

Scopo dello studio sul campo era il tentativo di contestualizzare le nuove scoperte con i dati delle fonti antiche e con le conoscenze precedentemente acquisite dalla storiografia del XX e del XXI secolo e di interpretarle ulteriormente. La ricerca ha posto come determinante spaziale tre punti: il passo lungo il quale la strada da San Lorenzo (dall'antica chiesa locale dedicata a questo santo) scendeva verso l'abitato romano di *Tergeste/Trieste*; il tratto tra la chiesa di San Lorenzo, nel paese omonimo, e Monte Cocusso, che è l'unico luogo dal punto di vista geografico lungo il quale poteva correre il tracciato della Via Gemina, con particolare attenzione all'area lungo la collina di Grociana piccola; il territorio dell'altipiano sulla riva destra del torrente Rosandra che si protende in direzione di San Lorenzo e del Monte Cocusso.

A differenza della più tarda *Via Flavia*, che collegava Aquileia all'Istria passando lungo il tratto costiero ai piedi del Carso triestino, la *Via Gemina* percorreva lo spazio geografico del Carso (ad altitudini alquanto maggiori e su terreni molto più inaccessibili) e non toccava Trieste. Già da questo dato si possono discernere le funzioni e le caratteristiche significativamente diverse di queste due strade, come pure la differente epoca di costruzione. Il fatto che la *Via Gemina* passasse lungo gli altipiani del Carso triestino, oltre alla questione del suo tracciato, impone anche quella del suo rapporto ambientale e funzionale (di comunicazione) con l'antica colonia di Trieste e i suoi dintorni, come pure con l'Istria e il suo entroterra. Nella storia dell'edilizia stradale romana ai limiti nordorientali d'Italia, la *Via Gemina* riveste un ruolo particolarmente importante, perché il suo tracciato, l'epoca di costruzione e la sua funzione riflettono le pretese territoriali e gli sforzi politico-militari di Roma verso l'Istria, la Liburnia e la Dalmazia nel II secolo a.C. Il suo tracciato, in effetti, indica le direzioni e i tempi di conquista della costa orientale adriatica.

Dati particolarmente preziosi per la determinazione dei resti di strade romane trattati in questo lavoro ci sono stati forniti dalla signora Olimpia Gustini della trattoria *Al Pozzo*. Come abitante e buona conoscitrice di San Lorenzo, che frequentemente compie delle passeggiate sul territorio tra San Lorenzo e il Monte Cocusso, ci ha fornito alcuni brevi ma fondamentali consigli e indicazioni per la riuscita della nostra esplorazione.



Fig. 1 - Veduta panoramica della vallata sottostante il Monte Cocusso

Dati storici sulla Via Gemina

Un'importante strada romana collegava la colonia di Aquileia, una delle città più importanti dello Stato romano, con *Tarsatica*, (attuale Fiume/Rijeka), abitato preistorico e poi romano. Questa strada è ritenuta la più antica viabile romana sul territorio dell'odierno litorale croato settentrionale e, di conseguenza, probabilmente anche la più antica strada costruita dai romani nell'attuale Croazia. Tito Livio rileva che la parte iniziale di quest'arteria, nel tratto da Aquileia al *Lacus Timavi* (attuale zona del Lisert), era stata percorsa dal console Aulo Manlio Vulzone durante la campagna militare contro gli Istri, intrapresa nel 178 a.C. Tito Livio dice espressamente che il console era partito da Aquileia, dove iniziava la citata strada, ed era giunto all'accampamento militare sul *Lacus Timavi*².

² TITO LIVIO, *Ab urbe condita*. XLI, 1: "profectus ab Aquileia consul castra ad lacum Timaii posuit".

Il punto di partenza di questo itinerario si trovava nell'area urbana di Aquileia, colonia fondata dai romani nel 181 a. C. come accampamento dell'esercito (*castra*) e principale base strategica, militare e stradale per le operazioni belliche contro gli Istri, i Liburni, i Giapodi e i Dalmati. Pertanto Aquileia fu ben presto collegata mediante le *viae militares* con le altre parti dello Stato romano di allora e con i neo-conquistati e non ancora sufficientemente pacificati territori ai suoi confini nordorientali³. In questo modo si volevano creare le condizioni per penetrare nella costa orientale adriatica, ma anche eliminare qualsiasi possibilità di caduta o di assedio della città. Tito Livio colloca l'inizio di questa strada ad Aquileia. In generale, tutte le strade nella loro parte iniziale seguivano il tracciato Aquileia – San Canziano – Ronchi – fonti del Timavo (*Fons Timavi*), presso Duino⁴. A Duino (tra Duino e Aurisina) la strada entrava in Istria, portando verso Sistiana (*Sistilanum*) e Prosecco (*Pucinum*).

A Prosecco vi era un incrocio di strade: una conduceva verso Trieste e Pola, mentre l'altra, attraverso il Carso, l'altopiano della Ciceria e lungo le falde del Monte Maggiore/Učka arrivava a Tarsatica. Questa via era stata sicuramente percorsa dal console Gaio Cassio Longino nel 171 a. C., quando con il suo esercito intraprese l'azione contro la Macedonia. Su questa strada i romani arrestarono l'incursione dei Giapodi che minacciavano Aquileia nel 129 a. C. Nello stesso anno la rivolta generale contro il governo romano fu repressa da Gaio Sempronio Tuditano nell'area toccata da questa strada. Questo console romano riuscì allora a penetrare fino al fiume Cherca/Krka (*flumen Titum*), per sottomettere le tribù giapode e impedire le loro incursioni sul territorio romano⁵. Da questa strada partirono nel 119 e nel 117 a.C. le spedizioni militari romane contro i Giapodi. Tuttavia, nel 52 a. C., ai tempi delle guerre di Cesare nella Gallia, i Giapodi sfruttarono questo tracciato per penetrare fino a Trieste/*Tergeste*.

Tra gli antichi scrittori, questa via fu indicata dal geografo Strabone (64/63 a.C.-24 d.C.) nell'opera "*Geographica*". Egli non la menziona espressamente, però

³ HOSTIO, *Bellum Histricum liber primus e xx incertis libris*; LIVIO, *Ab urbe condita*, X, 2; XXI, 16; XXXIX, 55-56; LX, 18, LX, 26, LXI, 1-14, LXIII, 1; LXIII.

⁴ La parte iniziale della strada usciva dalla zona nordorientale di Aquileia. Presso Belvedere si divideva in due diramazioni: la prima portava verso l'odierna Gorizia (*Ponte Sontii*) e poi verso Piro-Hrušica (*Ad Pirum*) e Lubiana (*Emona*); la seconda, in direzione di Duino, attraverso Monfalcone e il *Lacus Timavi*, si inoltrava nel Carso triestino. R. MATIJAŠIĆ, 1998, p. 420; L. BOSIO, 1991, pp. 201-210.

⁵ A. ŠONJE, 1991, pp. 34-35.

parla di un tracciato stradale da Trieste (*Tergeste*) al Danubio (*Danuuius*), lungo 1200 stadi greci. Parte di questo era sicuramente costituito dalla viabile *Tergeste - Tarsatica*⁶. L'archeologo Ante Šonje riteneva che questa strada fosse di primaria importanza per i romani e per i loro obiettivi militari ed economici nella penisola istriana⁷. Si trattava di una via che percorreva le zone collinari e montuose della Ciceria e del Monte Maggiore, dalle quali i romani potevano impedire agli Istri di fornire aiuti militari ai Giapodi. Attraverso i valichi della Ciceria e del Monte Maggiore l'esercito romano poteva penetrare per vie indirette in Istria e reprimere le eventuali rivolte e insurrezioni.

