

**RILEVAMENTO DELLE TRACCE DI UNA RETE STRADALE
PREROMANA E ROMANA PRESSO LE RISORGIVE DEL TIMAVO
(CARSO TRIESTINO)**

Nota preliminare

RIASSUNTO

Nel 1969 la Commissione Grotte ha iniziato la ricognizione ed il rilievo delle tracce lasciate dalle antiche vie commerciali nei dintorni del Timavo.

I solchi trovati permetteranno di migliorare la conoscenza delle direzioni e dell'importanza dei traffici preistorici e romani nella zona.

SUMMARY

During the 1969 the Commissione Grotte has begun a recognition and relief of the traces leaved around the river Timavo by ancient commercial ways.

The tracks found will permit to know better the directions and the importance of the prehistoric and Roman trades in that zone.

Nella zona del Carso triestino che gravita attorno alle risorgenti del Timavo e che può venir grosso modo delimitata dai villaggi di Duino e Medeazza e dal vallone di Moschenitze sono state rilevate durante il 1969 numerose tracce di un'antica rete stradale, caratterizzata da stretti solchi incavati nella roccia calcarea. Il consocio magg. A. Schmid per primo notò i solchi nei pressi del cimitero di San Giovanni di Duino, e, successivamente, assieme agli altri compilatori della presente nota, intraprese una sistematica ricerca nelle zone finitime. L'individuazione delle varie diramazioni ha comportato una accurata osservazione del terreno e talvolta lavori di ripulitura, essendo i solchi in molti punti coperti dal manto erboso. Una parte almeno delle tracce da noi rinvenute doveva essere conosciuta già nel secolo scorso: il Kandler, il Gregorutti, ed il Noe — tanto per nominare alcuni degli studiosi che si interessarono al problema — accennano infatti a tracce di strade romane nei paraggi del Timavo, ma nessuno di essi — ammesso che si riferisse alle tracce da noi esaminate — ne dette una localizzazione precisa od una descrizione dettagliata.

Riservandosi lo studio particolareggiato a ricerche ultimate, si dà qui di seguito una descrizione sommaria dei vari tratti rinvenuti, che superano complessivamente il chilometro di lunghezza.

Le tracce sono costituite da due solchi incavati nella roccia calcarea, lar-

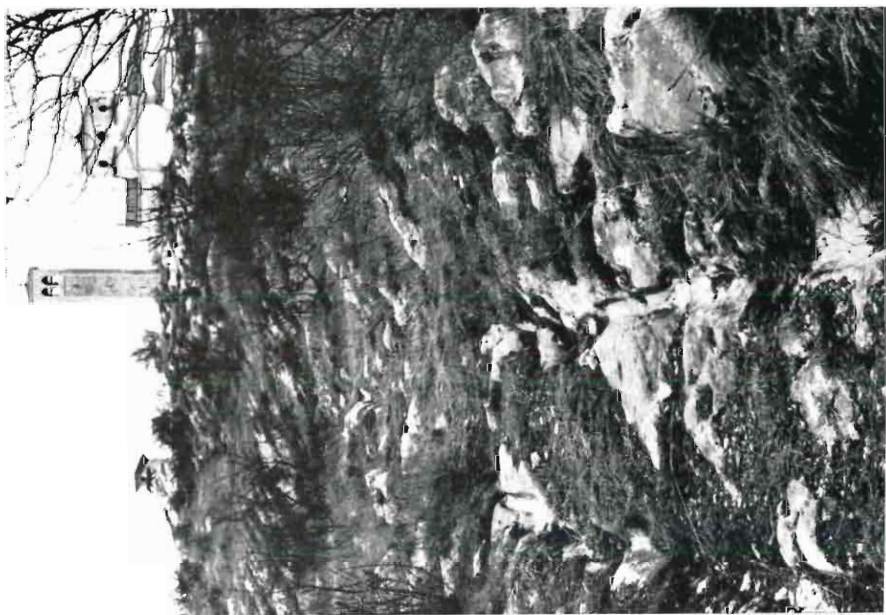


FOTO N. 1 — Un tratto della strada nei pressi delle risorgenti del Timavo. (Foto A. Schmid)



FOTO N. 2 — Uno dei solchi meglio visibili nel tratto presso il cimitero di S. Giovanni. (Foto E. Farraone)

ghi all'incirca 10 cm e profondi, a volte, anche 15. I due solchi corrono a binario con parallelismo costante e distano tra loro circa 110 cm. Spesso si rinven-
gono su spuntoni o teste rocciose isolate ed elevate dal piano di campa-
gna anche di 30-50 cm, fatto che testimonia l'antichità della strada stessa. Dove
il calcare è più duro e compatto i solchi sono meglio visibili e conservano ca-
ratteristiche costanti, dove invece il calcare è bituminoso o arenaceo, oppure
nelle zone che sono state soggette ad intensi bombardamenti durante la prima
guerra mondiale, le tracce sono molto più confuse.

