

Tesi di dottorato di Mirta Faleschini discussa presso l'Università degli Studi di Udine

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI UDINE
CORSO DI DOTTORATO DI RICERCA IN SCIENZE DELL'ANTICHITÀ
CICLO XXIII

TESI DI DOTTORATO DI RICERCA

PROBLEMI RELATIVI ALLA VIABILITÀ E ALLE MODALITÀ
INSEDIATIVE NEL TERRITORIO DEL FRIULI NORD-ORIENTALE
(ZONA DEL CANAL DEL FERRO/VAL CANALE) TRA ETÀ
ROMANA E ALTO MEDIOEVO.

*

DOTTORANDA
MIRTA FALESCHINI

SUPERVISORE
STEFANO MAGNANI

ANNO ACCADEMICO
2011/2012

Sommario

PREMESSA ALLA RICERCA	1
INTRODUZIONE	3
L'AMBIENTE GEOGRAFICO DELLA VALLE DEL FELLA	3
I. IL QUADRO STORICO	5
II. FONTI E NOTIZIE	15
1. LE FONTI ANTICHE E L'AVALLO DELLA DOCUMENTAZIONE ARCHEOLOGICA.....	15
<i>L'oro dei Taurisci e la polis di Noreia</i>	15
<i>Castellum Larignum</i>	22
<i>Gli itineraria</i>	23
<i>Le ipotesi sugli itineraria nel tratto friulano</i>	26
<i>Il publicum portorii Illyrici</i>	34
2. LE NOTIZIE TARDO ANTICHE	39
<i>Il ruolo della valle del Fella durante l'epoca delle invasioni</i>	39
<i>Slavi e Longobardi</i>	43
3. LE NOTIZIE MEDIOEVALI	47
<i>La situazione della viabilità durante l'alto medioevo</i>	47
<i>La fondazione dell'abbazia di Moggio Udinese</i>	49
<i>La Chiusa</i>	51
III. I RISULTATI DELLA RICOGNIZIONE ALLA LUCE DELLE FONTI SCRITTE E ORALI.....	58
<i>Premessa</i>	58
1. LA METODOLOGIA DELLA RICERCA.....	60
<i>La ricognizione</i>	60
<i>La cartografia</i>	62
<i>La toponomastica</i>	64
<i>Le fonti documentarie d'archivio</i>	65
<i>Le fonti iconografiche</i>	65
2. IL TRACCIATO 'ANTICO'	67
<i>Tratto 1: da Stazione per la Carnia a Moggio Udinese</i>	67
<i>Tratto 2: da Moggio Udinese a Ponte Peraria</i>	69
<i>Tratto 3: da Ponte Peraria a Ponte di Muro</i>	76
<i>Tratto 4: da Ponte di Muro a Ponte di Legno</i>	81
<i>Tratto 5: da San Leopoldo a Malborghetto</i>	87
<i>Tratto 6: da Malborghetto a Coccau</i>	89
IV. CONCLUSIONE. LA PANORAMICA INSEDIATIVA IN ETÀ ROMANA DELLA VALLE DEL CANAL DEL FERRO/VAL CANALE.....	97
BIBLIOGRAFIA.....	104
ELENCO DELLE FONTI E DEGLI ARCHIVI UTILIZZATI	104
MONOGRAFIE, COLLANE E RIVISTE	106

PREMESSA ALLA RICERCA

Il presente lavoro consiste nello studio degli aspetti archeologici e storici della valle del Fella (UD), attraverso l'esame di alcune realtà insediative e la ricostruzione della viabilità principale, nel periodo compreso tra la romanizzazione e l'età altomedievale.

A questo scopo si è proceduto, inizialmente, allo spoglio del materiale edito, raccogliendo tutte le notizie, sia quelle riguardanti i ritrovamenti archeologici, sia quelle di carattere storico e documentario riguardanti l'età antica (per lo più ripetitive) e comprendenti, in particolare, il periodo tra l'età romana e il medioevo.

Nel corso dell'indagine si è potuto notare la disparità nelle ricerche esistente tra il Canal del Ferro e la Val Canale, comprese all'interno della valle del Fella (vedi *infra*: 'L'ambiente geografico').

Per la Val Canale, infatti, compresa fino a meno di un secolo fa all'interno della regione germanofona, la storia delle ricerche archeologiche è abbastanza nutrita, soprattutto per quel che riguarda la viabilità. Già nell'Ottocento, infatti, insigni studiosi austriaci come Klose o il Barone Hauser si dedicarono allo studio e alla mappatura dei percorsi antichi e lasciarono interessanti notizie riguardo a tracce e a manufatti, in parte ormai persi, obliterati dal tempo e dalle vicissitudini naturali e umane. A questi, nel secolo scorso, si unirono gli sforzi di Deringer, Cartellieri e, soprattutto, di Heinrich Bulle, che per primo raccolse in uno studio completo le informazioni che si riferiscono alla viabilità antica nel settore alpino centro-orientale¹.

Diversa sorte ha avuto il settore meridionale della valle, compreso, a partire dalla seconda metà dell'Ottocento, all'interno del territorio italiano. La strada antica è stata presa in considerazione da Luciano Bosio nei suoi studi sulla viabilità della *X regio*², ma non si è mai proceduto ad attuare, finora, la ricognizione e la mappatura delle tracce presenti sul terreno.

I primi accenni sulle testimonianze romane ubicate nella valle si devono agli eruditi Valvasone di Maniago, Giovanni Battista Pittiano e Nicolò Grassi, il cui interesse si è concentrato in particolare sulle rovine di Camporosso e di Resiutta³.

A partire dall'Ottocento si rileva un notevole sviluppo nella ricerca di notizie storiche e archeologiche, soprattutto da parte di insigni studiosi di storia locale come Valentino Ostermann e Giovanni Gortani, nonché di illustri geografi come Giovanni Marinelli; quest'ultimo, nella sua *Guida del Canal del Ferro*, ha inserito utili riferimenti ai ritrovamenti di vestigia e materiali, avvenuti lungo la valle del Fella nei secoli scorsi.

Nello stesso periodo furono iniziate le prime indagini archeologiche: studi approfonditi venivano dedicati al vicino sito tardoantico di Meclaria/Thörl-Maglern da parte di Rudolf Egger, mentre per il settore italiano si rammentano gli scavi condotti da Giovanni Pellegrini nel sito di Resiutta.

Alla fine del secolo scorso anche Camporosso è stata oggetto di ricerche da parte di Marisa Rigoni, in seguito ad alcuni rinvenimenti fortuiti; la studiosa ha definitivamente avallato l'identificazione del sito con la *statio Bilachininiensis* delle fonti⁴.

Per quel che riguarda il passato recente, un monitoraggio del territorio, seppure molto incompleto, è stato attuato una decina di anni fa nell'ambito del Progetto *I Celti e le altre popolazioni preromane in Carnia e in Friuli* (d'ora in poi 'Progetto Celti'), dove si è messa in atto la raccolta delle notizie

¹ HAUSER 1886; KLOSE 1910; CARTELLIERI 1926; DERINGER 1936; BULLE 1947; DERINGER 1949.

² BOSIO 1970; BOSIO 1991.

³ VALVASONE 1565 (1866); VALVASONE *Descrizione*; PITTIANO 1577 (1871); GRASSI 1782.

⁴ EGGER 1916; PELLEGRINI 1917; RIGONI 1972; RIGONI 1977.

riguardanti lo stato di fatto e si sono avviate nuove indagini sul territorio. Brevi scavi e sondaggi hanno coinvolto soprattutto i siti di Resiutta e di Moggio Udinese; da quest'ultima località proviene gran parte del materiale inedito presente nel catalogo in appendice, corredato da una storia degli studi, che offre una doverosa completezza storica al piccolo centro vallivo sede, in passato, di un'importante abbazia.

Il catalogo presenta anche i materiali rinvenuti a Camporosso e a Resiutta, attualmente in deposito presso la Soprintendenza di Padova ed ha offerto un'importante base cronologica per la conoscenza degli aspetti relativi al processo di romanizzazione nel territorio vallivo.

Parte fondamentale di questo lavoro è costituita dalla ricostruzione della viabilità antica che risaliva la valle, che è stata effettuata, ove possibile, attraverso la conduzione di indagini di superficie e l'esame delle notizie storiche.

Il capitolo finale di questo lavoro consiste, pertanto, in un aggiornamento dei dati e nel tentativo di ricostruire la natura integrata del sistema della viabilità e degli insediamenti in epoca antica, senza tralasciare l'aspetto relativo all'economia della vallata.

RINGRAZIAMENTI

Romanino Azzola, Gino Bandelli, Andrea Bavecchi, Rajko Bratož, Giovanna Cassani, Alessandro Cesare, Giorgio Cividino, Stefano Di Bernardo, Carlo Fiappo, Peter Gamper, Claudio Lorenzini, Miha Mlinar, Eleni Schindler Kaudelka, Nico Segala, Alessandro Simonetti, Loris Sormani, Andrea Tilatti.

INTRODUZIONE

L'AMBIENTE GEOGRAFICO DELLA VALLE DEL FELLA

La valle del Fella si trova nell'estremo lembo nord-orientale dell'Italia⁵. La morfologia e le vicende storiche hanno contribuito alla distinzione della valle in due settori: nel suo tratto meridionale, fino a Pontebba, prende il nome di Canal del Ferro, mentre in quello più settentrionale viene chiamata Val Canale. Il territorio è delimitato dal confine austriaco a nord, da quello sloveno a est, dalle Prealpi friulane a sud e dall'area carnica a ovest (Fig. 1). Si tratta di un comprensorio tipicamente montano, caratterizzato dalla presenza di un basso spartiacque vallivo, la sella di Camporosso, che separa il bacino danubiano da quello adriatico, rispettivamente con due corsi d'acqua di riferimento: il torrente Slizza (Gailitz) e il fiume Fella.

Il torrente Slizza raccoglie le acque di numerosi rii della Val Canale orientale e, in territorio austriaco, confluisce a nord-ovest di Arnoldstein nel fiume Gail.

Il Fella, fiume principale, che solca la valle confluendo nel Tagliamento, pochi chilometri a sud-est di Tolmezzo, segue un andamento est-ovest nel tratto superiore sino a Pontebba, scorre in senso meridiano nella porzione intermedia da Pontebba a Chiusaforte, piegando nuovamente verso ovest lungo il corso inferiore. La sua valle costituisce un'importante via di comunicazione e collega il Friuli con il territorio austriaco sia attraverso la sella di Pramollo, sia attraverso il valico di Tarvisio. Da qui è possibile raggiungere anche i passi di Fusine e del Predil che portano in Slovenia oppure, con un'ulteriore diramazione, la val Raccolana e ricongiungersi al Canal del Ferro. Considerato il complesso sviluppo del reticolo idrografico, oltre alla valle principale, ve ne sono molte altre di secondarie e di diversa importanza. Queste, formate dagli affluenti di sinistra (valli Dogna e Raccolana) e di destra (Vall'Aupa) del Fella, sono chiuse o servono per comunicazioni all'interno del territorio; fa eccezione la valle di Resia, che comunica sia con la Slovenia, attraverso il valico secondario di Ucea, sia con il Friuli centrale, attraverso la valle del Torre e l'abitato di Tarcento.

I rilievi orografici compresi nel territorio del bacino del Fella fanno parte della Catena Carnica principale, che comprende le Alpi Tolmezzine, e delle Alpi Giulie⁶, distinte tra loro per genesi e caratteristiche geomorfologiche⁷. Il corso superiore e medio del Fella segna il confine meridionale e orientale delle Alpi Carniche con le Giulie; il tratto inferiore, a valle della confluenza con il torrente Resia, quello delle Alpi con le Prealpi⁸. Nel complesso queste montagne sono le meno alte dell'intero arco alpino, raggiungendo la quota massima di 2753 m con il Jof di Montasio nella zona nord-orientale. Le Prealpi, che interessano tutta la parte meridionale del territorio, raggiungono quote meno elevate.

La relativa compattezza degli affioramenti rocciosi della zona attraversata dal Fella e dai suoi affluenti, combinata a complesse dinamiche geologiche (tettonica, dinamica quaternaria, ecc.) è

⁵ In senso ampio qui s'intende per valle del Fella l'intero comprensorio amministrativo dei comuni di Moggio Udinese, Resiutta, Resia, Chiusaforte, Dogna, Pontebba, Malborghetto, Tarvisio.

⁶ Questa e le notizie che seguono sono tratte da *Enciclopedia monografica* 1971, pp. 85-90.

⁷ Alpi Tolmezzine (localmente anche Alpi di Moggio) e Catena Carnica principale, sono suddivisioni che appartengono al più vasto settore delle Alpi Carniche.

⁸ La suddivisione tra Alpi e Prealpi è puramente geografica ed è data dal corridoio longitudinale formato dall'alta valle del Tagliamento, dal corso inferiore del Fella e dal torrente Resia, tributario di sinistra di quest'ultimo.

responsabile della formazione di valli strette e profonde (a differenza di quelle carniche), che a tratti si presentano come vere e proprie forre: tra queste la Val Dogna e la Val Raccolana e, in parte, il Canal del Ferro nel tratto tra Chiusaforte e Pontebba.

Dal punto di vista climatico, il comprensorio in esame è caratterizzato da una certa variabilità, sensibilmente influenzata da un complesso di fattori che dipendono dall'orografia⁹.

Essenzialmente la variabilità più marcata si può osservare lungo la direttrice nord-sud: nella parte meridionale il clima può ascriversi genericamente a un tipo oceanico, caratterizzato da elevata nuvolosità e piovosità (sui monti Musi si oltrepassano i 3000 mm di precipitazioni annue), dovuta alla relativa vicinanza del bacino adriatico dal quale proviene l'aria umida, che a contatto con le zone alpine si condensa e si raffredda.

Nella parte settentrionale la piovosità diminuisce, a causa della difficoltà di afflusso di aria umida nelle vallate più interne, per la presenza di interposte barriere orografiche e dell'impatto con i venti freddi provenienti dal quadrante nord, nord-est (soprattutto la bora), fattori che danno esito a condizioni più continentali con una marcata regressione idrometrica rispetto al settore meridionale, il cui livello annuo di precipitazioni si assesta sui 1500 mm annui.

Per quel che riguarda la vegetazione, l'elevata piovosità, le basse temperature, la nebulosità, l'andamento prevalente delle catene montuose est-ovest, comportano l'abbassamento dei limiti altimetrici della vegetazione, valutabili intorno a 400-500 m rispetto al resto delle Alpi.

Questo fenomeno influenza non solo la distribuzione altimetrica della vegetazione, ma anche la possibilità di estendere le coltivazioni e di mantenere sedi permanenti oltre una certa quota, che risulta sensibilmente più bassa rispetto agli altri settori alpini.

Preponderanti sono le formazioni vegetali del piano montano, con la presenza, nella fascia inferiore, di faggete, pinete a pino nero e latifoglie termofile, mentre quella superiore è caratterizzata da faggete miste con abete bianco, abete rosso e, più sporadici, pino silvestre e larice. Ove non si sviluppano formazioni arbustive, si trovano le tipiche praterie di quota, un tempo utilizzate sicuramente molto più intensamente di oggi per l'alpeggio e la zootecnia, che comportano la presenza di malghe e prati stabili.

L'attività estrattiva, specialmente di minerali ferro-limonitici, è documentata sin dall'epoca medioevale¹⁰. I primi giacimenti sfruttati furono quelli della miniera di Raibl/Cave del Predil, che produceva blenda e galena; di essa si fa accenno in occasione dell' infeudazione della Val Canale al Vescovado di Bamberg, nel 1006, ma le prime notizie certe di coltivazione mineraria si hanno a partire dagli inizi del XIV secolo. Nello stesso periodo alcune notizie storiche accennano allo sfruttamento delle miniere della Vall'Aupa che producevano zinco, piombo e fluorite, mentre nel XV secolo venne aperto il giacimento di ferro e magnesio di Monte Cocco, che raggiunse il massimo della produttività durante l'Ottocento. Un'altra area interessata da giacimenti ferrosi è quella del Rio Gelovitz, che sfocia nel Fella a Pietratagliata; i dintorni del piccolo borgo furono interessati, già dal XIV secolo dalla lavorazione del ferro, sia locale sia importato dai paesi oltrealpini; alcune fucine sorsero lungo la sponda sinistra del Fella, che conserva ancora il nome di 'Fusinatis'. Al presente nessun giacimento viene più sfruttato: la miniera di Raibl/Cave del Predil è stata chiusa qualche anno fa.

Gli insediamenti antropici si trovano di norma lungo le vallate servite da strade carrozzabili. I paesi del Canal del Ferro, data la strettezza della valle, sono sorti in prossimità delle confluenze tra questa

⁹ Le notizie sul clima sono tratte da *Enciclopedia monografica* 1971, pp. 446-448.

¹⁰ I dati sono tratti da ZUCCHINI 1998.

e le valli secondarie, dove lo spazio per insediarsi è maggiore e più soleggiato.