Il nome, *Via Gemina*, è molto interessante ed è stato, ed è tutt'oggi, oggetto di discussione tra gli archeologi. Attilio Degrassi riteneva che il nome *Via Gemina* indicasse due strade che correvano l'una accanto all'altra e quindi due strade gemelle⁸. Questa è un'interpretazione interessante, sapendo che all'uscita da Aquileia la strada si diramava in due direzioni (forse sono queste le due vie *geminæ*), ma anche che nella stessa area urbana di Aquileia questa via correva parallela a un'altra. Jaroslav Šašel⁹ menziona le possibilità che la *Via Gemina* potesse essere così chiamata in base a una delle seguenti circostanze: il cognome del suo costruttore¹⁰; per il fatto che esistevano due strade parallele – vie gemelle, come già supposto in precedenza dal Degrassi; dal nome della legione che riparava la strada (*Legio XIII Gemina*). Šašel, inoltre, rileva: “Noi abbiamo assunto questo nome arbitrariamente, considerando che la strada era spesso riparata dalla Leg. XIII *Gemina*, ed anche per differenziare questa strada da quella che passava attraverso l'Istria occidentale (*Via Flavia*)”¹¹.

L'asserzione di Šašel che la via era stata costruita dalla *Tredicesima legione Gemina* è confermata dai resti materiali e dalle testimonianze epigrafiche. Lungo il tracciato sono stati scoperti numerosi reperti dai quali si potrebbe ritenere che la strada era stata costruita e rinnovata, forse addirittura mantenuta, dalla citata legione. È menzionato il sigillo della *Tredicesima legione Gemina*¹², trovato all'inizio del trac-

⁶ STRABONE, *Geogr.*, V, 7, 2, 314.

⁷ A. ŠONJE, 1991, p. 34.

⁸ A. DEGRASSI, 1954, p. 88 e seguito.

⁹ J. ŠAŠEL, 1973, pp. 401-402.

¹⁰ Ad esempio, dal comandante di Siscia e celebre costruttore di strade di nome *Fufius Geminus* che poteva aver costruito o restaurato la via Aquileia – Sirmio nel tratto intorno a Siscia nell'inverno del 34-35. (CASS. DIO, Rom. XLIX, 38, 1).

¹¹ J. ŠAŠEL 1973, pp. 401-402.

¹² L. BOSIO, 1970, p. 204.

ciato, tra i ruderi del ponte di San Giovanni al Timavo¹³, poi la tomba di un soldato di questa legione ad Aidussina (*Castra*) ucciso dai briganti, mentre a Trieste è stata pure trovata la tomba di un membro di questa legione¹⁴. Detti ritrovamenti indicano la possibilità che la strada citata sia stata chiamata *Via Gemina* in età moderna in base alle numerose testimonianze sulla *Tredicesima legione Gemina*¹⁵. Questa legione aveva svolto lavori di costruzione, riparazione e manutenzione della strada dai tempi dell'imperatore Claudio (41-54) fino a Traiano (98-117)¹⁶. La stessa via rimase in uso con continuità per un periodo straordinariamente lungo, dal II sec. a.C. fino al V sec. d.C. e alla caduta dell'Impero romano.

Interpretando le fonti epigrafiche, Lucio Bosio è giunto alla conclusione che la denominazione *Via Gemina* riguardava la strada Aquileia – Tarsatica. Il primo testo che conferma questa tesi recita:¹⁷

L(VCIVS) NOVIVS CVLICIO VENDIDIT PRAEDIVM MATTONIANVM
CLAVDIAE SEMN[AE] IN MILLIARIO VI [VIA G]JIMINA [EV]NTIB[VS]

Traduzione:

Lucio Novio Culicio ha venduto a Claudia Semna il terreno di Mattoniano, che si trova presso la sesta pietra miliare quando si va per la Via Gemina.

Della seconda epigrafe¹⁸ si è già trattato in precedenti lavori; però in questa sede riportiamo il suo contenuto:

IMP(ERATOR) CAES(AR) C(AIVS) IVLIVS VERVS/ MAXI[MINVS] P(IVS)
F(ELIX)]/INVICTVS AVG(VSTVS)/AQVILEIENSIVM RESTITVTOR ET
CONDITOR/VIAM QVOQVE GEMINAM A PORTA VSQVE/ AD PONTEM
PER TIRONES IVVENTVT NOVAE/ITALICAE SVAE DILECTVS POSTERIOR
LONGI/TEMPORIS LABE CORRVP TAM MVNIVIT AC/ RESTITVIT

¹³ La relazione dettagliata del ritrovamento in L. BOSIO, 1970, p. 203-204; A. DEGRASSI, 1962, p. 903. L'epigrafe è stata trovata nel 1932 nelle zone paludose tra il Lisert e Monfalcone. Secondo le opinioni di Degrassi, la scritta risale ai tempi di Augusto, quando la citata *Tredicesima Legione Gemina* era parte dell'esercito romano stanziato in Transpadania e nell'Illirico. Evidentemente la citata legione costruì il ponte, ma s'impone anche l'ulteriore conclusione che aveva costruito, riparato e curato la manutenzione della strada.

¹⁴ HISTRIA, numero unico, Trieste, 1972, pp. 427-429.

¹⁵ Sul nome *Via Gemina* vedi: L. BOSIO, 1970, p. 205; C. GREGORUTTI, 1890, p. 181.

¹⁶ A. ŠONJE, 1991, pp. 38-40.

¹⁷ L. BOSIO, 1970, pp. 204-205.

¹⁸ CIL V, 7989; L. WIECKERT, 1974, p. 636.

Traduzione: *Essendo Imperatore cesare Gaio Giulio Vero, e Massimino pio, felice, invito augusto, rinnovatore e fondatore di Aquileia, fece riparare e rinnovare dalle reclute della sua legione Nuova Italica la Via Gemina, dalla porta civica al ponte, da molto tempo danneggiata.*

L'iscrizione menziona Massimino il Trace, imperatore romano dal 235 al 238, ritenuto il primo imperatore di origini barbare, annoverato tra quelli che non governarono da Roma né mai vi risiedettero. Spesso è chiamato anche "l'imperatore della baracca" perché aveva trascorso tutto il tempo del suo governo in accampamenti e baraccamenti militari sui fronti di guerra. È annoverato tra gli imperatori soldati, il che è testimoniato non solo dalla sua costante presenza alle campagne militari, ma anche dal fatto che aveva raddoppiato gli stipendi ai soldati dell'esercito¹⁹. Il restauro (*restitutio*) della *Via Gemina* durante il suo regno può essere attribuito all'esercito romano. Questo induce alla conclusione che questa strada romana nell'arco complessivo della sua esistenza avesse le caratteristiche di *via militaris*, e le avesse mantenute anche negli anni Trenta del III secolo, epoca in cui va datata la succitata epigrafe. Ciò non sorprende, poiché considerata la vicinanza del confine tra Italia e Pannonia e del triplice confine tra Italia, Pannonia e Dalmazia, essa può essere considerata una strada di frontiera²⁰.

Danneggiata dalle incursioni dei Quadi e dei Marcomanni, la via venne restaurata (*restituit*) e nuovamente munita (*munivit*) sessant'anni dopo dall'imperatore Massimino il Trace. Sicuramente venne usata in epoche posteriori dalle popolazioni barbariche durante le loro incursioni in Italia nel corso della seconda metà del IV e la prima metà del V secolo.

Lungo questa strada, probabilmente nella zona tra Mune, Žejane/Seiane, Šapjane/Sappiane, Brgud/Bergudaz e Starod/Starad, si trovava il celebre *oppidum Stridonis*, luogo natale di San Girolamo. Della sua patria natia Girolamo dice:

“Hieronymus, natus patre Eusebio, oppido Stridonis, quod a Gothis eversum, Dalmatie quondam Pannoniaeque confinium fuit, usque in praesentem annum, id est Theodosii principis XIV, haec scripsi” (Io Girolamo, nato da padre di nome Eusebio, nella città fortificata di Stridone, distrutta dai Goti, che fu con-

¹⁹ G. M. BERSANETTI, 1965, p. 33.

