

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 irriverente: 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 Nigeriana "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 né 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 diletano a trarre le tare e a smentirli con ironia e sarcasmo.

"Nulla è così ignobile nel mondo della ricerca quanto il plagio... eppure c'è chi continua a perpetrare questo crimine intellettuale, sperando di farla franca".

(Andrea Aparo von Flüe).

© 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 30-06-2018.

Prima revisione 31 03 2024

La città romana di Aquileia e le strade consolari Postumia e Annia negli studi lasciati da un topografo, un'archeologo e uno storico.

In relazione alla ricerca della viabilità antica e romana in regione, gli attinenti tempi di studio si devono dividere in due ben determinati e importanti avvenimenti: quello dovuto al rinvenimento del ponte romano di Ronchi dei Legionari nel XVII secolo, mentre l'altro riguarda invece la scoperta nel comprensorio di Aquileia nei primi anni del XX secolo della lapide del foro pequario che riporta nella sua scritta epigrafica il nome della consolare Postumia. DE VIA POSTVMIA IN FORVM PEQVARIVM MEISIT LATA P (edes) XXXX...

Al primo avvenimento, quello che interessa il ponte di Ronchi dei Legionari, sono accomunati gli storici G.F. Del Ben, il triestino P. Kandler e C. Gregorutti, direttore un tempo del museo archeologico di Aquileia, i quali fecero proseguire la consolare Postumia (148 a.C.), proveniente da Genova, per le località di Oderzo, Codroipo e Ronchi dei Legionari, senza specificare in modo dettagliato il suo passaggio dei fiumi Torre-Natisone- Isonzo fra gli abitanti di Campolongo, Villesse e Cassegliano.

Secondo questi storici, la Postumia dopo aver oltrepassato il ponte di Ronchi, senza specificare su che acque, sarebbe proseguita per le vallate interne carsiche verso la località di Postojna, Adelsberg e Lubiana in Slovenia, nome mal tradotto in italiano Postumia.

In realtà Postojna in slavo significa aquila, analogamente alla versione tedesca Adelsberg, montagna dell'aquila, e quindi sembrerebbe errata non solo **arae postumiae** ma anche la trascrizione Postumia (si veda la ricerca della Postumia del 2004 di A. D'Agnolo, P. Ceolin ed E. Dusso).

Il ponte di Ronchi, posto su un'esondazione in riva sinistra all'Isonzo orientato prevalentemente verso l'interno dei passi carsici in direzione dell'antico Solco di Selz, oltre la prima fascia di colline, indirizzò gli studiosi in modo sbagliato, in quanto tale orientamento indicava invece non il proseguimento della consolare per Doberdò-Brestovizza-Postojna e Lubiana, ma il primitivo percorso per San Giovanni al Timavo, Trieste e l'Istria, aggirando a monte l'odierna città di Monfalcone a causa di un'importante interruzione naturale fra l'area di Monfalcone e San Giovanni al Timavo. Tutto ciò era dovuto un tempo ad un corso delle acque dell'attuale canale Locavaz, acque frenate a valle nella loro uscita diretta al mare dovuta alla presenza in laguna di un vecchio lago.

L'attuale area del Lisert con le sue acque, in epoche romane non era certamente aperta al mare come oggi, tanto che la sua estensione circoscritta e alimentata costantemente dall'importante attività sorgiva a monte creò in laguna una ben delimitata massa permanente d'acqua raccolta in una depressione della superficie terrestre separata dal mare aperto, tanto che l'epoca romana

tramandò giustamente come il "Lacus Timavi".

Il ponte o viadotto di Ronchi posto sulla primitiva via per Trieste e l'Istria da nord-ovest a sud-est, fu costruito invece su un antico guado, o passo, che attraversava una piccola valle fra Villa Hinke e l'area carsica Zochet. La valle raccoglieva le acque di diversa provenienza: acque non abbondanti derivate dalle momentanee esondazioni dell'Isonzo in riva sinistra (a nord di S. Piero), e quelle poco più a monte dell'invaso delle Mucille per afflusso diretto o sorgivo.

Nel secondo periodo di studio, quello del rinvenimento nel comprensorio di Aquileia della lapide del foro pequario o mercato del bestiame, si interessarono diversi studiosi quali il Brusin, direttore un tempo del museo archeologico di Aquileia, il Fraccaro, Grilli, Bosio, Radke, Rosada, Bertacchi, Bandelli, Tagliaferri e molti altri (*De via Postomia in forum pequarium meisit lata pedes XXXX de senatovs sententia*).

Il rinvenimento di questa lapide nel comprensorio di Aquileia e del suo scritto epigrafico che nomina la consolare Postumia, ha indotto questi studiosi, chi per un verso e chi per l'altro, a interpretare in diversi modi il suo significato, avendo però l'idea comune e finale di trasportare erroneamente la consolare a una delle porte della città, nonostante la lapide non la nomini, dimenticando di affrontare l'intricata questione sia del mercato del bestiame o foro pequario che del suo raccordo con la suddetta consolare menzionati nella lastra.

Questione tramandata dalla lapide nominando la Postumia che convinse in modo particolare il topografo L. Bosio a far scendere la consolare proveniente da Genova via Tortona, Piacenza, Cremona, Verona, Vicenza e Oderzo su un percorso basso e costiero diretto alla porta occidentale di Aquileia, passando per il territorio della futura città di Concordia.

In seguito, sempre secondo lo studioso, nel 131/128 a.C. la Postumia, nel tratto di percorso Concordia-Aquileia, venne superata dalla consolare Annia proveniente probabilmente da Adria (Rovigo) via Padova e Altino che fece cambiare il nome alla strada da Postumia ad Annia.

Il topografo L. Bosio

Gli studiosi che si sono occupati della viabilità antica e romana senza osservare il complesso delle norme che regolano l'applicazione pratica dello studio topografico, non avevano alcuna possibilità di comprendere né le strade consolari in arrivo in regione da occidente, né quelle prossime alla città di Aquileia, perché non erano a conoscenza di quelle orientali del territorio.

Del resto è pure vero che la conoscenza dell'intero sistema viario orientale non avrebbe alcuna possibilità di essere compreso senza la conoscenza dell'occidentale.

Fu per l'appunto lo storico e topografo L. Bosio ad anticipare negli anni '60 gli archeologi e i suoi colleghi storici, mancando però nella conoscenza di ampie parti della regione, specie le importanti di Aquileia e Monfalcone, limitandosi a ripercorrere e studiare il lungo tratto rettilineo di strada romana Oderzo-Codroipo, già scoperta nel XIX secolo, percorsa a suo tempo dal ricercatore e storico conte Panciera di Zoppola (*La Patria del Friuli*, 20 marzo 1913). (Vedasi appendice 1)

Anche se non è stato mai chiarito, crediamo che Bosio fosse già informato e avvantaggiato dai precedenti rilevamenti di Panciera (L. Bosio 1964-65 in "La Postumia da Oderzo ad Aquileia"; "La centuriazione di Iulia-Concordia").

Di questa strada importantissima i ricercatori del gruppo archeologico di Tesis di Vivaro (Pn), molti anni fa (1980), posero agli storici un importante quesito.

La strada in oggetto fu il decumano massimo della centuriazione del territorio di Iulia Concordia come proposto da Bosio nella sua breve ricerca, oppure la consolare Postumia proveniente da Oderzo per Codroipo, come ipotizzato precedentemente dal conte Panciera di Zoppola.

Su indicazione dello stesso gruppo archeologico, lo storico cividalese A. Tagliaferri ebbe poi ad aggiungere giustamente che il tratto di strada appartenne sicuramente al decumano massimo della tarda centuriazione del territorio di Iulia Concordia, come definito da Bosio, tracciato però sul precedente percorso della Postumia.

Non si riesce proprio a comprendere come la strada da Oderzo per Codroipo, Bosio l'abbia poi liquidata in modo superficiale come una via di raccordo per Pons Sonti sull'Isonzo (Farra di Gorizia), in direzione dei passi Torre-Natisone-Isonzo e di quelli carsici e Lubiana costruita in epoche tarde, quando sempre in tali tarde epoche la cittadina romana di Oderzo era già collegata con l'Annia e Aquileia tramite il raccordo Oderzo-Concordia; Aquileia, a sua volta, era già unita con la vicina Pons Sonti.

È evidente quindi che l'importante strada da Oderzo per Codroipo ha avuto inizialmente una finalità diversa e più importante e antica di quella voluta dal topografo padovano. Bosio, con riferimento alla tavola geografica peutingeriana di origine tardo-romana ricomposta nel medioevo, oggi custodita presso la

Hofbibliothek di Vienna, concluse la sua breve ricerca della viabilità antica adattando i suoi studi con quanto segnato nella carta, ovvero una mescolanza geografica di consolari più o meno antiche.

Disposizione stradale romana che di conseguenza era stata ripresa a suo tempo nella citata tavola dal suo copista, dopo alcune importanti variazioni avvenute al sistema stradale originale; sistema originale che, l'antico copista prima e il Bosio poi, non conoscevano.

L'archeologa L. Bertacchi

Negli anni Settanta, gli studi sulla viabilità romana proposti da Bosio vennero integrati con l'opera dell'archeologa L. Bertacchi. Era un tempo dirigente del Museo Archeologico Nazionale di Aquileia e conosciuta per importanti studi svolti prevalentemente all'interno delle mura della città romana (L. Bertacchi in "Nuova pianta archeologica di Aquileia", Udine 2003).

La situazione cambiò completamente per la studiosa quando si trovò a confrontarsi con il territorio posto all'esterno delle mura della città, per il quale necessitava e necessita tuttora, appunto, di una preparazione specifica e appropriata. L'archeologa, infatti, fecemolta confusione su ponti, acquedotti e strade, per finire con il porre pure in modo sbagliato il foro pequario a sud della città, oltre il canale navigabile Natissa, ma che secondo lo scritto epigrafico inciso sull'importante lapide doveva essere rilevato a monte della città.

L'evidente incongruenza fra il foro rilevato da L. Bertacchi e lo scritto della lapide sta nel fatto che la consolare Postumia proveniente da occidente e Oderzo nel Veneto, sia che il suo percorso fosse stato quello alto per Codroipo del Pancera o basso per il territorio di Concordia del Bosio, non poteva comunque arrivare a sud nel comprensorio di Aquileia e nei pressi del mercato del bestiame rilevato dalla studiosa oltre il fiume Natissa; né il noto raccordo menzionato nella lapide fra la Postumia sicuramente a monte della città e il foro pequario rilevato dall'archeologa a sud, non avrebbe mai potuto essere fatto entrare e uscire dalle porte di Aquileia per congiungerli, né tantomeno aggirare la città da nord a sud. Si deve tener presente infatti, che fino alla proiezione topografica del presente lavoro, le conoscenze ufficiali dell'archeologia aquileiese ancora insegnano che per aggirare in tempi romani la città, si doveva entrare e uscire dalle sue porte.

Lo storico A. Tagliaferri

Negli anni ottanta, in riferimento al disegno allegato a pagina 30 del primo di tre volumi (*Coloni e Legionari romani nel Friuli celtico*, 1986), A. Tagliaferri scrisse: "già collegata (Aquileia) dal console Aemilius Lepidus fino dal 175 a.C. (Bologna-Padova-Altino-Aquileia come tramandato dallo storico antico

Strabone, Strabo 1,11,217), e più proficuamente nel 153 a.C. o 131/128 mediante il percorso abbreviato e costiero della consolare Annia (Adria- Padova-Altino-Concordia-Aquileia).

Lo scritto e il relativo disegno allegato non sono attendibili in quanto lo studioso, preso per scontato che la Postumia arrivasse ad Aquileia nel 148 a.C., visto che era a conoscenza del rinvenimento della nota lapide del foro pequario che nomina la consolare, ma che come Bosio e Bertacchi, si guardò bene dal commentare il suo scritto, fece proseguire la Postumia da Vicenza per Oderzo e Codroipo per poi farla scendere a Sevegliano fino alla porta settentrionale della città; quando poteva benissimo essere innestata molto prima tra Vicenza e Padova nelle poco discoste strade di Aemilius Lepidus del 175 a.C. proveniente da Bologna o della Annia di Tito Annio Lusco del 153 a.C. proveniente da Adria, già collegate con Aquileia secondo il parere e disegno allegato allo studio dallo stesso Tagliaferri, non valutando che se le due strade fossero realmente esistite in tali date, la Postumia dopo non sarebbe mai arrivata nella nostra regione. In verità, secondo ricerche recenti, la consolare Postumia proveniente da Vicenza non si poté innestare presso la vicina Padova nei precedenti tracciati di Aemilius Lepidus o Annia, perché semplicemente la prima strada non si è mai fatta trovare. Giustamente Bosio, a proposito di questa notizia che definì simpaticamente come una “strabonata”, a differenza di molti storici ebbe il coraggio di lasciare scritto [...tali supposizioni non trovano il confronto di alcun dato di fatto, pertanto la paternità di Emilio Lepido è del tutto arbitraria ed il nome di Emilia Altinate è da considerarsi esclusivamente come un’invenzione dotta...] (vedasi Appendice 2), mentre la seconda strada, la Annia proveniente da Adria, venne costruita più tardi nel 131/128 a.C. ad opera di Tito Annio Rufo (si veda ancora la questione dei pretori o consoli Tito Annio Lusco padre e Tito Annio Rufo figlio, presunti costruttori in tempi diversi della via Annia, trattati secondo “Le ricerche della Postumia, 2004” cit.).

Le importanti osservazioni sull’esistenza delle due strade di E. Lepido e Tito Annio Lusco, e di un ragionevole innesto della Postumia presso Padova con le citate e vicine strade che secondo il Tagliaferri sarebbero state costruite prima della Postumia, non erano a suo tempo sfuggite al Bosio che a tale proposito nei suoi scritti aveva negato giustamente in modo fermo e deciso l’esistenza di una via Emilia Altinate, definendo nel contempo la Postumia come la prima grande via storica ad attraversare la “Decima Regio”, chiudendo definitivamente in questo modo pure la questione sulla data di costruzione della consolare Annia, anche se poi fece scendere erroneamente la Postumia da Oderzo a Concordia e Aquileia.

In conclusione

L’intricata ricostruzione storica dell’antico sistema viario romano di Aquileia venne quindi ulteriormente complicata, in un modo o nell’altro, dai topografi, archeologi e storici e dalle loro molteplici, curiose e diverse conclusioni, causa la mancata conoscenza dell’intero territorio e del suo antico sistema viario, adattando al meglio quel poco che conoscevano.

Potremmo paragonare queste conclusioni al noto gioco delle tre carte, o meglio alle tre strade di Aemilius Lepidus del 175 a.C. proveniente da Bologna, superata dalla consolare Annia del 153 a.C. di Tito Annio Lusco, o del 131/128 a.C. di Tito Annio Rufo proveniente da Adria ma ad iniziare con i lavori dal territorio di Padova come proposto da Tagliaferri nel suo scritto e disegno, o della consolare Postumia del 148 a.C. proveniente da Genova, oltrepassata dalla consolare Annia del 131/128 a.C. di Tito Annio Rufo proveniente da Adria ma ad iniziare con i lavori dal territorio di Concordia passando definitivamente da Postumia ad Annia come proposto da Bosio, lasciando poi alla storia ufficiale il compito di risolvere l’ingarbugliata faccenda al loro arrivo alla porta occidentale o settentrionale di Aquileia, indovinando cosa sia veramente sotto ognuna di queste tre carte, o meglio di queste tre strade.