Per quel che riguarda la situazione politica del passato, la valle del Fella è stata per lungo tempo divisa tra due entità amministrative, il cui confine era dato dal corso d'acqua che attraversa il paese di Pontebba, il torrente Pontebbana. La parte germanofona, cioè la Val Canale fu governata, in età medioevale, dal vescovo di Bamberga e passò, in epoca moderna, sotto l'impero austro-ungarico¹¹. Il settore meridionale della valle, cioè il Canal del Ferro, fu governato dal Patriarcato di Aquileia fino al 1420 e in seguito passò sotto il governo della Serenissima Repubblica, dove rimase fino alla fine del Settecento. Dopo la parentesi napoleonica venne acquisito per alcuni decenni dal governo austriaco fino al 1866, quando entrò a far parte del Regno d'Italia.

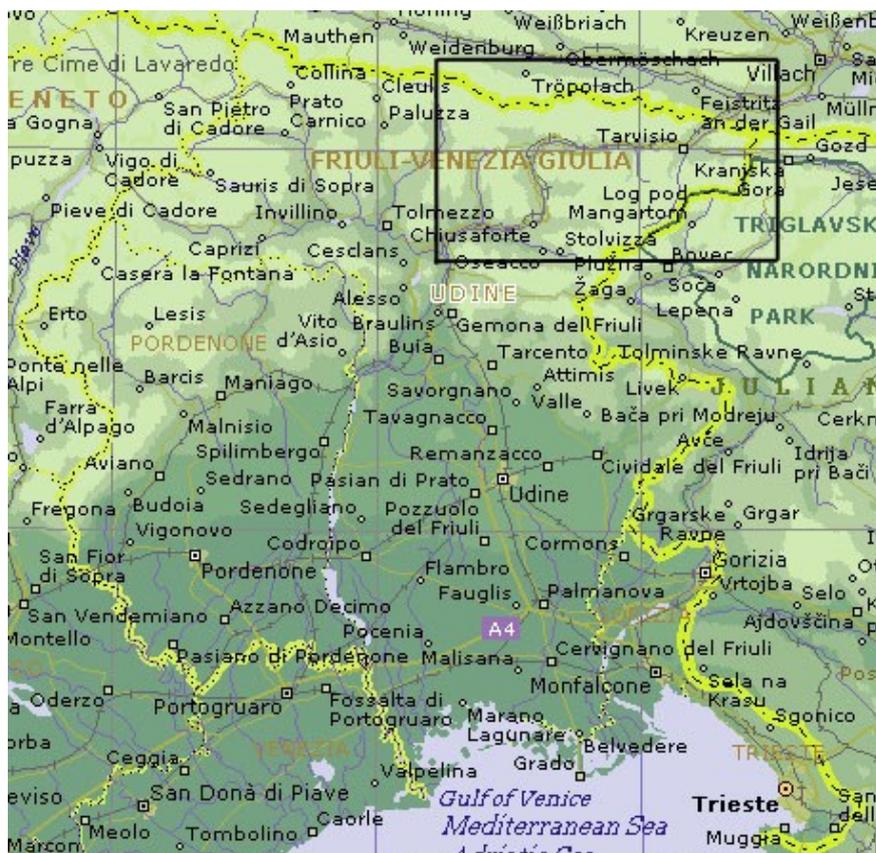


Fig. 1

¹¹ A partire dal 1006. Sotto Carlomagno, nel 791, il Friuli entrò a far parte dell'impero franco; la giurisdizione diocesana di Aquileia si estese allora fino alla Drava (LEICHT 1976⁵, p. 79).

I. IL QUADRO STORICO

Gino Bandelli, in un'accurata analisi di alcuni anni fa, sosteneva che i Romani vennero a contatto con la zona alpina nord-orientale già nel 220 a.C., l'anno seguente la prima spedizione contro gli Istri. Lo scopo era di estendere un controllo indiretto fino all'arco alpino, per preservare le regioni dell'alto Adriatico, in particolare il territorio degli alleati Veneti, da future incursioni da nord e da est. In tale occasione è probabile che i Romani avessero stabilito anche alcune alleanze con i popoli alpini che abitavano il territorio delle odierne regioni del Friuli e della Carinzia¹². L'intenzione, meno disinteressata, di fondare già da allora una colonia nell'estremo settore orientale della pianura Padana, che andasse a completare il quadro espansivo avviato da decenni, è un'altra suggestiva ipotesi avanzata da Claudio Zaccaria¹³.

I popoli alpini con i quali i Romani vennero a contatto appartenevano alla più vasta compagine delle popolazioni celtiche provenienti dall'area danubiana: nell'attuale Friuli, in un territorio compreso, per lo più, tra l'alta pianura e la montagna, era insediata, sicuramente dal IV-III secolo a.C., la tribù dei Carni; a nord di questi erano insediati i Norici, forse appartenenti al più vasto popolo dei Taurisci¹⁴, ai quali Livio addita definendoli *Transalpini populi*¹⁵.

Già dalla fine del III secolo a.C., il *foedus* di amicizia stretto con i Veneti, permise ai Romani di usufruire delle conoscenze e dei legami commerciali che questi avevano con le popolazioni dei Celti transalpini, legami che all'epoca erano già molto stretti, e che li portavano ad accedere alle miniere dell'odierna Carinzia meridionale¹⁶. La ricchezza mineraria propria di questa zona fu, all'epoca, un potente richiamo per la Repubblica. In un suo studio Jaro Šašel ipotizza, giustamente, la grande richiesta di ferro da parte di un esercito, come quello romano, in piena attività. Alla fine del III secolo a.C. le miniere dell'Elba erano in via di esaurimento e quelle spagnole non erano accessibili a causa del presidio operato dai Punici; da qui la necessità di accedere a giacimenti più vicini, tra i quali i più produttivi sembra fossero quelli dell'Erzberg¹⁷. Le facili selle dell'arco alpino orientale erano allora frequentate da questi pacifici movimenti commerciali, il cui flusso seguiva una direttrice che risaliva lungo le valli del Tagliamento, del Degano e del But per giungere alla valle del Gail.

Con alcune genti d'Oltralpe, in particolare con i Norici, si avviarono rapporti amichevoli che non mutarono nemmeno in occasione dell'incursione dei 12000 Galli Transalpini, nel 186 a.C. i quali, varcate le Alpi, si erano stabiliti in una località della bassa pianura friulana per fondare un *oppidum*; i Romani li rimandarono indietro e, per tutelare il territorio, decisero di fondare una nuova colonia *in agrum Gallorum*, ma le positive relazioni instaurate in precedenza furono rafforzate attraverso nuove azioni diplomatiche¹⁸.

La fondazione di Aquileia in un luogo che Livio definisce *inculta per solitudines*¹⁹, comportò, com'è noto, una serie di azioni e di provvedimenti che cambiarono definitivamente l'assetto

¹² BANDELLI 1981, pp. 20-27.

¹³ ZACCARIA 1992, p. 75.

¹⁴ ALFÖLDY 1974, pp. 25-27; GRASSL 2000, pp. 130-131; VITRI 2001b, pp. 32-34; GLEIRSCHER 2009a, pp. 22-27.

¹⁵ Liv. XXXIX, 22, 6-7.

¹⁶ PICCOTTINI 1990, pp. 286. Anche l'abitato protostorico della Gurina, nella valle del Gail, ospitò, probabilmente, un'*enclave* di mercanti provenienti dall'area veneta. (GLEIRSCHER. 2001, p. 211).

¹⁷ ŠAŠEL 1987, pp. 27-28.

¹⁸ SARTORI 1960, cc. 1-40, in particolare cc. 21-24; ALFÖLDY 1974, pp. 28-31; BANDELLI 2009, p. 106.

¹⁹ Liv. XXXIX 54, 5.

geografico e amministrativo del territorio con l'allacciamento della colonia alla rete viaria della pianura Padana, che si andava sviluppando e con l'avvio della centuriazione nella pianura friulana. Gli abitanti di Aquileia cominciarono a intraprendere trattative economiche autonome con i popoli dell'entroterra. I traffici si stabilirono su un tragitto che dalla colonia risaliva la pianura, le principali valli alpine e giungeva ai mercati transalpini e centroeuropei²⁰. Alla zona costiera friulana giungevano i prodotti da tutta l'area mediterranea: manufatti delle officine ceramiche del Mediterraneo centro-orientale e prodotti alimentari come olio e vino, dei quali rimane la testimonianza attraverso la presenza delle anfore. Inoltre, l'incremento dell'allevamento ovino, con il conseguente utilizzo dei territori pianiziali e montani sfruttati nella transumanza estiva, trova la sua testimonianza nell'esistenza ad Aquileia di un primo *forum pequarium*. Dall'entroterra, invece, oltre ai prodotti minerari, tra i quali era compreso il famoso *ferrum noricum*²¹, provenivano anche schiavi, bestiame e pelli²². La ricchezza dei traffici viene ribadita dalla notizia della presenza di un *Aquileiense portorium*, attivo già dal I secolo a.C.²³

Nel frattempo, i *Transalpini populi* si erano riuniti sotto un'unica formazione statale, il *regnum Noricum*²⁴. L'alleanza che questi avevano stretto in passato con i Romani rimase salda anche durante le azioni belliche condotte da Roma alla fine del I secolo a.C. contro Istri e Macedoni e venne rafforzata dall'invio di aiuti militari spontanei ai Romani²⁵. Sicuramente i *mercatores* romani approfittarono di questa 'agevolazione' e aprirono la pista alla futura annessione dei territori norici. Come giustamente sottolinea Panciera, «anche in questa provincia (il Norico), [...] sono spesso gli eserciti a seguire i commercianti e non viceversa, ovvero che è il commercio ad aprire la strada alla sottomissione civile e militare di un paese piuttosto che il contrario»²⁶.

È in quest'ottica che si pone, forse, la significativa notizia data da Polibio e riportata da Strabone sull'affluenza, verso la metà del II secolo a.C., di 'Italioti' alla volta del territorio taurisco, in seguito alla scoperta, qui, di una miniera d'oro. Il nome di 'Italioti', dato ai protagonisti di questa 'corsa all'oro', denota le caratteristiche del fatto: dovette trattarsi di un'azione, pur non organizzata dal governo locale aquileiese, alla quale parteciparono però, molto probabilmente, anche gruppi di intraprendenti cittadini della giovane colonia, che vedevano nella recente scoperta la possibilità di arricchirsi. Secondo gli storici antichi, di lì a poco i Taurisci avrebbero cacciato i collaboratori 'Italioti' e istituito un monopolio. Non vi è ancora certezza sull'ubicazione di questi filoni auriferi, né sull'areale di stanziamento della tribù celtica²⁷; in ogni caso la fondazione di Aquileia aveva dato l'impulso a un'espansione verso la conquista dell'entroterra friulano e verso la zona alpina la cui catena montuosa si dispiegava davanti agli occhi degli abitanti della colonia con le sue ricchezze: oltre all'oro, certamente anche il ferro e il rame.

Si può immaginare, come conseguenza, un'avanzata romana 'a ventaglio' verso la regione alpina per controllare i passi principali. Il centro di *Iulium Carnicum* fu occupato per primo nella

²⁰ Secondo Bosio «gli itinerari fin qui seguiti dalle precedenti popolazioni lungo la media pianura dell'attuale Friuli verso i passi alpini vengono a riproporre i loro percorsi trovando in questo centro [...] il loro nuovo punto d'incontro e di diramazione» (BOSIO 1976, pp. 152-153).

²¹ Il *ferrum noricum* viene menzionato da Ovidio (*Met.* 14, 712).

²² Strabo V, 1, 8, C 214.

²³ Cicero, *Pro Fonteio* 1, 2. (ZACCARIA 1992, p. 85; BANDELLI 2009, pp. 115-116; da ultimo ZACCARIA 2010, pp. 55-56).

²⁴ ALFÖLDY 1974, pp 31-35 e 42-44; DOBESCH 1995, pp. 50-53; GLEIRSCHER 2009a, pp. 19-27.

²⁵ Liv. XLIV, 14, 1-2. Da parte di alcuni reguli dei Norici Taurisci (BANDELLI 1981, pp. 21-25).

²⁶ PANCIERA 1976, p. 158.

²⁷ Una recente ipotesi sostiene che non si tratta dei Norici Taurisci, ma di popolazioni delle Alpi occidentali (PICHLER, GLEIRSCHER 2011, pp. 51-61; vedi *infra*).

montagna friulana, in una zona già popolata da alcuni insediamenti celtici sparsi, come quello sull'altura di Cjanas o quello pertinente alla necropoli di Misincinis di Paularo. Il toponimo al neutro trasmesso dalle fonti richiama l'esistenza di un *castellum* o forse di un *forum*, situazioni insediative entrambe ammissibili, se si pensa che l'abitato, trovandosi sulla direttrice protostorica che portava al Passo di Monte Croce aveva una vocazione emporiale ma, nello stesso tempo, visto che era un avamposto in terra straniera, poteva presentare elementi di difesa. Le prime fasi dell'insediamento, che mostrano già un indizio della presenza romana, sono databili alla metà del II secolo a.C.²⁸

Altri centri indigeni come Castelvechio di Flagogna, Castelraimondo, Raveo Sorantri, Montereale Valcellina e Amaro Maleit²⁹, *vici e pagi* che, da alcuni secoli, trovavano il proprio sostentamento nel controllo della viabilità e nell'economia rurale, vennero forse per la prima volta a contatto con l'elemento romano. In particolare, Amaro Maleit, che si trova alla confluenza del Fella con il Tagliamento, era frequentato, già nel III secolo a.C., da genti di cultura celtica: vi furono, infatti, rinvenute alcune armi di produzione latèniana, la cui condizione di giacitura indicherebbe un uso cultuale; a partire dall'età tardo repubblicana sorse un piccolo abitato composto di alcuni edifici che riflettono modalità edilizie ancora di tipo protostorico. L'ubicazione e la tipologia di insediamento confermano quanto detto dagli studiosi e cioè la presenza di un villaggio indigeno sorto a controllo di un importante snodo viario e fluviale, che in seguito venne assorbito all'interno dell'organizzazione amministrativa romana³⁰. Pochi chilometri a nord-ovest sorge il colle di Santo Spirito di Moggio Udinese, sito la cui frequentazione da parte di elementi romani è di poco posteriore a quella di *Iulium Carnicum*. I numerosi rinvenimenti di nominali norici talvolta misti a denari repubblicani, che si sono rinvenuti a Moggio nei secoli passati, finalizzati all'attività militare o frutto di guadagni con le attività di scambio, dimostrano che la zona doveva essere, se non abitata, almeno frequentata da genti celtiche³¹, forse lo stesso gruppo umano che già si era insediato sulla vicina altura di Amaro Maleit. La posizione è sufficiente a chiarire i motivi della scelta insediativa in entrambi i casi: si tratta di abitati d'altura alla confluenza di due valli, delle quali la valle del Fella porta nel territorio alpino orientale attraverso l'agevole e bassa sella di Camporosso.

Il perdurare di una condizione di alleanza con le popolazioni del settore alpino settentrionale trova significato anche nella mancanza di chiare indicazioni della presenza militare nei siti di romanizzazione della Carnia e del Canal del Ferro. Questo carattere pacifico dei rapporti con le popolazioni settentrionali è completamente diverso rispetto a quello che si dà per il settore orientale delle Alpi, dove, nel corso del II secolo, le fonti narrano anche di operazioni militari contro le popolazioni locali. Infatti, come accennato, mentre il *foedus* con il Regno norico veniva rafforzato da aiuti reciproci, come la sfortunata spedizione di Carbone contro i Cimbri invasori di *Noreia* nel 113 a.C.³², altre popolazioni dell'area alpina orientale si dimostrarono ostili all'ingerenza romana nel loro territorio: antagonisti furono soprattutto i Carni della zona slovena e la tribù norica dei Taurisci, le cui azioni di resistenza richiesero l'intervento del console C. Sempronio Tuditano nel 129 a.C.³³ A riprova di ciò, è frequente il rinvenimento di armi romane, come parte degli

²⁸ VITRI 2001a, pp. 54-56.

²⁹ Per Castelvechio di Flagogna e Castelraimondo cfr. *Castelraimondo* 1992 e VITRI 2001a, pp. 47-51; per Montereale Valcellina cfr. *La Protostoria* 1996; per Amaro Maleit e Raveo Sorantri cfr. RIGHI 2001, pp. 119-121.

³⁰ FALESCHINI *et alii* 2009, pp. 162-169 (contributo a cura di Giuliano Righi e Serena Vitri).

³¹ PETTARIN 1991; GORINI 2001, pp. 132-133.

³² Strabo V, 1, 8 (ŠAŠEL 1987, p. 31).

³³ Strabo VI, 12. «È possibile che scaramucce con questi popoli alpini fossero marginali rispetto a quello che sembra essere stato l'obiettivo principale della spedizione, e cioè debellare Giapidi, Istri e Liburni» (ZACCARIA 1992, p. 81).

equipaggiamenti dei presidii ubicati lungo il sistema fluviale navigabile del Sava, che denotano un controllo militare dei percorsi che giungevano alle regioni danubiane³⁴. La situazione descritta è ribadita anche dal fatto che, in regione, l'unico elemento di connotazione chiaramente militare per quest'epoca, è rappresentato dal rinvenimento delle ghiande missili sul Monte Barda-Roba, posto ai confini orientali: ciò sta a dimostrare una volta in più come le zone orientali fossero ben presidiate, nell'ottica di un'espansione verso est che sarebbe avvenuta di lì a poco³⁵. Se ne deduce che, mentre il Regno norico rappresentava un efficace 'cuscinetto' tra i Romani e la zona danubiana, non altrettanto lo erano le popolazioni taurische, che avrebbero potuto costituire un pericoloso elemento sobillatore in una zona non pacificata³⁶.