²⁰ M. MIRABELLA ROBERTI, 1990, pp. 61-79.

fine tra la Dalmazia e la Pannonia fino al presente anno, regnante l'imperatore Teodosio XIV, scrissi questo)²¹.

Intorno al 379 questa strada fu attraversata dalle tribù gotiche che penetravano verso occidente. Questa fu la prima incursione dei Goti, quando cedette il solido sistema difensivo di nuove fortificazioni confinarie e di fortificazioni già esistenti che assicuravano la frontiera orientale d'Italia. Si chiamava *Claustra Alpium Iuliarum*, *Clausurae Alpium Iuliarum* e *Alpium vallum*. Partendo dall'odierna Fiume passava per Grobnico/Grobnik, Jelenje, Prezid, per proseguire poi in Slovenia. Il tracciato della *Via Gemina* si estendeva proprio lungo il citato sistema difensivo, il che indica che questa era, anche nella seconda metà del IV secolo, una via militare inclusa nella *Clausura* delle Alpi Giulie. San Girolamo menziona il territorio della *Clausura* insolitamente spesso, come nessun'altra fonte o autore, evidentemente perché gli era noto e perché nelle vicinanze si trovava la sua patria natia. Nell'epistola LX, inviata a Eliodoro nel 396, Girolamo scriveva:

“Già da vent'anni e più si sparge il sangue dei Romani tra Costantinopoli e le Alpi Giulie, nella Scizia, in Tracia, nella Dacia, in Tessaglia, nell'Epiro, in Dalmazia, in Pannonia e tutte queste provincie sono distrutte, devastate, saccheggiate dai Goti, dai Sarmati, dai Quadi, dagli Alani, dagli Unni, dai Vandali e dai Marcomanni... Qui il dolore, lì i sospiri e la più grande sensazione di morte. Il mondo romano precipita, ma ciò nonostante le nostre teste erette non si piegano”²².

Egli descrive anche le conseguenze delle incursioni barbariche in singole parti dell'Impero: “In verità, anche gli animali feroci sentono la collera del Signore; delle città distrutte e delle genti uccise, della solitudine creata e della scarsità di animali, sia di quelli che “volano sia di pesci, è testimone l'Ilirico, è testimone la Tracia, è testimone la regione nella quale sono nato”²³. Commentando Abacuc e la sua profe-

²¹ HIERONYMI DE VIRIS INLUSTRIBUS LIBER EX RECENSIONE C. HERDINGII, Lipsiae, 1879, p. 65; CODEX BAMBERGENSIS XI.

²² “*Viginti et eo amplius sunt anni quod inter Constantinopolim et Alpes Iulias quotidie Romanus sanguis effunditur, Scythiam, Thraciam, Macedoniam, Dardaniam, Daciam, Thessaliam, Achaïam, Epiros, Dalmatiam, cunctasque Pannonias, Gothus, Sarmata, Quadus, Alanus, Hunni, Wandali, Marcomanni vastant, trahunt, rapiunt...Ubique luctus, ubique gemitus et plurima mortis imago. Romanus orbis ruit et tamen cervix nostra erecta non flectitur*”.

²³ COMMENTARIUM IN SOPHONIAM PROPHET., lib. I, 3-4: “*Iram quippe Domini etiam bruta sentiunt animalia, et vastatis urbibus, hominibusque interfectis, solitudinem et raritatem bestiarum quoque fieri, et volatilium, pissimumque: testis Illyricum est; testis Thracia, testis in quo ortus sum solum*”. VALLARSIIUS, Opera, Tom. I, 342.

zia sulla distruzione delle città, Girolamo, riferendosi alla devastazione della patria natia, dice:

“Abbiamo sentito che il territorio dove siamo nati, al confine tra la Pannonia e l’Illirico, dopo molte incursioni dei barbari è così devastato che lì, dicono, non è rimasto né essere umano né animale per compagnia”²⁴.

I Goti nelle loro irruzioni verso i territori ai confini d’Italia dovevano passare per la strada Aquilea-Emona e per la sua diramazione, l’antica via militare che univa Tergeste e Tarsatica. Questa strada fu percorsa anche da Alarico in occasione dell’invasione dell’Italia e di Roma nella prima decade del V secolo e forse anche dagli Unni di Attila alla metà dello stesso secolo.

Si pone la domanda come fosse chiamata questa strada nei tempi antichi. La *Tabula Peutingeriana*, che mostra le vie e le stazioni militari dell’Impero romano, non la registra. Questo può sembrare insolito, però una profonda riflessione può forse spiegare tale situazione. Da tutte le fonti disponibili risulta che la *Via Gemina* era una strada militare; questo significa che su di essa l’esercito aveva uno status speciale e privilegi, mentre il traffico civile era sottoposto a limitazioni. Forse in questo fatto va cercata la ragione della sua mancata presenza nella *Peutingeriana*.

Abbiamo già menzionato il geografo Strabone che aveva registrato il tracciato da Trieste (*Tergeste*) al Danubio (*Danuvius*) della lunghezza di 1200 stadi greci, con le città di *Siscia* (Sisak) e *Sirmium* (Sremska Mitrovica) come principali località lungo il percorso. Un dato simile è rilevato anche nell’Itinerario Antonino, che riportiamo nella forma originale²⁵:

AB AQVILEIA PER LIBVRNIAM SISCIAM M(ILLIA) P(ASSV)M CCXIII
 SIC/FONTE TIMAVI MPM XII/AVESICA MPM XII/AD MALVM MPM XVIII/
 AD TITVLOS MPM XVII/THARSATICO MPM XVII/AD TVRRES MPM XX/
 SENIA MPM XX/AVENDONE MPM XVIII/ARVPIO MPM X/BIBIVM MPM X/
 ROMVLA MPM X/QVADRATA MPM XIV/AD FINES MPM XIV/SISCIA MPM
 XXI

²⁴ “Nonne hoc impletum audivimus nostrae originis regione finium Pannoniae atque Illirici: ubi post varias barbarorum incursiones ad tantam desolationem est perventam ut nec humana ibi remanserit creatura, nec animal superesse conversariqdicatur, et his quae hominum amari et convivere consueverunt”.

²⁵ ITIN. ANT. 272, 7-274, 7.

Traduzione: *Da Aquileia per la Liburnia fino a Siscia, ci sono 213 mila passi romani.*²⁶ *Fonti del Timavo a 12 mila passi [da Aquileia], Avesica a 12 mila passi [dalle Fonti del Timavo], Ad Malum a 18 mila passi [da Avesica], Ad Titulos a 17 mila passi [da Ad Malum], Tarsatica a 17 mila passi [da Ad Malum], Ad Turres a 20 mila passi [da Tarsatica], Senia a 20 mila passi [da Ad Turres], Avendone a 18 mila passi [da Senia], Arupio a 10 mila passi [da Avendone], Bibium a 10 mila passi [da Arupio], Romula a 10 mila passi [da Bibium], Quadrata a 14 mila passi [da Romula], Ad Fines a 14 mila passi [da Quadrata], Siscia a 21 mila passi [da Ad Fines].*

Nell'evo antico la citata via era parte di un più ampio tracciato stradale che da Aquileia, attraverso il Carso sloveno, *Tarsatica*, Crikvenica, Segna, Kompolje, Prozor, Topusko, arrivava fino a Sisak. Lungo il suo intero percorso attraversava regioni collinari e montuose. La parte di strada per la quale gli storici contemporanei adoperano il termine *Via Gemina* riguardava il tratto della lunghezza di 76 mila passi, cioè 110 chilometri, da Aquileia a *Tarsatica*. Secondo l'Itinerario Antonino questa era la via *ab Aquileia ad Tharsaticam*, ossia da Aquileia a *Tarsatica* (Fiume).