L’intero problema del sistema stradale romano andava affrontato diversamente, in quanto le consolari non vennero superate le une dalle altre, ma a nuove esigenze subentrarono nuovi e diversi orientamenti del traffico stradale risolti tramite la costruzione di nuove strade.

Se “Le vie pubbliche romane sono dello Stato e portano il nome del loro costruttore”, il collegamento tra consolari è da intendere dunque non una sovrapposizione fra le stesse come nei casi creati dal Bosio fra Concordia e Aquileia, o dal Tagliaferri fra Padova, Concordia e Aquileia, ma un innesto di una nuova strada su una vecchia, dove in tal caso, la nuova via innestata terminerebbe o inizierebbe ad essere identificata con il suo nome nel punto di contatto con la precedente rispettando in questo modo entrambi i costruttori delle distinte strade. Certamente poi lungo queste vie ci sono stati rinvenimenti lapidei intestati ad altri personaggi dell’impero che non hanno cambiato il nome alle consolari, ma solo contribuito al loro rifacimento.

Riconducendo questi semplici concetti nella ricostruzione topografica del Bosio, dove lo studioso scrisse giustamente che fu la consolare Postumia del 148 a.C. ad essere la prima via storica nella Decima Regio romana, la consolare Annia, di conseguenza, secondo lo studioso, venne a trovarsi come la seconda via storica e per questo il suo percorso attribuito al pretore o console Tito Annio Rufo nel 131/128 a.C. proveniente da Adria per Altino, Concordia e Aquileia, doveva essere fatto terminare non alla porta occidentale di Aquileia ma nel punto di innesto creato dallo studioso con la più vecchia e precedente Postumia nei pressi di Concordia.

Perciò, se la ricostruzione topografica del Bosio fosse risultata corretta, non dovevano emergere nel tratto di strada Concordia-Aquileia le testimonianze epigrafiche che testimoniano invece in modo inequivocabile il proseguimento della consolare Annia oltre Concordia fino ad Aquileia su un percorso che evidentemente non era mai stato occupato prima da una precedente consolare, con il risultato che, se lo studioso voleva ricostruire in modo corretto e non complicato l'antico sistema stradale romano nella Decima Regio, dopo Oderzo doveva far proseguire la Postumia su un altro percorso. Pertanto, se nelle lapidi che menzionano la consolare Annia rinvenute nei pressi di Aquileia, la relazione tra i consoli Annio e strada Annia è ben stabilita data la corrispondenza onomastica, questo studio topografico va a chiarire come il costruttore della via Annia sia da attribuire al pretore o console Tito Annio Rufo e non certamente al padre Tito Annio Lusco, console anni prima nel 153 a.C..

Bosio, infatti, in funzione anche delle poche conoscenze dell'intera regione e dell'intero antico suo sistema viario romano, si affidò in conclusione a quanto disegnato nella carta geografica di K. Peutinger, un impasto di strade più o meno vetuste che indusse lo studioso nell'errore di confidare in una rappresentazione pittorica stradale ormai mutata e meno antica, impostata sui cambiamenti del traffico diretti ad Aquileia per le vie più brevi adoperando tracciati vecchi e nuovi più che scoprire e dividere nelle varie epoche i loro originali percorsi.

Di un modo altrettanto scorretto di interpretare il percorso delle consolari Postumia e Annia è anche lo storico T.P. Wisemann che differentemente dal Bosio pensa al console T. Annio Lusco del 153 a.C. come al costruttore della via Annia.

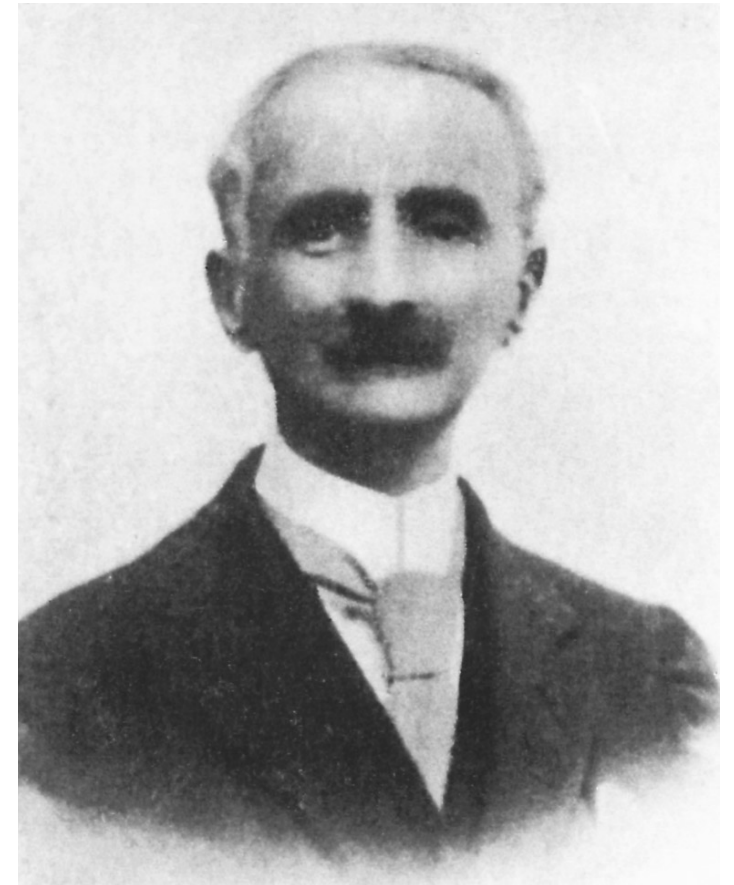
Su questa strada, sempre secondo la sua tesi, si unì nel 148 a.C. nei pressi di Concordia la via Postumia che, inseritasi nella più vecchia via Annia, venne di conseguenza a perdere il suo nome.

Anche in questo caso bisogna aggiungere che, contrariamente a quanto scritto dal Wisemann sull'antica viabilità, la romanità non fece perdere il nome e la tradizione alle sue consolari, se è vero che la lapide del foro pequario indica la Postumia nei pressi di Aquileia, e lo studioso, se voleva risolvere la complessa questione e quadrare i conti in modo credibile non facendo perdere il nome della Postumia nella nostra regione, come detto per il Bosio, doveva rilevare il suo proseguimento dopo Oderzo non su Concordia ma in tutt'altra direzione. Per quanto riguarda l'innesto di una ipotizzata più giovane Postumia con una più antica Annia, vale quanto da me detto in precedenza per il Tagliaferri, ma anche quanto scritto nelle vie di accesso ad Aquileia romana nello studio pubblicato in Star Light Editions.

Appendice 1

Camillo Panciera, nella sua relazione sulle ricerche per rintracciare la via Postumia fra il Livenza ed il Tagliamento, non presenta conclusioni sulla possibilità che la strada romana scoperta possa essere stata la Postumia, mentre nei diari traspare forte il convincimento di aver scoperto e documentato il tratto mancante fra il Livenza ed il Tagliamento della grande via consolare. Se non vi fossero stati gli eventi bellici della prima guerra mondiale, i risultati della sua ricerca sarebbero molto diversi. Infatti, se il manoscritto del Panciera fosse stato pubblicato prima, avrebbe certamente dato un diverso indirizzo alle ricerche sul percorso della Postumia nella nostra regione.

(In Camillo Panciera di Zoppola di A. D'Angelo, P. Ceolin, E. Dusso, pagg. 16-17-18-19, 2004).



Nella foto: Il Conte Camillo Panciera di Zoppola.

Appendice 2

BOSIO 1970, *Itinerari e strade*, cit.

Circa la via da Aquileia a Bologna, scrive Strabone (geografo greco, 64-63 a.C. – 24 d.C.) che il console M. Emilio Lepido, il costruttore della via Emilia, tracciò una strada che da Bologna portava ad Aquileia, conducendola lungo i piedi delle Alpi (Strabo, C, 1, 11, 217).

Questa notizia ha sollevato non pochi interrogativi... I dati offerti dall'Antonino (*Imperatoris Antonini Augusti Itineraria Provinciarum et Marittimum*, attribuito al III secolo d.C. da W. Kubitschek e O. Cuntz) che attestano in modo indubbio la presenza di una via da Aquileia a Bologna, hanno convinto diversi studiosi (N. Alfieri, F. Stefani, E. Ghislanzoni, A. De Bon, G.A. Mansuelli) a riferire la notizia di Strabone a questo percorso piuttosto che ad un altro e ad attribuirgli il nome di via Emilia-Altinate, ricavandolo dal suo supposto costruttore e dal passaggio della via per Altino.

Tali supposizioni non trovano il conforto di alcun dato di fatto. Pertanto la paternità di Emilio Lepido è del tutto arbitraria ed il nome di Emilia-Altinate è da considerarsi esclusivamente come un'invenzione dotta. È interessante notare inoltre – si ricorda questo solo per inciso – che l'Itinerario d'Antonino pone come inizio della via Aquileia e non Bologna, come invece ci dovremmo attendere secondo la testimonianza di Strabone.

Circa l'importante collegamento della Postumia a Verona con la via Aquileia-Bologna, lo stesso Bosio così avverte:

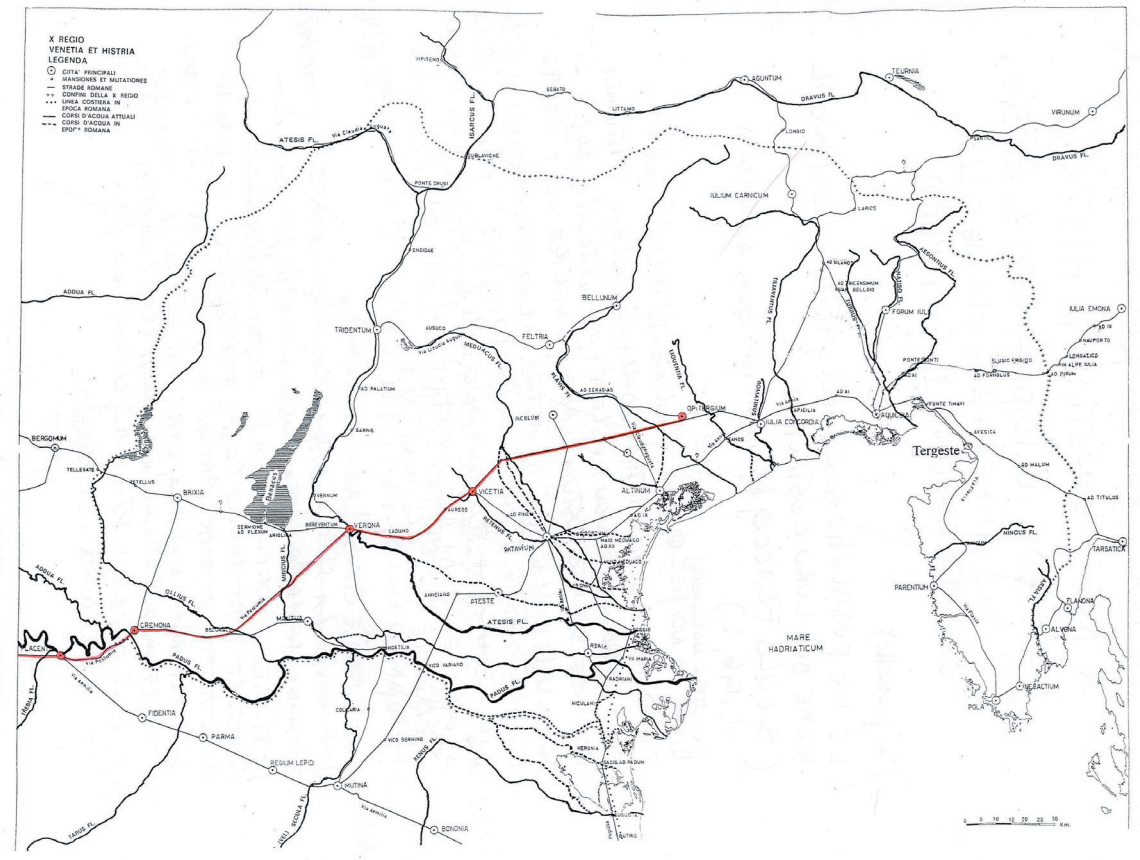
Riteniamo che la notizia straboniana sia da accettare se intesa come riferita alla via che da Bologna per Modena conduceva ad Ostiglia e quindi a Verona. Questo percorso che si portava ai piedi delle Alpi veniva a rappresentare il naturale prolungamento verso settentrione della via Aemilia e per questo motivo, dopo circa due secoli, Strabone poteva ben attribuire la costruzione a M. Emilio Lepido. Può anche spiegarsi l'accenno ad Aquileia quale meta della via in quanto a Verona questo percorso, proveniente dall'Aemilia, veniva ad incontrare dal 148 a.C. la via Postumia, condotta proprio "presso le radici delle Alpi" ad Aquileia.

Per quanto riguarda lo studio "Elementi topografici notevoli" nella pagina dedicata al Comune di Monfalcone in "Antica viabilità nel territorio tra Isonzo e Timavo", e "Brevi cenni storici sulla formazione di Monfalcone romana" riguardo alla Cina e la via detta "della seta" si precisa che tale via non è stata inventata dai romani.

Fin dai tempi dall'era cristiana, infatti, esisteva nel mondo greco-romano un'imprecisa nozione del paese dei "seri" o produttori di seta accompagnata da una ricostruzione fantastica secondo la quale i confini di tale impero si estendevano al di là della terra dei Parti ai confini del regno di Siria, tradizionali nemici di Roma, all'estremo di un continente favoloso e sconosciuto. A questa indistinzione geografica corrispose un'intensa circolazione di leggende collegate alla tessitura della seta che giungeva assieme alle perle e pietre preziose sui mercati dell'Impero Romano attraverso un interscambio commerciale tramite le piste carovaniere dell'Asia centrale di origine preistorica oggi dette appunto "vie della seta", o per mare, o dall'India o dall'Egitto, e più tardi, dal nostro Medioevo, tramite i mercati arabi.

Cartografia allegata allo studio

Per una migliore comprensione del territorio in epoche antiche e del suo sviluppo storico topografico nelle diverse epoche, vengono allegate allo studio alcune tavole geografiche originali in scala 1:25000, alle quali sono state aggiunte in modo semplice ma efficace numerose e importanti informazioni acquisite durante la ricerca svolta sull'intero territorio regionale e aree confinanti.



TAV. 1/A

Confini e antica viabilità romana nella X Regio Venetia et Histria secondo il topografo L. Bosio (Itinerari e strade della Venetia Romana, Padova 1970).

"Le vie pubbliche sono dello Stato e portano il nome del loro costruttore". (Siculo Flacco, *De condicionibus agrorum* 1,146,2).