Frattanto, l'interesse dei Romani era sfociato nell'istituzione di un governatorato con la costituzione della *Provincia Gallia Cisalpina*, che interessò anche la zona alpina friulana e che dovette essere portata a compimento tra l'89 a.C., quando venne concesso il *ius latii* alla Transpadana e l'81 a.C., anno delle riforme sillane³⁷. Ad ogni modo, è comprensibile che in questa fase di romanizzazione il confine tra questi popoli non fosse ben definito o, per usare le parole di Marjeta Šašel Kos, «the position of extreme frontier regions [...] altered in accordance with the changing geopolitical situation» e la condizione dei Romani «endangered by the close vicinity of peoples and tribes who might or might not act as enemies, was more or less precarious»³⁸.

La legge promulgata nel 90 a.C. (la *lex Iulia*) concesse la piena cittadinanza alle colonie latine, tra cui Aquileia che divenne *municipium civium romanorum*, mentre le popolazioni dell'interno continuarono a mantenere una posizione giuridica inferiore. Si è visto, inoltre, che la cittadinanza latina fu concessa l'anno dopo con la *lex Pompeia de Gallia citeriore*. Quest'ultima concessione riguardò solo i centri urbani della Transpadana che, secondo l'opinione di molti, divennero colonie latine 'fittizie', senza che vi fosse attuata un'immissione di nuovi cittadini³⁹. Sembra, invece, che le popolazioni rurali entrassero a far parte gradualmente della cittadinanza romana, forse passando attraverso quella latina e mantenendo ancora a lungo, talvolta, la condizione peregrina⁴⁰.

Una tappa fondamentale del processo di romanizzazione del territorio transpadano orientale si data dal 59 a.C., da quando, cioè, la presenza di Cesare, come governatore della Cisalpina, divenne uno stimolo non indifferente all'integrazione della popolazione nel *ius* romano; ci fu allora una maggior concentrazione di interventi da parte della Repubblica, in linea con l'azione di rafforzamento del settore nord-orientale e la conseguente riorganizzazione amministrativa voluta dal futuro dittatore.

La fondazione *ex novo* o, più spesso, la rifondazione secondo i parametri amministrativi romani di molti centri della Transpadana orientale si ebbe nel periodo compreso tra il proconsolato di Cesare e la sua morte⁴¹.

Nella regione si assistette all'istituzione di *Forum Iulii* (Cividale), che dal nome *Forum* rivela sia «una romanizzazione già in fase avanzata», sia la caratteristica di piccolo centro con funzioni soprattutto commerciali ma, anche, sicuramente difensive, situato all'ingresso di un comprensorio

³⁴ HORVAT 2009, pp. 358-363.

³⁵ DONAT, RIGHI, VITRI 2007, pp. 95-96.

³⁶ ŠAŠEL KOS 2005, p. 416.

³⁷ BANDELLI 1986, pp. 43-45. Claudio Zaccaria anticipa la data dal 143 al 95 a.C. (ZACCARIA 1992, p. 82). Un riassunto sulle varie ipotesi riguardo la formazione della provincia in ŠAŠEL KOS 2000, pp. 281-283; VEDALDI IASBEZ 2000, p. 331, nota 6.

³⁸ ŠAŠEL KOS 2000, p. 289.

³⁹ Un'esautiva disamina in BANDELLI 1986, pp. 43-51; ultimamente si veda VEDALDI IASBEZ 2000, pp. 330-352.

⁴⁰ ZACCARIA 1986, pp. 70-72; ZACCARIA 2007b, p. 130.

⁴¹ ZACCARIA 1992, pp. 82-83; VEDALDI IASBEZ 2000, pp. 337-339.

vallivo che portava verso le Alpi orientali. Più tardi fu elevato al rango di *municipium*, forse dallo stesso Cesare⁴². Risale probabilmente a questo periodo, la nuova centuriazione del suo agro, che presenta un orientamento diverso rispetto a quella aquileiese⁴³.

Anche Trieste/*Tergeste* fu fondata, in questi decenni, come colonia su un precedente emporio e in un punto dell'Adriatico favorevole agli approdi costieri e ai traffici terrestri, ma anche in vista di un contenimento delle popolazioni che si trovavano a oriente; di lì a poco sarebbe stata sopraffatta dall'incursione dei Giapidi nel 52 a.C.⁴⁴

L'interesse dei Romani per i territori compresi dal bacino della Sava, sempre ostili, sfociò, dalla metà del I secolo a.C., nella creazione del *vicus* di *Nauportus* (Vrhinika), che divenne un importante centro commerciale all'incrocio di vie terrestri e fluviali e in seguito operò come base di partenza per le operazioni militari di Augusto contro le popolazioni pannoniche⁴⁵.

Per quel che riguarda l'entroterra friulano, il pericolo rappresentato dall'invasione dei Giapidi dovette portare ad alcune conseguenze di carattere difensivo; non si hanno certezze circa un generale consolidamento delle difese del territorio, anche se, secondo alcuni autori, risalgono al periodo cesariano la fortificazione *ex novo* o il potenziamento di una serie di centri in parte già naturalmente difesi, come *Iulium Carnicum* e Tricesimo⁴⁶.

La presenza, nel territorio, di *castella* abitati da popolazioni locali è testimoniata, indirettamente, dall'episodio avvenuto alcuni anni prima dell'invasione giapidica e riguardante la spedizione cesariana contro *Castellum Larignum*; il sito è stato identificato, non senza incertezze, con la più tarda *statio Larice* indicata dall'*Itinerarium Antonini* e ubicata nella valle del Fella, forse a Chiusaforte⁴⁷. Le fonti antiche motivano il fatto come un'operazione punitiva contro un gruppo di locali che si erano ribellati ad alcuni ordini del proconsole; ma questo può essere letto anche nel contesto delle attività portate avanti da Cesare per estendere il controllo sul territorio, eliminare potenziali situazioni di forza da parte degli indigeni e rafforzare gli accessi alla pianura. L'episodio può essere indicato a conferma, inoltre, dell'esistenza di un insediamento capillare nel settore alpino dell'attuale Friuli e della presenza di *vici* e *pagi* che, in seguito, con le riforme amministrative volute da Cesare prima, da Ottaviano Augusto poi, subirono una graduale ma visibile regressione a vantaggio di centri, anche di nuova fondazione, che presentavano caratteristiche favorevoli dal punto di vista dei collegamenti e dell'organizzazione amministrativa. Un'ulteriore rapida urbanizzazione di alcuni centri indigeni e la creazione *ex novo* di altre realtà municipali furono la conseguenza della legge cesariana del 49, che concedeva la cittadinanza romana a tutti gli abitanti della penisola, trasformò le colonie «fittizie» in *municipia* e contribuì ad accelerare il processo di assimilazione politica e culturale delle popolazioni alpine⁴⁸.

Iulium Carnicum, allora, divenne il centro amministrativo dell'area montana e da *castellum*, o forse *forum*, probabilmente si trasformò in *vicus*, assumendo il gentilizio *Iulium* dal nome del suo fondatore e assumendo ben presto il modello urbano consueto alle città romane. Era retto da due magistrati di condizione liberta che, come altri, erano stati mandati in questa zona di frontiera a curare gli affari di alcune importanti famiglie di Concordia e di Aquileia⁴⁹.

⁴² VEDALDI IASBEZ 2000, pp. 345-349; citazione a pp. 348-39; ZACCARIA 2007b, pp. 129-132.

⁴³ PRENC 2000, pp. 52-53.

⁴⁴ VEDALDI IASBEZ 2000, pp. 339-341.

⁴⁵ HORVAT 1990; HORVAT 2008, pp. 111-113 e 117-118.

⁴⁶ DEGRASSI 1954, p. 38; BANDELLI 1986, pp. 56-58, con bibliografia precedente.

⁴⁷ Vitr. *Arch.* 2, 9, 15-16. Per le problematiche relative all'episodio vedi oltre, pp. 24-25.

⁴⁸ BANDELLI 1986, pp. 59-61.

⁴⁹ GREGORI 2001, p. 160-164.

Un notevole impulso alle relazioni commerciali con il Norico è dato dall'esordio del centro romano posto sul Magdalensberg, a nord di Klagenfurt. Questo sembra essere stato attivo non prima dell'età cesariana quando, secondo l'ipotesi più accreditata, si riscontra la presenza di liberti delle famiglie aquileiesi di *negotiatores*; ma le prime monete romane sono datate alla metà del II a.C.⁵⁰ e rivelano la precocità dei contatti, il cui legame passava attraverso la valle del Fella, forse agevolati da un precedente accordo di *hospitium publicum*⁵¹. Sempre attivo si era mantenuto il percorso che da *Iulium Carnicum* risaliva la valle del But e, attraverso il passo di Monte Croce Carnico, giungeva all'insediamento protostorico della Gurina⁵². La diversa qualità della ceramica riscontrata nei siti del Norico rivela la presenza di diverse correnti di commercio legate alla grande varietà di officine della *Transpadana* e della zona adriatica.

L'azione di Cesare, volta a creare una rete amministrativa completamente nuova, formata da centri abitati diversi per importanza giuridica, fu portata avanti da Ottaviano Augusto.

Durante il triumvirato la regione divenne punto di partenza per le campagne militari di Ottaviano contro gli Illiri e gli *Iapodes*; in tale occasione vennero ulteriormente potenziati alcuni centri amministrativi: fu fondata la colonia di *Iulia Emona* (Ljubljana), alcuni chilometri a valle di *Nauportus*, mentre il *vicus* di *Iulium Carnicum* fu promosso al rango di *municipium* con una competenza amministrativa che si estendeva su tutto il territorio montano dell'odierno Friuli, giungendo, a occidente, fino al Cadore; in tale occasione venne dotato anche di un'area forense⁵³. È certo che le campagne militari augustee degli ultimi decenni del I secolo a.C. interessarono le popolazioni dell'arco alpino centrale (*Camunni*, *Raeti* e *Breuni*) e orientale (Pannoni), mentre l'assorbimento del *regnum Noricum* all'interno della sfera politica romana dovette essere stato indolore: a partire dal 15 a.C., infatti, consolidò ulteriormente i suoi rapporti con Roma, passando sotto il suo protettorato forse come regno cliente⁵⁴.

Durante il suo principato Augusto riorganizzò il sistema amministrativo della penisola dividendola in undici regioni; la zona orientale della *Provincia Gallia Cisalpina* entrò a far parte della *regio X* e il confine orientale fu spostato al fiume *Arsia*⁵⁵. Ai principali centri urbani venne attribuita giurisdizione sul territorio circostante: oltre a *Iulium Carnicum*, di cui si è detto e che, in seguito, cedette forse una parte amministrativa a *Glemona*⁵⁶, probabili distretti amministrativi furono di pertinenza di *Forum Iulii*, che ebbe competenza sulle valli del Natisone e dell'Isonzo, *Tergeste* che con esso confinava a sud e *Iulia Concordia*, alla quale era forse assegnato il territorio della destra Tagliamento⁵⁷.

Ben presto le piste protostoriche che avevano collegato la pianura ai principali valichi transalpini furono sostituite dalle grandi direttrici commerciali romane. Non è ancora chiaro a quando far risalire la stesura del tratto stradale che portava al Norico seguendo la valle del Fella, ma è certo che

⁵⁰ PANCIERA 1976, p. 156.

⁵¹ Istituto ipotizzato in PICCOTTINI 1987, pp. 291-293; ZACCARIA 1992, p. 77; DOBESCH 1995, p. 53. Su di esso, però, manca l'apporto diretto delle fonti.

⁵² Secondo Peter Gamper l'urbanizzazione avvenne sotto il governo di Augusto (GAMPER 2007, cc. 379-382; GLEIRSCHER 2009c, pp. 312-315). I rinvenimenti ceramici di fattura romana sono datati a partire dalla fine del I secolo a.C.

⁵³ ZACCARIA 1986, pp. 72-73; ZACCARIA 2001b, pp. 141-142; GREGORI 2001, p. 165; MAINARDIS 2008, pp. 43-49.

⁵⁴ Problematiche trattate in ALFÖLDY 1974, pp. 52-57; ZACCARIA 2001b, p. 139; SCHERRER 2002, pp. 11-16.

⁵⁵ In un momento imprecisato del suo regno (ZACCARIA 1986, pp. 72-73).

⁵⁶ Secondo Gian Luca Gregori già sotto il regno di Claudio (GREGORI 1990, cc. 213-232); cfr. anche MAINARDIS 2008, p. 66.

⁵⁷ ZACCARIA 1992, pp. 86-87.

quello proveniente da Concordia è databile, in base ai miliari, tra il 2 e l'1 a.C.⁵⁸, mentre per la strada che collegava *Iulium Carnicum* al Norico si dà, come *terminus post quem*, la stesura della via dell'Isarco che secondo Luciano Bosio dovrebbe essere posteriore di poco alla campagna militare di Druso contro i *Raeti*, avvenuta nel 16 a.C. In ogni modo la costruzione della strada che risaliva la valle del Fella potrebbe essere circoscritta tra la metà e la fine del I secolo a.C.⁵⁹

L'allontanamento verso nord-est dell'area di conquista e, di conseguenza, delle azioni militari, dette inizio a un lungo periodo di pace, durante il quale si consolidarono le strutture economiche della regione; insediamenti produttivi, legati ad aziende e ville rustiche, sorsero soprattutto nella pianura friulana. Per l'area montana non si hanno notizie precise; sicuramente una voce importante dell'economia locale è data dall'utilizzo delle risorse silvo-pastorali. Si è già accennato alla possibile attività della transumanza alpina; a questa si può aggiungere lo sfruttamento dei boschi per ricavarne legname da costruzione, attività forse testimoniata dal fitotoponimo *Larignum*, attestante la presenza del legno di larice e identificato, come si è già detto, con l'antico abitato di Chiusaforte. Secondo il Wolf⁶⁰, poi, è da identificare con Lauco il centro di produzione di una pregiata qualità di mele, le *mala Matiana*, provenienti dall'entroterra aquileiese. La mancanza di importanti filoni metalliferi nell'area alpina friulana venne compensata con lo sfruttamento di cave di materiali lapidei: lo stesso foro di *Iulium Carnicum* fu costruito utilizzando la dolomia locale.

L'economia del Friuli romano si sviluppò anche grazie ai traffici con la zona danubiana dove, soprattutto nei primi decenni del I secolo d.C., la penetrazione romana aveva ancora carattere precario e non si erano ancora costituiti i capisaldi politici ed economici avviati con la fondazione dei centri urbani.

Durante tutta l'età imperiale, l'efficienza delle strade era mantenuta tale soprattutto per garantire il funzionamento del *cursus publicus*, un sistema di informazioni che collegava tutto l'impero mantenendo i contatti tra i comandi provinciali dell'esercito e Roma; dalle fonti epigrafiche si evince che la *Transpadana* e il *Noricum* erano sottoposti alla competenza di un unico *praefectus vehiculorum*, cioè un responsabile del servizio riguardante la posta imperiale e i trasporti⁶¹.

Le strade avevano soprattutto funzione commerciale e l'inizio del lungo periodo di pace introdotto dal governo augusteo contribuì certamente a sviluppare l'economia locale e sovraregionale, i traffici e le strutture a essi legate. La zona friulana si trovava inserita in una rete commerciale formata da vivaci scambi tra l'area mediterranea, i cui prodotti giungevano ai porti di Concordia e Aquileia, e quella transalpina, ricca soprattutto di materie prime. Lungo i principali assi stradali nacquero e si svilupparono insediamenti che traevano le proprie risorse dagli scambi commerciali e dalle infrastrutture dell'amministrazione doganale; si data già all'epoca tiberiana, probabilmente, la costituzione del *publicum portorii Illyrici*, il sistema doganale dell'arco alpino orientale della cui presenza si ha notizia sia a Resiutta (*statio Plorucensis*), sia a Camporosso (*statio Bilachiniensis*), quest'ultima stazione già in territorio norico⁶². Il confine tra la *regio X* e la provincia del *Noricum* non viene indicato dalle fonti, ma si può supporre che corresse all'altezza di Chiusaforte⁶³.

Lo sviluppo dei centri urbani principali fu favorito anche dall'ascesa di personaggi legati alla casa imperiale; in alcuni casi gli imperatori concedettero lo *status* di *colonia civium Romanorum* al quale

⁵⁸ BOSIO 1991, pp. 185-191.

⁵⁹ BOSIO 1991, pp. 149-150 e 161.

⁶⁰ Athen. *Deipnos*. III, 3, 82c.; WOLF 1903, p. 70-71.

⁶¹ *Invicto / Patrio / Ulb(ius!) Gaianus / praef(ectus) vehic(ulorum)*. *CIL*, V, 5797 (*Mediolanum*); *CIL*, III, 4802 (*Virunum*); ZACCARIA 1986, pp. 87-89).

⁶² REDDITI 1988-89; ZACCARIA 2001b, p. 142.

⁶³ BOSIO 1981, p. 49.

seguirono rinnovamenti e ampliamenti edilizi delle città⁶⁴. Tale situazione è ipotizzabile per *Iulium Carnicum* forse durante l'epoca giulio-claudia, testimoniata da vari fattori, quali la sistemazione dell'area forense e la documentazione epigrafica⁶⁵; il *patronus* di tale ascesa del centro carnico viene individuato in Caio Bebio Attico, procuratore di Claudio, del quale resta forse una rappresentazione nell'*imago clipeata* rinvenuta nel foro di Zuglio⁶⁶.

