

APPRODI E CAVANE SUI VECCHI CORSI D'ACQUA DEL TERRITORIO

di Renato Cosma e Renato Duca -
illustrazioni di Alfio Scarpa

Alla fine del Settecento il quadro idrografica del Territorio era caratterizzato, peraltro come nei secoli passati, dalla presenza di numerosi corsi d'acqua di risorgiva, alimentati dalla falda isontina, dal Vipacco, dai bacini carsici e dal Timavo.

Procedendo da est verso ovest, la situazione appariva così articolata: il Timavo, che riceveva il contributo della roggia Locavaz in cui confluivano il rio Moschenizza, il canale dei Tavoloni (*Fontanelle*) ed il fiume dei Bagni (*Torrente di S. Giovanni o Torrente dei Bagni*); la *roja* del Molin de S. Antonio (*Roja del Molinat*) e la *roja* della Rosega; il fiume Panzano (*Fiume de la Posta*) nel quale scaricavano la roggia di Monfalcone (*Roja San Giusto*) e la roggia Schiavetti (*Roja di Panzano*); il fiume Cavana ed il Fiumicino (*Fiumisini*); il canale della Quarantia, con alveo autonomo rispetto al ramo Sdobba circa fino al 1830; lo Sdobba, che riceveva in sinistra il fiume Brancolo, formato dalla confluenza di diverse rogge (*Roja de San Canzian, Canal dei Clici-Grigi, sorgenti del Gorgat, Roja Jadinaz, Roja dei Boschi, Roja Riva di Cop, Roja di Bistrigna*) ed in destra l'Isonzato (*Isonzo Vecchio*), ovvero le vestigia del tratto terminale d'alveo dell'Isonzo.



Mappa catastale dei primi dell'Ottocento con evidenza degli approdi (A. Scarpa)

Un secolo dopo, quella situazione aveva già subito delle modifiche, perché la foce della Rosega era stata incisa tra il 1820 ed il 1825 dai lavori del primo insediamento portuale in sito e l'Isonzo, continuando le peregrinazioni verso est, era penetrato nella Quarantia, sfondando il leggero diaframma che lo separava dalla stessa, alimentando la progressione verso mare della fascia litoranea col deposito dei materiali di piena e ciò fino al 1935, anno della costruzione in Cona dello scolmatore (diga) delle piene isontine.

Nel tratto terminale di quei corsi d'acqua, storicamente, vennero approntati cavane e approdi per il ricovero delle barche, lo

scarico delle merci ed il carico dei prodotti dei campi per Trieste ed altrove.

Interessante anche l'elenco dei prodotti che provenivano dall'emporio triestino con destinazione porto Rosega e riportato sul *Libro dei Navigli partiti dal porto Franco di Trieste nel 1845*: in buona parte prodotti alimentari quali formentone, avena, riso, zucchero, caffè, olio, baccalà, aringhe, fichi, carrube, mandorle ma anche rum, vino di Cipro, Malaga e Madera e, state a sentire, *sciampagna*.

Verso la fine del XVI secolo, risultavano attivi almeno sette luoghi di approdo, come indicato in una carta del Territorio, databile tra 1560-1580: sul fiume dei Bagni, tra monte S. Antonio ed il complesso delle Terme Romane; alla foce delle rogge Rosega-Molinat; alla foce del fiume di Panzan, dopo la confluenza delle due rogge monfalconesi; alla confluenza della Cavana coi Fiumisini; alla Riva di Cop, nelle adiacenze del suo scarico nel Brancoło; infine, presso la bocca de' Sdoba e la bocca de Lisonzo¹.

Quello stato di fatto trova conferma, sia in una carta coeva della precedente, con le indicazioni di *Porto de S. Antonio, Porto di Sdoba e Porto de Lisonzo*², sia in una carta successiva, databile 1634-1635, che riporta le citate dizioni di *Porto Rosega, Porto Panzan, Porto de Sdoba, Porto de Lisonzo*, fermi restando gli approdi sul *Fiume dei Bagni, sul Cavana-Fiumisini, sul Riva di Cop e sul Brancoło*³.

¹ Biblioteca Nazionale Marciana, Venezia, Carta in acquerello del 'Territorio' di autore ignoto, databile 1560-1580 circa.

² Archivio di Stato di Venezia (d'ora in poi ASVE), Carta in seppia denominata 'Gradisca, Aquileia, Monfalcone, Belforte, Isonzo' di autore ignoto, databile fine XVI secolo.