La strada che univa Aquileia a *Tarsatica* si separava da quella per Pola (*Via Flavia*) non lontano dal Timavo, presso l'abitato di Duino. Da qui proseguiva per gli altipiani del Carso e toccava Prepotto, dove c'era il casello della dogana (*portorium*)²⁷, e poi, nell'ordine, Prosecco²⁸, Opicina e Basovizza. La seconda stazione menzionata nell'itinerario – *Avesica* – si colloca, in conformità ai dati sulla distanza di 12 miglia, cioè 19 chilometri, nella località di Zolla/Coll presso Opicina. Da Basovizza il tracciato procedeva in direzione di Cosina/Kozina. Sul tratto tra Basovizza e Chervari/Krvavi Potok sono registrate tracce della strada della lunghezza di 500 metri, nella località che si trova a circa 150 metri a nord dell'odierno tracciato stradale (in posizione Podvrh). La seguente stazione era *Ad Malum*, che corrisponde alla posizione dell'abitato di Matteredia, a 18 miglia romane da *Avesica*. A Matteredia/Matteredija vi era l'incrocio con la strada che svoltava verso Grusizza/Hrušica – *Ad Pirum*, importante presidio fortificato nelle Alpi Giulie. La strada proseguiva poi fino alla

²⁶ Mille passi corrispondono alla lunghezza di un miglio romano.

²⁷ INSCR. IT. X/4, 303, 304.

²⁸ Πούβινον πόλις Ἰστρίας (PTOL., Geogr. III, 1, 24) e *castellum nobile vino Pucinum* (PLIN., Nat. hist. III, 126-128; XIV, 60; XVII, 31).

stazione di *Ad Titulos*, che si trovava a 17 miglia romane da *Ad Malum*. La distanza corrisponderebbe alla posizione di Sappiane/Sapjane, però esiste l'opinione che in realtà si tratti di Starada/Starod, nella quale Mate Suić riconosce la *Stridone* di Girolamo²⁹. Quest'opinione potrebbe essere giustificata dal fatto che il nome Starada/Starod ha delle somiglianze con *stratus*→*strata via*, il che è sempre sinonimo di via lastricata o strada romana.

Tra Pasiacco/Pasjak e Sappiane/Sapjane l'altipiano della Cicceria diventa un terreno collinare che gradualmente scende verso Fiume. Secondo Robert Matijašić³⁰ non sarebbe pertanto illogico collocare *Ad Titulos* a Rupa (nell'itinerario la distanza corrisponde a 25,5 km). Da lì la strada scendeva poi, attraverso Lipa e Clana/Klana, fino a Santa Croce e verso *Tarsatica*. Questa direzione è confermata dalla posizione di Castua/Kastav (dal lat. *castra/castellum*), dove nell'antichità esisteva una fortezza di sorveglianza della strada. Considerata la posizione di Castua rispetto alla *Tarsatica* romana, questo punto aveva le caratteristiche d'incrocio di strade provenienti da nordovest e da ovest. Da qui poi soltanto una strada conduceva verso *Tarsatica*. Il Castuano era attraversato da due strade romane: la *Via Gemina*, che univa Aquileia e *Tarsatica*; la prosecuzione orientale della *Via Flavia* che con questo percorso collegava Pola e Nesazio a *Tarsatica*³¹. Ante Šonje, secondo quanto riferitogli oralmente da Makso Pelozza, rileva che i resti della strada della lunghezza di cinque chilometri si sono conservati in un sentiero che la popolazione locale chiama "Praput", termine che di regola indica l'esistenza di antiche vie romane o talvolta percorsi risalenti persino all'età del bronzo³².

La situazione sul campo nel tratto tra San Lorenzo e Monte Cocusso

Il paesaggio della zona tra San Lorenzo e Monte Cocusso, per la quale sin dall'antichità è noto che era attraversata dalla *Via Gemina*, è caratterizzato dalla marcata presenza superficiale della pietra carsica, a volte coperto da un sottile strato di terra o da bassa vegetazione come cespugli ed erba e in misura minore da bosco. Dalla sella il terreno sale verso la cima del Monte Cocusso (672 m.); tra i piedi della

²⁹ M. SUIĆ, 1986, pp. 213-278.

³⁰ R. MATIJAŠIĆ, 1998, p. 427-428, in base a: L. BOSIO, 1970, pp. 206-209. Vedi inoltre: M. MIRABELLA ROBERTI, 1990, pp. 61-79.

³¹ A. ŠONJE, 1991, pp. 34-59; J. ŠAŠEL, 1975, p. 75, 77; A. DEGRASSI, 1954, p. 107, 126.

³² A. ŠONJE, 1991, p. 103.

collina e l'odierno villaggio di San Lorenzo esiste uno spazio lungo il quale passava la viabile romana e dove anche oggi ci sono sentieri e strade. La superficie del terreno è ricoperta da pietre, a tratti grandi e molto aguzze, che in diversi punti impediscono o rendono molto difficile la circolazione (soprattutto in automobile), a meno che in precedenza non siano stati intrapresi alcuni lavori essenziali di livellamento, inghiaatura o, al minimo, di rimozione dei massi. Considerato tutto ciò, sembra che per assicurare una agevole percorribilità, soprattutto autoveicolare, siano oggi necessari consistenti interventi nell'ambiente sotto forma di tracciatura e livellamento della carreggiata.

Le possibilità di tracciare una strada su questo territorio nell'antichità erano condizionate dal rilievo del terreno e dalle linee delle isoipse. I sentieri hanno la tendenza a seguire le isoipse, cioè di superare le distanze con la linea più breve, senza troppe salite e discese. Gli altri fattori che in senso geomorfologico definiscono il tracciato stradale sono le doline e gli avvallamenti carsici, che sono alquanto numerosi nel raggio di un centinaio di metri intorno al paese di San Lorenzo. Infine, come fattore importante, vanno considerate anche le condizioni meteorologiche, soprattutto la bora, che potrebbero aver avuto un certo ruolo durante la tracciatura, poiché sicuramente nel definire il percorso stradale si è cercato di garantirsi una protezione naturale dal vento.

L'ubicazione della vecchia chiesa di San Lorenzo e il fatto che essa sia il punto di partenza e l'ossatura di tutti i sentieri locali, inclusa la moderna strada asfaltata che dalla costa (Trieste) conduce al paese attraverso la non lontana sella, indicano che in quest'area alcuni sentieri sono usati sin dai tempi remoti e che hanno una longeva continuità, il che ci è stato confermato anche dalla signora Olimpia. La stessa collocazione della chiesa e il santo cui è intitolata (martire paleocristiano) sono simbolici, perché mostrano che si tratta di un sito antico e duraturo, il che induce alla conclusione che i consolidati percorsi dei sentieri abbiano la loro continuità almeno dal momento della costruzione della chiesa, ma forse anche da tempi anteriori.

Ovunque nell'Adriatico settentrionale sui passi collinari e montuosi esiste la continuità delle vie di comunicazione sin dalla preistoria, perché questi sono gli unici punti nei quali si possono superare le grandi barriere naturali come monti, colline, altipiani ecc. (la situazione è uguale nella vicina sella di Cattinara e, ricordiamolo, del passo del Vratnik sopra Segna/Senj o del valico di Oštarije sopra Carlopago/Karlobag). La continuità di questi percorsi non è cessata con l'Impero romano, bensì si



Fig. 2 - La chiesa di S. Lorenzo nella località omonima

è mantenuta in larga misura fino a oggi. Questo è anche il caso del sentiero che dalla valle del torrente Rosandra porta al passo di San Lorenzo, ma anche del tracciato che dal litorale triestino conduce alla non lontana Cattinara.

