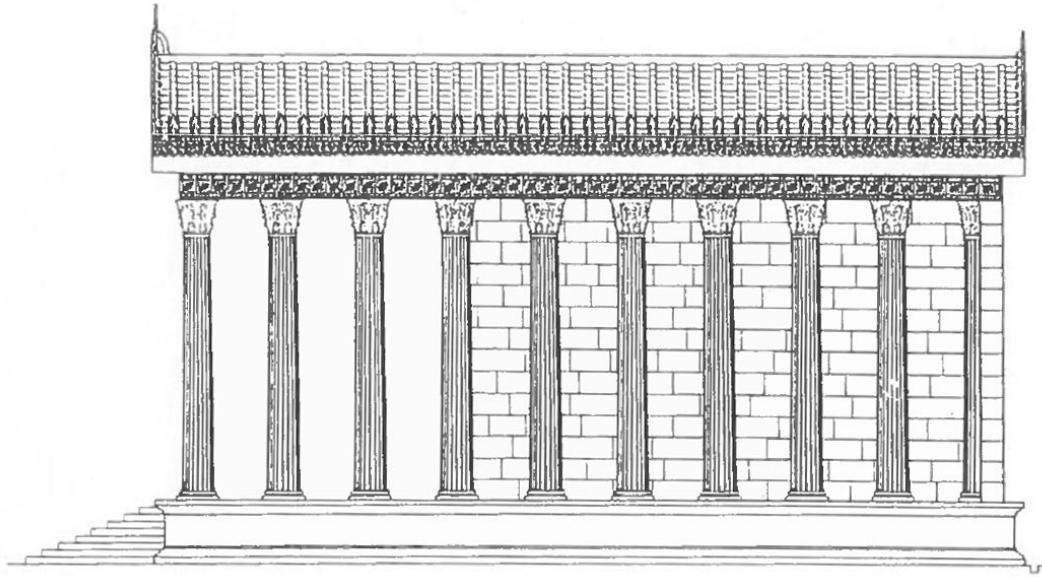
La funzione di questa arteria stradale era di collegare, con finalità militari, il golfo di Genova con quello alto Adriatico di Trieste, passando per Tortona, Piacenza, Cremona, Verona, Vicenza, Oderzo, Pasiano di Pordenone, Casarsa, Valvasone, Codroipo, Sevegliano, Privano, Uttano, Cavanzano, Campolongo, Villesse, 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.