³ ASVE, Carta in acquerello denominata 'Mappa del Territorio di Monfalcone' di autore ignoto, databile 1634-1635.

struttura portuale. Nel 1816, infatti, venne promosso l'adeguamento dell'alveo con allargamento, approfondimento ed allungamento per circa un chilometro in modo da formare un porto-canale, le cui sponde furono rinforzate con la posa di pietrame carsico. La riva sinistra (ad est) venne attrezzata a banchina, mentre quella destra fu destinata a barriera contro i venti e le torbide dei corsi d'acqua tributari del mare più ad ovest.

Il costo dei lavori, iniziati nel 1820 ed ultimati nel 1825 dopo il superamento di qualche problema di natura idraulica, trovò copertura con il concorso di tutti i Comuni del Territorio, di Enti e privati cittadini⁶, i quali vedevano nel porto il futuro di Monfalcone e del suo hinterland. Significativo il fatto che nell'esecuzione dell'importante opera pubblica, inaugurata con adeguato cerimoniale il 1° agosto 1825, venne impiegata manodopera proveniente da tutti i paesi della Bisiacaria. Nel decennio 1861-1871, grazie alla tenace azione del podestà co. Giuseppe Valentinis, la scogliera fu prolungata verso mare di un ulteriore chilometro e, successivamente, il 12 agosto 1911, la struttura portuale ebbe il collegamento con la locale stazione ferroviaria.

Il porto Rosega nel 1824 sostituì nelle funzioni il porto di San Giovanni sul Timavo dichiarato *porto morto*, acquisendone l'Ufficio di Dogana e Sanità, attrezzato dagli austriaci al tempo della Serenissima per contrastare gli approdi monfalconesi⁷.

Dalla Relazione sullo stato del Canale di Monfalcone e del porto di Duino, redatta il 3 marzo 1826 dal deputato di Borsa Francesco Falkner unitamente a Pietro Cozzi e Paolo Grassi, risulta che ... *il*

⁶ I possidenti: Francesco di Brazzà, Rizzardo di Sbruglio, co.ssa Eleonora Mantica, co.ti Pietro ed Alfonso Mantica, Giuseppe Humpel, la Congregazione di Carità di Cividale, Antonio Cosolo, ecc.

⁷ SCHMID A.: *Documenti per la storia delle terre e delle acque di Duino*, Alpi Giulie N. 78/1, Trieste, 1984, p. 1.

canale della Rosica presenta un sicuro asilo e comodo ad un gran numero di barche del piccolo cabotaggio, facilita lo scarico e ricarico delle Merci, provveduto essendo d'acqua e foraggi per gli animali da tiro [...] Concludono dunque li sottoscritti, che la preferenza per il bene della navigazione del piccolo Cabotaggio e del Commercio sia da darsi al Canale della Rosica, senza però togliere al piccolo porto di Duino il diritto, che egli può avere di accogliere nell'angusto suo seno quelle Barche che vi possono approdare ...⁸.

Notizie specifiche sulla navigabilità dei principali corsi d'acqua del Territorio e sulla natura delle merci trasportate dai natanti si rinvencono negli *Operati d'Estimo* di taluni Comuni censuari. Quello di San Canzian del 20 marzo 1823 riporta che ... *il fiume Sdobba è navigabile e serve particolarmente all'esportazione colle barche di sabbia per le fabbriche di Trieste, che viene levata sulle gengive del fiume stesso, cioè al principio dove il torrente Isonzo perde la sua denominazione e vi acquista quello di fiume Sdobba, e di fieno e legna prodotti dai prati e boschi vicini...* Dall'Operato d'Estimo di Isola Morosini del 5 giugno 1830 si apprende che ... *li due fiumi Sdobba e Isonzato [...] sono navigabili e contribuiscono all'esportazione per mare dei prodotti della comune stessa [...] come la legna da fuoco si vendevano poi ai mercanti i quali li caricavano sulle barche approdanti o sul fiume Sdobba o sull'Isonzato* Infine, dall'Operato d'Estimo del Comune di Staranzano del 4 giugno 1830 si ha conferma che ... *il fiume Sdobba è navigabile [...] e che [...] vi esistono anche altri piccoli fiumi cioè Cavana, il Fiumicino, la Correntia, l'Alberon ...⁹.*

⁸ SCHMID A.: *Documenti ottocenteschi sull'approdo dei Bagni di Monfalcone e sui porti di Duino, del Timavo e della Rosega*, Alpi Giulie N. 86/1, Trieste, 1992, p. 29.