Con i commerci e con le persone viaggiavano anche idee e nuovi culti religiosi che, ben presto, divennero consueti anche nella *regio X*; in particolare, culti orientali come quello di Mitra, o di origine sincretica come quello di *Silvanus Silvester*, si diffusero e si mischiarono a divinità locali, tra le quali si ricorda *Belenus*, che, assieme a Ercole, era protettore dei traffici e dei commerci⁶⁷.

La *pax* inaugurata dal principato augusteo si interruppe con l'invasione di Quadi e Marcomanni, nel 168 d.C., bande di razziatori di origine germanica che, eluse le difese dei Romani, penetrarono nella pianura veneta, misero a ferro e fuoco *Opitergium* e assediaron Aquileia, prima di essere sconfitti dall'esercito⁶⁸. La calata di queste popolazioni dall'area germanica dimostrò quanto difficile fosse il controllo del *limes* lungo il Danubio e trovò un territorio sostanzialmente privo di difese, dopo un lungo periodo nel quale i problemi erano stati relegati all'area danubiana.

La necessità di un impianto difensivo portò, durante il regno di Marco Aurelio, alla costituzione di un apparato che prendeva il nome di *praetentura Italiae et Alpium*, basato essenzialmente sul rafforzamento dell'esercito e sulla riorganizzazione del comando militare e di cui si ha notizia attraverso un'iscrizione rinvenuta in Numidia⁶⁹. A questo si lega anche una ristrutturazione dei percorsi stradali, lungo tutta l'area orientale dell'impero e, lungo questi, vennero consolidati con interventi a carattere difensivo alcuni centri come *Glemona/Gemona* e l'abitato di Col Santino di Invillino⁷⁰.

In seguito, il susseguirsi di pretendenti al seggio imperiale e le frequenti usurpazioni andarono di pari passo con l'inesorabile pressione delle popolazioni dell'area danubiana e coinvolsero ripetutamente il territorio friulano. L'instabilità portò alla costituzione dei *Claustra Alpium Iuliarum*, un sistema difensivo basato sull'erezione o sul rafforzamento di *castra* e *castella* posti lungo il confine alpino nord-orientale; testimonianze di ciò permangono agli sbocchi settentrionale e orientale delle valli alpine: a Rattendorf e a Thörl-Maglern, nella valle della Gail, e nell'attuale territorio sloveno⁷¹. Le strade principali vennero consolidate con interventi importanti: una testimonianza epigrafica riporta al regno di Valentiniano e Valente la ristrutturazione dell'arteria stradale che risale al passo di Monte Croce Carnico⁷². Dalla fine del IV secolo la Pannonia venne abbandonata dagli eserciti romani e il *limes* arretrò progressivamente: i *Claustra* restarono l'ultimo debole baluardo di difesa della *Venetia*.

Se l'instabilità politica non ebbe grandi conseguenze sulla vita degli abitanti del comprensorio montano, le incursioni dei popoli transalpini modificarono sicuramente le abitudini e il tessuto

⁶⁴ «Il passaggio (onorifico) [...] di municipi alla condizione di *coloniae civium Romanorum* presupponeva ovviamente il beneplacito, spesso sollecitato, del governo centrale e in particolare dell'imperatore» (ZACCARIA 1986, pp. 83-85).

⁶⁵ Ma si veda la tesi discordante di Gian Luca Gregori che attribuisce la fonte epigrafica che attesta la colonia alla città di *Karthago*, piuttosto che a *Iulium Carnicum* (GREGORI 2001, pp. 172-175).

⁶⁶ ZACCARIA 2001b, pp. 147-149; MAINARDIS 2008, pp. 39-42.

⁶⁷ MAINARDIS 2008, pp. 55-57.

⁶⁸ Amm. Marc. XXIX, 6, 1.

⁶⁹ BRIZZI 1992, pp. 115-117; BIGLIARDI 2007, cc. 297-312.

⁷⁰ BOSIO 1981, p. 52; ZACCARIA 1981, pp. 75-76; per *Glemona/Gemona* si veda GREGORI 1990; i risultati degli scavi sull'abitato di Col Santino sono stati presentati in BIERBRAUER 1987.

⁷¹ Per Thörl-Maglern si veda EGGER 1916, pp. 97-98. L'argomento è stato preso in esame in ŠAŠEL, PETRU 1971.

⁷² *CIL*, V, 1862.

economico e sociale. Il periodo d'incertezza che ne seguì portò, probabilmente, a una rioccupazione da parte degli abitanti delle zone alpine, dei centri di altura lontani dai grandi assi viari, mentre acquisirono importanza i percorsi minori, utili al movimento delle truppe⁷³. Lo spostamento della popolazione dai fondovalle alle aree vallive interne determinò la creazione di tessuti insediativi nuovi che comportavano la presenza di postazioni fortificate, ma anche di veri e propri abitati che avevano trovato nell'organizzazione ecclesiastica una forza centripeta, nonché lo stimolo per una riorganizzazione sociale ed economica a carattere locale. Tra la tarda romanità e l'alto medioevo, infatti, alcuni luoghi di culto sorsero nelle valli alpine friulane, talvolta originati dall'intraprendenza di singoli predicatori e non sempre in continuità con precedenti centri romani, come si riscontra per il sacello sorto nell'appartata valle di Illegio⁷⁴.

Come altri centri della regione, *Iulium Carnicum* cominciò un lungo periodo di degrado, rallentato, verso la fine del V secolo, dalla creazione della diocesi, attestata dall'edificazione di due basiliche paleocristiane⁷⁵; la presenza di un vescovo è testimoniata da varie fonti fino agli inizi dell'VIII secolo, dopodiché la sede episcopale fu trasferita a Cividale, forse per motivi di sicurezza. Alcuni decenni dopo la diocesi fu soppressa⁷⁶.

⁷³ ZACCARIA 1981, p. 78; BIGLIARDI 2004, pp. 334-354.

⁷⁴ CAGNANA 2008, pp. 448-449; CAGNANA c.s.

⁷⁵ Un'iscrizione, ora dispersa, menziona il vescovo *Ianuaris* (CIL, V, 1858). Più dubbia appare la notizia della presenza di un vescovo già alla fine del IV secolo (MIRABELLA ROBERTI 1976, pp. 94-95; CAGNANA c.s.).

⁷⁶ MIRABELLA ROBERTI 1976, pp. 94-95.

II. FONTI E NOTIZIE

1. LE FONTI ANTICHE E L'AVVALLO DELLA DOCUMENTAZIONE ARCHEOLOGICA

Le fonti letterarie classiche concernenti il Canal del Ferro/Val Canale sono molto scarse in quanto, per quel che riguarda l'area in questione, mancano fatti di rilievo per l'epoca della romanizzazione. È necessario, quindi, ampliare l'area di indagine e utilizzare anche le fonti letterarie riguardanti le zone alpine contermini, in particolare quelle che la morfologia lega, sotto l'aspetto 'direzionale', alla valle. Ci si riferisce, ad esempio, a quelle zone della Carinzia meridionale che sono a stretto contatto con la Val Canale e ne costituiscono quasi un proseguimento naturale. In questo caso, le notizie date dagli antichi si fanno più abbondanti e, in qualche modo, possono coinvolgere anche il territorio oggetto della presente ricerca.

L'oro dei Taurisci e la polis di Noreia

Il primo a menzionare l'arco alpino nord-orientale è Polibio⁷⁷, riportato da Strabone, che accenna alla scoperta di una ricca miniera d'oro nel territorio dei Taurisci. Tale avvenimento, contemporaneo al momento in cui scrisse, da collocarsi nella metà del II secolo a.C., avrebbe progressivamente richiamato molti mercanti romani, tanto che i Taurisci furono costretti a estrometterli e a istituire un monopolio per l'attività estrattiva⁷⁸.

Sembra che la presenza dell'oro nelle Alpi orientali fosse motivo degno d'interesse per Strabone; un altro accenno a sedimenti auriferi molto produttivi si trova di nuovo nel passo che menziona in maniera più esplicita il territorio in questione: «Aquileia è fuori del territorio dei Veneti, da cui è separata da un fiume che scende dalle Alpi e che può essere risalito per 1200 stadi in direzione della città di Noreia, presso la quale Gneo Carbone, scontrandosi con i Cimbri, fallì. Queste regioni hanno luoghi naturalmente favoriti dalla presenza di oro alluvionale e di industria del ferro»⁷⁹. La presenza dell'oro, sia sotto forma di pagliuzze e depositi fluviali che di veri e propri giacimenti (Strabo IV, 6, 12), ha portato a congetture e dibattiti tra gli studiosi, circa l'ubicazione di questi giacimenti⁸⁰.

Già il Cartellieri localizzava le miniere negli Alti Tauri, dove, a suo tempo, c'erano ancora tracce del prezioso metallo; questo fatto, secondo lo studioso, avrebbe influenzato il traffico commerciale romano dirigendolo su entrambi i percorsi che risalgono le Alpi friulane, dei quali il passo di Monte Croce Carnico portava nella direzione delle nuove miniere d'oro, mentre la strada della valle del Fella, che secondo lo studioso ebbe sempre un'importanza maggiore, portava verso la zona centrale

⁷⁷ Polib. XXXIV, 10, 10-14: WALBANK 1979, pp. 612-613; Strabo IV, 6, 12, C 208.

⁷⁸ «Polibio dice inoltre che a suo tempo fu trovata, circa di fronte ad Aquileia, nella regione dei Taurisci Norici, una miniera d'oro, in posizione così adatta all'estrazione che, una volta tolto lo strato superficiale di terreno per una profondità di due piedi, si trovava subito l'oro e che i giacimenti non erano mai più profondi di quindici piedi; e prosegue dicendo che parte dell'oro è immediatamente pura, a misura di fagiolo o di lupino, perdendo soltanto l'ottava parte e che per quanto quel che resta abbia bisogno di fusione, questa è pur sempre conveniente; e che due mesi dopo che gli Italoti si erano associati al lavoro nella miniera, il prezzo dell'oro improvvisamente scese di un terzo in tutta Italia, ma quando i Taurisci appresero ciò cacciarono via i loro collaboratori e istituirono un monopolio» (Strabo IV, 6, 12, C 208. Traduzione in ŠAŠEL 1974-75, cc.147-148).

⁷⁹ Strabo V, 1, 8. Traduzione parziale da GRILLI 1964. Accadimento riportato anche da Appiano (App. *Celt.* IV, 13).

⁸⁰ Riassunti in GLEIRSCHER 2009a, pp. 81-97.

del Norico, zona ricca di ferro, nonché centro culturale dell'omonima tribù celtica⁸¹. Anche secondo Bosio questo transito commerciale avrebbe dato l'impulso, un secolo dopo, a una prima stesura della strada che risaliva la valle del Fella e che andava a perfezionare una già esistente pista protostorica⁸².

A detta di Šašel, invece, il filone aurifero sarebbe da localizzarsi nel territorio a nord-ovest di Lubiana⁸³. Ultimamente, però, questa localizzazione viene messa in discussione per il fatto che nelle Karawanken meridionali eventuali depositi auriferi sarebbero troppo esigui perché forniscano materiale di una certa consistenza⁸⁴, arrivando a produrre solo esigue pagliuzze del prezioso metallo⁸⁵, mentre in Austria la presenza di depositi auriferi alluvionali viene indicata in varie parti del comprensorio carinziano; tali depositi, a suo tempo, avrebbero prodotto grumi d'oro della consistenza di noci⁸⁶. Filoni auriferi superficiali, e quindi facili da cavare, sono inoltre presenti nella valle di Lavant o in quella della Drava presso Villach⁸⁷. A tutte queste teorie si contrappone la recente tesi, basata su un'attenta revisione delle fonti antiche e sull'analisi della situazione geologica, che porta ad ipotizzare la localizzazione delle miniere d'oro e, di conseguenza, della tribù dei Taurisci, nel territorio delle Alpi occidentali⁸⁸.

Se si tralascia quest'ultima congettura, le informazioni sopra esposte, pur non offrendo sicure indicazioni circa la localizzazione dei depositi metalliferi, dimostrano un precoce interesse da parte dei Romani per il territorio limitrofo alla valle del Fella e alludono a questa come probabile via attraverso la quale sarebbero arrivati ai luoghi delle miniere, anche se bisogna tener conto del fatto che sporadiche testimonianze, datate a quest'epoca, indicano come via di accesso al comprensorio carinziano quella che risale lungo il bacino dell'Isonzo e valica il passo del Predil⁸⁹.

Tra le notizie fornite da passo di Strabone (V, 1, 89), colpisce in modo particolare l'accento al fiume che da Aquileia, risalito per 1200 stadi portava fino ai pressi di *Noreia*. Il passo è composto da diverse notizie che il geografo greco prende da fonti differenti⁹⁰; tuttavia, ci sono alcune indicazioni che possono essere utili a un'eventuale identificazione dei luoghi.

Innanzitutto Strabone accenna al fiume come confine tra il territorio di Aquileia e quello dei Veneti⁹¹; risalendo lungo il suo percorso, si giungeva nei pressi della città di *Noreia*⁹². In conseguenza di ciò, per avanzare qualche proposta circa l'identificazione del fiume, bisognerebbe cercare di accertare la posizione dell'abitato di *Noreia*, che Strabone definisce città (*polis*) e che, sicuramente, dovette rivestire una grande importanza⁹³. Anche su questa identificazione il dibattito

⁸¹ CARTELLIERI 1926, pp. 10-11.

⁸² BOSIO 1970, pp. 151-152; BOSIO 1991, p. 161.

⁸³ ŠAŠEL 1974-75, cc.147-148.

⁸⁴ STROBEL 2003, p. 47.

⁸⁵ GLEIRSCHER 2009a, p. 84.

⁸⁶ GLEIRSCHER 2009a, p. 84. La Šašel Kos, ammettendo che i riferimenti ai filoni auriferi siano da attribuire alla zona carinziana, pensa a *Noreia* come a un importante centro per la lavorazione dell'oro: «however, *Noreia* could have been a seat of goldsmiths and gold working, which would equally well account for Strabo's description» (ŠAŠEL KOS 2005, p. 524).

⁸⁷ GLEIRSCHER 2009a, p. 86. A questi si aggiunge la località di Asten/Zirknitz, sicuramente sfruttata in età medioevale (pp. 88-89).

⁸⁸ PICHLER, GLEIRSCHER 2011, pp. 51-61.

⁸⁹ Un tesoretto misto, datato alla prima metà del II secolo a.C. è stato rinvenuto, di recente, sull'altura che sovrasta Caporetto (KOS, ŽBONA TRKMAN 2009, pp. 271-276). Strobel indica questo percorso come preponderante all'epoca di Cesare, legato alla fondazione di *Forum Iulii* (STROBEL 2003, p. 31).

⁹⁰ GRILLI 1979, pp. 26-27; STROBEL 2002, p. 322.

⁹¹ Vedi nota 79.

⁹² Strabone usa il sostantivo ἀνάπλουον (=il risalire navigando) e εἰς (in direzione di) (V, 1, 8).

⁹³ Strabo V, 1, 8. Nessun passo, però, la menziona come 'capitale' del Norico (STROBEL 2002, p. 322).

tra gli studiosi è da tempo molto acceso. Il fatto che Strabone collochi *Noreia* in un territorio ricco di giacimenti minerali e auriferi, come si è visto, non aiuta la questione; la notizia potrebbe non essere attendibile sapendo che il geografo greco raccoglieva notizie, talvolta acriticamente, da fonti diverse⁹⁴.

La *polis* di *Noreia* viene menzionata anche da altre fonti; prima del geografo greco ne fa un breve accenno, verso il 100 a.C., Sempronio Asellione⁹⁵.

Anche Cesare menziona *Noreia*, a proposito dell'assalto operato dai Boi sulla città e la definisce ubicata nell'*ager* dei Norici⁹⁶.

Plinio il Vecchio invece, un secolo dopo, menziona la città collocandola nel territorio dei Taurisci⁹⁷, anche se due paragrafi dopo specifica che quello che un tempo era detto territorio taurisco, ora si trova sotto i Norici, confinanti con Reti e Vindelici. Sembra ormai accertato che Taurisci e Norici siano due appellativi che si riferiscono alla stessa popolazione, intesi, il primo, come gruppo etnico generale e l'altro come tribù⁹⁸.

La difficoltà nel tentativo di identificare il sito è data anche dal fatto che la *Tabula Peutingeriana* presenta due toponimi *Noreia*, a breve distanza l'uno dall'altro; si tratta probabilmente di un errore del copista ma resta il fatto che un insediamento a nome *Noreia* era ancora presente in epoca imperiale.

Nei secoli passati, molti sono stati i tentativi di identificare il luogo in cui sorgeva questa mitica città dei Norici. Già agli inizi del XVII secolo Cluverio, nella sua *Italia antiqua*, la ubicava a Venzone, in base ad un suo emendamento del numero di stadi riportato nel passo di Strabone: *Noreiam fuisse puto circa id opidum (sic!), quod vulgo nunc dicitur Venzone: unde navigabilis jam incipit esse Tilavemptus (sic!)*⁹⁹; un errore simile, secondo Carli, avrebbe fatto Coronini ubicandola a Gorizia¹⁰⁰. Nella sua chiosa all'opera di Cluverio, *Fistulario* avanzava seri dubbi su questa teoria, ricordando che un'altra *Noreia* è riportata nella *Tabula*, localizzata tra i fiumi Drava e Mur. Secondo l'erudito, però, all'identificazione di entrambe si oppongono sempre le misure di Strabone, poiché 1200 stadi non portano né a Venzone né oltre le Alpi (vedi *infra*)¹⁰¹.