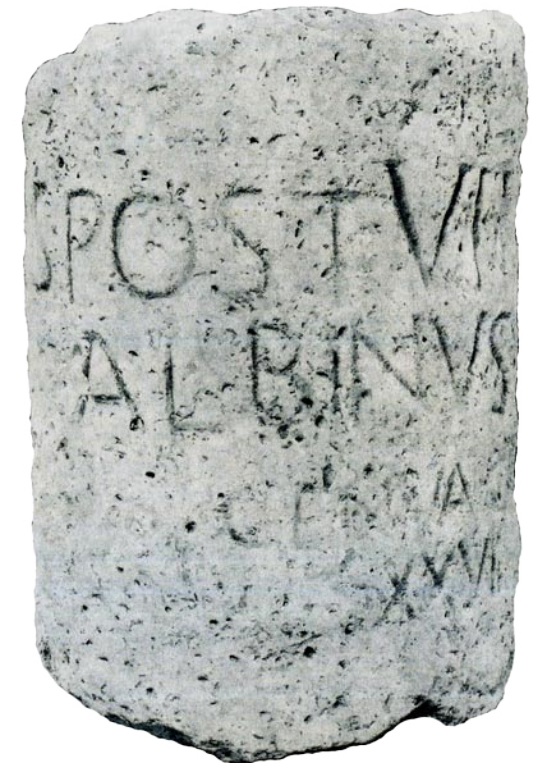
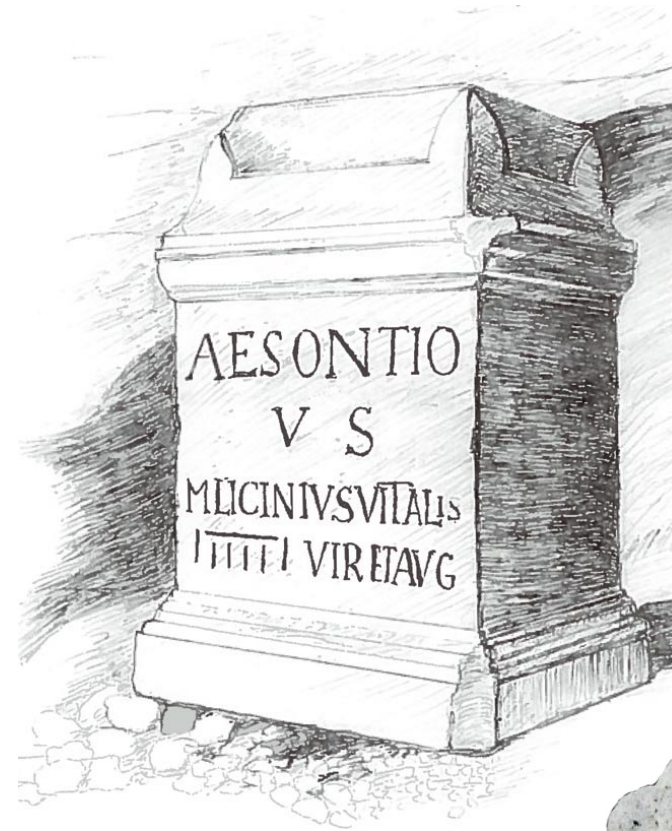
I due tratti di strada terminali e paralleli (E, F) avevano uguali finalità, per questo la città le identificava come vie gemelle. Le due lapidi dell'Imperatore Massimino il Trace che nominano la via Gemina furono rinvenute ad Aquileia, non sulle strade per Trieste o Lubiana. Nei territori di Villesse, 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 Villesse, San Pier e San Zanut (3), sostituito con uno nuovo tra Villesse, 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. Bisiacaria 1989, disegno di Silvio Domini.  
Cippo miliare della via Postumia. Verona