Il condizionamento della rete dei sentieri intorno a San Lorenzo va considerato anche nel contesto dei castellieri preromani locali, analizzato già da Pietro Kandler e da Alberto Puschi e che non è passato inosservato nemmeno ai ricercatori moderni³³. La disposizione dei castellieri preistorici e l'esistenza della più tarda rete stradale romana proprio sotto alle alture (Monte Cocusso, Grociana piccola) può indicare che i romani nel II secolo a.C. abbiano in parte usato la preesistente rete di sentieri per penetrare nei territori dell'Adriatico settentrionale e orientale e abbiano

³³ V. DEGRASSI, 2014, pp. 128-130; F. MASELLI SCOTTI, 2005, pp. 149-167; A. CRISMANI, 2005, pp. 117-148.

costruito *ex novo* le strade nei luoghi dove queste non esistevano o non corrispondevano alle loro necessità³⁴. Ciò è confermato dal fatto che i sentieri in questa zona seguono le dinamiche naturali del terreno e le isoipse, mentre gli interventi maggiori (artificiali) nell'ambiente si riconoscono in misura minore e anche in quei casi si limitano al livellamento della superficie e alla rimozione di massi grandi e taglienti o, eccezionalmente, a scavi nella roccia carsica per approfondire la carreggiata.

Considerati i tracciati di questi percorsi, nonostante i mutamenti geomorfologici nel carso locale verificatisi durante la storia, si nota l'uniformità della larghezza del sentiero che a nord e a nord-est della chiesa di San Lorenzo si protende seguendo la logica del tracciato della *Via Gemina*. In base alle ricerche geofisiche, in alcuni punti la larghezza della strada raggiunge gli 8 e anche i 10 metri, tuttavia la maggior parte dei ritrovamenti non è visibile perché è coperta da uno strato di terra e altri detriti spesso 80 cm³⁵. Le prime tracce della strada in questa zona, che poi prosegue sulla linea da ovest verso est, si scorgono a sud di Basovizza. Localmente sono chiaramente visibili a metà della linea tra il villaggio di San Lorenzo e il Monte Cocusso. A nord della località e della collina di Grociana piccola, a circa 200 m di distanza dal paese, la strada svolta leggermente verso sudest per girare intorno allo stagno Globočjak.

Dalle nostre ricerche e misurazioni emerge che la larghezza solita della *Via Gemina* era di 2,5 metri, ma – come osservato da un gruppo di studiosi italiani (F. Bernardini, G. Vinci, E. Forte, S. Furlani, M. Pipan, S. Biolchi e altri) – probabilmente un tracciato su uno spazio relativamente piccolo poteva avere più varianti e perfino alcune piste battute parallele (letteralmente una accanto all'altra), il che quindi rende possibile la larghezza di 10 metri. D'altro canto, la documentazione fotografica degli studiosi italiani, pubblicata sul giornale "Il Piccolo", mostra che la strada era in alcuni luoghi lievemente inghiaiata e livellata, ma nella larghezza corrisponde alle nostre misurazioni e si aggira intorno ai 2,5 m³⁶.

³⁴ M. ŽUPANČIČ, S. FLEGO, 2005, pp. 455-470.

³⁵ Il dato è a priori sospetto perché tali dimensioni le avevano soltanto le strade più importanti dello Stato romano e soltanto all'ingresso in insediamenti più grandi. Le nostre ricerche mostrano che la larghezza ordinaria della strada nel tratto da Cattinara al Monte Cocusso poteva continuare a essere tra i 2 e i 2,5 m, con l'eventualità che in alcuni punti fosse più larga.

³⁶ M. GIRALDI, 2018, http://ilpiccolo.gelocal.it/trieste/cronaca/2018/04/04/news/trieste-sull-altopiano-carsico-spunta-la-vecchia-strada-romana-1.16670740?refresh_ce



Fig. 3 - Parte del sentiero che segue il percorso della Via Gemina

In alcuni punti sicuramente la *Via Gemina* aveva alcune varianti di pista battuta che potevano distare l'una dall'altra qualche decina (o più) di metri. Ciò è dovuto alla dinamica del terreno sul Carso triestino e alla sua mutevolezza determinata da fattori climatici e geomorfologici. È assolutamente possibile che il tracciato della strada nel corso della storia sia leggermente cambiato, cioè che si sia spostato nel raggio di qualche decina di metri. Uno sguardo allo schema odierno dei sentieri al di fuori del paese di San Lorenzo rivela che un dato luogo può essere raggiunto percorrendo due o tre varianti del sentiero.

Sia oggi sia in epoca romana queste varianti sono sorte a causa del terreno. Talvolta la pista che poteva essere percorsa dai carri (e sulla quale necessariamente andavano fatti degli interventi costruttivi) era più lunga, con salite e discese meno ripide, mentre andando a piedi o a cavallo la distanza poteva essere accorciata usando qualche sentiero più stretto, scosceso, o piste non battute (o addirittura camminando lungo il crinale) che erano al di fuori del percorso principale ma che potevano servire



Fig. 4 - Resti del tracciato

al singolo. Questi percorsi potevano essere lunghi anche alcune centinaia di metri, ma alla fine si riunivano sempre al tracciato principale (carraio) della *Via Gemina*; essi non possono essere identificati sul terreno, ma sicuramente esistevano, come esistono tutt'oggi. Per questo s'impone la conclusione che la *Via Gemina* va intesa come la direttrice principale quanto a carreggiata, accanto alla quale però esistevano sentieri per pedoni, cavalieri e carovane che non erano stati costruiti (ma soltanto battuti), grazie ai quali si poteva accorciare il percorso di qualche centinaio di metri.

Il tracciato principale della strada è ben visibile nel paesaggio e non tende a svoltare verso la pianura litoranea. Il tracciato è visibile chiaramente anche sulla carta geofisica del territorio, redatta dal gruppo di studiosi italiani (F. Bernardini, G. Vinci, E. Forte, S. Furlani, M. Pipan, S. Biolchi e altri) che l'hanno allegata al loro studio³⁷. I resti della strada, della lunghezza di circa 4 km, si possono trovare localmente (il tratto a sud di Basovizza fino allo stagno Globočjak), mentre a nord e a nordest di San Lorenzo, in direzione dello stagno succitato, si possono seguire con continuità lungo una linea di quasi 2 km. Nello studio è stato analizzato in maniera specifica il tracciato della strada prendendo in considerazione il fenomeno geomorfologico delle doline carsiche (Dolina 1 e Dolina 2) attraverso le quali corre il tracciato, il che rivela i mutamenti accaduti al tracciato dal momento della costruzione e del suo più intenso sfruttamento in epoca tardorepubblicana e augustea. Tali fenomeni sono frequenti nei territori carsici, caratterizzati da marcate escursioni termiche annuali, forti venti, grandi pendenze del terreno (pendii), scarsa vegetazione, tutte condizioni esistenti nel Carso triestino. Le proporzioni dei cambiamenti possono sembrare impossibili al profano, però lo studio degli scienziati italiani riflette chiaramente questa possibilità e i conseguenti cambiamenti del terreno (formazione di doline)³⁸.

Cenni storici sulla Via Gemina nel tratto Cattinara – San Lorenzo

Oltre al tracciato che corre parallelo alla costa, in direzione da ovest verso est, esiste una serie di indicazioni archeologiche che permettono la datazione di questa strada. In primo luogo vanno menzionate le basi militari fortificate presenti in questo territorio sin dalla prima fase della sovranità romana: *Monte Grociana piccola*

³⁷ F. BERNARDINI, G. VINCI, E. FORTE, S. FURLANI, M. PIPAN, S. BIOLCHI e altri, 2018.