Nel disegno lo studioso segna con il nome di Postumia il suo tracciato fino all'incrocio di Concordia, come altrettanto segna allo stesso tempo con il nome di Annia il suo tracciato fino ad Aquileia, prima e dopo l'incrocio di Concordia.

Il disegno così come viene presentato è in contraddizione con quanto sostenuto da se stesso nei suoi studi dove, evidentemente, accomunare i nomi di ben due consolari sovrapposte Postumia - Annia da Concordia ad Aquileia, gli è stato più facile dirlo che segnarlo.

Sempre a riguardo lo stesso studioso sull'antica viabilità romana e sul percorso terminale dopo Oderzo da Concordia ad Aquileia delle due consolari Postumia e Annia, va ricordato che il rinvenimento della lapide detta "del foro pequario" ha agito sul topografo e sul resto degli studiosi come "uno specchio per allodole", giacché anche se rinvenuta ad Aquileia non significava far terminare a qualsiasi costo e in modo complicato la Postumia unita alla consolare Annia fino alla porta occidentale o settentrionale di questa città, dimenticandosi di chiarire sia il raccordo che il foro pequario menzionati nella citata lapide.

Va da sé che se a suo tempo il Bosio voleva individuare il raccordo che lo avrebbe portato dalla Postumia al foro pequario, come inciso nella nota lapide rinvenuta ad Aquileia "DE VIA POSTVMIA IN FORVM PEQVARIUM MEISIT LATA P (EDES) XXXX DE SENATOVS SENTE(NTIA)", ritrovando in questo modo sia la consolare Postumia smarrita a Oderzo, che l'antico e ormai dimenticato mercato del bestiame, doveva cercare un'altra soluzione al percorso terminale della consolare Postumia.

Un'ulteriore osservazione che viene fatta alla legenda proposta dal Bosio consiste nel fatto che lo studioso abbia definito tutte le strade segnate come strade romane, mentre invece, ad esclusione di gran parte del percorso delle consolari Postumia ed Annia, e di alcune aree conosciute del territorio riordinate con il metodo della centuriazione romana, compresa la viabilità rettilinea prossima alla città di Aquileia, per il resto nel nostro territorio la viabilità antica è rimasta prevalentemente preromana, innestata poi in molti casi al nuovo e ordinato sistema agreste romano. Nella parte alta e montana, dove le scoscese e ripide montagne e le strette valli con i loro tortuosi torrenti non permettevano un transito regolare, gli stessi sentieri correivano in quota.

La stessa cosa bisogna dire anche per le aree collinose in prossimità della pianura circondate da paludi.

Laddove vigeva una stretta lunga valle, e la viabilità doveva necessariamente passare più volte da una parte all'altra del fiume adoperando anche per lunghi tratti lo stesso suo letto, il traffico sceglieva un diverso percorso, il più delle volte anche notevolmente più lungo.

È importante riportare come esempio la viabilità negata più volte dal fiume Fella, specie nella parte bassa del canale del Ferro a confine con l'area carnica dell'Alto Friuli, dove l'abitato preromano di Zuglio viene detto comunemente sulla via per passo Monte Croce, quando da Zuglio, Arta e Paluzza si poteva aggirare l'inconveniente causato sia dal Fella che quello dei cannoni veneti posizionati alla chiusa (Chiusaforte), passando dal Canale di S. Pietro (Zuglio)

a quello dell'alto Canal del Ferro transitando per Ligosullo, Col Duron, Paularo, Lanza, Pontebba e Tarvisio. Si riporta come esempio lo stesso percorso intrapreso qualche secolo fa dalle orde turche, in modo inverso che, dopo essere scese da Tarvisio e Pontebba, furono fermate in Lanza. Il percorso è segnato da copiosi rinvenimenti archeologici e storici appartenenti a tutte le epoche. L'abitato preromano di Zuglio deve quindi la sua importanza per essersi evoluto sulle vie preromane per Monte Croce che quella per Tarvisio. Per quanto riguarda l'abitato preromano di Zuglio detto impropriamente sulla via Iulia Augusta, si rimanda a quanto scritto sul nome di questa strada alla tavola 25.

Esempi evidenti delle strade preromane che si sono evolute con gradualità su precedenti sentieri preistorici, tramutandosi poi nelle numerose strade che ancora oggi in parte esistono e percorrono da nord a sud il territorio, anche per chilometri dai passi alpini alla pianura e il mare, sono quelle importanti che seguono i fiumi come loro guida, incrociando presso i loro numerosi passi o guadi le viabilità trasversali.

Nella regione Friuli sono importanti quelle lungo il Tagliamento, il torrente Cormor da Tricesimo alla laguna di Marano, lungo il torrente Torre e fiume Isonzo da Tricesimo a Belvedere e laguna di Grado, e quelle lungo il Natisone. Individuare in pianura questi antichi percorsi significa anche conoscere e delimitare sia le loro antiche aree golenali che quelle paludose soggette alle esondazioni.

La situazione dell'antica viabilità in prossimità dell'area costiera era invece molto diversa e complicata in quanto il traffico per attraversare le ampie aree acquitrinose era costretto a serpeggiare fra le mutevoli diramazioni dei fiumi, adoperando le strette strisce di territorio fra palude e palude o solcando gli stessi corsi d'acqua, specie nelle vicinanze della foce e il mare.

Sulle vie consolari o comunque di una certa importanza, l'inghiaimento era più o meno copioso fino a scomparire del tutto secondo i terreni alti o bassi attraversati.

Si veda come esempio quanto rilevato sulla Postumia dal conte Panciera fra Oderzo e Codroipo agli inizi del secolo XIX, o da me stesso fra Sevegliano e Aiello, ma anche fra Sevegliano e Aquileia, dove la manutenzione stradale romana applicava l'inghiaimento o rinforzo della strada laddove era più o meno necessario. Se poi, una strada romana o preromana che fosse, prendeva nuovi orientamenti, o comunque entrava in un contesto viario di più strade, l'insieme dei tracciati, vecchi e nuovi, dovranno essere posizionati tenendo conto che alcune strade, tutt'oggi praticate, quali agricole, incavate o meno, inghiaiate o asfaltate, allineate agli antichi appezzamenti agricoli segnati da confini alberati, fossati e quant'altro, possono celare un antico e precedente orientamento stradale.

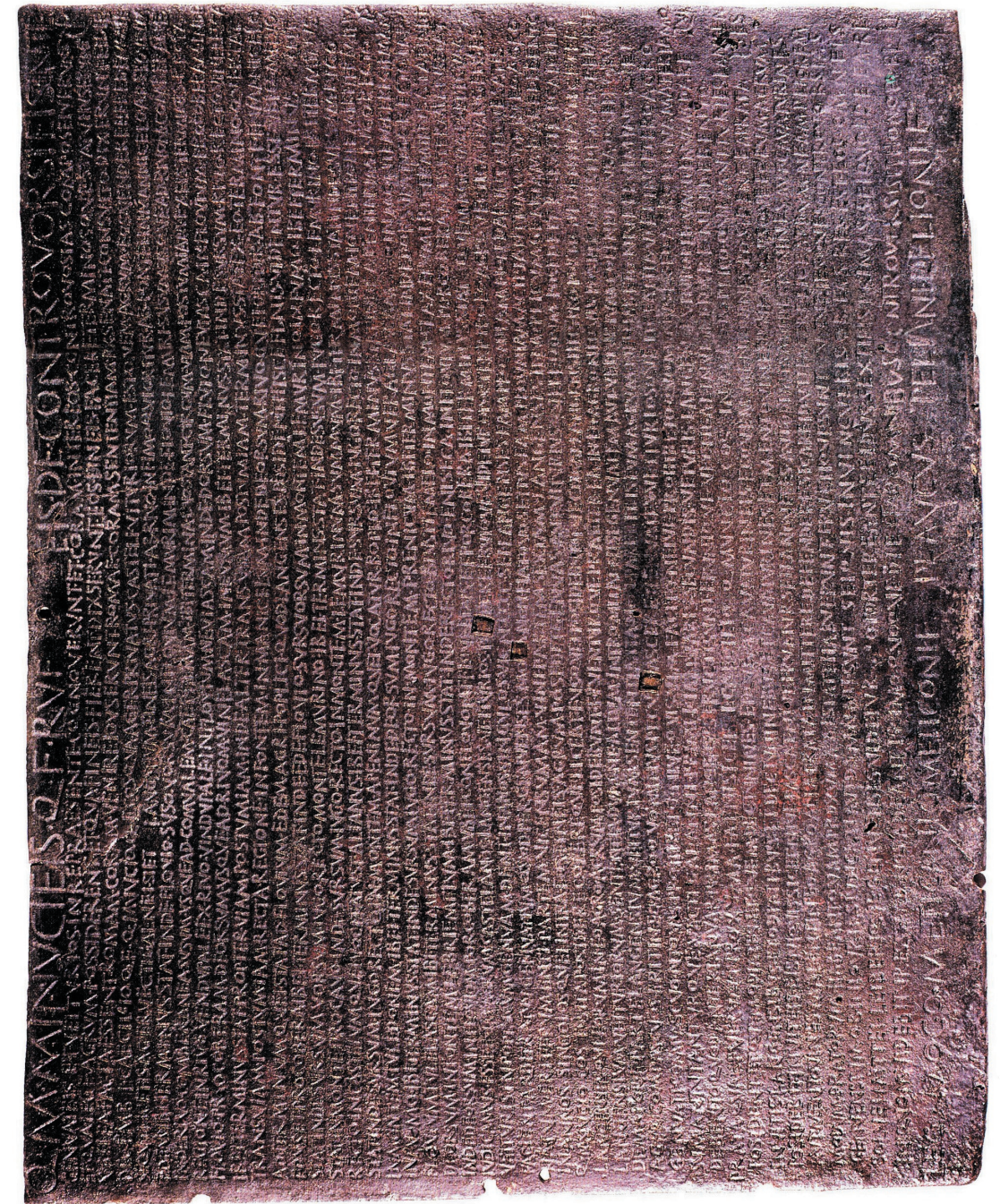
Per quanto riguarda l'attraversamento degli abitati più o meno importanti, la viabilità antica esterna dovrà essere allineata con quella antica interna dei loro centri storici, riposizionando i rinvenimenti archeologici più o meno antichi, i siti religiosi, anche quelli scomparsi, il tutto sempre prendendo in considerazione l'aspetto idrografico, orografico e topografico del territorio anche tramite la visura cartografica antica.

Si veda ancora come esempio la mia ricostruzione storico-topografica del territorio fortemente abitato dell'area monfalconese, dove alcuni tratti dell'odierna viabilità appartiene addirittura alla parte terminale del decumano massimo romano di Aquileia ripreso in tempi diversi oltre l'Isonzo: vie Dobbia, XXIV maggio, S. Giusto e Galvani.

Gli odierni piccoli e grandi centri abitati di montagna come di pianura e dell'area costiera interessati da queste vie di comunicazione ancora oggi in parte esistenti, conservano tutti piccole o grandi tracce archeologiche e storiche della loro iniziale appartenenza alla preromanità per passare poi gradualmente a quella romana e dei giorni nostri.

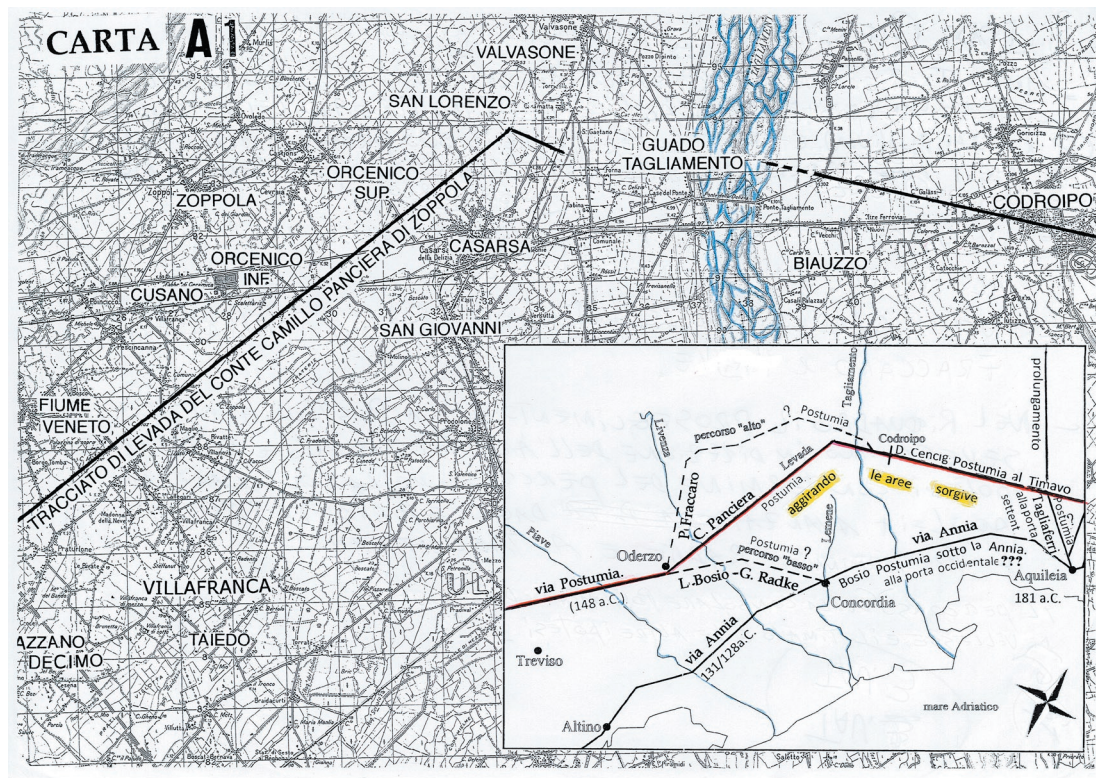
Da quanto riscontrato nell'imponente ricerca storico-archeologica del Tagliaferri pubblicata su "Coloni e Legionari nel 1986", ovvero che sotto o nei pressi della maggior parte delle antiche chiese dei centri storici ma anche di quelle campestri e cimiteriali si nascondano i resti di quello che rimane di un sito archeologico coperto il più delle volte da quello medioevale, è un'ulteriore conferma della sovrapposizione delle diverse epoche che hanno accompagnato da sempre l'evoluzione umana. Che poi, si aggiungano a queste tracce quelle rinvenute fra paesi e paesi o fra città e città, e la correlazione fra queste antiche aree insediative trasformate nelle attuali; ma anche fra antichi sentieri e attuali vie di comunicazione piccole o grandi è presto detto che proprio iniziando dall'inedita ricerca del Tagliaferri si è potuto constatare la notevole presenza della romanità sotto tutti i nostri borghi, paesi e città, o sparsi poco o troppo nelle campagne circostanti. Un aumento della popolazione e delle aree insediative a dismisura che, differentemente dalle epoche precedenti, fu causato non tanto dall'immigrazione di genti provenienti da altre aree geografiche, che sicuramente c'è stata, anche se il fatto non risolve il problema, ma dovuto invece, anche se fra alti e bassi, all'ordine e al benessere che il periodo romano ha saputo creare e diffondere durante i secoli del lungo impero.