⁹ Archivio di Stato di Gorizia, Catasti secoli XIX-XX, Operati d'Estimo delle Comuni di S. Canzian,

A sua volta la lettera dell'agente comunale di Staranzano Valentinis, inviata il 10 settembre 1833 al podestà di Monfalcone, fornisce interessanti indicazioni sulle precarietà causate dai debordi dello Sdobba verso la Quarantia e l'ambito della Cona, che rendevano impraticabile la strada che dalla Cona stessa portava a Bistrigna ed oltre, con conseguente utilizzo da parte di barche e barconi dell'approdo sulle sponde dell'antica roja Riva di Cop ... *dopochè il fiume Sdobba con le continue rilevanti corrosioni de' prati de' consorti Valentinis si aperse uno sbocco ne' fossaloni detti fiume Quarantia e ridusse un'isola il prato Cona, molti coloni di vari villaggi del distretto che da colà ritraevano il fieno, il guaime e lo strame non potendo (provvedere) al trasporto de' medesimi per la vecchia strada [...] impraticabile, abbandonata dall'attuale proprietario della Cona (famiglia de Dottori) per non assumersi l'obbligo inerente del restauro, si sono diretti alcuni per la via di mare al Porto Nuovo (Porto Rosega), ma la massima parte poi caricando alle sponde de' detto prato (Cona) su dei battelli e risalendo il fiume giungono mediante il confluente Branco alla casa detta Riva de' Coppi di facile e comodo approdo.*

L'uso frequente però e anche in tempi piovosi della strada che a questo porto conduce e che sotto il cessato Veneto Governo concorrevano tutte le Comuni del Distretto alla necessaria riparazione [...] la resero intransitabile e un vero abisso. Ai sforzi dei possessori de' fondi che si stanno unendo con un proporzionato riparto per il solido riattamento di detta strada che principia alle ultime case di Bistrigna, sarebbe desiderabile e lo sarebbe di tutta giustizia che le comuni che ne godettero e godranno il beneficio, fossero obbligate alla concorrenza. Due carri soli di scaglia per ogni

colono darebbero la metà del materiale che si rende necessario per la solida base. La manualità e il materiale minuto, restando a carico de' proprietari de' fondi, porterebbero l'effetto che questa strada di uso ed interesse comune migliorata in tal modo, faciliterebbe per molti anni il trasporto di quei prodotti (fieno, il guaime e lo strame) che formano la ricchezza del Distretto ...¹⁰.

A proposito dello Sdobba, merita una menzione il progetto promosso nel 1803 dalla Società Agraria di Gorizia per l'avvio di un servizio di trasporto misto da Gorizia a Trieste, da sviluppare a cura di un Società di navigazione costituita ad hoc, lungo l'Isonzo, il ramo Sdobba ed il mare, tra il Passo della barca di Strazig o sotto Podgora (in alternativa, Gradisca o Sagrado), toccando i Passi della barca di Gradisca, Sagrado, Cassegliano-Villesse, Pieris-Fiumicello, Colussa-Isola Morosini.

L'elaborato venne predisposto dal Cesareo Regio Ingegnere Provinciale Giuseppe de Marinelli¹¹, su un'idea di padre Jaraslao Schmidt (professore di fisica e di legge naturale, Socio della Società), e consisteva nell'impiego di una barca-zattera piuttosto robusta (benedetta il 3 luglio 1804 col nome di *Immacolata Concezione*) in grado di trasportare 20 persone e circa 150 quintali di carico (animali, merci e prodotti vari). Tale servizio avrebbe consentito un risparmio temporale nel trasporto rispetto alla via di terra, ad esempio per il ferro proveniente dalla Carinzia fino a Trieste, di almeno 8 giornate di viaggio.

Il rientro a Sagrado-Gradisca o a Gorizia, contro corrente, era previsto tramite traino di cavalli e spinta con pertiche e remi da

¹⁰ Archivio Storico del Comune di Monfalcone b. 126.

¹¹ Giuseppe de Marinelli sostituì nella funzione il famoso Cesareo Regio Ingegnere e cartografo goriziano Giannantonio Capellaris (1727-1807), il quale ebbe un proficuo sodalizio con l'illustre cartografo friulano Tiberio Majeroni.

parte di un certo numero di barcaiuoli (in prima ipotesi 6 *barcaruoli*, e 7 *facchini*).