³⁸ Nel corso delle ricerche effettuate nel 2009 sul Velebit, sul valico di Oštarije, dove pure esistono numerosi resti di una strada romana, abbiamo constatato che in certi punti i resti della strada sono rialzati fino a 2 m rispetto al livello attuale del terreno (nell'antichità il livello della strada e del terreno circostante erano uguali).

con ritrovamenti di anfore, ceramiche e chiodi delle suole di calzature (lat. *caliga*)³⁹ che possono essere collocati nel II e nel I secolo a. C.⁴⁰; *Monte San Rocco*, dove le anfore in stile greco-italico datano la località romana ai primi decenni del II secolo a.C.⁴¹; *Montedoro*, dove i ritrovamenti, malgrado le distruzioni, mostrano analogie cronologiche e di contenuto con i reperti di Monte Grociana piccola⁴²; la località con i resti delle calighe dei soldati romani in un'area che si trova a 400 metri sudovest da San Lorenzo, quasi in cima al passo⁴³; la località, di circa un ettaro, a sudest di San Lorenzo, con grandi resti architettonici di edifici disposti a forma di lettera "L" e tracce di presenza militare⁴⁴. Le citate datazioni corrispondono appieno con le note circostanze nelle quali i romani, alcuni anni dopo la fondazione della colonia di Aquileia, mossero proprio da qui alla conquista della penisola istriana e alla guerra contro gli Istri (sottomessi nel 177 a.C.).

Il secondo gruppo di reperti, che in misura ancor maggiore confermano l'esistenza di strade usate dai romani in questo territorio, è costituito dai numerosi chiodi provenienti dalle calzature militari romane che sono stati ritrovati intorno al castelliere preromano di Cattinara. Questi oggetti servono non solo per la datazione della strada, ma documentano pure la presenza militare romana in questo territorio nella prima fase della sovranità di Roma, subito dopo la fondazione, nel 181 a. C., della colonia di Aquileia. Forse la cosa più importante è il numero consistente di reperti trovato intorno al passo nei pressi di Cattinara, il che conferma che questo passaggio naturale, da sempre strategico, usato già dalle popolazioni preromane, era stato utilizzato anche ai tempi dell'istituzione della sovranità romana in Istria (II secolo a.C.), proprio per fini militari⁴⁵. Il passo di Cattinara, però, non faceva parte del tracciato della strada Aquileia - *Tarsatica* (*Via Gemina*), ma il sentiero che lo percorreva era perpendicolare rispetto alla suddetta viabile romana. Questo lascia abbastanza margine da concludere che dalla *Via Gemina* esisteva una diramazione verso la pianura costiera nei dintorni di Trieste⁴⁶. Il sentiero che conduceva al passo di Cattinara è più vecchio della *Via Gemina*,

³⁹ Queste borchie o chiodi provengono dalla tipica calzatura militare romana chiamata *caliga*, termine assorbito pure dalla lingua italiana. Erano stivali da marcia con suola pesante, lacci e apertura per le dita.

⁴⁰ F. BERNARDINI, 2015, pp. 2-3.

⁴¹ *Ibidem*, pp. 5-7.

⁴² F. BERNARDINI e altri, 2015, p. 7.

⁴³ F. BERNARDINI, G. VINCI, E. FORTE, S. FURLANI, M. PIPAN, S. BIOLCHI e altri, 2018.

⁴⁴ *Ibidem*.

⁴⁵ F. MASELLI SCOTTI, 2005, pp. 149-167

⁴⁶ F. BERNARDINI, G. VINCI, E. FORTE, S. FURLANI, M. PIPAN, S. BIOLCHI e altri, 2018.

sicuramente era utilizzato dalle popolazioni preromane e probabilmente si trattava di una via carovaniera. La grande pendenza del cammino, il superamento di un'altitudine alquanto elevata attraverso un breve tratto di soltanto alcuni chilometri (dalla pianura costiera fino a Cattinara), fanno supporre che questo percorso probabilmente non fosse usato dai carri, ma praticato a cavallo e soprattutto a piedi.

Il tracciato della *Via Gemina* tra Cattinara e il territorio di San Lorenzo (che si trova fra il Monte Cocusso e Grociana piccola) può essere identificato in modo ragionevolmente affidabile grazie alla densità di ritrovamenti di diversi tipi di borchie per calzature. Come si procede da Cattinara verso est il loro numero aumenta e la concentrazione maggiore è presente intorno ai resti del forte romano sulla collina di Grociana piccola⁴⁷. Ci sembra che questi manufatti, assieme ai ritrovamenti di anfore, oggetti di ceramica e resti architettonici, contribuiscano ulteriormente a definire l'ubicazione esatta del tracciato della strada romana. È interessante rilevare, d'altro canto, come i ritrovamenti di chiodi di *caligae* non siano documentati sul passo presso San Lorenzo, bensì circa 400 metri più a ovest, il che potrebbe indicare che sul luogo ci fosse una stazione militare o un luogo nel quale risiedevano i soldati. A nord di San Lorenzo i ritrovamenti delle borchie per le scarpe suggeriscono la possibilità dell'esistenza di altri due sentieri paralleli sulle falde occidentali del Monte Cocusso, in direzione nord. Assieme alle descritte vie carovaniere attraverso le selle di Cattinara e di San Lorenzo, che portavano alla pianura litoranea nei dintorni di Trieste, questi due sentieri potevano essere le diramazioni perpendicolari settentrionali della *Via Gemina*. Come nel caso dei percorsi attraverso le due selle summenzionate, anche questi due sentieri erano di origine carovaniera e preromana.

Assieme agli altri resti archeologici, la densità di chiodi per scarpe ritrovati a nord di San Lorenzo, nel tratto Grociana piccola - Monte Cocusso, conferma l'esistenza di un forte militare sulla collina di Grociana piccola, la cui prima funzione era di assicurare e controllare la *Via Gemina* nel II e I secolo a. C. Anche la serie di fortilizi militari che si trova nei dintorni conferma che i romani occuparono ben presto queste basi fortificate preromane (castellieri preistorici) e che lo fecero coscientemente, anche per assicurare la circolazione lungo la *Via Gemina*.

Complessivamente in quest'area sono documentati i ritrovamenti di oltre 200 chiodi, dei quali la maggioranza sul tracciato stradale o nelle sue immediate vici-

⁴⁷ *Ibidem*, carta n. 5.



Fig. 5 - Resti del tracciato

nanze⁴⁸. Parte di loro risale all'epoca tardorepubblicana, ai tempi delle guerre di Cesare in Gallia e dell'assedio di Alesia, mentre altre coprono l'arco temporale che va dall'età augustea fino al periodo a cavallo tra I e II secolo d.C. I chiodi ritrovati hanno dunque una continuità straordinariamente lunga, circostanza che contribuisce a chiarire il ruolo e le caratteristiche della *Via Gemina* in un periodo di tempo di tre-quattro secoli.

Ciò conferma ulteriormente il dato noto in precedenza che la strada romana Aquileia – *Tarsatica* (*Via Gemina*) sia stata creata nelle prime decadi del II secolo a. C., e che almeno fino alle prime decadi del I secolo d. C. abbia avuto un'importanza strategico-militare. Questa era un'autentica *via militaris* perché era stata concepita come strada che doveva aprire la via all'esercito romano verso l'Istria, ma anche verso l'Adriatico orientale; i ritrovamenti lungo il suo percorso e nelle vicinanze confermano una marcata presenza di soldati romani nel II e I secolo a.C., ma anche in seguito; il suo tracciato era ben assicurato da una serie di forti militari, collocati in luoghi ponderati, che hanno la loro origine in epoca preromana; i tardi rinvenimenti epigrafici, come rilevato in precedenza, dimostrano che sia durante il Principato sia più tardi la manutenzione e la riparazione della strada fu eseguita dall'esercito romano.