Non ci si deve meravigliare dunque se oggi, di tanto in tanto qualche rinvenimento archeologico fortuito o dovuto a dei lavori o per qualche scavo archeologico di emergenza, vada a integrarsi con quanto sostenuto sia dal Tagliaferri che da questa ricerca.



TAV. 1/B

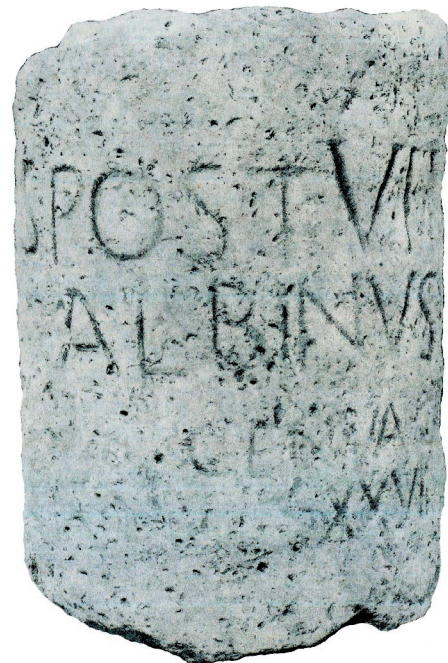
*Tavola bronzea del 117 a.C. con su inciso una delimitazione di appezzamenti agricoli confinanti con la consolare Postumia.
(Rinvenuta a Polcevera di Genova)*



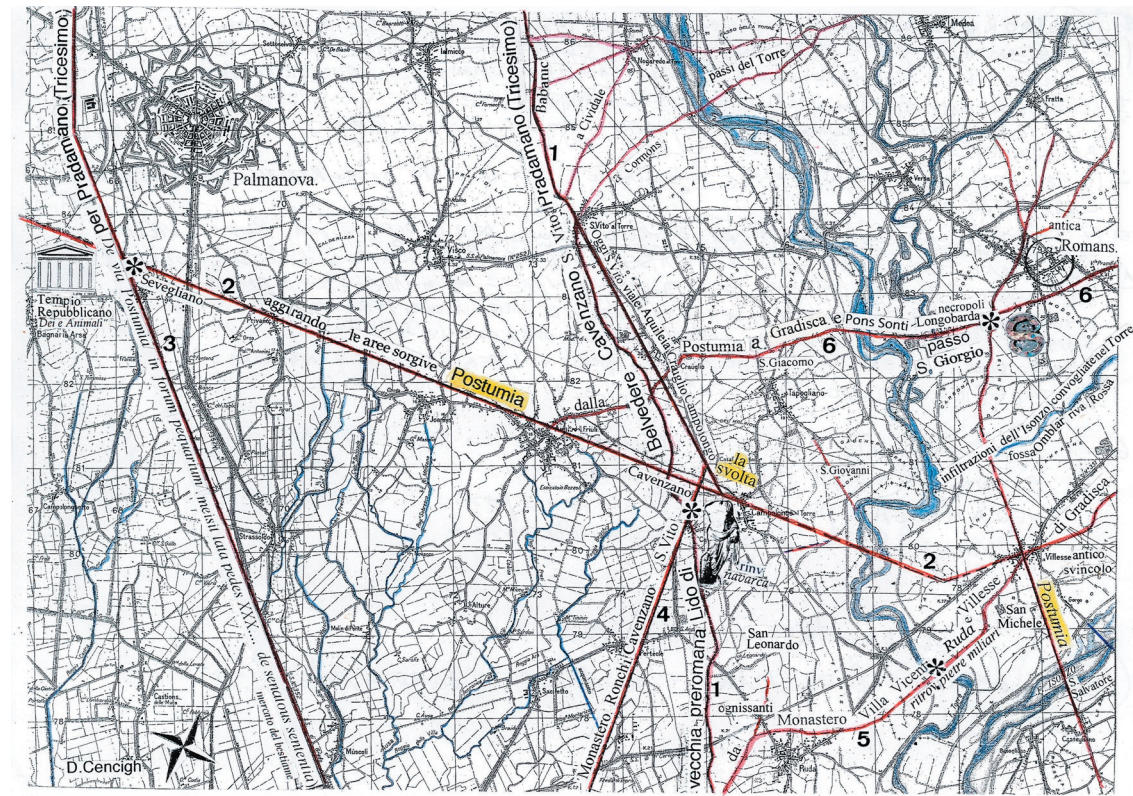
TAV. 2

Importante tracciato della consolare Postumia rilevato dal conte Panciera di Zoppola (1893-1896) fra Oderzo e Codroipo (Quadrivium), e conseguente proseguimento rettilineo della via a est, oggi ripercorsa dalla statale 252 fino a Sevegliano.

Nel riquadro il proseguimento della Postumia oltre Sevegliano in direzione delle foci del Timavo (TS), e le diverse ipotesi avanzate dagli storici L. Bosio, P. Fraccaro, G. Radke e A. Tagliaferri.



Cippo miliario di Spurio Postumio Albino. Verona, Museo Maffeiano.



TAV. 3 Strade preromane e romane a nord di Aquileia

1 La via preromana collocata lungo la riva destra dei fiumi Torre e Natisone, dal passo di Tricesimo (UD), alla laguna di Belvedere (GO), oltre a delimitare in tempi antichi i limiti di esondazione in riva destra di detti fiumi privi di arginature, serviva a raccogliere e smistare il traffico preromano, romano e medioevale diretto a nord o sud, ma anche quello orientato a est oltre dette acque, specie nell'area cividalese e dell'alto, medio e basso Isonzo.

2 Il percorso della Postumia diretto a est verso l'importante e organizzato passo romano tra Villesse e Cassegliano, in direzione di Ronchi e l'area del Timavo. Da Villesse al Timavo, salvo l'aggiustamento romano fra Villesse e Cassegliano, la Postumia ricalcava essenzialmente un percorso preromano.

3 Il primo raccordo romano a scendere dalla Postumia (Sevegliano) a Monastero nominato nella lapide del foro pequario, e il suo seguente prolungamento a salire da Sevegliano fino a Pradamano con termine sulla via preromana Tricesimo-Belvedere.

Il raccordo, in linea con il cardine massimo della centuriazione, fu tracciato a scendere dalla Postumia al foro pequario così come è stato proprio tramandato dalla nota lapide, e non come voluto dallo storico G. Rosada come prolungamento a salire del cardine massimo di Aquileia (in *Tesori della*

Postumia, Milano 1998).

La funzione di questa via nel suo prolungamento da Sevegliano fino a Pradamano era di raggiungere più velocemente sia Cividale che il passo di Tricesimo. Oltre Pradamano il traffico di questa via entrava in un contesto stradale preromano nonostante l'attraversamento di aree centuriate come Tricesimo e Cividale.

4 Il secondo raccordo romano a scendere dalla Postumia (Cavenzano) a Monastero, e il suo seguente prolungamento a salire fino a San Vito, con termine sulla via Belvedere-Tricesimo.

Le funzioni della strada romana erano legate al transito della Postumia, ma anche e soprattutto a quelle della via preromana Tricesimo-Belvedere (I) alla quale venne collegata appositamente.

5 In epoca romana, la via Monastero-Villesse terminava come oggi, a causa di fattori idrografici (esondazione in riva destra delle acque del Natisone-Torre e Isonzo) a Villa Vicentina sulla strada preromana Tricesimo-Belvedere.

Il traffico proveniente da Monastero per Villa Vicentina diretto a Villesse oltre il Torre doveva adoperare un tratto della via preromana Tricesimo-Belvedere per poi piegare poco sopra Ruda a est, nei pressi della chiesa non più esistente di Ognissanti, e raggiungere in questo modo, dopo aver attraversato l'area palustre prodotta dal Torre-Natisone e Isonzo, la chiesa cimiteriale di San Michele di Villesse.

Il passo è testimoniato dal rinvenimento di numerosi miliari privi di indicazione.

6 La stazione militare longobarda rilevata presso Romans (chiesetta di S. Giorgio), esisteva in funzione del controllo del traffico diretto alla Postumia (Aiello) per la via più breve tramite il passo sul Torre-Natisone di San Giorgio proveniente dai territori di Gradisca, Pons Sonti, Gorizia e le valli del medio e alto Isonzo, senza allungare necessariamente il percorso passando per Villesse: località interessata piuttosto dal traffico per Aquileia, ma anche soprattutto da quello che saliva a Villesse dai territori di Monfalcone, Trieste e l'Istria tramite il passo sull'Isonzo di Cassegliano o San Piero.

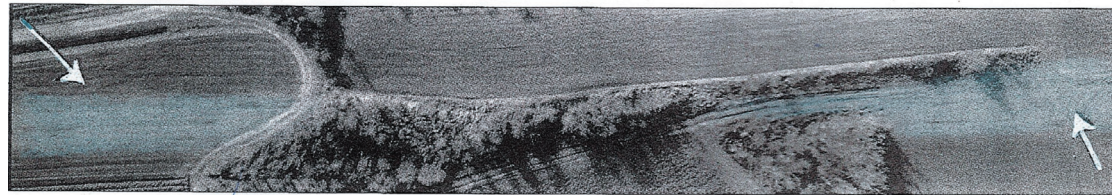
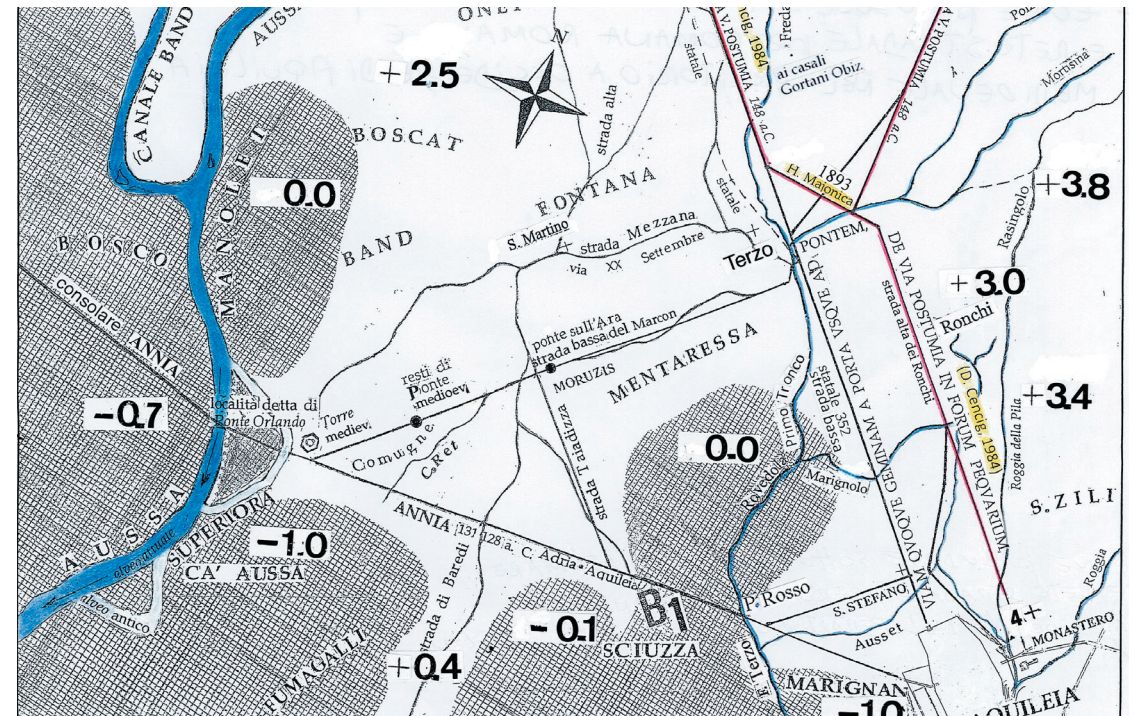
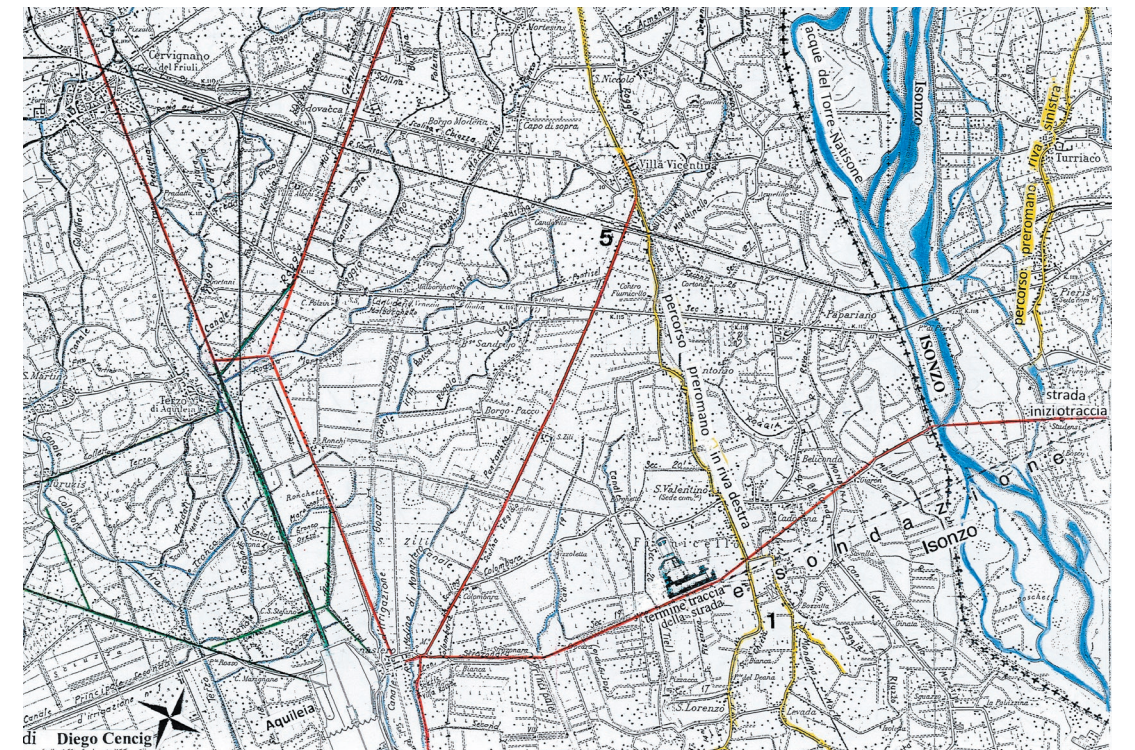


Foto B. La via Postumia, sopra Sevegliano, sulla linea Codroipo-Villesse, di D. Cencig

TAV. 4



TAV. 5 Aree paludose sotto il livello del mare, e rete stradale preromana, romana e medioevale nel territorio a occidente di Aquileia.