I tratti con tracce totalmente o parzialmente osservabili sono i seguenti:

a) Un tratto che va dal terzo ramo delle risorgenti del Timavo fino alla
altezza del piccolo cimitero di San Giovanni di Duino. Tale tratto è interessato
da un bivio, vicino al cimitero in parola, e da un successivo doppio bivio, a
circa 50 m dalle risorgenti del Timavo, interrotto dai manufatti di sostegno della
statale 14. Quest'ultimo bivio potrebbe avere la sua continuazione nelle tracce
rilevate a monte della statale 14 e più avanti descritte. Lungo questo tratto sono
state scoperte dai compilatori della presente nota due tombe romane: un'urna
cilindrica di pietra carsica con coperchio, contenenti resti di incenerato, messa
in luce e danneggiata durante i lavori per la costruzione di aree di posa per
le tubazioni del futuro acquedotto di Trieste, ed una tomba ad inumazione con
fondo in cotto distrutta durante i suddetti lavori. Di quest'ultima si sono potuti
ricuperare pochi frammenti di ossa umane, un bicchierino di bronzo, una testa
di chiodo e frammenti di una lucerna col marchio di fabbrica SERENI.

b) Un tratto che dall'ampia depressione doliniforme a Nord della strada
per il Villaggio del Pescatore corre, parallelamente a tale strada, fino alla sta-
tale 14.

c) Un tratto — evidente continuazione del precedente — che va dal Ca-
sello dell'ANAS, con doppio binario ed all'inizio in trincea, fino all'attuale bivio
Duino-Sistiana. Anche in questo tratto si è rilevata la presenza di un bivio,
che però si perde immediatamente.

d) Un breve tratto con un bivio, a monte delle case di San Giovanni di
Duino che fiancheggiano la statale n. 55.

e) Un tratto che dal raccordo tra la SS 14 e la SS 202 sulla sinistra idrografica.
del canale di Moschenizze sale con forte pendenza sino a poche decine di metri
dalla sella tra la quota 43 (1) e la quota 66. Per questa sella passa attualmente
la SS 55 (Strada Statale dell'Isonzo o «Strada del Vallone» per Gorizia).

f) Un tratto di pochi metri a Nord del bivio SS 55 — Strada per Me-
deazza.

g) Un tratto con forte pendenza, tra la quota 146 e la strada per Medeazza.

h) Un tratto parallelo alla carrareccia che da Medeazza conduceva a
Ceroglie e che muore attualmene al confine di Stato. I solchi, che sono stati
interrotti dal tracciato dell'oleodotto transalpino, puntano verso il grande ca-
stelliere di Brestovizza.

(1) NOTA: Quote ricavate dalla tav. 1:25.000, III NE, f. 40 A della carta di
Italia dell'I.G.M. ediz. 1962.



FOTO N. 3 — L'urna cineraria di calcare rinvenuta a pochi metri dalla strada.
(Foto A. Schmid)



FOTO N. 4 — Resti della tomba ad inumazione in cotto rinvenuta nello stesso luogo.
(Foto A. Schmid)

In relazione ai surriferiti ritrovamenti, gli estensori della presente nota ritengono di poter formulare le seguenti preliminari considerazioni:

— l'antichità dei solchi di carreggiata è dimostrata dal fatto che i calcari nei quali i solchi stessi sono scavati si elevano frequentemente di parecchi centimetri dall'attuale livello del suolo; ed è da tener presente, che con altrettanta frequenza le superfici dei detti calcari risultano essersi ridotte, per lunga naturale erosione, a dimensioni estremamente ristrette, tali da contenere appena quei solchi;

— l'origine della rete stradale si può far risalire quanto meno al periodo romano, anche tenuto conto che lungo i percorsi sono stati rinvenuti materiali fittili ed i resti di due tombe risalenti a quell'epoca;

— le strade furono in parte usate in epoche successive a quella romana: lo attesta, da ultimo, il braccio diretto al sito del ponte romano (e poi patriarcale) all'attuale fiume canale del Locavez, che veniva percorso dai Carsolini fino a pochi decenni or sono, e che presenta, in conseguenza di quel lunghissimo uso, irregolari allargamenti dei solchi. L'ipotesi che le strade siano state usate per molti secoli è suffragata poi dal fatto che, in certi punti, la carreggiata più gravata dal peso, e perciò maggiormente logorata, è più profonda dell'altra;

— l'origine preromana è d'altra parte ipotizzabile per l'analogia delle caratteristiche con note strade di supposta origine celtica ed illirica, rispettivamente in Austria (Sella di Federaun, Passo di Fern), in Dalmazia, Bosnia ed Erzegovina, nonchè in relazione all'importanza commerciale che ebbe la zona del Timavo in epoche che precedono l'arrivo delle legioni di Roma.

Si può comunque affermare che le strade in esame ricevettero la forma che l'uomo poté inizialmente meglio conciliare con le esigenze della natura carsica. E costituendo pertanto quasi un prodotto spontaneo delle necessità naturali, la loro origine è da ritenersi antichissima.

Trieste, aprile 1970.