Negli ultimi decenni, a causa di tutte queste problematiche riguardo la città norica, alcuni studiosi sono arrivati alla conclusione che ci fossero più centri, di periodi diversi, con questo nome, derivato dal teonimo della dea *Noreia*¹⁰².

⁹⁴ Strabone avrebbe mescolato la fonte polibiana della *Noreia* situata presso i ricchi giacimenti auriferi con un'altra presa da Posidonio che avrebbe indicato la *Noreia* sede della battaglia di Carbone. (GRILLI 1979, p. 35; STROBEL 2003, pp. 54-55).

⁹⁵ *Norica castella dixit ab urbe Noreia, quae est in Gallia (Fragmenta 1883, V, 9, p. 111).*

⁹⁶ *Caes. b.G. I, 5, 4: Boiosque, qui trans Rhenum incoluerant et in agrum Noricum transierant Noreiamque oppugnabant.*

⁹⁷ *Plin. Nat. His. III, 131 e 133: Tauriscis Noreia; inoltre: iuxtaque Carnos quondam Taurisci appellati. Nunc Norici.*

⁹⁸ ALFÖLDY 1974, pp. 25-27; GRASSL 2000, pp. 130-131. Ma non in ŠAŠEL 1974-75, c.149; cfr. anche Walbank: «They seem later to have been absorbed into the Noric-Illyrian population of the region north of Aquileia» (WALBANK 1979, p. 612).

⁹⁹ CLUVERIUS 1624, p. 203. Errore che si riflette anche nella cartografia del tempo (vedi *infra*).

¹⁰⁰ «Il signor Conte Coronini [...] troppa violenza fa ad un tal passo correggendo il numero, e facendo saltare all'opposta parte il Fiume suddetto per fare che divenga il Lisonzo, e così in Gorizia ritrovare l'antica *Noreia*» (CARLI 1760, p. 21). Probabilmente il Coronini fece sua l'identificazione di Wolfango Lazio per il quale *Noreia/Noritia/Goritia* (BANDELLI 2003, nota 139, p. 33).

¹⁰¹ FISTULARIO 1775, pp. 126-127.

¹⁰² «Es besteht kein Zweifel, daß es zumindest zwei nach der Gottheit *Noreia* benannte Orte im Ostalpenraum gegeben hat» e ancora: «Es ist für die Klärung der *Noreia*-Frage entscheidend, im Südostalpenraum mehrere Orte des gleichen theonymen Namens *Noreia* zu unterscheiden, und zwar sowohl nördlich als auch südlich der Karawanken» (STROBEL 2003, p. 41 e 55).

Oltre a ciò, nei primi decenni del Novecento la *polis Noreia* è stata oggetto di identificazioni viziate dalla situazione ideologica e politica che si trovava a vivere l'Austria¹⁰³. Gli scavi effettuati da Schmid dal 1929 al 1932 a St. Margarethen, nei pressi di Neumarkt, in Stiria, andarono a identificare come *Noreia* capitale dei Norici un sito che, in realtà, le analisi hanno confermato essere della tarda età del bronzo, con una ripresa datata all'epoca medioevale¹⁰⁴. L'erronea ubicazione proposta da Schmid trova adesione, ancora negli anni '60, presso studiosi come Grilli, che accoglie l'ipotesi in un suo studio sul passo di Strabone riguardante la spedizione di Gneo Carbone¹⁰⁵. Il secondo centro con il nome di *Noreia*, che la *Tabula* riporta erroneamente due volte a XIII miglia da *Matucaium*, sarebbe da identificare con la località di Wildbad Einöd, che già Schmid aveva scavato negli anni '30, portando alla luce significative strutture datate a partire dal I secolo d.C.¹⁰⁶

Strobel identifica con *Noreia* ben tre località: oltre alla *Noreia* presente in doppio riferimento sulla *Tabula Peutingeriana* e identificabile, secondo lo studioso, con un centro situato a St. Marein presso Neumarkt, la *Noreia* preromana indicata da Plinio, ma non ancora identificata, sarebbe da collocarsi presso il corso superiore della Sava, per l'appunto in territorio taurisco; sarebbe questa la *Noreia* teatro dello scontro tra Carbone e i Cimbri. Con l'annessione romana nel 16 a.C., questo centro strategico fu definitivamente abbandonato e dimenticato; la menzione, nello stesso passo, della presenza di ricche miniere d'oro è spiegata con la collazione che Strabone fa di più fonti, fatto che lo porta a cadere in alcune inesattezze. La terza *Noreia* sarebbe dunque quella menzionata da Strabone a proposito della scoperta della miniera d'oro nel territorio dei Norici Taurisci; questo porta obbligatoriamente a collocare il centro, attivo ancora in epoca romana, in una zona centrale del Norico che, a differenza delle Karawanken è ricco di giacimenti di oro e di ferro. In base ad alcune scoperte archeologiche Strobel propone di identificare questa *Noreia* con il sito di Ottilienkogel, presso St. Veit¹⁰⁷. A quest'ultimo si sarebbe riferito anche Cesare, parlando dell'assalto dei Boi alla città di *Noreia*¹⁰⁸.

A tal proposito Somek, accettando l'identificazione data da Strobel, spiega la presenza della doppia indicazione della città norica sulla *Tabula* come un relitto toponomastico dell'epoca preromana, quando l'insediamento sorgeva sulla sommità dell'Ottilienkogel; in seguito i Romani, per motivi di sicurezza, fecero evacuare l'abitato e trasferirono gli abitanti nel fondovalle; sarebbe rimasto, allora, un doppiato toponomastico¹⁰⁹.

L'ubicazione della *Noreia* di Strabone e di Plinio nella Slovenia settentrionale ha trovato consensi anche presso altri studiosi. La Šašel Kos accetta a grandi linee la collocazione della *Noreia* taurisca data da Strobel: «If this is connected with Pliny's data on a *Noreia* in the Tauriscan territory, the town could be sought somewhere along the Sava river, at one of the prehistoric hillforts, such as

¹⁰³ Vedi le problematiche legate alla situazione storica e ideologica in: GLEIRSCHER 2009a, pp. 109-116.

¹⁰⁴ In conseguenza di ciò, il nome del borgo venne cambiato con quello di *Noreia*: «St. Margarethen wurde im Jahre 1930 in *Noreia* umbenannt, nachdem Walter Schmid dort ein Jahr zuvor den Spaten angesetzt hatte» (GLEIRSCHER 2009a, pp. 109).

¹⁰⁵ GRILLI 1964, p. 216.

¹⁰⁶ Già in MILLER 1916, pp. 450-451. «Das 2. *Noreia* XIII ist zu streichen, es ist für dasselbe kein Platz» e più sotto: «Dazwischen ist: j. Einöddorf mit römischen Altertümern [...] j. Friesach mit römischen Altertümern». (SCHMID 1932, cc. 193-204, in particolare cc. 197-199; GLEIRSCHER 2009a, pp. 173-185, in particolare p. 180).

¹⁰⁷ Identificazione messa in discussione da Gleirscher, a causa dell'irrelevanza delle strutture rinvenute (vedi *infra*).

¹⁰⁸ STROBEL 2002, pp. 320-323; STROBEL 2003, pp. 41-42, 48-51 e pp. 60-64.

¹⁰⁹ «Doch die Eintragung von *Noreia* (*Noreia*) auf der Karte geht über das offensichtliche Problem der Dublette hinaus: Gemäß Karte liegt die Dublette an der Fernstraße nach *Ovilava* (*Ovilia*), gemäß archäologischem Befund jedoch an der Fernstraße nach *Iuvavum* (*Ivavo*) durch das Glantal» (SOMEK 2004, p. 304).

Vače, Stična or Magdalenska gora»¹¹⁰, e identifica, invece, il centro preso d'assalto dai Boi con il sito di Gracarca: «any of the important Carinthian La-Tène period settlements in the area of Völkermarkt or Klagenfurt, which could possibly be identified with Noreia, such as e.g. Gracarca on Klopeiner Lake»¹¹¹.

Questo sito, composto da tre alture prospicienti il lago di Klopein, è stato indagato alcuni anni fa da Paul Gleirscher che, in base alle evidenze archeologiche, lo propone come centro finora maggiormente indicato a un'eventuale identificazione con la *Noreia* delle fonti letterarie che si riferiscono al periodo preromano¹¹². Da qui provengono, oltre alle prove dell'esistenza di un ampio insediamento attivo a partire dal IX secolo a.C., le uniche testimonianze, per l'area in questione, della lavorazione del ferro¹¹³. In quanto alla *Noreia* riportata dalla *Tabula* e presente ancora in epoca imperiale, lo studioso ritiene corretta l'identificazione che, a suo tempo, diede Schmid con gli scavi di Wildbad Einöd¹¹⁴.

Gleirscher, nel suo recente studio, analizza tutte le ipotesi che hanno portato alle diverse identificazioni del centro di *Noreia*. Alcuni siti 'pretendenti' furono scavati negli anni Trenta del secolo scorso. Tra questi c'è anche Ottilienkogel le cui evidenze archeologiche, come si è visto, sono state identificate da Strobel con la *Noreia*-centro minerario menzionata da Strabone. Il sito, oggetto di una recente riapertura delle indagini ha, però, fornito resti troppo modesti perché rappresentino la capitale dei Norici, tra i quali un muro in terra che, secondo Gleirscher, andava a proteggere una semplice fattoria; le rimanenti evidenze sono da datare, in gran parte, all'epoca medioevale, mentre il muro venne consolidato nuovamente durante l'invasione turca¹¹⁵. Anche l'eventuale identificazione di *Noreia* con la località di Maria Saaler Berg, data la carenza del materiale ivi rinvenuto, non si presta a un'identificazione¹¹⁶. Infine, il sito sul Magdalensberg, nel quale alcuni vedono la sede ideale della capitale del Norico¹¹⁷, si scontra con la realtà dei dati, che indicano la cittadella posta sulla 'Gipfel' più recente rispetto alla *Noreia* che, ai tempi di Plinio il Vecchio, era già scomparsa¹¹⁸.

Come si vede la questione dell'ubicazione di *Noreia* rimane aperta; è molto probabile che Strabone si riferisse non tanto alla *statio* romana posta lungo il tratto *Virunum-Ovilava*, quanto a quella che, all'epoca di Polibio, era considerata il centro della tribù dei Norici, posta nel cuore del loro territorio e identificata ora a nord, ora a est di Klagenfurt, comunque nei pressi della città carinziana. In ogni caso, mancando una precisa identificazione, resta aperta la questione dell'itinerario che seguì Gneo Papirio Carbone per avvicinarsi all'orda cimbrica.

La sconfitta di Carbone è narrata anche da Appiano¹¹⁹; lo storico di Alessandria non cita il luogo della battaglia ma, focalizzando la sua narrazione sui fatti militari, parla dell'intervento del console

¹¹⁰ ŠAŠEL KOS 2005, p. 523. Da ultimo le giuste obiezioni di Gleirscher a questa identificazione, sia per il fatto che nel territorio della Sava superiore non ci sono giacimenti di ferro né, tantomeno di oro; sia per il fatto che Appiano cita espressamente il luogo dell'invasione cimbrica come 'terra dei Norici' (GLEIRSCHER 2009a, pp. 106-107).

¹¹¹ ŠAŠEL KOS 2005, p. 523. Il toponimo Gracarca deriva dallo sloveno Grad (GLEIRSCHER 2009b, p. 76).

¹¹² GLEIRSCHER 2009a, pp. 129-138.

¹¹³ Peraltro si tratta di strumenti che denotano una lavorazione specializzata (GLEIRSCHER 2009a, pp. 134-135).

¹¹⁴ GLEIRSCHER 2009a, pp. 167-173.

¹¹⁵ GLEIRSCHER 2009b, pp. 76-77; sull'identificazione scettica anche ŠAŠEL KOS 2005, nota 14, p. 523.

¹¹⁶ GLEIRSCHER 2009a, pp. 116-121.

¹¹⁷ ALFÖLDY 1974, pp. 50-51; URBAN 2000, pp. 368-370; GRASSL 2001, pp. 29-30.

¹¹⁸ STROBEL 2003, p. 27; l'ipotesi è superata da tempo, in seguito alla scoperta della base iscritta *VIRUN* trovata sul Magdalensberg, che ne determinerebbe il nome (VETTERS 1976, pp. 246-247). Ultimamente anche GLEIRSCHER 2009c, p. 321.

¹¹⁹ App. *Celt.* IV, 13.

romano a favore dei Norici amici, invasi dai Teutoni (dei Cimbri non fa cenno¹²⁰) e accenna alla località alpina che lo stesso controllava, affinché i barbari non calassero in Italia, specificando che era un punto di passaggio molto stretto; da qui Carbone sarebbe avanzato verso i Teutoni e li avrebbe convinti ad andarsene. Il perfido console, però, li avrebbe voluti ingannare, facendoli guidare in un luogo a lui propizio per dar loro battaglia; da qui sarebbe derivata la sua parziale sconfitta, giusto castigo per il suo tradimento. Anche l'identificazione della località sita presso la strozzatura valliva può prestarsi a congetture: Miltner ipotizza che i Romani si fossero posti a difesa della Val Canale, dopo essere risaliti lungo la valle del Fella¹²¹, mentre Strobel pensa genericamente a un luogo nei pressi dei passi delle Alpi Giulie¹²²; in ogni caso, pur prestandosi a queste congetture, anche questo luogo rimane sconosciuto.

Un ultimo indizio che potrebbe essere avanzato a sostegno di un'eventuale identificazione dei luoghi menzionati con il comprensorio vallivo del Fella, è la distanza indicata da Strabone, quei 1200 stadi che separano Aquileia dal territorio di *Noreia*, risalendo lungo l'anonimo fiume.

Già il Fistulario aveva calcolato che 1200 stadi corrispondono a 150 miglia romane e a 120 di quelle della sua epoca¹²³. La maggior parte degli studiosi converte i 1200 stadi in 222 chilometri, mentre, secondo Grilli, lo stadio più usato dal geografo greco era l'olimpico e l'adozione di questa unità di misura porterebbe a un calcolo complessivo di 213 chilometri¹²⁴.

In quanto al fiume in questione, la sua identificazione con il Tagliamento sembra un'ipotesi generalmente accettata¹²⁵. Rispetto a ciò, di diverso parere è Grilli che, basandosi sul passo di Strabone, identifica il fiume con un ramo antico del Piave, il Piavon¹²⁶. Egli stesso, però, mette in discussione la sua ipotesi poiché, come abbiamo visto, accetta la vecchia tesi dello Schmid che situa *Noreia* centro minerario nelle Saualpen, lungo il percorso che risale la Görttschitztal, sito comunque troppo a est rispetto alla valle del Piave. Lo studioso cerca di ovviare a questa difficoltà con una spiegazione un po' tortuosa e cioè col fatto che Strabone, attingendo agli avvenimenti storici riportati da Posidonio, avesse in mente l'intervento di Gneo Carbone il quale, dopo essere risalito lungo l'anonimo fiume (il Piave, appunto), avrebbe fermato i Cimbri Teutoni presso Villach, per poi indurli a dirigersi verso *Noreia* e tentare di assalirli alle spalle, cosa che non gli riuscì. A conferma di ciò aggiunge la lunghezza del corso del Piave/Piavon, che è di 222 chilometri, corrispondenti a 1200 stadi¹²⁷.

Se si tiene conto di quanto detto sopra, si vede, però, che la direzione dell'alto corso del Tagliamento mal si concilia con le varie ipotesi date dagli studiosi sulla localizzazione della *polis* di *Noreia*: questo, infatti, se risalito, non porta verso il Norico sede della misteriosa *Noreia*, bensì devia a ovest, verso la zona dell'attuale Cadore¹²⁸.

¹²⁰ Erroneamente, secondo Šašel Kos (ŠAŠEL KOS 2005, p. 521).

¹²¹ MILTNER 1951, pp. 291-292; anche in ALFÖLDY 1974, p. 37.

¹²² STROBEL 2002, p. 322; GLEIRSCHER 2009a, pp. 74-76.

¹²³ FISTULARIO 1775, nota 61, pp. 126.

¹²⁴ «Dal confronto con altre misure che Strabone ricava da Posidonio, come questa, risulta che lo stadio usato era l'olimpico di m 177,6» (GRILLI 1979, nota 17, pp. 34-35). Altrove lo studioso aveva adottato un'altra misura che porta alla somma consueta di 222 chilometri (GRILLI 1964, p. 215).

¹²⁵ POLASCHEK 1936, p. 968; MILTNER 1951, p. 291; STROBEL 2003, p. 54.

¹²⁶ GRILLI 1964, p. 215 e GRILLI 1979, p. 35.

¹²⁷ GRILLI 1964, p. 215. Come si è visto (*supra* e nota 124), altrove lo studioso parla di 213 chilometri.