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

## LA CONSOLARE VIA ANNIA

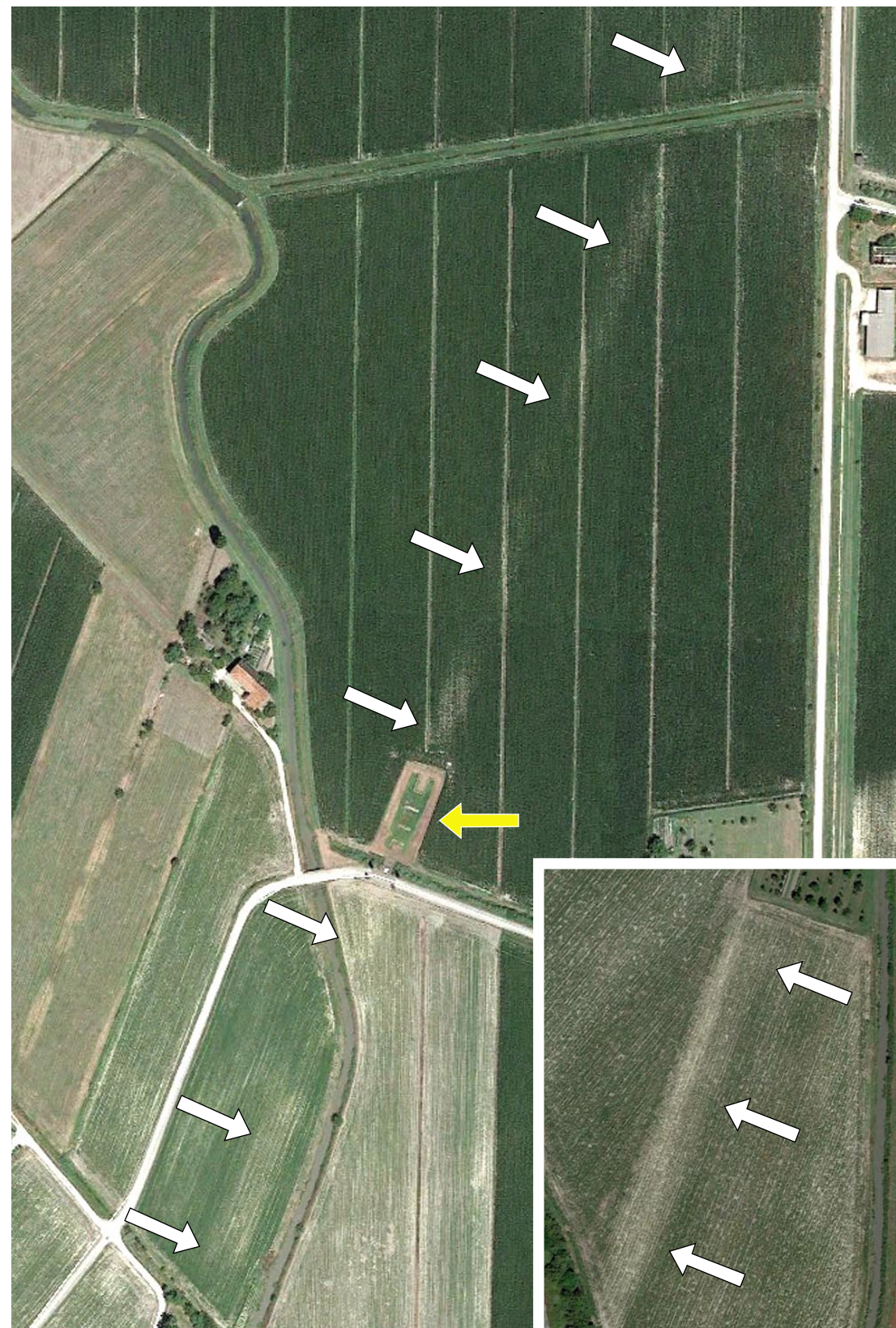
Nel frattempo, l'accresciuta potenza militare ed economica di Aquileia, e gli avanzati lavori della bonifica occidentale portarono la città ad essere collegata direttamente con il maggior sistema stradale romano tramite l'arrivo basso e costiero della nuova consolare Annia proveniente da Adria, (Rovigo) (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 Cassegliano, 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'inghiaia 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'inghiaia 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 Cavanzano 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 confluente 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 Monfalcone, 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.



Mapa settecentesca del catasto napoleonico. Tipico paesaggio lagunare costiero dell'alto Adriatico alla fine del XVIII° 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 lì potevano arrivare le triremi cariche di soldati, e solo lì 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 <sup>(3)</sup>. 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 3.

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 Vulzone nel 178 a. C. muove contro gli istri e a "Castrum 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 professor Giuseppe Cuscito nella sua revisione delle epigrafi di età romana.