TAV. 6

Il solido passo sull'Isonzo di Pieris viene usufruito dall'epoca preromana ai giorni nostri. Le strade preromane lungo le rive destra e sinistra dell'Isonzo privo di argini, e il luogo della costruzione dell'imponente mausoleo funebre della famiglia romana Candia a Roncolon, sulla strada per Trieste, oggi ricomposto impropriamente sulla via principale di Aquileia, stanno a delimitare l'area di esondazione del fiume in tempi antichi, e per questo il suo attraversamento tramite la costruzione di un ponte in pietra avrebbe implicato una lunghezza del manufatto pari alla distanza tra Fiumicello (Roncolon) e S. Canziano (Casa Studensi).

Pertanto, se detto ponte fosse realmente esistito come rilevato dall'archeologa L. Bertacchi, le sue testate sarebbero ancora oggi nei frutteti e nelle vigne delle due località. In pianura, con il termine area antica di esondazione di un fiume privo di argini, si intende il suo corso principale con le sue diramazioni e le relative zone di espansione quali le aree golenali e le adiacenti paludi; mentre nella sua parte prossima al mare a causa delle sue basse quote altimetriche, il fiume entrava ampiamente nella laguna e il mare biforcandosi, formando con i suoi detriti presso la foce la caratteristica forma triangolare.

In epoca preromana, dal passo sull'Isonzo di Pieris presso Casa Studensi, per andare a Trieste e l'Istria bisognava salire via Dobbia al vecchio passo e ponte di Ronchi per attraversare un'area palustre prodotta da una vecchia diramazione dello stesso fiume presso S. Polo e collegarsi con il primitivo percorso preromano sulla strada per S. Giovanni al Timavo posto a monte del colle di Monfalcone.

L'antico tratto di strada romana di Monastero, da Strazonara per Crocara e Roncolon, approssimativamente in linea con il canale Anfora e il decumano massimo di Aquileia, venne ripreso in forma altrettanto rettilinea oltre l'Isonzo, da S. Canziano (chiesa) a via Galvani e quota 60 s.l.m. di Monfalcone, al tempo di Augusto e alla costruzione da parte della sua XIII Legione Gemina del ponte sul Locavaz (nuova via per Trieste).

Il tratto stradale rettilineo e terminale in riva sinistra, più basso di circa 300 metri di quello rettilineo e iniziale in riva destra, si deve a fattori idrografici, quali le esondazioni dell'Isonzo in riva sinistra dall'area di San Piero a S. Polo (zona ospedale di Monfalcone), che ha impedito un preciso allineamento delle due strade. Le due strade furono costruite in tempi diversi.

Nel territorio in riva sinistra all'Isonzo, le due località chiesa di San Canziano da una parte e quota sessanta del colle monfalconese dall'altra, inizialmente erano due punti gromatici serviti nell'allineamento del decumano massimo di Aquileia a est.

Riassumendo quanto osservato dell'intero percorso rettilineo, da Aquileia (Monastero) a Monfalcone, si è riscontrato che la romanità sia stata effettivamente nell'impossibilità di far mantenere come per il cardine massimo un orientamento altrettanto lineare a questa strada a causa di notevoli questioni idrografiche prodotte dall'Isonzo, sia nella sua parte iniziale che finale presso Ronchi.

Visto l'importante lunghezza e le sue funzioni, se ne desume quindi che questa via, da Monastero (Strazonara) a Monfalcone, divisa in due sezioni dal fiume Isonzo, nell'idea romana doveva rappresentare la proiezione nel territorio del decumano massimo della città. Infatti, questa strada, dopo un aggiramento dell'area portuale di Aquileia, a Strazonara prese un corretto orientamento, almeno fino a Roncolon, per scomparire del tutto all'incrocio con la via preromana Belvedere-Tricesimo, poco oltre il luogo del rinvenimento del mausoleo funebre della famiglia Candia.

Visto le ampie esondazioni di questo fiume, specie in riva destra, e la sua instabilità che ha impedito la costruzione di un ponte di lunghe dimensioni, la romanità fu costretta quindi ad attraversare il fiume poco sopra, usufruendo dell'antico passo preromano fra Giaron e Studensi.

Il traffico di questa via diretto a est per Trieste e l'Istria proseguiva poi inizialmente su una via preromana salendo al passo e ponte di Ronchi, aggirando a monte il colle monfalconese fino al Timavo.

Successivamente, ai tempi di Augusto, la necessità di riorganizzare questa strada, specie nel suo tratto in riva sinistra all'Isonzo in modo più pratico e funzionale, dopo aver costruito un ponte sul fiume Locavaz in sostituzione di quello di Ronchi accorciando il percorso per Trieste e l'Istria, la romanità fece scendere questa strada proveniente da Monastero, dall'antico passo Studensi a S. Canziano (via romana) al fine di allinearla il più possibile fino a Monfalcone con il suo tratto iniziale posto in riva destra.

È significativa poi la seguente variazione che questa via ebbe nel suo tratto iniziale in riva destra all'Isonzo, da Monastero a Roncolon a favore di un nuovo e più alto percorso tuttora praticato che, staccandosi in località Colombara, dalla via romana detta di Petrada (Monastero-V. Vicentina), proseguiva a est per S. Valentino di Fiumicello, attraversando l'Isonzo sempre all'antico passo preromano di Giaron, uno dei passi detti "della barca", rimasto pressoché in funzione dalla preromanità fino al restringimento dell'alveo del fiume tramite arginature e la conseguente costruzione dell'attuale ponte poco più a monte, fra Papariano e Pieris.



Foto D. Fotomontaggio con posizionamento del Mausoleo di Roncolon nel punto della sua originaria collocazione sulla via da Aquileia all'Isonzo di D.Cencig

TAV. 7

TAV. 8 Nodo stradale di Terzo, una controprova positiva delle osservazioni.

Strade e fiumi segnati da 1 a 6.

1 Acquedotto romano con ponte attraversato sul canale Marignul

2 Strada per Scodovacca

3 Strada Statale 352 per Terzo e Cervignano

4 Antica strada alta dei Ronchi, con deviazione finale dai Ronchi a S. Stefano

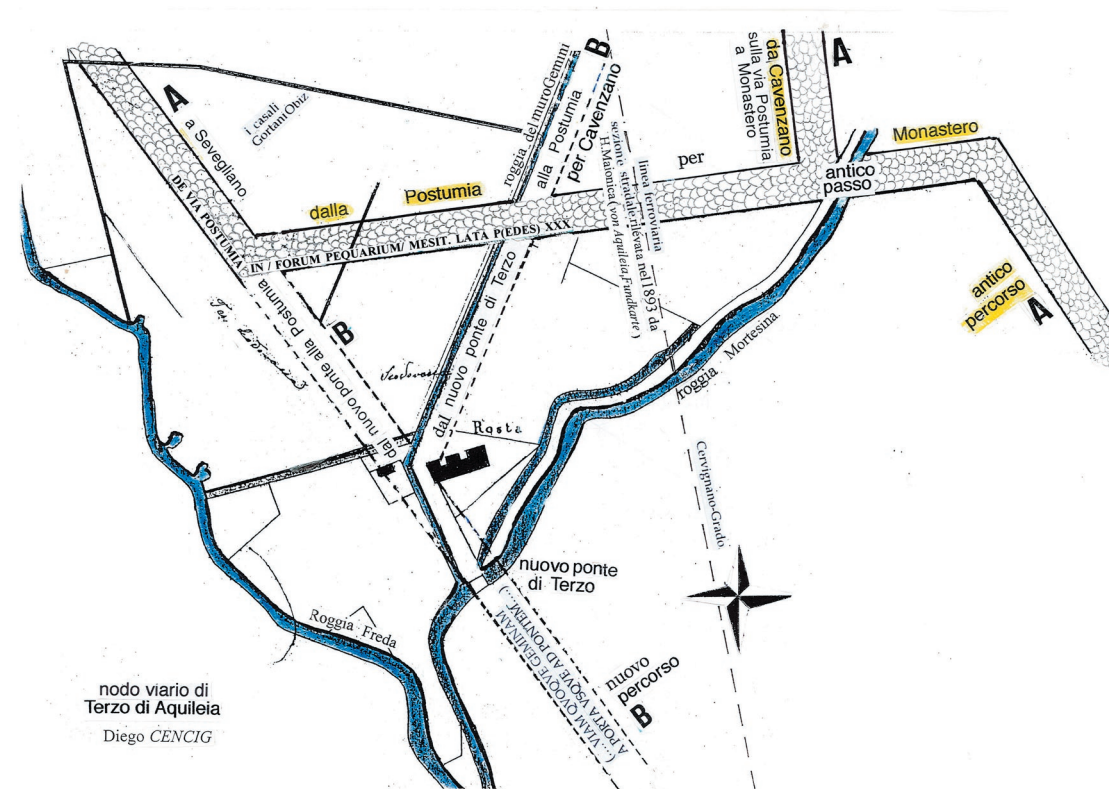
5 Fiume Polzin

6 Fiume Mortesina.

Manca la roggia Freda, fra i numeri 2 (strada per Scodovacca), e 3 (Statale 352).

Esiste una mappa nel territorio soggetto al monastero benedettino femminile di

Aquileia, così come doveva apparire in epoca medioevale. Si vedono segnati le chiese dei centri abitati, i fiumi, i boschi e le paludi. Inoltre, è indicato un tratto del grande muro dell'acquedotto romano (1). Non si vede nella mappa la strada rettilinea che da Terzo era diretta alla porta settentrionale di Aquileia. Si nota invece, ben marcata, una strada che si estende ad ampio arco tra Terzo e S. Stefano, passante per i Ronchi. Si tratta dell'antico percorso ritornato in uso dopo la romanità, quando le acque non più regolate, erano andate ad occupare i loro primitivi siti (4).



TAV. 9

Scoperta del nodo stradale di Terzo e sua importanza.

La scoperta del nodo stradale di Terzo, e le seguenti varianti al suo sistema viario, a causa di importanti fattori idrografici fra i quali il primitivo raccordo della Postumia con Aquileia tramite l'odierna località di Monastero e antico foro pequario nominati nell'incisione della sua nota lapide, vanno di conseguenza a confermare il proseguimento della Postumia a est, da Oderzo per Codroipo, Sevegliano, Cavenzano, Villesse, Cassegliano e Ronchi, in direzione dell'importante area del Timavo nel golfo di Trieste.

Il proseguimento della Postumia a est esclude pertanto la complicata sua discesa da Oderzo per Concordia e Aquileia creata dal Bosio, ma anche un suo arrivo alla porta settentrionale di Aquileia come lasciato scritto dal Tagliaferri.

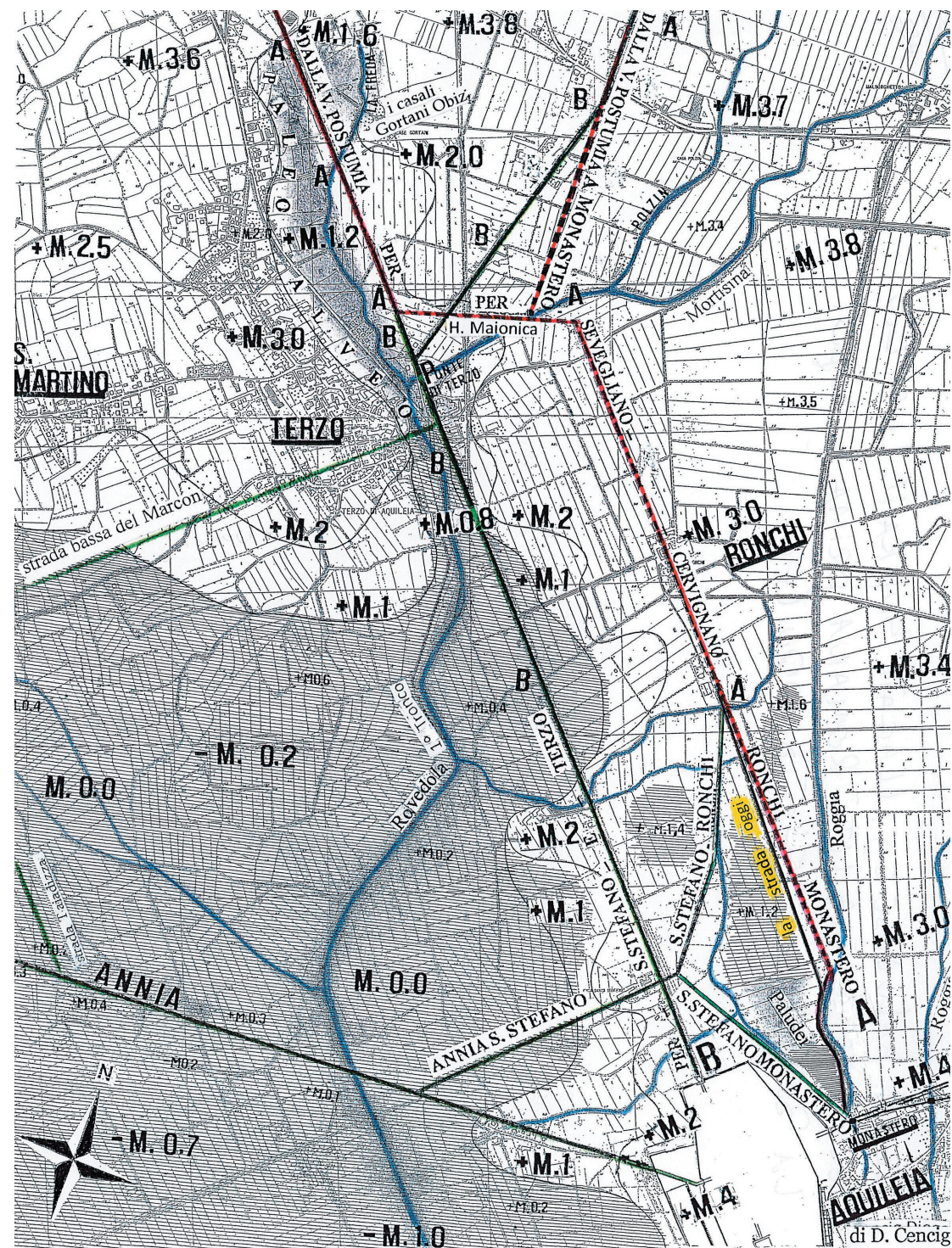
Con le variazioni avvenute al sistema viario originale che componevano il nodo stradale di Terzo, viene quantificato in ordine di tempo anche il termine di almeno una parte importante delle prime opere di bonifica svolte nell'area bassa e occidentale di Aquileia, alimentata da importanti attività sorgive, che vennero defluite dal fiume Terzo dopo aver ridisegnato appositamente, anche se in parte, il suo corso: attività di bonifica svolta in non meno mezzo secolo di lavori.

Esaminando la cartografia allegata e le quote altimetriche riportate e riferite alla viabilità, viene osservato che a causa di questa grave situazione idrografica sopra esposta, fino al tempo della rettifica del primo raccordo stradale fra la Postumia e Monastero, transitando per Terzo e Ronchi, sostituito con un nuovo tratto terminale di strada, dal nuovo ponte di Terzo (costruito appositamente), alla porta settentrionale di Aquileia, e la concomitante costruzione della consolare Annia negli anni 131/128 a.C. da attribuirsi al pretore o console Tito Annio Rufo, nessuna strada avrebbe potuto raggiungere Aquileia da occidente via S. Giorgio di Nogaro e Malisana: né una ipotizzata strada di Emilio Lepido del 175 a.C., né tantomeno una presunta via Annia che secondo alcuni studiosi sarebbe stata costruita molto prima dal console Tito Annio Lusco nel 153 a.C. e padre del console Rufo.