Purtroppo, il natante, mentre era ancorato a Sagrado per le operazioni di collaudo, venne incendiato e distrutto il 13 gennaio 1806 dalle truppe napoleoniche guidate dal gen. Pietro Serras.

Particolare e interessante, anche dal punto di vista archeologico, è la località Riva di Cop e il suo approdo, che si trovava orientativamente nei pressi di Villa Luisa in territorio di San Canzian d'Isonzo. Significativo l'antico toponimo, che vari studiosi locali ritengono derivato dai numerosi cocci e lacerti romani rinvenuti sul sito. La denominazione, comunque, è segno che in quella località si trovava una fornace di laterizi, oppure era attivo un punto per il carico di materiali edilizi sulle imbarcazioni per il trasporto verso Trieste e l'Istria. Quelle attività sono anche avvalorate dai resti di una villa rustica emersi nel corso degli scavi per la costruzione delle opere di bonifica del comprensorio del Brancolo. In particolare, durante i lavori effettuati nel 1928 per la realizzazione del canale principale, vennero messi in luce alcuni muri di fondazione ed un pavimento musivo a tessere bianche e nere con cornice a meandro e campo realizzato in parte con piastrelle di marmi diversi (*opus sectile*) e furono trovate delle monete di bronzo databili dall'età augustea al periodo tardo antico e alcuni laterizi bollati del I secolo d.C..

I due lacerti musivi a tessere bianche nere (A: 1,7 x 0,81 m; B: 1,7 x 1,1 m), strappati e montati su supporti in cemento, sono attualmente conservati presso la sede del Consorzio di Bonifica Pianura Isontina a Ronchi dei Legionari¹². Sono databili verso la

¹² Nell'Archivio Storico del Consorzio di Bonifica della Pianura Isontina si trovano una lettera inviata da Giovanni Battista Brusin, in veste di direttore del R. Museo Archeologico di Aquileia,

prima metà del I sec. d.C. ed, essendo abbastanza raffinati, potrebbero far parte della zona residenziale della villa¹³.



Lacerto A fotografato prima dell'attuale collocazione (A. Gargiulo).

Tra le strutture di approdo e portuali, che hanno caratterizzato il Territorio nel tempo, va annoverato pure il cosiddetto *Porto di città*, costruito allo scarico del canale Dottori nel canale navigabile Valentinis, inaugurato solennemente il 30 settembre 1907, rilevante

per sollecitare per i lacerti musivi una collocazione adeguata nella sede del Consorzio di Bonifica del Brancolo (Lettera manoscritta n. prot. 207 del 2/8/1928 di due pagine), una risposta del direttore e del presidente del Consorzio di Bonifica nella quale viene chiesto l'invio di un addetto per effettuare lo strappo del mosaico (Lettera dattiloscritta del 13/8/1928 di una pagina) e un dattiloscritto in cui si ricorda che in località Gorgat vennero alla luce un edificio romano di cui si ritrovarono le fondazioni, un pavimento in cotto e il mosaico che venne recuperato con l'intento di esporlo in un edificio di nuova costruzione (Dattiloscritto non datato di tre pagine intitolato *I lavori della bonifica del Brancolo*).

Nell'archivio della Soprintendenza per i Beni Archeologici del Friuli Venezia Giulia è conservata una lettera precedente di Giovanni Battista Brusin il quale ricorda un suo sopralluogo in località Gorgat dove, scavando il canale collettore principale, venne alla luce il mosaico accanto al quale furono trovate alcune monete di bronzo databili dal I al IV sec. d.C. e due mattoni bollati, e chiede al Consorzio di Bonifica i rilievi dei resti di mura rinvenuti e una fotografia del mosaico (Lettera dattiloscritta n. prot. 183 del 1°/7/1928 di due pagine).

¹³ Per notizie ulteriori sul sito, si veda la scheda dell'Archeocarta <https://www.archeocartafvg.it/portfolio-articoli/san-can-zian-disonzo-go-loc-gorgat-villa-romana/>

intrapresa, che ... *congiunge ai mari, apre alle navi la Citta' di Monfalcone* ...¹⁴.

Oggi, di tutto ciò non rimane che un pallido ricordo, rinverdito solo dalla presenza operativa del Porto Rosega, in progressivo adeguamento per far fronte alle esigenze della realtà incalzante che non concede tregua.



Monfalcone: i mulini, i fiumi, l'area di costa (A. Scarpa).

¹⁴ Lapide dedicata al co. Eugenio de Valentinis, murata sul fianco est del Municipio il 26 dicembre 1909.