¹²⁸ Riguardo a ciò, singolare appare l'ipotesi di Urban che ritiene che Strabone si riferisse ad un tragitto lungo il sistema Tagliamento-Chiarsò e Rio Lanza per raggiungere poi, oltre lo spartiacque alpino, la navigabile valle del Gail e Zollfeld presso i quali colloca *Noreia* (URBAN 2000, p. 369).

In base a ciò, già tempo prima Carli aveva avanzato un'ipotesi suggestiva; secondo lo studioso, Strabone, menzionando il fiume a confine tra Aquileia e Veneti, intendeva sì riferirsi al Tagliamento ma, nel tratto più settentrionale, avrebbe avuto in mente il corso del Fella¹²⁹. Questa ipotesi non trovava concorde Fistulario, poiché, secondo lui, il geografo greco si riferiva a un unico fiume e cioè il Tagliamento¹³⁰. Fistulario non dava una soluzione al problema, né riguardo all'identificazione del fiume né all'ubicazione della città, ma si limitava a osservare che la lunghezza del corso del Tagliamento coincide con 84 miglia, calcolate secondo l'unità di misura della sua epoca, mentre secondo i suoi calcoli, fino a Tarvisio ci sono solo 82 miglia; in entrambi i casi, come già accennato, secondo l'erudito erano troppo poche rispetto alle 120 miglia corrispondenti a 150 di quelle romane¹³¹.

In realtà, l'ipotesi che individua il Fella come il corso vallivo dell'anonimo fiume ha la stessa valenza delle altre: Strabone, nell'identificare i corsi d'acqua e le sorgenti, può aver tranquillamente



Figura 2

scambiato l'alto corso del Tagliamento con quello del Fella (che confluisce nel Tagliamento con una portata di eguale ampiezza. Fig. 2). Se, come afferma Grilli nel suo ultimo studio, Strabone aveva utilizzato come unità di misura lo stadio olimpico che è pari a m 177,6¹³², questa misura, traducibile in circa 213 km, è corrispondente alla distanza, (calcolata lungo l'alveo del fiume), tra lo sbocco a mare del Tagliamento e la sorgente del Fella.

Per quel che riguarda il sostantivo usato da Strabone, ἀνάπλουv gli studiosi sono ormai concordi sul fatto che Strabone non si riferiva alla navigazione contro corrente vera e propria, ma alla possibilità di risalire lungo il fiume, cioè alla distanza del corso del fiume.

La presenza di questo sostantivo, comunque, non fa difficoltà, se si pensa che, ancora in epoca napoleonica il Fella era definito «navigabile per buona parte del suo corso»¹³³.

¹²⁹ «Questo fiume pertanto frà i Veneti, e gli Aquileiesi non poteva esser altro che il Tagliamento; in cui per navigare miglia cencinquanta, o poco meno, devesi entrar nella Fella» (CARLI 1760, p. 21).

¹³⁰ «Senza dare il minimo ascolto alle parole del Geografo, che chiaramente si esprimono in un sol fiume» (FISTULARIO 1775, p. 128).

¹³¹ Vedi *supra* e nota 124.

¹³² GRILLI 1979, nota 17, p. 35.

¹³³ FORAMITTI 1994, p. 32; anche se è certo che in tempi moderni ci si riferisse alla navigazione di imbarcazioni per il trasporto di legname.

È possibile, quindi, pensare che il generale romano, per giungere in aiuto dei Norici amici, avesse risalito la valle del Fella. Secondo Grilli questo non era sicuramente il percorso più agevole¹³⁴, ma, certamente, se si ipotizza che la sede di *Noreia* fosse presso l'attuale città di Klagenfurt e che il console avesse preso le mosse dalla pianura friulana, questo era uno dei percorsi più brevi¹³⁵; in quanto alla comodità, non si saprebbero indicare tragitti migliori per un esercito in movimento: non quello che risale fino all'erto passo di Monte Croce Carnico, che allora doveva essere solo un sentiero stretto e non molto comodo; né, certamente, quello che risale lungo la valle del Piave e che viene a trovarsi davanti alla diramazione che incanala verso i due percorsi, entrambi ardui, del Cadore e della Carnia; né infine, si può pensare che un esercito avesse scelto il percorso che risale la Coritenza e valica il passo del Predil. A meno che Carbone non provenisse dal settore centrale della pianura padana, e da qui risalisse la valle dell'Isarco.

Come si vede, il percorso lungo la valle del Fella può essere un'alternativa convincente, ma questa, per quanto suggestiva, resta solo un'ipotesi.

Castellum Larignum

Una notizia forse più diretta del comprensorio vallivo in oggetto viene da Vitruvio, quando accenna alla spedizione punitiva operata da Cesare nei confronti degli abitanti di un *Castellum Larignum* situato nelle Alpi¹³⁶. L'intervento di Cesare si situa all'interno di una serie di provvedimenti e operazioni militari atti a garantire «la sicurezza del dominio sull'arco alpino Orientale per poter poi procedere a operazioni in Gallia Transalpina senza lasciarsi alle spalle situazioni di potenziale instabilità»¹³⁷. L'episodio, del quale lo stesso Vitruvio, che accompagnava Cesare come *scriba armamentarius*, fu forse testimone oculare, dovette avvenire a partire dal 59 a.C., al tempo della permanenza di Cesare in Cisalpina in qualità di proconsole¹³⁸, e dovette consistere in una ribellione da parte degli autoctoni che abitavano nelle valli alpine contro l'esercito romano che era di stanza nei pressi di Aquileia e il cui mantenimento, come spesso succedeva, era a carico delle popolazioni del luogo¹³⁹. L'indicazione del luogo (*castellum munitum quod vocaretur Larignum*¹⁴⁰) acquista una sua definizione attraverso il toponimo *Larignum*, in questo caso un fitotoponimo derivante dalla conifera montana¹⁴¹; infatti, più oltre, Vitruvio parla diffusamente delle qualità ignifughe del legno di larice, di come venisse trasportato, lungo il Po fino a Ravenna e alle città della costa adriatica, suggerendone un'importazione nella capitale per uso edilizio¹⁴². Il fitotoponimo viene comunemente identificato con il toponimo *Larice* dell'Itinerario d'Antonino che, come vedremo, è

¹³⁴ GRILLI 1979, pp. 34-35.

¹³⁵ Calcolando la distanza, il più breve resta quello del Predil, ma non certo il più agevole.

¹³⁶ Vitr. *Arch.* 2, 9, 15-16. «Essendoci stato ivi un castello ben difeso denominato Larigno [...]. E c'era di fronte alla porta di tale castello una torre alta composta di questo legno per costruzione, con travi alternativamente tra loro trasversali come una pira» (Tutti i brani di Vitruvio riportati in seguito hanno la traduzione a cura di CORSO 1997).

¹³⁷ Questa e le prossime notizie in CORSO 1997, nota 148, pp. 214-215.

¹³⁸ Durante l'inverno del 59 a.C., secondo ŠAŠEL 1981, pp. 254-255.

¹³⁹ «Avendo il divo Cesare portato l'esercito presso le Alpi, comandati i municipi di fornire vettovaglie, [...] allora coloro che si trovavano in esso (castello) confidando nella posizione per natura ben difesa non vollero sottomettersi al comando di quegli» (Vitr. *Arch.* 2, 9, 15.).

¹⁴⁰ Vitr. *Arch.* 2, 9, 15.

¹⁴¹ Vitr. *Arch.* 2, 9, 16: «E perciò tale castello fu chiamato Larigno per analogia col legno detto di larice».

¹⁴² Vitr. *Arch.* 2, 9, 16: «E se i trasportatori potessero far arrivare tale legname fino a Roma, si otterrebbero grandissimi vantaggi nelle costruzioni, [...] gli edifici sarebbero liberati dal pericolo del propagarsi degli incendi, poiché tali alberi non possono prendere fuoco né produrre carbone per se stessi». Consiglio peraltro seguito almeno a partire dall'età di Tiberio: infatti, oltre all'episodio dell'esposizione dell'enorme tronco di larice lungo le vie di Roma, riportato da Plinio (*Nat. His.* XVI, 76, 200), si sono rinvenute, presso Ostia, alcune imbarcazioni fatte con il legno di questa conifera (Cortese indicazione del dott. Salvatore Martino).

stato identificato ora con il sito romano di Camporosso, ora con quello di Campolaro di Chiusaforte, in ogni caso nella valle del Fella (vedi *infra*)¹⁴³. Šašel basa questa identificazione sul fatto che il toponimo *Larice* è molto raro, e perciò non sembra possibile che più di una delle località delle Alpi orientali ne porti il nome¹⁴⁴. Secondo Vanna Vedaldi Iasbez, però, il toponimo *Larice* «apparteneva certamente al patrimonio lessicale delle popolazioni che abitavano le zone alpine, alle quali esso era familiare»¹⁴⁵.

Ultimamente però, Strobel, a proposito di *Larice* dice: «der, mit ziemlicher Wahrscheinlichkeit im Bereich der Karnischen Alpen zu suchen ist, wo Caesar bis ins Vorfeld des Plöckenpasses vorstieß und hier zur Sicherung dieses wichtigen Verkehrswegen den römischen *Vicus Iulium Carnicum* [...] gründete»¹⁴⁶. Lo studioso non specifica su quali basi pone la sua identificazione del toponimo che, da quanto dice, sembra attribuirsi alla strada piuttosto che a un luogo preciso.

In realtà, a una puntuale identificazione del luogo con la *statio Larice* del territorio alpino friulano osterebbe il cenno vitruviano sulla via d'acqua utilizzata per il trasporto del legname che non è, come ci si aspetterebbe, il Tagliamento, bensì il Po o un suo affluente (*Haec autem per Padum Ravennam deportatur. In colonia Fanestri, Pisauri, Anconae reliquisque, quae sunt in ea regione, municipiis praebetur*)¹⁴⁷, che derivano le loro acque dalle Alpi centro-occidentali, non certo da quelle orientali, siano esse carniche o giulie. Pertanto, anche in questo caso, molti sono i passaggi che restano irrisolti.

Gli itineraria

Per quel che riguarda le fonti scritte che si riferiscono direttamente alla strada, abbiamo i due famosi itinerari: la *Tabula Peutingeriana* e l'*Itinerarium Antonini*.

La prima è un *itinerarium pictum*, cioè una carta stradale raffigurante le terre dell'impero romano, la cui versione giunta sino ai nostri giorni è una copia medioevale; l'originale dovrebbe risalire all'età tardo antica, come rifacimento, a sua volta, di situazioni anteriori che, secondo Bosio sono il «risultato [...] di numerose elaborazioni e aggiornamenti succedutisi nel tempo»¹⁴⁸. La datazione che si riferisce a questi aggiornamenti non trova concordi gli studiosi. Mannert, in base ad alcune caratteristiche presenti quali, ad esempio, l'esistenza della fiorente città di Strasburgo, la presenza dei Persiani nella loro massima espansione o l'omissione dei Goti, attribuiva ai Severi, in particolare ad Alessandro Severo, la prima stesura della *Tabula*, attuata a sua volta sulla base della celebre opera di Agrippa, l'*Orbis Pictus*, e la datava nell'anno 230 d.C.¹⁴⁹ Una nuova riedizione, consistente in una semplice trascrizione dell'esemplare più antico si ebbe forse sotto Teodosio I (*nec esse mensurationem, nec recensionem novam, sed antiquioris exempli excriptionem nudam, cui*

¹⁴³ ŠAŠEL 1981, pp. 254-255. Cfr. anche il commento di Corso in *Vitr. Arch.* (CORSO 1997, nota 148, p. 214). Non così STROBEL 2008, p. 977, come vedremo.

¹⁴⁴ ŠAŠEL 1981, pp. 254-255.

¹⁴⁵ VEDALDI IASBEZ 1994, p. 352.

¹⁴⁶ STROBEL 2008, p. 977.

¹⁴⁷ *Vitr. Arch.* 2, 9,16.

¹⁴⁸ BOSIO 1983, p. 156; ma cfr. anche PRONTERA 2003: «L'impressionante sistema stradale dell'impero romano al suo apogeo è dunque l'esito di almeno quattro secoli di storia, e questo vale anche per quel documento eccezionale che è la *Tabula Peutingeriana*» (Premessa e p. 58).

¹⁴⁹ *Disceptatio igitur de honore editae novae recensionis inter Septim. Severum et Alexandrum Severum Imperatores fluctuant [...]* *Mea quidem sententia auctor declarandus est Alexander Severus.* (MANNERT 1824 (2009), pp. 5 e 15-16).

nil Theodosii aevo proprium insereretur)¹⁵⁰; secondo lo studioso, se si omettono gli errori del copista, questa corrisponde alla versione attuale della *Tabula*¹⁵¹.

Bosio, basandosi su alcune indicazioni significative, ad esempio quella che si riferisce alla basilica di San Pietro costruita nel 322, che costituisce un *terminus post quem*, o la presenza della vignetta raffigurante il tempio di Antiochia, distrutto dal fuoco nel 362 d.C.¹⁵², data la versione definitiva alla seconda metà del IV secolo; sulle stesse basi si esprime il Calzolari, secondo cui la *Tabula* fu «redatta intorno alla metà del IV secolo d.C., aggiornando una precedente rappresentazione cartografica, compilata sulla scorta di materiale più antico, a partire dalla prima età imperiale»¹⁵³. Secondo Prontera, un certo conservatorismo proprio della cartografia romana fece giungere la *Tabula* fino all'epoca tarda senza eccessive rielaborazioni¹⁵⁴. Somek, basandosi sull'assegnazione del nome *Aelia Capitolina*, fatta da Adriano alla città di Gerusalemme, pensa a una prima datazione della *Tabula* nel primo trentennio del II secolo, mentre una redazione finale sarebbe avvenuta intorno al V secolo, presso la corte di Costantinopoli¹⁵⁵.

In realtà, è plausibile che la riorganizzazione del *cursus publicus* operata da Settimio Severo all'inizio del III secolo fosse stata una tappa importante per un'eventuale aggiornamento della *Tabula*.

In quanto alla funzione di quest'opera, generalmente si ritiene che sia stata utilizzata come carta stradale, non solo da parte dell'amministrazione ma anche di privati, anche se un dubbio sorge sulla sua immediata fruibilità, causato dalla dimensione voluminosa della stessa, che sarebbe più agevolmente sostituibile con un *itinerarium adnotatum*, come quello antonino, appunto¹⁵⁶. Un recente lavoro dedicato alla *Tabula* è quello di Talbert; l'autore formula la suggestiva ipotesi circa il fatto che i segmenti mancanti fossero tre e che Roma, in questo modo, venisse a trovarsi graficamente e simbolicamente al centro dell'opera¹⁵⁷. A tale proposito aggiunge che la funzione di questa fosse puramente propagandistica e celebratoria e trovasse posto in un contesto di rappresentanza, quale, secondo la sua ipotesi, l'abside di un'aula imperiale; riguardo alla datazione, Talbert rifiuta una recente teoria che vorrebbe la composizione della *Tabula* ad opera di amanuensi dell'età carolingia e propone di collocarla durante il periodo tetrarchico di Diocleziano, quando l'autocelebrazione dell'impero e di Roma raggiunse il vertice¹⁵⁸.

L'*Itinerarium Antonini*, come si è detto, è un elenco scritto di itinerari terrestri (*Itinerarium provinciarum*)¹⁵⁹, che riporta le indicazioni dei luoghi di tappa con le relative distanze. Il problema è dato dal fatto che la redazione in nostro possesso, anche in questo caso, è frutto di rielaborazioni.

¹⁵⁰ MANNERT 1824 (2009), p. 11.

¹⁵¹ *De viis omissis querentibus respondendum, nulla omnino deesse, quae quidem tertii seculi initio jam adfuerit imperio, posteriore aevo stratas nemo in Tabula quaerant* (MANNERT 1824 (2009), p. 32).

¹⁵² BOSIO 1983, pp. 151-154.

¹⁵³ CALZOLARI 2000, pp. 20-21.

¹⁵⁴ «Se si considera la tendenza conservatrice della geografia e della cartografia romana, ben poco cambia, [...] se la *TP* ebbe un'unica redazione (nella seconda metà del IV sec. d.C. o all'inizio del V), o una doppia redazione (una prima all'inizio del III se. d.C., quando Settimio Severo riorganizzò il *cursus publicus*)» (PRONTERA 2003, pp. 37-38).

¹⁵⁵ «Die nun als *Tabula Peutingeriana* vorliegende Weltkarte stammt somit aus dem ersten Drittel des 2. Jahrhunderts. Eine solches Exemplar gelangte zu Beginn des 5. Jahrhunderts» (SOMEK 2004, pp. 296-297).

¹⁵⁶ PRONTERA 2003, pp. 39-40.

¹⁵⁷ TALBERT 2010, pp. 87-89.

¹⁵⁸ La teoria che data la *Tabula* all'età carolingia è stata avanzata da Emily Albu (ALBU 2005, pp. 138-144). Secondo Talbert, la rarità di chiare allusioni ai simboli cristiani, che avrebbero dovuto essere presenti man mano che il Cristianesimo si diffondeva e la connotazione che Roma aveva assunto, durante il regno di Diocleziano, come centro dell'impero, anche se non era più la residenza effettiva dell'imperatore, rendono probabile la datazione agli inizi del IV secolo (TALBERT 2010, pp. 142-157).

¹⁵⁹ A questo si aggiunge un'altra sezione, l'*Itinerarium maritimum*, che concerne le rotte marittime.