Va rilevato che la *Via Gemina* tra Cattinara e il Monte Cocusso seguiva la direzione ovest-est. Questo tracciato era in parte condizionato dall'esistenza di qualche sentiero precedente (preromano). Oltre a questo percorso, che giustificatamente possiamo chiamare *via militaris* romana, in questo territorio esistevano ancora alcune importanti vie perpendicolari che si univano all'arteria principale. In primo luogo ci riferiamo alle due strade che dalla pianura costiera, la prima attraverso il passo di Cattinara e la seconda attraverso quello di San Lorenzo, sboccavano su di essa. Queste due non sono vie romane e non facevano parte del tracciato della *Via Gemina*: erano antiche vie carovaniere di lunga tradizione preromana anche se poche erano le possibilità che lungo il loro percorso si svolgesse un traffico di carri di una certa rilevanza, poiché il terreno accidentato e la relativa altitudine sul livello del mare non lo permettevano. Tuttavia questi percorsi – che erano a tutti gli effetti dei sentieri - davano la possibilità ai viaggiatori, a piedi o sul dorso di qualche animale, di raggiungere, con parecchia fatica, la *Via Gemina*; non sorprende quindi il fatto che

⁴⁸ *Ibidem*.

i ritrovamenti di chiodi per calzature nelle loro vicinanze siano alquanto frequenti. A San Lorenzo questo sentiero terminava presso la locale chiesa (per questo motivo è stata costruita proprio in questo luogo, poco fuori dall'abitato), mentre il suo tracciato si è in parte conservato nella moderna strada asfaltata che dal passo va in direzione della zona industriale di Trieste.

Caratteristiche simili potevano averle anche i due sentieri ai piedi delle falde occidentali del Monte Cocusso e quello sul suo versante orientale, la cui esistenza si può desumere dalla diffusa presenza di chiodi per calighe. Benché usati dai soldati romani, questi tracciati erano preromani e potevano servire soltanto come vie d'accesso ai luoghi fortificati.

Conclusioni

Nessuna strada romana è soltanto una via che unisce due punti di un territorio. Questo riguarda in special modo la strada chiamata *Via Gemina* e la cui costruzione nei primi decenni del II secolo a. C. segna l'inizio delle penetrazioni romane da Aquileia verso l'Istria. Essa contraddistingue l'inizio della storia romana dell'Istria, mentre le sue caratteristiche di *via militaris* confermano che i romani riuscirono a stabilire in modo definitivo il loro potere nei territori dell'Adriatico orientale nei primi decenni del I secolo d.C.

Con il presente contributo gli autori hanno voluto analizzare la sua storia basandosi sulle fonti romane, contestualizzare la sua presenza nell'ambito delle ricerche contemporanee e, infine, indagare sul campo tutta la sua complessità (riguardo il tracciato, le componenti infrastrutturali, il ruolo storico, la datazione). Si è cercato di distinguere il concetto di *Via Gemina* come via militare romana dalla serie di sentieri che a essa si univano e si collegavano nell'area geografica considerata. Sebbene alcune parti del suo tracciato abbiano un'origine preromana, per tutta una serie di caratteristiche (tracciato, logica della direzione, fortificazioni, lungimiranza, funzioni più ampie, persone che le utilizzavano) essa si differenziava dai sentieri preromani. È particolarmente importante nell'area geografica considerata distinguerla dalle perpendicolari vie carovaniere che a essa si univano attraverso i passi presso Cattinara e San Lorenzo. Questi ultimi erano sentieri preromani e sembra che a causa della loro relativa altitudine e pendenza non permettevano il traffico carraio. Purtroppo, grazie a loro anche in epoca romana si poteva realizzare il contatto tra la pianura litoranea e l'altipiano lungo il quale passava la strada.

L'andamento della *Via Gemina* in questo territorio conferma che la strada romana inizialmente manteneva la logica della direzione. La sua larghezza era verosimilmente di circa 2,5 metri con funzione di careggiata, però includeva anche la serie di sentieri locali tramite i quali il viandante o il cavaliere potevano accorciare il percorso, pur potendo facilmente ritornare in qualsiasi momento sulla strada maestra. In questo senso, il che può essere confermato dalle ricerche geofisiche e dei percorsi stradali, la *Via Gemina* dev'essere definita come tracciato principale, affiancato da un insieme di sentieri locali che a essa si collegano in un ristretto territorio. I dati dei ricercatori sulla larghezza della strada da 8 a 10 metri possono essere validi per una località circoscritta o in una situazione di sentieri paralleli, però riteniamo che su distanze maggiori o a livello generale la *Via Gemina* non avesse neanche approssimativamente tale larghezza.

Questa strada conferma che i romani quando tracciavano le vie rispettavano i percorsi degli antichi sentieri, ma anche la logica della natura, in modo da facilitare nella maggior misura possibile il viaggio, per esempio seguendo le isoipse e cercando di ridurre al minimo il numero di salite e discese. In ciò la logica della linea retta (che spesso è concepita in modo errato) era di secondaria importanza e il tracciato dipendeva innanzitutto dalle caratteristiche del rilievo.

La *Via Gemina* è un classico esempio di via militare romana. Queste sue caratteristiche non derivano soltanto dalle numerose testimonianze epigrafiche sui soldati e dal fatto che erano le legioni a curare la sua manutenzione, ma da tutta una serie di altri fattori che in maniera ottimale si notano proprio nel tratto Cattinara - San Lorenzo, come le fortificazioni militari nei dintorni (con i resti degli oggetti necessari alla vita di ogni giorno, come le anfore) e il gran numero di resti di cose appartenute a soldati romani, come alcune parti delle tipiche calzature militari (*caligae*). Il gran numero di resti metallici di *caligae* (più di duecento) in quest'area, c'induce alla conclusione che lungo questa strada si andava innanzitutto a piedi, cioè che i soldati romani andavano alla conquista dell'Istria camminando. I numerosi ritrovamenti di resti di calzature indicano anche la consistenza numerica degli eserciti che passavano da queste parti, ma pure che l'insospitale e molto esigente terreno del Carso triestino, caratterizzato da aguzze pietre calcaree, faceva il suo, rovinando intensamente le calzature militari.

Gianfranco Abrami, uno dei partecipanti a questa ricerca, ha giustamente osservato come la logica del tracciato dei sentieri intorno al paese di San Lorenzo si

noti nella logica dell'ubicazione dell'antica chiesa di San Lorenzo. Questa è distante quasi un chilometro dal percorso principale della *Via Gemina*, però rappresenta il punto del territorio dove l'antichissimo sentiero superava il passo di San Lorenzo e da lì proseguiva in direzione della strada romana con l'evidente tendenza di collegarsi a essa. Tuttavia, questa chiesetta certamente si trova sul tracciato che in senso lato faceva parte della direzione generale della *Via Gemina*, perché camminando per le rocce delle pendici lungo la valle del torrente Rosandra, il viaggio in direzione ovest – est poteva essere accorciato rispetto al percorso principale che passava a nord della collina di Grociana piccola e a sud del Monte Cocusso.

Infine, i dati raccolti in questo contributo dimostrano che le strade romane, e la *Via gemina* in particolare, vanno considerate in modo onnicomprensivo e studiate in maniera interdisciplinare e metodologicamente diversificata.