Dopo le grandi opere di bonifica avvenute nell'area occidentale di Aquileia, l'antico raccordo proveniente dalla Postumia venne a trovarsi con due percorsi terminali e paralleli, distanti fra loro poche centinaia di metri e aventi le stesse finalità, tanto che il nuovo tratto di strada terminale, costruita ad iniziare dal nuovo ponte di Terzo alla porta settentrionale, tutt'oggi lambita dall'omonimo fiume Terzo e ripercorsa dalla Statale 352, venne ad assumere in modo significativo il nome di Gemina o gemella del primitivo tratto terminale di strada Terzo, Ronchi, Monastero oggi detta strada alta dei Ronchi.

La via Gemina ad Aquileia

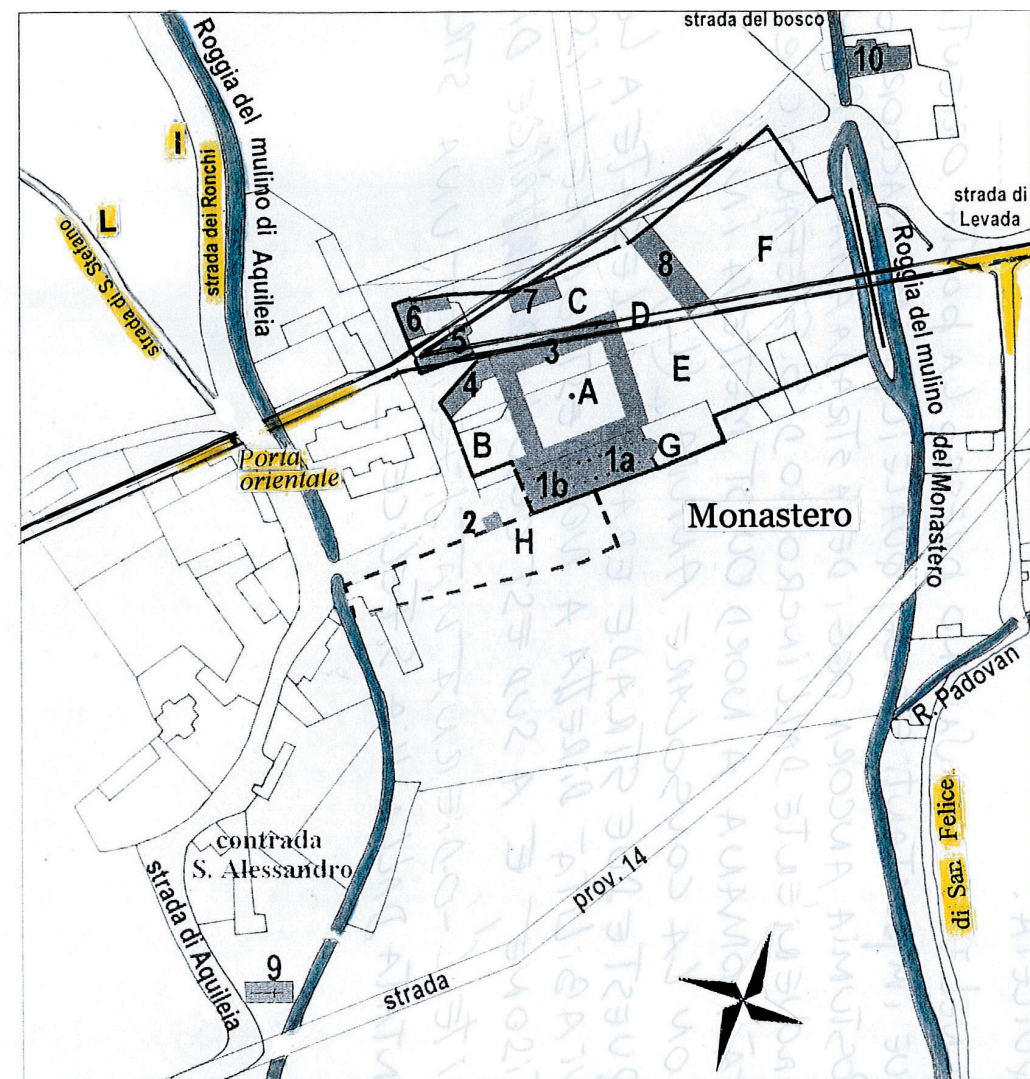
La via è stata chiamata Gemina dagli storici Cluverio e Palladio, e più recentemente dal Brusin. Ciò in base a due iscrizioni uguali per testo e misura del III sec. d.C. rinvenute ad Aquileia, che ricordano la sistemazione della via (QVOQVE GEMINAM A PORTA VSQVE AD PONTEM) da parte dell'imperatore Massimino il Trace. Al tempo dello stesso imperatore anche la via Annia fu interessata dai lavori di restauro dalla porta al settimo miliare. Se ne deduce che i riordini interessarono le strade suburbane più prossime ad Aquileia per migliorare la loro funzione e anche l'immagine della città.



TAV. 10 Aree paludose ed allagate sopra il livello del mare e viabilità romana prima e dopo la bonifica occidentale di Aquileia.



TAV. 12 Nuova pianta archeologica di Aquileia, L. Bertachi, Udine 2003. Differente dalla mia ricostruzione stradale primaria romana esterna alla città, non vengono presi in considerazione eventuali errori di valutazione archeologica elaborati dalla studiosa all'interno della città presentati in questa carta.



Mappa del monastero e della villa elaborata sulla base di una carta del '700 e di altre indicazioni documentarie.

Legenda

- | | |
|------------------------------------|-------------------------------------|
| 1a Chiesa del monastero | A Cortile del chiostro |
| 1b Chiesa della villa di Monastero | B Cortile interno |
| 2. Campanile | C Cortile d'ingresso |
| 3. Convento | D Cortile dei servi |
| 4. Parlatorio | E Giardino |
| 5. Foresteria | F Orti conventuali |
| 6.7.8. Granaio, stalla, bucatoria | G Cimitero del monastero |
| 9. Chiesa S. Alessandro | H Cimitero della villa di Monastero |
| 10. Molino del monastero | I strada Ronchi |
| | L strada S. Stefano |

TAV. 13 Monastero, antico foro pequario romano e circonvallazione stradale orientale dell'antica Aquileia romana.

A Monastero, ancora nel 700 arrivavano presso la porta orientale della città romana due importanti strade, quali il primo raccordo con la consolare Postumia ancora oggi detta "strada alta dei Ronchi" (I), e il raccordo a salire diretto all'incrocio di S. Stefano che, aggirando la città romana a nordovest, metteva in comunicazione con la consolare Annia (L).

A Monastero, le due strade erano collegate a loro volta con la viabilità diretta a nord-est oltre l'Isonzo e il Torre-Natisone, e a sud-est con la via diretta al mare tramite una strada oggi in parte ripercorsa dalla via S. Felice.

La circonvallazione orientale di Aquileia permetteva al traffico proveniente o diretto alle diverse località di aggirare la città senza necessariamente entrarci, specie in funzione di un'eventuale chiusura delle sue porte, mentre la odierna Monastero e antico suburbio detto del foro pequario o boario, di conseguenza venne ad assumere una indispensabile funzione logistica a servizio del traffico in arrivo, transito o sosta della città.



Foto C. La via Postumia, sopra Cavenzano, sulla linea Codroipo-Villesse, di D. Cencig.

TAV. 15



Foto A. Tratto di "Strada Grande" tra la S.S. 351 e la Comunale Ruda - S. Andrea di Pertole, di D. Cencig.

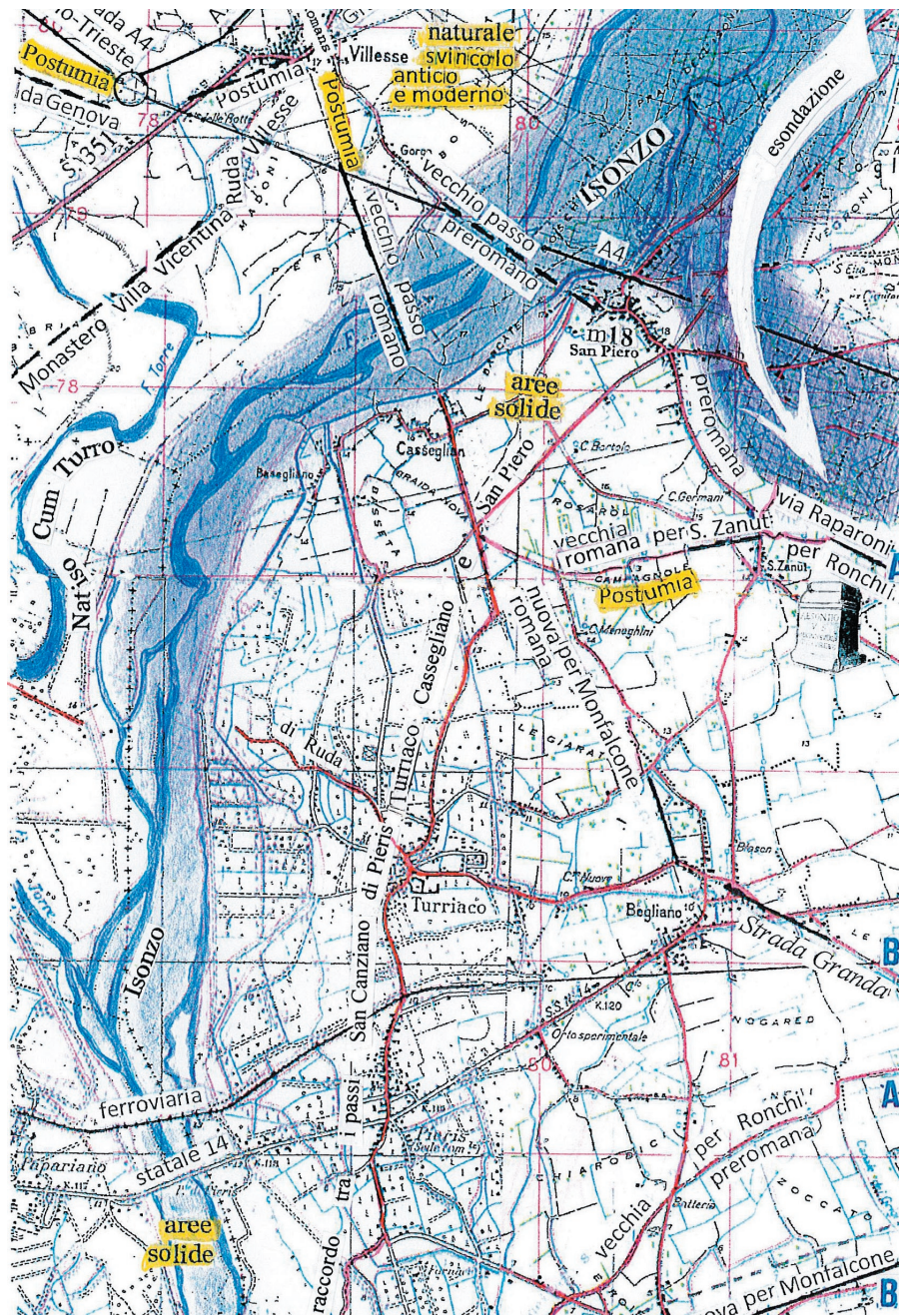
TAV. 16



TAV. 14

Importante territorio fra le località di Ruda, Campolongo, Villesse, Tapogliano, Romans, Turriaco e Cassegliano, in funzione dei passi sul Torre- Natisone-Isonzo.

La Postumia proseguiva a est, lo confermano la scoperta del nodo stradale di Terzo e il suo complesso e articolato percorso tra Sevegliano, Cavenzano, Villesse (svincolo), Cassegliano, Ronchi dei Legionari e S. Giovanni al Timavo: viabilità sconosciuta a topografi, storici e archeologi, almeno fino alla proiezione delle fotografie e disegni con relative spiegazioni rese note più volte da D. Cencig.



TAV. 17 -Passi sull'Isonzo tra Villesse e Cassegliano, e tra Fiumicello (località Giaron) e Pieris (località Studensi). Passo fra Ruda e Turriaco. Questo passo è particolarmente importante perché intermedio fra quelli di Villesse-Cassegliano e Giaron-Studensi.
-Importante raccordo lungo la riva sinistra tra i passi di Pieris, Turriaco, Cassegliano e San Piero.
In relazione al transito della consolare Postumia e alle problematiche create

dalle esondazioni dell'Isonzo in riva sinistra, è importante si osservi la riorganizzazione attuata dalla romanità dell'importante passo preromano tra Villesse (Gorgo), S. Piero e S. Zanut, sostituito con uno nuovo tra Villesse, Cassegliano e San Zanut spostato più in basso, in un'area riparata dalle esondazioni.

-Questa mia sorprendente ricostruzione topografica svolta nel territorio monfalconese, contrariamente al rinvenimento delle sue tracce centuriate pubblicate inclinate in un verso o nell'altro dalla ricerca più o meno ufficiale della Soprintendenza e universitaria, ci informa che la ricostruzione topografica svolta da questi enti il più delle volte viene fatta con il metodo detto "a tavolino", ossia aiutandosi con le famose carte 1:25000 e non certamente visionando palmo a palmo il territorio come nel mio caso.

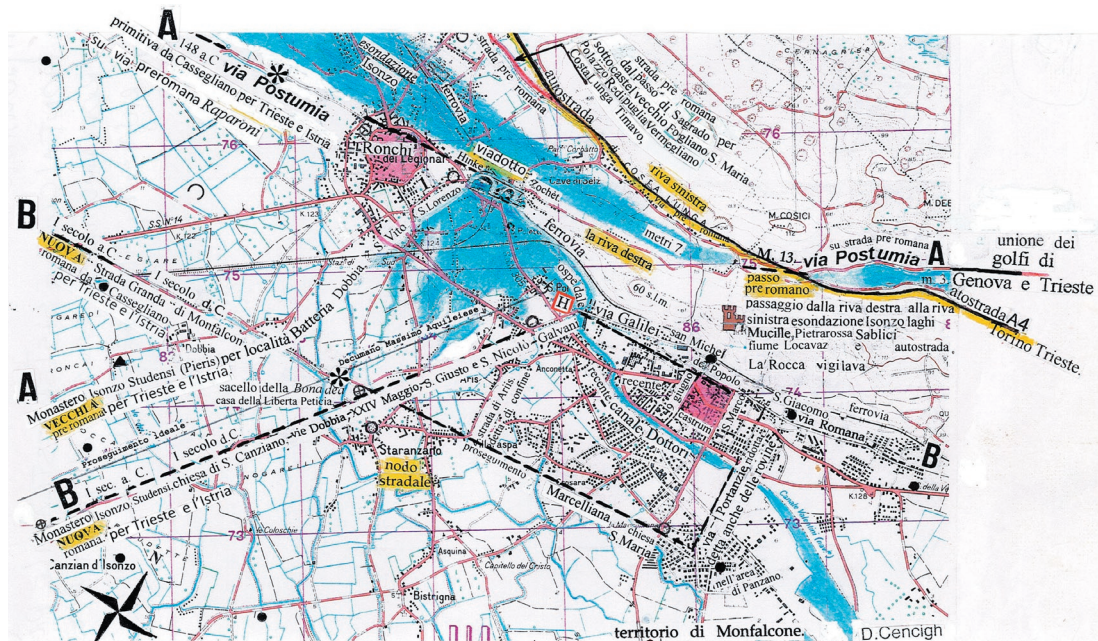
Dell'importante passo sull'Isonzo tra Fiumicello e Pieris, bisogna invece dire con non poca sorpresa, come dalla preromanità ai giorni nostri il traffico abbia sempre scelto di attraversare il fiume pressoché nello stesso punto: attraversamento dettato ovviamente da osservazioni dell'area tramandate da epoche antichissime, e confermate poi in epoche recenti dalle analisi tecniche dei terreni tramite carotaggi.