Secondo Calzolari queste partono da un'originale versione grafica, cioè anch'essa *picta* e prevedono, probabilmente, anche l'apporto di altre fonti¹⁶⁰. Mannert pensava a più edizioni distinte, delle quali l'ultima comparve forse all'epoca degli Antonini: *ut autem et in populi notitiam mutationes factae pervenirent, passim novae Itinerarii editiones publica auctoritate prodierunt. Editionum ejusmodi ultima Antoninorum forsitan aevo comparuit, indeque nomen Itinerarii Antonini*¹⁶¹. Dopo gli Antonini, sembrò opportuno che venissero preparate nuove edizioni a opera di privati, che inserissero, dove necessario, i cambiamenti delle strade che si erano accumulati successivamente: *post igitur Antoninos novae editiones privatorum hominum opera institutae esse videntur, qui collectas posteriores viarum immutationes, ubi idoneum sibi visum, insererent*¹⁶². Ultimamente Löhberg ipotizza per l'*Itinerarium* la presenza di due distinti documenti compilati, in età diverse, a cura di un ufficio romano del registro e confluiti assieme solamente in epoca medioevale¹⁶³.

La compilazione di *itineraria* a uso dei privati trova scettico Prontera secondo il quale «le sue apparenti finalità pratiche sono ben lungi dall'essere provate, mentre sembra più convincente la tesi che si tratti di un inventario geografico ordinato secondo la sequenza toponomastica della strada»¹⁶⁴. Magini, tuttavia, afferma che le stesure originali dovettero essere delle vere e proprie carte itinerarie a uso di un vasto pubblico, del tutto simili alla *Tabula*: «gli *itineraria adnotata*, cioè descritti, di solito su papiri [...] erano assai comuni: diventavano, infatti, indispensabili per muoversi da una regione all'altra in quanto fornivano l'elenco delle *mansiones* (posti di tappa), *mutationes* (cambio di cavalli o di carrozza), *tabernae* (locande), *cauponae* (osterie), distanze, ed alcune informazioni geografiche (ponti, guadi, valichi, porti, ecc.)»¹⁶⁵. I punti in comune con quest'ultima sono visibili nella presenza, in molti casi, degli stessi percorsi. Secondo Mannert, invece, pur riconoscendo egli nell'*Orbis Pictus* la stessa fonte per entrambi gli itinerari, ci sono numerose discrepanze tra questi (*Quum igitur recensioes diverso tempore editae conferuntur, magnae discrepantiae occurrunt*) che porterebbero ad ipotizzare una loro stesura in momenti diversi: mentre la *Tabula* risale alla prima metà del III secolo, l'*Itinerarium* fu realizzato verso la fine del IV secolo, *quo intervallo temporis novae extractae erant viae, antiquiores derelictae*¹⁶⁶. Lo studioso fissava la datazione del documento a prima del 364 d.C., poiché in esso non si fa menzione della Mesopotamia (*Ante annum p. Chr. n. 364 edi vix potuisse Itinerarium ex eo colligo, quod in eo omnis deest Mesopotamiae urbiumque per eam munitissimarum mentio. Quum igitur Itinerarium ederetur, deperdita jam erat provincia post diuturnum cum Persis bellum, quibus eam cessit Imp. Jovianus a 364*)¹⁶⁷.

Secondo Calzolari, la datazione più accreditata lo fa risalire alla metà del IV secolo; anche questo studioso sembra aderire all'idea che, in quel periodo, gli elenchi di luoghi fossero divenuti un vero e

¹⁶⁰ CALZOLARI 2000, p. 21-22. Anche secondo Somek «dem um 300 entstanden *Itinerarium Antonini* eine gezeichnete Straßenkarte zugrunde liegt» (SOMEK 2004, p. 297).

¹⁶¹ MANNERT 1824 (2009), p. 7.

¹⁶² MANNERT 1824 (2009), p. 7.

¹⁶³ LÖHBERG 2006, pp. 405-406.

¹⁶⁴ E ancora: «come genere letterario [...] la geografia antica si riduce alla fine ad un insieme di itinerari» (PRONTERA 2003, pp. 41-42).

¹⁶⁵ MAGINI 2003, pp. 7-8.

¹⁶⁶ MANNERT 1824 (2009), p. 7.

¹⁶⁷ MANNERT 1824 (2009), p. 7.

proprio genere letterario, svincolato da finalità pratiche¹⁶⁸. Löhberg, invece, almeno per uno dei due documenti, opta per una datazione più antica, all'epoca dell'imperatore omonimo¹⁶⁹.

La possibilità di un uso prettamente compilativo dell'*Itinerarium Antonini*, che avrebbe portato a un genere letterario, non sembra molto convincente: il fatto che questo documento nasca come un elenco di località geografiche non può prescindere da una sua funzione pratica che, se viene riconosciuta per le stesure originali, può essere ammessa, per alcune copie di elenchi itinerari, anche durante l'età del Basso Impero. È chiaro che l'*Itinerarium*, così com'è giunto a noi, si presenta come un inventario copiato senza scopi pratici, ma si può pensare che esistessero versioni più 'snelle' e quindi maggiormente fruibili. In quanto alle datazioni di entrambi i documenti, e se fossero o meno frutto di riedizioni, la domanda finora non ha trovato una risposta univoca.

Le ipotesi sugli *itineraria* nel tratto friulano

Il tratto itinerario che dovrebbe interessare la valle del Fella è quello che da Aquileia porta al *limes* danubiano e più precisamente a *Lauriacum*; il condizionale, in questo caso, è d'obbligo perché, come si vedrà, questa ipotesi non viene condivisa da tutti; ciò è dovuto al fatto che se lo si confronta con le indicazioni della *Tabula*, sfortunatamente le due fonti concordano tra loro solo sulla località di partenza, Aquileia appunto, e su *Virunum*, l'importante città del Norico che si trovava lungo il percorso, mentre le tappe intermedie riportano nomi diversi sulla cui identificazione hanno dibattuto variamente gli studiosi¹⁷⁰.

Nell'*Itinerarium Antonini* è presente un altro percorso che si dirige verso la montagna friulana: è quello che da Aquileia porta a *Veldidena*, come via *per compendium* della strada principale che risaliva la valle dell'Adige¹⁷¹. La situazione si fa complessa poiché anche questa seconda lista itineraria non presenta alcun nome in comune con la precedente, pur dovendo aver avuto entrambe

¹⁶⁸ «Visto da questa angolatura, esso assume la connotazione di un “inventario” di luoghi ordinati secondo il filo conduttore delle strade, di un atlante-repertorio le cui finalità sono quindi eminentemente culturali e divulgative» (CALZOLARI 2000, pp. 21-22).

¹⁶⁹ «Damit ergibt sich ein Hinweis, daß das IA, wenn es denn ein Itinerarium Antonini sein soll, in seinen ersten Anfängen besser auf die Zeit des Antoninus Pius zu datieren ist» (LÖHBERG 2006, p. 407).

¹⁷⁰ *It. Anton.* 1929, p. 41.

<i>Ab Aquileia Lauriaco</i>	m. p. CCLXXII
<i>viam Belloio</i>	m. p. XXX
<i>Larice</i>	m. p. XXIII
<i>Santico</i>	m. p. XXIII
<i>Viruno</i>	m. p. XXX

¹⁷¹ *It. Anton.* 1929, p. 42.

<i>Item ab Aquileia</i>	
<i>per compendium Veldidena</i>	m. p. CCXV
<i>Ad Tricesimum</i>	m. p. XXX
<i>Iulio Carnico</i>	m. p. XXX
<i>Longio</i>	m. p. XXII
<i>Agunto</i>	m. p. XVIII
<i>Littamo</i>	m. p. XXIII
<i>Sebato</i>	m. p. XXIII
<i>Vipiteno</i>	m. p. XXXIII
<i>Veldidena</i>	m. p. XXXVI

lo stesso percorso almeno fino alla zona pedemontana¹⁷², cioè fino a Stazione per la Carnia o, se si accetta la presenza di un bivio a Ospedaletto di Gemona, fino a questa località¹⁷³.

Le località degli *Itineraria* indicate dopo Aquileia devono per forza di cose trovarsi entro i confini dell'Italia romana. I tre percorsi riportano, però, toponimi diversi: se *Ad Tricesimum* dell'itinerario per *Veldidena* è facilmente individuabile come sito posto presso l'attuale abitato di Tricesimo, che ancora ne conserva il nome, non così lo è la *via Belloio* dell'itinerario per *Lauriacum*. La *Tabula Peutingeriana*, inoltre, dopo Aquileia riporta solo il toponimo di *Ad Silanos*, da attribuire a una località del Friuli, seguito da tre segmenti che lo legano alla località successiva, *Tasinemeti*, già in territorio norico. Ognuno dei brevi gomiti che collegano tra loro i segmenti dovrebbe indicare altrettanti luoghi di sosta che, però, restano anonimi.

A tutto ciò si aggiunge che nell'elenco dato dall'itinerario *Ab Aquileia Lauriaco*, dovrebbero mancare una trentina di miglia¹⁷⁴, corrispondenti ad una *mansio* di cui si ipotizza un'involontaria omissione¹⁷⁵. Come si vedrà, partendo da questo presupposto, gli studiosi hanno proposto, nel tempo, varie ipotesi per l'identificazione della *mansio* mancante.

Tutte queste incognite date dai due documenti hanno indotto alcuni a ipotizzare un secondo tragitto per il percorso indicato nella *Tabula*, che sarebbe risalito lungo le valli del Natisone e l'Isonzo e, superato il valico del Predil, si sarebbe diretto verso la Val Canale e la Carinzia-Noricum¹⁷⁶.

Questa teoria venne proposta per la prima volta da Cluverio, secondo cui il tragitto illustrato nella *Tabula* risaliva lungo il fiume Isonzo; *ad Silanos*, così, si sarebbe venuto a trovare *circa Sontii Hidriaeque fluminum*, cioè presso la confluenza tra Isonzo e Idria. Se la *Tabula* indica un *iter a Sontio per Baccii amnis*, l'*Itinerarium Antonini*, secondo l'erudito, avrebbe illustrato il percorso risalente *per vallem Hidriae*; tra le *stationes* riportate qui Cluverio non si pronuncia circa la *viam Belloio*, che afferma *plane dubium incertumque manebit, donec antiquum aliquod exemplar corruptas voces emendaverit*; mentre riguardo alle altre avanza ipotesi piuttosto fantasiose; così, in base all'assonanza tra *Larice* e il nome tedesco della conifera (Lörchbaum), ritiene di identificare la posta stradale con Castel Loch, l'attuale Enns, nei pressi della confluenza dell'Enns nel Danubio: *Larix trans Alpeis haud dubie is est locus, qui vulgo nunc Italis conterminis vocatur Castel Loch; Germanis autem incolis Lorch*¹⁷⁷.

La teoria di Cluverio ebbe molta fortuna nel XIX secolo, soprattutto tra gli studiosi tedeschi.

L'Ankershofen, nel suo trattato storico sulla Carinzia, asseriva che «den kürzesten Weg von Aquileia nach dem Zollfelde» è «die Strasse über den Prediel»¹⁷⁸; lo studioso pensava ad una strada che salisse fino al Predil passando per Canale d'Isonzo (Kanal) e Tolmino: «Sie führte von Aquileia in gerader Richtung nördlich nach Canale und von dort über den Prediel durch das Raiblerthal nach

¹⁷² Non è probabile l'esistenza di un doppio percorso che da Tricesimo portava alla pedemontana come ritiene Calzolari (CALZOLARI 2000, p. 31).

¹⁷³ Presso Ospedaletto viene individuato un bivio che avrebbe portato alla zona di *Iulium Carnicum* passando per la sella di Bordano (MOR 1987, pp. 9-13).

¹⁷⁴ Ventiquattro per Deringer (DERINGER 1936, p. 29); trenta per Bosio (BOSIO 1970, p. 153), secondo cui «L'itinerario d'Antonino indica fra Aquileia e *Virunum* un cammino di complessive CVIII miglia (XXX+XXIII+XXIII+XXX), pari a circa 160 chilometri. Poiché tra Aquileia e *viam Belloio*, come abbiamo visto, intercorrono esattamente le XXX miglia segnate dall'Antonino e la stessa misura si ritrova anche fra *Santico* [...] e *Viruno* [...], ci rimangono XLVIII miglia (71 chilometri), che dovrebbero rappresentare la lunghezza del tratto *viam Belloio-Santico*, cioè Tricesimo-Villach» (BOSIO 1991, pp. 161-162).

¹⁷⁵ «Bisogna perciò pensare alla caduta di una stazione stradale e della relativa cifra di XXX miglia lungo questo tratto» (BOSIO 1991, p. 162).

¹⁷⁶ Problematiche riassunte efficacemente in MUSONI 1912.

¹⁷⁷ CLUVERIUS 1624, p. 204.

¹⁷⁸ VON ANKERSHOFEN 1850, pp. 556-558.

Tarvis». Questa, secondo lui, era la più diretta per la Carinzia, ritracciata dai Romani su una precedente e conosciuta via celtica; attraverso questa strada sarebbe passato anche il console Carbone. Secondo questo ragionamento, l'Ankershofen identificava *ad Silanos* con Arnoldstein poiché, ancora al suo tempo, la Gailthaler era chiamata 'Silani'¹⁷⁹ e, poiché la *Tabula* riporta la distanza di 35 miglia tra Aquileia e la *statio ad Silanos*, cercava di spiegare la reale eccessiva lontananza con la mancanza di precisione dell'antico documento, che aveva ommesso ben tre stazioni successive.

Nel suo lavoro non manca di citare autori a lui precedenti, che in qualche modo confermano la sua teoria; tra questi il Linhart, forse riprendendo da Cluverio, fa andare la strada per *Virunum* «über Idria, bei welchem er die Station *ad Silanos* vermuthet». Il Mannert propende per una direzione lungo l'Isonzo: «Belouium nordlich von Görz, bei Tolmain [...] Larix oder Larice [...] in den iulischen Alpen, ungefehr bei Wachein, am Fluss gleiches Namens»; anche la località *ad Silanos* viene collocata «nördlich von Tolmin»¹⁸⁰.

Ma, come si può notare, tutti questi studiosi si riferiscono alle indicazioni date dalla *Tabula Peutingeriana*, senza mettere in discussione quanto contenuto nell'*Itinerarium Antonini*.

È von Czoernig a pensare ad un doppio percorso per *Virunum*: quello riportato dall'*Itinerarium Antonini* avrebbe risalito la valle del Fella verso Pontebba, mentre quello riportato dalla *Tabula* si dirigeva lungo il Natisone, fino al Predil; lo studioso identificava la stazione *ad Silanos* con una località presso Staro Selo¹⁸¹.

Nissen, non tenendo conto della probabilità di un'omissione da parte del copista, riteneva che anche l'*Itinerarium Antonini* indicasse la via per l'Isonzo, a causa, appunto, della distanza tra Aquileia e *Virunum* di sole 108 miglia¹⁸².

A favore di un unico percorso per Cividale, Caporetto e Predil si esprimevano altri studiosi come Miller, che riteneva il percorso lungo la valle del Fella «zu gross, und die Schwierigkeiten von Tarvis (Saifnitz) bis Chiusa (Horte) sind kaum geringer als auf den 2 anderen Wegen (si riferisce al percorso del Predil lungo il Natisone e per Tolmino-Gorizia) wenigstens war der Eisenbahnbau hier sehr schwierig» e collocava *viam Belloio* presso Tarcetta o Rodda, *ad Silanos* a ovest di Caporetto («j. westlich von Karfreit, bei Svina oder Starosele») e *Larice* presso Predil¹⁸³.

Secondo Hyde l'itinerario descritto dalla *Tabula* e dall'*Itinerarium* era quello più diretto, che risaliva il Natisone fino a passo del Predil; lo studioso, pur riconoscendo la via per il Fella come più comoda e meno impervia («Its low height and consequent freedom from snow have always made it preferable to the nearby Predil, which is nearly twelve hundred feet higher»¹⁸⁴) non dubitava del fatto che le fonti antiche si riferissero entrambe alla strada per il Predil: «A more direct route north, seemingly described in the Antonine Itinerary and indicated on the *Tabula*, ran via Viam Beloio (near Tassetta, or Rodda in the valley of the Natisone) and Larice (Ober-Breth near the summit of the Predil) from Aquileia. Its course was through the Julian Alps via Cividale on the Natisone (Forum Julii...), Starosele, Karfreit on the Upper Isontius (Isonzo), along the latter's upper section

¹⁷⁹ Tesi ripresa dal Pichler alcuni anni dopo (PICHLER 1883, p. 155).

¹⁸⁰ MANNERT 1792, pp. 718-719.

¹⁸¹ Von CZOERNIG 1873, nota 3, p.111 e p. 163. Lo studioso si sarebbe appoggiato anche ad una citazione dell'*Historia romana* (IX, 9) di Paolo Diacono (in cui non si è trovata alcuna conferma) per comprovare la sua tesi.

¹⁸² NISSEN 1899, p. 236.

¹⁸³ MILLER 1916, cc. 451-453.

¹⁸⁴ HYDE 1935, p. 163.

to Flitsch and through the Flitscher Klause, over the Predil Pass and down via Raibl and the valley of the Schlitz to Tarvis»¹⁸⁵.