BIBLIOGRAFIA

- BERNARDINI, F., et al., “Early Roman military fortifications and the origin of Trieste, Italy”, in *Proc. Natl. Acad. Sci. USA*, No. 12, 2015.
<http://www.pnas.org/content/pnas/early/2015/03/11/1419175112.full.pdf>
- BERNARDINI, F., VINCI, G., FORTE, E., FURLANI, S., PIPAN, M., BIOLCHI, S. et al., “Discovery of ancient Roman “highway” reveals geomorphic changes in karst environments during historic times”, in: *PLoS ONE* 13(3): e0194939. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0194939>
- BERSANETTI, G. M., *Studi sull'imperatore Massimino di Trace*, Roma, 1965.
- BOSIO, L., *Itinerari e strade della Venetia Romana*, Padova, 1970.
- BOSIO, L., *Le strade romane della Venetia e dell'Histria*, Padova, 1991.
- CRISMANI, A., “Gli scavi di C. Marchesetti al castelliere di Cattinara: i materiali protostorici”, in *Carlo Marchesetti e i castellieri 1903-2003*, Bandelli, G, Montagnari Kokelj, E., (ed.), Trieste, 2005, pp. 117-148.
- DEGRASSI, A., 1954; “Monfalcone - Avanzi di ponte costruito dalla legione XIII “Gemina”, in *Scritti vari di Antichità*, vol. 2, Roma, 1954.
- DEGRASSI, A., 1962; “Monfalcone - Avanzi di ponte costruito dalla legione XIII “Gemina”, in *Scritti vari di Antichità*, vol. 2, Roma, 1962.
- DEGRASSI, V., “*Tergeste profectus* ... Partire da Trieste in età romana”, in *Atti e Memorie della Società Istriana di Archeologia e Storia Patria*, vol. 62, Trieste, 2014, pp. 125-139.
- DEGRASSI, V. - VENTURA, P., “Ricerche nell'area del lacus Timavi: la rete stradale nelle fonti archivistiche”, in *Antichità Alto Adriatiche*, vol. 45, Udine, 1999, pp. 125-145.
- GHERDEVICH, D., “La viabilità medievale nella val Rosandra: nuovi dati dall'analisi spaziale” in *Medioevo a Trieste, istituzioni, arte nella società del trecento*, Cammarosano, P., (ed.), Viella, 2009, pp. 245-256.
- GIRALDI, M., “Trieste, sull'altopiano carsico spunta la vecchia strada romana”, in *Il Piccolo* (4 aprile 2018). http://ilpiccolo.gelocal.it/trieste/cronaca/2018/04/04/news/trieste-sull-altopiano-carsico-spunta-la-vecchia-strada-romana-1.16670740?refresh_ce
- GREGORUTTI, C., “L'antico Timavo e le vie Gemina e Postumia”, in *Archeografo Triestino*, n. s., vol. 16, Trieste, 1890, pp. 167-189.
- HIERONYMI DE VIRIS INLUSTRIBUS LIBER EX RECENSIONE C. HERDINGII, Lipsiae, 1879, 65; CODEX BAMBERGENSIS XI.
- HISTRIA, numero unico, Trieste, 1972, pp. 427-429.
- MASELLI SCOTTI, F., “Cattinara, Trieste. Modalità di sistemazione del pendio nell'abitato dell'età del ferro”, in *Carlo Marchesetti e i castellieri 1903-2003*, Bandelli, G, Montagnari Kokelj, E., (ed.), Trieste, 2005, pp. 149-167.
- MIRABELLA ROBERTI, M., “L'Istria: viabilità e insediamenti”, in *La Venetia nell'area padano-danubiana, Le vie di comunicazione*, Padova, 1990, pp. 197-209.

- SUIĆ, M., “Hijeronim Stridonjanin – građanin Tarsatike (Hieronymus domo Stridonis, civis Tarsaticensis)”, in *Radovi Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti*, vol. 426, Zagabria, 1986, pp. 213 - 278.
- ŠAŠEL, J., 1973; “Via Gemina”, in *Arheološki Vestnik*, vol. 24, Lubiana, 1973, pp. 401-402.
- ŠAŠEL, J., *Rimske ceste u Sloveniji, Arheološka najdišča Slovenije* [Le strade romane in Slovenia, Ritrovamenti archeologici della Slovenia], Lubiana, 1975.
- ŠONJE, A., *Putevi i komunikacije u prethistoriji i antici na području Poreštine i njihov odnos prema ostalim prometnim vezama u Istri* [Vie e comunicazioni della preistoria e dell’evo antico nel Parentino e loro relazione con le altre direttrici di traffico in Istria], Parenzo-Pisino, 1991.
- WIECKERT, L., “Neue Forschungen zur römischen Prinzipat”, in *Aufstieg und Niedergang der römischen Welt: Geschichte und Kultur Roms im Spiegel der neueren Forschung*, red.: H. Temporini, W. Hasse, Berlino, 1974.
- ŽUPANČIČ, M., FLEGO, S., “La “strada dei castellieri” sul Carso triestino: nuove considerazioni topografiche”, in *Carlo Marchesetti e i castellieri 1903-2003*, Bandelli, G., Montagnari Kokelj, E., (ed.), Trieste, 2005, pp. 455-470.

SAŽETAK: *TERITORIJ VIAE GEMINAE IZMEĐU SAN LORENZO I MONTE COCUSO*
-*Via Gemina* smatra se jednim od ključnih pravaca rimskog prodiranja i kopnene komunikacije prema Istri i sjeveroistočnoj obali Jadrana u II. stoljeću pr. Kr. Ta cesta dobro je dokumentirana u rimskim izvorima, o njoj postoji odgovarajući fond radova i istraživanja, ali svejedno nikada nije dosegla razinu poznavanja i interesa kakav je, primjerice, U istri svojstven za Flavijevsku cestu (premda je ona strateški i povijesno imala kudikamo manje značenje). Budući da su se na području oko Cattinare, San Lorenza i Monte Cocusso, tj. na tršćanskome Krasu, razmjerno nedavno provodila istraživanja na ovoj trasi, odlučili smo terenski istražiti njezinu trasu i okolno područje na potezu od San Lorenza do Monte Cocusso. Ovaj članak rezultat je terenskog istraživanja supstanciranog rimskim izvorima i dosezima ranijih istraživanja ovoga područja, a cilj mu je dublje predstaviti trasu na tome području, ali i putove koji su se okomito na nju kod prijevoja kod Cattinare i San Lorenza spuštali prema obali i antičkome naselju na području Trsta.

POVZETEK: *OBMOČJE POTI GEMINA MED VASJO JEZERO IN HRIBOM KOKOŠ*
-Znano je, da je rimska vojaška pot, ki je povezovala rimski koloniji Oglej in Reko, potekala čez Tržaški Kras. V zadnjih dveh desetletjih so bile opravljene številne raziskave, katerih cilj je bil ugotoviti njen potek na odseku nad Trstom, ki so dale določene rezultate. Ti izsledki ustrezajo ugotovitvam predhodnih študij o cestnih povezavah, ki so potekale od 19. stoletja dalje. Pričujoči prispevek je plod terenske raziskave, ki je zajela cestni odsek med vasjo Jezero in hribom Kokoš. Cilj raziskave je bil potrditi trenutna dognanja in jih umestiti v širši kontekst, se pravi povezati s pomembnimi antičnimi viri, s predhodnimi arheološkimi spoznanji in novimi arheološkimi odkritji. Posebno spodbudo k nastanku tega dela je pomenila nedavna objava študije na geofizikalni in arheološki podlagi, ki jo je opravila skupina italijanskih strokovnjakov. S tem prispevkom je bil cestni odsek na obravnavanem geografskem območju dodatno opredeljen v delu med Katinaro in hribom Kokoš.