Si osservi a proposito il restringimento a collo di bottiglia sul passo dell'Isonzo, tra Fiumicello e Pieris, per poi allargarsi nuovamente nel territorio della Statale 14, della linea ferroviaria Cervignano-Trieste, e del tracciato preromano individuato.

Da osservazioni effettuate nel 1986 si riporta quanto raccontato dagli anziani fratelli Lorenzon che, dopo avermi riferito che la traccia stradale inghiaiata mista a grossi sassi e frammenti di embrici che stavo seguendo dalla chiesa di San Canziano all'Isonzo transitava effettivamente sotto il loro capannone agricolo. I Lorenzon aggiunsero pure che in più di qualche occasione l'argine in riva sinistra a protezione della loro abitazione è quella più in basso della Marcorina abbia trattenuto a malapena alcune importanti piene del fiume mentre, poco più a nord, dentro l'argine stesso, in corrispondenza della sua ampia area golenale e dell'antico passo si è potuto tranquillamente coltivare per anni un importante vigneto senza che dette acque lo abbiano mai sommerso. Non si può dimenticare in questa ricerca il percorso lungo la riva sinistra dell'Isonzo a collegamento dei passi di Pieris (località Studensi), Turriaco (per Ruda), e Cassegliano-S. Piero su Villesse.

La strada in riva sinistra, oltre a segnare il limite delle esondazioni in tempi antichi dell'Isonzo, è importante perché lungo il suo percorso sono sorte ed evolute le località di Pieris e Turriaco.

Quest'ultima località è particolarmente interessante perché era collocata su un incrocio creato fra questo raccordo e il passo sull'Isonzo per Ruda testimoniato un tempo nelle sue funzioni dalla chiesetta campestre non più esistente di San Giovanni.



TAV. 19

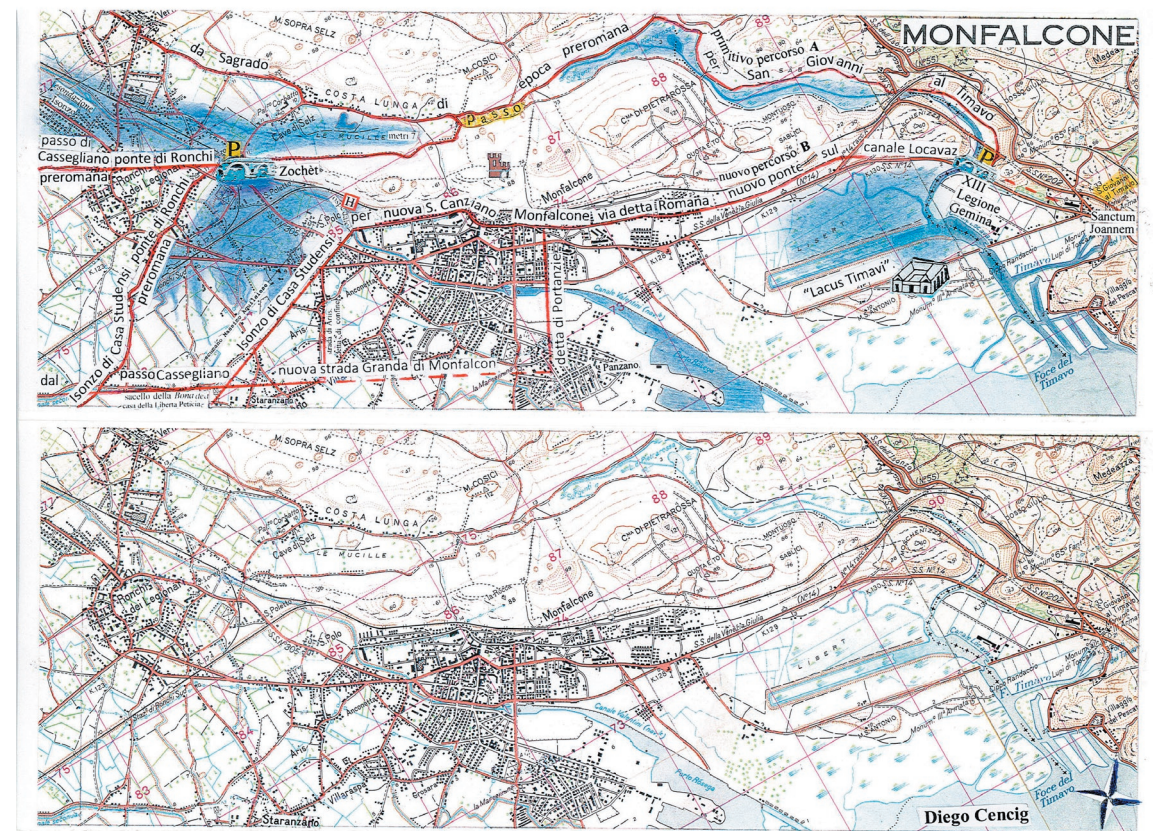
Importante territorio di Ronchi, Staranzano e Monfalcone.

Sistema stradale preromano e romano in rapporto all'area di esondazione in riva sinistra dell'Isonzo.

Il territorio di Monfalcone ci appare storicamente come terra di passaggio obbligato per mete importanti, naturale cerniera tra la costa e importanti assi viari, con un ponte in uscita e cinque passi sull'Isonzo in entrata.

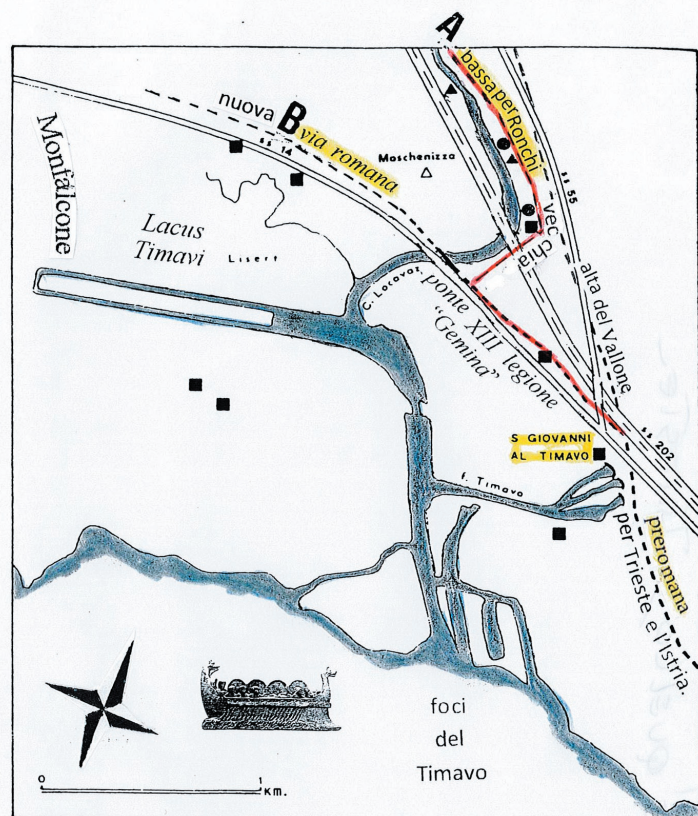
Il presente studio non affronta il problema della centuriazione. In proposito si osserva soltanto che, in generale riordino fondiario mediante la centuriazione, non fu attuato in tutta la regione, e che la stessa seguiva criteri e angolature diverse, in presenza di particolari situazioni geografiche.

Laddove non fu attuata, la viabilità rimase inalterata rispetto all'assetto precedente. Dobbiamo pertanto immaginare, in epoca romana, un sistema viario di vie vecchie e nuove. Ad eccezione del caso della Postumia: strada che, nel suo proseguo verso la meta prestabilita, si presentava con tratti diversamente inclinati, tratti che in seguito saranno determinanti nel riordino fondiario locale; ad esempio, quelli di Cittadella, Asolo, Concordia e quello rilevato a Monfalcone.



TAV. 21

Territorio fra Ronchi, Monfalcone e S. Giovanni al Timavo in funzione dell'esondazione in riva sinistra dell'Isonzo, all'area del Lisert (antico Lacus Timavi), e al sistema stradale preromano e romano.



A primitivo percorso che collegava il territorio monfalconese con quello di San Giovanni al Timavo tramite il ponte di Ronchi.

B detta Romana, da Monfalcone tramite il ponte sul Locavaz costruito in un secondo tempo dalla XIII Legione Gemina:

TAV. 22

Territorio fra Monfalcone e S. Giovanni al Timavo e il sistema stradale preromano e romano al canale Locavaz, confine fra il territorio di Monfalcone e quello di Trieste.



TAV. 23

Riepilogo della viabilità antica preromana e romana nel territorio orientale di Aquileia.

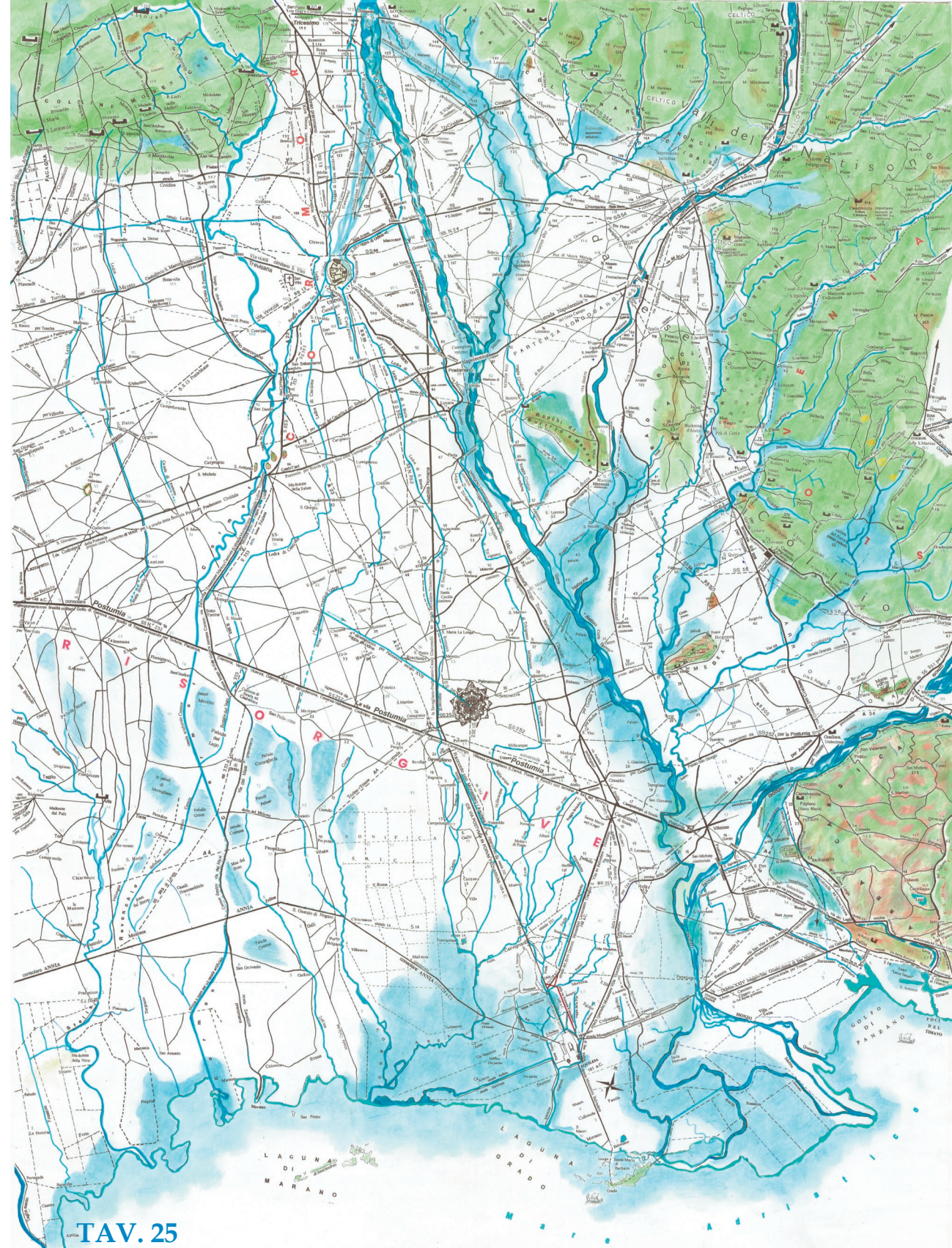
È certo che l'impianto organizzato stradale inclinato da ovest a est, al passaggio dei fiumi Torre, Natisone e Isonzo, messo in opera dalla romanità in direzione del primitivo passaggio preromano per l'area del Timavo, Trieste e l'Istria, era in funzione di un'antica strada importante che non poteva che essere la consolare Postumia.

Nello studio viene documentato in modo inedito e di estrema importanza come in questo territorio, terra di passaggio obbligato tra occidente e oriente, l'organizzazione stradale moderna stia ripercorrendo nel metodo il sistema organizzativo romano, dove addirittura una strada ad alta velocità romana in funzione di un'espansione politica e commerciale dall'area italica al nord-est europeo e la stessa fondazione poco prima di Aquileia hanno fatto parte del progetto.



TAV. 24

Il territorio di Monfalcone nella rappresentazione cartografica acquerellata di T. Maieron del 16 aprile 1777. (Archivio di Stato - Venezia)



TAV. 25

-Carta idrografica e viaria dell'antico sistema stradale preromano e romano fra Aquileia, Palmanova, Udine, Tricesimo e Cividale.

-Con il colore verde sono evidenziate in modo particolare le antiche aree di esondazione oggi circoscritte dopo i lavori di bonifica.

Disegno topografico dell'antico sistema di comunicazione preromano, romano, medioevale e moderno nella parte orientale del Friuli Venezia Giulia, fra le località di Grado, Aquileia, Palmanova, Udine, Tricesimo e Cividale.

In questo disegno risultano evidenti le lunghe piste preromane o preistoriche che dai monti al mare seguivano i fiumi come loro guida, Cormor, Torre, Natisone e Isonzo.