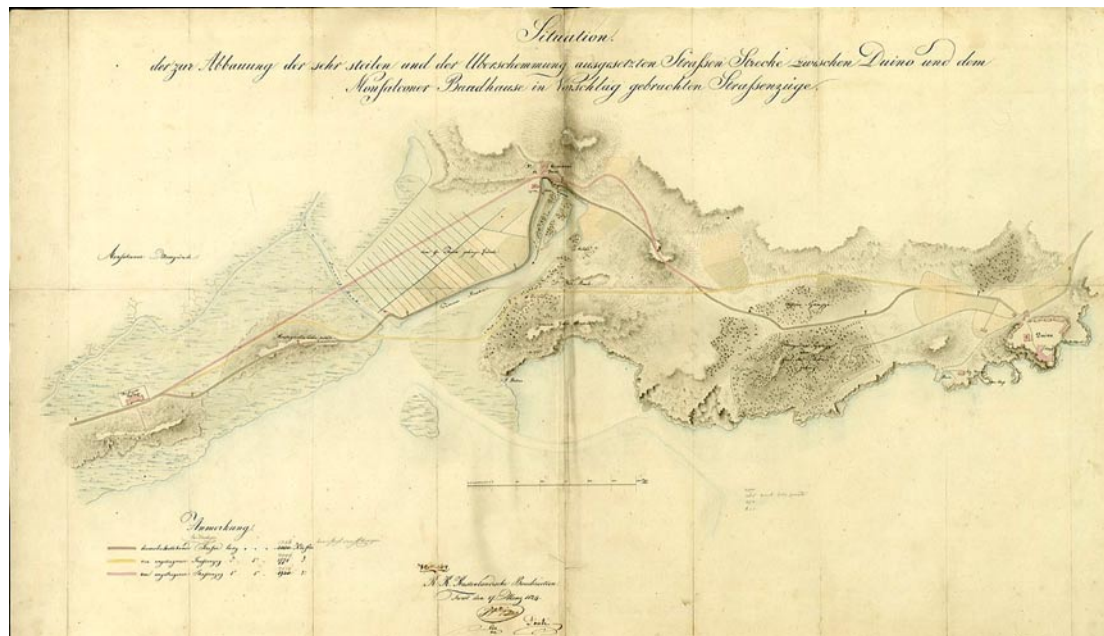
*«È logico, — spiega il Cuscito, — supporre infatti che il punto di partenza per la spedizione del console Calo Sempronio Tuditano, trionfatore militare sui "Carniolini di Lubiana, Taurisci, Giapodi e Liburni", attraverso la penisola*

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

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 del 178 a.C. da parte del console Manlio Vulzone contro gli Istri che evidentemente avevano iniziato a disturbare le attività navali dirette o provenienti dall'area del Timavo.

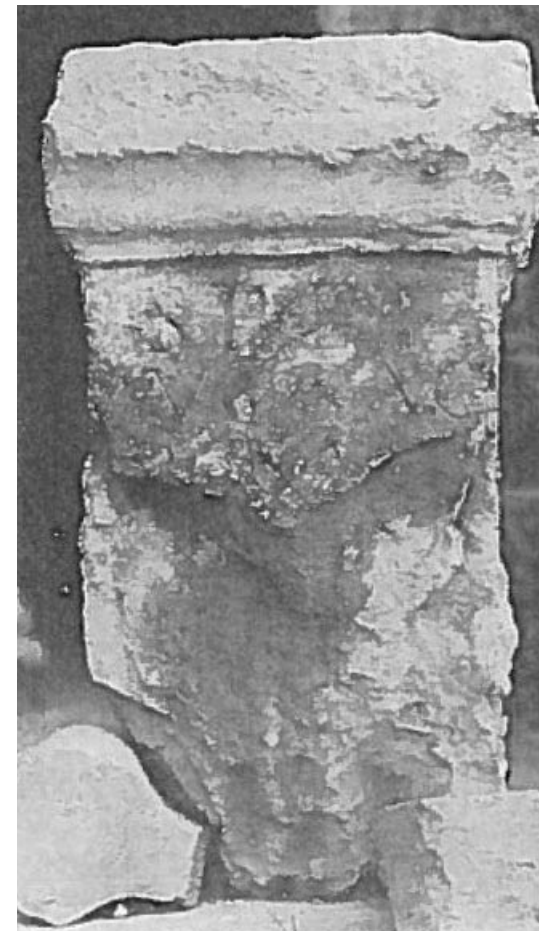
Questi documenti storici ci confermano che in quel tempo Aquileia era priva di sufficienti collegamenti fluviali con il mare e di raccordi stradali a lunga percorrenza e che il territorio di Monfalcone vide transitare per molti anni i traffici da, e per la nuova colonia romana, prima che essa venisse 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.*

#### 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) 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 assegni 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.

© **Tutti i diritti di riproduzione riservati**

Questo studio è prodotto da "ANTIQUA.ORG" e reso pubblico in formato e-book da: Star Light Editions Po. Box 1791 Orlu - Imo State - Nigeria 31-10-2018.