Questi sentieri erano a loro volta incrociati da altre importanti viabilità.

Con la fondazione di Aquileia nel territorio, il relativo sistema stradale romano venne collegato e integrato con quello più antico per essere poi ripercorsi entrambi fino ai giorni nostri, come la consolare Postumia, una strada ad alta velocità che, partendo dal Golfo di Genova, raggiungeva quello di Trieste come avviene attualmente con l'autostrada A4, con la differenza che quella moderna parte da Torino.

Anche le odierne strade costiere alto adriatiche Romea e Triestina o Statale 14 ripropongono il tragitto delle antiche consolari Popilia e Annia.

Nel nostro territorio regionale la correlazione fra sistemi stradali antichi e moderni viene evidenziata in altre numerose situazioni come il percorso della Statale 56 e 352 che da Udine (Pradamano) per Aquileia e Belvedere di Grado ripercorre in parte un tragitto romano; strada romana che ripercorreva a sua volta un percorso preromano posto originariamente, prima della fondazione di Aquileia, lungo il Torre, Natisone e Isonzo partendo da Tricesimo transitando per Pradamano. Anche la Statale 252 Codroipo-Palmanova ripropone in parte il precedente percorso della Postumia, mentre le statali 356 e 56 seguono una precedente pedemontana preromana orientale da Tricesimo per Cividale, Cormons e Gorizia.

Lungo la riva sinistra del torrente Cormor, da Tricesimo a Udine è la Statale 13 Pontebbana a costeggiare una via preromana detta Tresemane, mentre da Udine per S. Osvaldo, Basaldella, Pozzuolo, Mortegliano e Muzzana sarà la Statale 353 a costeggiare questa via preromana e la riva sinistra del Cormor.

A Cividale è da aggiungere la Statale 54 proveniente da Udine che, dopo aver fiancheggiato la strada preromana detta "Chiarneschia", ripercorre l'antica via posta in parte sulla riva destra e in parte lungo quella sinistra del Natisone, fino al confine di Stato sloveno.

Invece, anche se dimenticata ma non meno importante, a differenza di oggi che da Cividale per scendere a occidente necessita transitare da Udine, viene segnalato un dimenticato percorso antico, quasi rettilineo che, scendendo trasversalmente al territorio da Cividale per Pradamano, Pozzuolo e

Codroipo, permetteva di raggiungere la consolare Postumia e l'alta Italia, o dopo Codroipo, scendendo nella vicina Concordia tramite un tratto della via Concordia-Norico, di raggiungere tramite le consolari Annia e Popilia le località di Padova, Adria, Ravenna, Rimini, la consolare Flaminia, la città di Roma e il centro o sud Italia.

Non bisogna dimenticare in questa analisi la città cinquecentesca di Palmanova, progettata dai suoi ingegneri veneti in un crocevia nevralgico e centrale alla regione, composto da una via proveniente da ovest e diretta a est come l'odierna Napoleonica o Statale 252 con quella proveniente da sud e il mare e diretta a nord e attuale Statale 352, non sapendo che tale incrocio era un residuo di un romano più antico composto dalla consolare Postumia proveniente da ovest e diretta a est e una via romana proveniente da sud e il mare di Grado e diretta a nord transitando per Aquileia e Udine (Pradamano). Della città di Udine bisogna dire che la viabilità chiaramente preromana indica che il suo colle, fra i torrenti Torre e Cormor, è sempre stato un riferimento topografico importante nel territorio circostante, dall'epoca preistorica a quelle a seguire.

Non ci si deve meravigliare se dai suoi rilievi morenici minori spuntino qua e là testimonianze archeologiche appartenenti a tutte le epoche.

Dell'antica Cividale, osservando il disegno, risulta evidente che la sua appartenenza a tutte le epoche storiche si deve alla felice posizione su un promontorio in riva destra al fiume Natisone (area S. Francesco), all'ingresso di un'importante valle che, tramite le strade in riva sinistra e destra al fiume metteva in comunicazione la pianura con l'alto Isonzo e le regioni d'oltralpe, mentre a sud di questo primitivo sito la viabilità preromana si apriva nel territorio a modo di ventaglio nelle seguenti direzioni: in direzione di Faedis, Attimis e Tarcento (via Castellana); per Tricesimo (pedemontana occidentale); verso il colle della odierna città di Udine transitando per Moimacco e Remanzacco; in direzione di Pradamano e Pozzuolo verso Codroipo e la consolare Postumia; lungo le rive destra e sinistra al Natisone verso il territorio aquileiese; infine a sud per Corno di Rosazzo con deviazione per Cormons-Gorizia o Cormons-Gradisca, Trieste (pedemontana orientale).

Il riordino di quest'area con il metodo romano detto della centuriazione si può ancora osservare chiaramente nelle aree circoscritte di Moimacco-Bottenicco e Premariacco-S. Mauro.

Anche se la tavola 25 allegata non tratta il territorio in riva sinistra all'Isonzo e la città di Gorizia, non ci si può desimere di aggiungere qualche riga su questa importante area.

Sin dai periodi più antichi, a Gorizia, il principale collegamento fra le due rive dell'Isonzo avveniva tramite il passo di Peuma S. Marco. Le naturali funzioni del colle di Gorizia sono quelle di collocarsi, come per il colle di Udine, in un punto topografico molto importante nel territorio, all'incrocio di un sistema stradale antico che si sviluppava da est a ovest e da nord a sud.

-Viene aggiunto il nome mancante della consolare Annia del 131/128 a.C. fatta costruire dal pretore o console Tito Annio Rufo, figlio del console Lusco.

-Viene tolto il nome Giulia Augusta alla via Aquileia-Tricesimo in quanto mai testimoniato da nessuna fonte antica. Alla via fu dato il nome di Iulia Augusta dal Gregorutti cento anni fa, come riportato in Sticotti (*Le vie romane da archeografo triestino* vol. XIV, 379).

Il Gregorutti era nel giusto quando faceva coincidere tale strada con il cardine massimo della centuriazione aquileiese, ma non quando pensava che essa salisse direttamente con tale orientamento fino a Tricesimo. L'errata valutazione procedeva come si è visto proprio da una imperfetta conoscenza della Postumia e la differenza fra viabilità romana e quella preromana.

-Viene da me rilevata la via Concordia Sagittaria, Codroipo, Fagagna, Buia, Artegna, Gemona, come collegamento della stessa Concordia con le regioni alpine del Norico.

Il percorso composto da più strade preromane riattate in periodo romano come segnato al tempo di Augusto sui suoi miglari viene trattato in "Coloni e legionari" nel 1986 da Tagliaferri-Cencig.

-Viene aggiunta la consolare C. Augusta al percorso Altino-Trento perché mancante.

-Viene aggiunta nei testi e nei nostri disegni la via Gemina come tratto di strada che andava dalla porta settentrionale di Aquileia al nuovo ponte di Terzo, percorso dalle stesse finalità della strada parallela detta "Alta dei Ronchi". La Gemina è testimoniata da due lapidi uguali per testo e misura dell'imperatore Massimino il Trace rinvenute ad Aquileia e non sulle vie per Lubiana o Trieste.

BIBLIOGRAFIA

- AAA XV., *Il territorio di Aquileia nell'antichità*. Vol. 1. Udine, 1979.
- ALPAGO NOVELLO A., *Le centuriazioni di Aquileia, Aquileia chiama*, XXIV,2, 1977.
- ASQUINI B., *Ragguaglio geografico e storico del Territorio di Monfalcone*, Udine, 1741.
- BALDINI M., CONTI L., CRISTANTE L. e PIUTTI R., 1993, *Anton Lazzaro Moro, Carteggio (1735-1764)*, LEO S. OLSCHKI, Firenze.
- BANDELLI G., *La penetrazione romana e il controllo del territorio, in Tesori della Postumia, Archeologia e storia intorno a una grande strada romana alle radici dell'Europa, Catalogo della mostra*, Milano, 1998.
- BEGOTTI P.C. 1996, *La memoria toponomastica della romanità nel Medioevo pasianese*, in *Pasiano in età romana*, Comune di Pasiano di Pordenone.
- BELLIS E. 1962, *Strade romane nell'opitergino*, Oderzo.
- BERINI G., *Indagine sullo stato del Timavo*, Udine, 1826.
- BERTACCHI L., *Il basso Isonzo in età romana: un ponte e un acquedotto*, Aq. N. XLIX, 1978.
- BERTACCHI L., *Nuova pianta archeologica di Aquileia*, Udine, 2003.
- BERTACCHI L., *Presenze archeologiche romane nell'area meridionale del territorio di Aquileia*, *Il territorio di Aquileia*, cit.
- BIANCHETTI A., *L'agro aquileiese*, in *Contributi*, 1980.
- BLASON SCAREL S., *Brevi note sulle quattro lastre di Massimino il Trace*, Cammina Cammina, Catalogo della Mostra, 2000.
- BORIOLI C.A., Russi B. *Trasformazioni del territorio, Secoli X - XVI*, Studi Goriziani, 1982.
- BOSIO L. 1964, *La via Postumia da Oderzo ad Aquileia in relazione alla rete viaria della Venetia*, in *Atti dell'Istituto Veneto di SS.LL.AA. CXXIII (1964-1965)*, pp.279-336.
- BOSIO L. 1965, *La centuriazione di Iulia Concordia*, in *Atti dell'Istituto Veneto SS.LL.AA. CXXIV (1965-1966)*, pp.185-260.
- BOSIO L., *Itinerari e strade della Venetia Romana*, Padova, 1970.
- BRESSAN G., *Analisi geologica e caratteristiche geomorfologiche e idrogeologiche del monfalconese*, Monfalcone, 1981.
- BRUSIN G., *La via Postumia da Oderzo ad Aquileia e all'Isonzo*, Arch. V. S. V. LXXIX.
- BUORA M., *Per la conoscenza degli insediamenti romani nella Bassa Friulana, novità dalla ricerca di superficie*, *Civiltà Padana*, 1/1988, Modena, 1989.
- CANDIDO G. 1544, *Commentarii de i Fatti d'Aquileia*, Venezia. Ristampa fotomeccanica, Forni Editore, Bologna 1969.
- CENCIG D. - FRANCESCHIN S. - BUORA M., in «Quaderni Friulani di Archeologia» XIV, 2004.

CENCIG D. - FRANCESCHIN S., in *Idrografia e Viabilità nel Territorio Centro-Orientale di Aquileia Romana*, 2012.

CENCIG D., *Elementi topografici notevoli sulle vie di accesso di Aquileia romana e sull'antica viabilità sud orientale del Friuli Venezia Giulia*, in Star Light Editions, 2017.

COMAR G., *Tapogliano dall'epoca romana al XVII secolo*. Bollettino del GAA, 1992.

COMAR G. e Tramontini M., *Luoghi e immagini della religiosità nella Bassa Friulana*, 2008.

CONTELLI E. 1992, *Brevi note sull'Iscrizione Aciliana di Squarzarè*. Gruppo Archeologico di Pasiano.

D'AGNOLO A. - CEOLIN P. - DUSSO E., *Le ricerche della Postumia (1893-1896) di Camillo Panciera di Zoppola*, Manoscritti inediti, G.A. Cellina Meduna, Co Giuseppe di Ragogna, 2004.

DE BON A. 1941, *La via Postumia da Verona a Vicenza*, estratto da *Ateneo Veneto* anno CXXXII, vol.128, n.11/12, Venezia.

DE FEO F. 1997, *La via Postumia in Geographia antiqua*, VI, pp.79-103, Perugia.

DEGRASSI A., *La via Annia e la data della sua costruzione*, Venezia, 1956.

DEGRASSI A., *Monfalcone, avanzi di un ponte costruito dalla Legione XIII Gemina*, Nuovi scavi, 1934.

DEL BEN G. F., *Notizie storiche e geografiche della Desena e Territorio della terra di Monfalcone*, Monfalcone, 2002.

DOMINI S., *Un'ara votiva all'Isonzo, un fiume, una via Consolare*, Bisiacaria, 1989.

DUCA R., *L'agro monfalconese sviluppi storici del territorio e bonifica*, Monfalcone, 1981.

FILIASI G. 1796, *Memorie storiche dei Veneti primi e secondi*, Tomo I e II, Venezia.

FRACCARO P., *La via Postumia nella Venezia*, 1952.

FRACCARO P. 1957, *La via Postumia nella Venezia*, in *Opuscula*, n. I, Pavia.

GOBBO B., *Viabilità antica da Aquileia a Tergeste*, Bollettino Gruppo A.A, 2000.

GREGORUTTI C., *L'antico Timavo e le vie Gemina e Postumia*, Archeografo Triestino, 1890-92.

GRILLI A., *Il Basso Isonzo in epoca romana*, RIL, CIX, 1975.

GRILLI A. 1975, *Sulle strade augustee nel Friuli*, in *Atti centro st. e doc. sull'Italia romana*, n.VII, pp.315-351, Milano, 1975-1976.

GRILLI A., *Il sistema viario romano*, Il territorio, cit.

LOPREATO P., *Presenze archeologiche romane nell'area nord-occidentale del territorio di Aquileia*. Il territorio, cit.

MARIZZA L., *Costituzione geo-pedologica del territorio di Monfalcone*, Gorizia, 1956.

MASELLI SCOTTI F., *Archeologia e storia intorno a una grande strada romana alle radici dell'Europa*, Tesori della Postumia, 1998.

MASELLI SCOTTI F., *Recenti rinvenimenti di età romana a Ronchi dei Legionari*, Bisiacaria, 1987.

MIRABELLA ROBERTI M., *Via Gemina*, Antichità AA, 1990.

MUZZATI V. 1956, *Saggio di bibliografia zoppolana*, Zoppola.

PANCIERA S. 1957, *Vita economica di Aquileia in età romana*, Aquileia.

PETRACCIA LUCERNONI M. F., *Epigrafi aquileiesi al riassetto delle vie Annia e Gemina e l'origo di Massimino il Trace*, Antichità AA, 1987.

PRENC F., *Le pianificazioni agrarie di età romana nella pianura aquileiese*, AAA LII, Trieste, 2002.

PRIZZON A. - FORTE E. - PIPAN M. - FINETTI I.R., 2003. *Indagini geofisiche integrate nell'area del porto fluviale di Aquileia*, Aquileia Nostra, 74.

QUARINA L. 1942, *Le vie romane del Friuli*, Udine.

RADKE G., *Viae publicae Romanae*, Stuttgart, 1971, trad. Cappelli Bologna, 1981.

RAMILLI G. 1973, *Gli agri centuriati di Padova e di Pola nell'interpretazione di Pietro Kandler*, Società italiana di Archeologia e Storia Patria, Padova.

RIGO R., *Sul percorso dell'Isonzo nella antichità classica*, Aquileia N. 1954.

ROSADA G., *La via Postumia da Verona ad Aquileia: un percorso in terre umide*, in *Tesori della Postumia*, pp.242-248, ELECTA, Milano.

ROSSETTI A., *Iulia Augusta, Da Aquileia a Virunum, lungo la ritrovata via Romana per il Noricum*, Ed. della Laguna, 2006.