Lo Stucchi, nella sua opera su Cividale, affermava che la strada romana che correva sulla sponda sinistra del Natisone, senza entrare a *Forum Iulii*, era da identificarsi con il tragitto dell'*Itinerarium*¹⁸⁶, e identificava *viam Belloio* con Ponte San Quirino, posto a trenta miglia da Aquileia. Per lo studioso, inoltre, il toponimo non indicava una posta stradale ma «il punto di incontro con un'altra strada, di cui dà il nome, e non una località»¹⁸⁷. La presenza di solchi carrai, «non lontano da casa Leicht», andava a confermare l'esistenza del tracciato romano; questo risaliva la sponda sinistra del Natisone per poi immettersi, dopo il valico di Starasella, nella valle dell'Isonzo e dirigersi verso il passo del Predil¹⁸⁸.

Le testimonianze archeologiche riportate da Stucchi, però, si limitano al tratto che risale la valle fino a Caporetto, dove già sappiamo dell'esistenza di un tracciato antico che si ricongiungeva a quello dell'Isonzo; mancano testimonianze della parte settentrionale, quella che risaliva la valle dell'Isonzo per immettersi in quella della Coritenza che porta al Predil. Oltre a *viam Belloio*-San Quirino, poi, lo studioso non offriva altre indicazioni circa i toponimi dell'*Itinerarium*.

Alcuni decenni fa, l'argomento riguardante la strada che in epoca romana portava da Aquileia a *Virunum* divenne nuovamente oggetto di dibattito tra gli studiosi e le teorie di un percorso isontino vennero per lo più a cadere.

Alberto Grilli riteneva il passaggio lungo l'Isonzo «cosa assurda» per il fatto che questa strada venne resa rotabile nel XVI secolo e che «si dovrà tener conto che sia l'erto passo del Predil, sia il duro passo Moistrocca (Preval Vršič, m 1612) escludono ogni facile comunicazione: una strada del genere, militarmente utile, serviva solo a un fiancheggiamento e non doveva affatto essere arteria di grande traffico commerciale»¹⁸⁹. Più sotto dice che *Forum Iulii* non era sorta per sbarrare la strada dal nord ma per controllare le tribù orientali. Per il resto, lo studioso riconosce in entrambi gli itinerari, sia il *pictum* che l'*adnotatum*, l'indicazione della via che risale lungo il Canal del Ferro. La mancata citazione, nella *Tabula*, dell'importante *statio ad Tricesimum* è spiegabile, secondo Grilli, con il fatto che era più utile annotare la *statio* più prossima ad un tratto stradale impegnativo e quello che risaliva il Canale del Ferro lo era già dall'inizio della valle¹⁹⁰, non per i dislivelli, ma per il fatto che si tratta di una valle stretta e con pochi luoghi pianeggianti, ritenuta da Grilli in gran parte «a senso unico». Ecco che il compilatore, piuttosto che *ad Tricesimum* aveva preferito annotare la *mansio* che seguiva, quella *ad Silanos* distante dalla prima sole 5 miglia che¹⁹¹, però, Grilli corregge con 10 per poter collocare agevolmente il sito a Gemona, nella località di Godo, ai piedi dell'altura¹⁹².

La via *Belloio*, che, nella lezione più antica si legge *Bellono*¹⁹³, secondo lo studioso sarebbe il punto di partenza di un itinerario «da e per Belluno, che all'altezza di Tricesimo si dirigeva verso W,

¹⁸⁵ HYDE 1935, p. 164.

¹⁸⁶ «A questo percorso, piuttosto che a quelli finora proposti (si riferisce a Oberziner e a Sticotti), si adatta lo schema riportato dall'itinerario di Antonino» (STUCCHI 1951, p. 95).

¹⁸⁷ STUCCHI 1951, p. 95.

¹⁸⁸ «Da Caporetto [...] giungeva a Plezzo e saliva lungo il torrente Coritenza al passo del Predil per poi ridiscendere verso la conca di Tarvisio» (STUCCHI 1951, p. 96).

¹⁸⁹ GRILLI 1976, pp. 337-338.

¹⁹⁰ «Era conveniente portarsi il più possibile sotto le montagne» (GRILLI 1976, pp. 337-338).

¹⁹¹ Misura dedotta dalla differenza tra le miglia che intercorrono tra Aquileia e *Ad Tricesimum* e quelle tra Aquileia e *ad Silanos*.

¹⁹² Alcune strutture datate all'epoca romana, in realtà, sono presenti sotto un'abitazione privata, in frazione Godo.

¹⁹³ GRILLI 1976, p. 348.

andando a varcare il Tagliamento sotto *Reunia*, e che oltre il fiume manteneva un andamento pedemontano» e sin dall'età augustea aveva funzione di via di arroccamento per la «manovrabilità per linee interne»¹⁹⁴.

L'ipotesi qui di un diverticolo trova scettico Luciano Bosio secondo il quale «non esiste alcuna traccia di una strada condotta da Tricesimo a Belluno»; inoltre «è ben difficile capire l'utilità di un tale percorso, tanto lungo e solitario, privo di una qualche ragione militare, politica e commerciale, quando per andare a Belluno, [...] si poteva seguire da Aquileia il percorso molto più facile e conosciuto per *Iulia Concordia* e *Opitergium*»¹⁹⁵. Per il resto, tralasciando questa ipotesi un po' fantasiosa, Bosio è pienamente convinto dell'identificazione di entrambi gli itinerari con la strada che risale il Canal del Ferro, e questo per fondati motivi; innanzitutto, il fatto che il percorso lungo le valli del Natisone e l'Isonzo presenta un tratto più lungo di cammino tra le montagne: 87 chilometri contro i 60 che separano la pianura friulana dal confine con l'Austria; a ciò si aggiunge la presenza di un valico, la sella di Camporosso, molto più agevole rispetto a quello che ci si trova ad affrontare risalendo la valle dell'Isonzo: il passo del Predil, infatti, con i suoi 1156 metri di altezza, costituisce un ostacolo naturale rilevante; infine, le tracce archeologiche di piena età romana, lungo quest'ultimo percorso, sono molto scarse¹⁹⁶.

Tenuta ferma, quindi, l'identificazione con la strada che da Aquileia si dirige verso il confine austriaco inoltrandosi lungo la valle del Fella, si è visto come l'*Itinerarium Antonini* presenti, in questo tratto, l'omissione di una stazione con le relative distanze. Su questa corruzione si sono concentrati i maggiori dibattiti, ai quali si devono aggiungere le discussioni riguardanti soprattutto l'identificazione della *statio* relativa al toponimo *viam Belloio*.

Ad Tricesimum, identificabile con l'odierna località di Tricesimo, che conserva nel nome, come si è detto, l'antico toponimo, sarebbe quindi sede della prima *statio* dopo Aquileia; questa località, secondo Bosio avrebbe, però, ricevuto inizialmente il nome di *viam Belloio*: infatti, l'*Itinerarium Antonini* lo indica come primo toponimo lungo il tratto che si dirige a *Lauriacum*, a XXX miglia da Aquileia. La presenza di due toponimi, *viam Belloio* e *ad Tricesimum*, per la stessa località, viene spiegata da Bosio con il fatto che appartengono a due percorsi diversi, che si biforcavano ai piedi delle montagne e che furono costruiti in tempi diversi: *viam Belloio* appartenerrebbe al tragitto più antico, steso verso alla metà del I secolo a.C., dopo la scoperta nel territorio Taurisco, del grosso filone aurifero¹⁹⁷; questo si dirigeva lungo la valle del Fella, verso *Virunum* e *Lauriacum*; l'altro tragitto, diretto ad *Aguntum* e *Veldidena*, essendo *per compendium*, fu steso dopo le campagne di Druso contro i Reti, cioè dopo il 15 a.C. determinando, così, la presenza di un secondo toponimo per la stessa *statio* che sarebbe servito a marcare la differenza tra i due itinerari¹⁹⁸. Tra tutte, questa è l'ipotesi maggiormente accettata negli ultimi tempi¹⁹⁹.

Sulla maggiore antichità della strada che risale il Fella, si pronuncia anche Bruna Forlati Tamaro quando asserisce che «la via che da Aquileia *per compendium* [...] risaliva ad *Iulium Carnicum*,

¹⁹⁴ GRILLI 1976, p. 349; teoria proposta inizialmente da Forlati Tamaro, che identifica la glossa *viam Bellono* come l'indicazione di un diverticolo che collegava la *statio ad Tricesimum* con *Bellunum* (FORLATI TAMARO 1938, p. 92).

¹⁹⁵ BOSIO 1991, p. 161.

¹⁹⁶ BOSIO 1991, p. 159.

¹⁹⁷ Come si è visto, le miniere aurifere furono scoperte nella metà del II secolo a.C. e i Romani vennero estromessi dagli appalti di sfruttamento; si deve pensare ad una ripresa dei rapporti commerciali che avesse potuto sollecitare la stesura della strada ad un secolo di distanza. Vedi *supra*.

¹⁹⁸ «Questo luogo di tappa [...] non può essere indicato come *viam Belloio* in quanto la strada, sulla quale è posto, ha una meta diversa» (BOSIO 1991, pp. 160-161).

¹⁹⁹ Vedi anche VEDALDI IASBEZ 1994, pp. 456-457, che, però, sembra riferirsi a due *mansiones*.

indi per il passo di Monte Croce Carnico ad *Aguntum*, [...] fu bensì frequentata fin dall'età preistorica, ma non divenne mai, o divenne molto tardi una via militare a differenza della strada per Pontebba che fu sempre il principale mezzo di comunicazione per il Norico sia da Aquileia che da Concordia»²⁰⁰. L'ipotesi della Forlati Tamaro lascia spazio a qualche dubbio circa l'eccessiva recenziarietà di questa strada, anche se la definizione *per compendium* riguardava molto probabilmente il tratto che, proseguendo da *Iulium Carnicum*, attraverso l'erto passo di Monte Croce Carnico giungeva fino alla val Pusteria, questo sì posteriore all'altro itinerario che da Aquileia portava a *Lauriacum*, attraverso la facile sella di Camporosso.

A questo punto, però, sorgono alcune perplessità; infatti, se la strada che risaliva la valle del Fella fu costruita per prima, non si vede perché dover marcare inizialmente la differenza, dando alle *mansiones* (o a un'unica *mansio*?) due nomi differenti²⁰¹, salvo che l'altro tratto non fosse già stato esistente fino a *Iulium Carnicum*, come pare logico, visto l'importanza del centro carnico, prima sede amministrativa romana della zona montana che veniva a sostituire un centro indigeno; in questo caso, però, il toponimo *ad Tricesimum* dell'itinerario Aquileia *Veldidena* sarebbe stato quello più antico mentre, secondo Bosio, solo in seguito avrebbe affiancato il precedente *viam Belloio* e questo, a sua volta, sarebbe così diventato una glossa per indicare il tragitto Aquileia *Lauriacum*, che risaliva il corso del Fella.

La perplessità nei riguardi del doppio toponimo viene espressa, indirettamente, anche nel recente studio di Löhberg sull'*Itinerarium Antonini*; lo studioso, infatti, identifica *ad Tricesimum* con l'odierna Tricesimo, mentre per *viam Belloio* propone la dicitura generale 'bei Udine', senza specificare oltre²⁰².

Un'altra perplessità sorge dal fatto che, aggiunta qui, a una trentina di chilometri dalla diramazione delle due valli Tagliamento-Fella, la glossa *viam Belloio* avrebbe dovuto indicare una biforcazione stradale troppo lontana e quindi sarebbe stata un'informazione poco utile. Anche secondo Deringer il toponimo *viam Belloio* aveva il requisito di essere una nota («Anmerkung»²⁰³) apposta da qualche fruitore della carta e rimasta al posto del nome proprio della *statio*; lo studioso asseriva, non a torto che, come tale, l'annotazione avesse senso solo se apposta prima della biforcazione di Stazione per la Carnia e cioè prima della confluenza del Fella nel Tagliamento. In quanto all'omissione della stazione, la integrava con il toponimo della *statio Plorucensis* presso Resiutta²⁰⁴.

L'altro nome indicato dall'*Itinerarium Antonini* e collocabile nel tratto montano compreso all'interno dei confini regionali è quello di *Larice*; qui di seguito si vedrà come, anche per questa identificazione, ci sia stata una certa discordanza tra gli studiosi.

Nel secolo scorso si propendeva a identificare la *statio Larice* con Camporosso; questa ipotesi fu inizialmente avanzata da Egger che sosteneva l'identificazione nonostante fosse appena stata rinvenuta, nella zona orientale del paese, l'iscrizione di *Ermianus scrutator* della *statio Bilachininiensis*²⁰⁵. Nell'affermare tale identificazione, lo studioso si basava sul fatto che le distanze date dall'*Itinerarium* tra Aquileia e *ad Tricesimum*, e quelle tra *Viruno* e *Santico*, *Santico* e *Larice*

²⁰⁰ FORLATI TAMARO 1938, p. 87; e altrove: «ebbe nei primi due secoli carattere nettamente municipale» (p. 93).

²⁰¹ Questo sembra anche il parere di Deringer: «die erste Raststation nach Aquileia für beide Straßen Ad Tricesimum war» (DERINGER 1949, p. 209).

²⁰² LÖHBERG 2006, pp. 225 e 227; carta 19.2. Sulla carta, però, pone *Bellonum* a nord di *ad Tricesimum*.

²⁰³ Anche: «Wahrscheinlich haben wir es bei dieser Angabe mit einer Randbemerkungen zu tun, die irgendein Benutzer hinzufügte» (DERINGER 1949, p. 208).

²⁰⁴ «Jedenfalls erscheint die Anmerkung "Viam Belloio" nur an der Stelle des heutigen Ortes Stazione per la Carnia wirklich berechtigt und sinngemäss» (DERINGER 1936, pp. 32-33).

²⁰⁵ «Da wir mit gutem Grunde Saifnitz gleich Larix setzen» (EGGER 1916, p. 96). Vedi *infra*.

non fossero da mettere in discussione. Pertanto, la caduta di una stazione doveva trovarsi per forza nel tratto *ad Tricesimum-Larice*; quest'ultimo luogo, in base all'identificazione di *Santico* con Villach Warmbad e al calcolo della distanza, veniva a cadere a Camporosso. L'ipotesi di Egger fu ripresa da altri studiosi come Deringer, De Laet e Cagnat²⁰⁶; altrove Cagnat si teneva più sul generale quando affermava che «Larix (Saifnitz)» si trovava «entre Aquilée et Virunum»²⁰⁷ e l'identificazione Camporosso-*Larice* continuò ad avere una certa fortuna.

In seguito, Luciano Bosio, in base ad una rilettura dell'*Itinerarium*, ha collocato la *statio* nei pressi di Chiusaforte, dove il toponimo Campolaro (nome dell'odierna sede comunale) richiama etimologicamente, nella seconda parte, il nome *Larice*²⁰⁸.

La località di Chiusaforte rappresenta una situazione peculiare rimarcata sin dall'antichità: si trova, infatti, nel punto più stretto del Canal del Ferro e da qui, come si è visto, si diparte la via secondaria che, risalendo la Val Raccolana e biforcandosi ulteriormente più avanti, porta verso est, al passo del Predil e verso nord a Tarvisio, dove si ricongiunge con la strada che risale la valle del Fella; anche in antico questa valle tributaria era risalita da una strada secondaria che si ricongiungeva al tratto che proveniva dalla valle dell'Isonzo «e che anche in epoca romana si doveva dimostrare di grande utilità per il traffico nel caso di una interruzione del percorso maggiore»²⁰⁹. Il sito, quindi, dovette rivestire una certa importanza: si suppone anche che qui passasse il confine tra l'Impero romano e il Regno norico²¹⁰.

Si è già visto come il luogo possa essere identificato, con qualche probabilità, con il *Castellum Larignum* delle fonti. Se si tiene ferma, quindi, l'identificazione *Larice/Castellum Larignum* e il fatto che il toponimo *Castellum* presupponesse, se non un'opera fortificata precedente la romanizzazione, almeno la presenza di una morfologia 'arroccata', è verosimile che Chiusaforte possa rispondere in modo adeguato a ciò: la conformazione della valle suggerì sicuramente una qualche opera fortificatoria o di controllo fin dalla romanizzazione.

Ultimamente uno studioso friulano, Rossetti, ha proposto una rilettura delle fonti itinerarie della strada diretta al Norico, dove indica un'identificazione diversa sia per la località di *viam Belloio* che per quella di *Larice*; secondo lo studioso, il compilatore dell'itinerario *Aquileia-Lauriacum* diede per scontato il riferimento alla *statio ad Tricesimum*, poiché già presente nel tratto per *Veldidena*, e lo omise, apponendo subito la tappa successiva, appunto la *viam Belloio*²¹¹; con questo accorgimento non ci sarebbe bisogno di pensare alla caduta di una *statio* e «il resto dell'*Itinerario d'Antonino*», come d'incanto e senza manipolazione alcuna», sarebbe risultato «straordinariamente esatto e corrispondente alla realtà»²¹². In base a queste considerazioni la prima *statio* menzionata nel tratto *Aquileia-Veldidena*, in altre parole *viam Belloio*, in base alle XXX miglia di distanza da *ad Tricesimum* sarebbe da collocarsi a Chiusaforte; l'autore basa questa identificazione innanzitutto

²⁰⁶ DERINGER 1936, pp. 31 e 65-66; DE LAET 1949, nota 4, p. 187. Inoltre: «Cette station, mais M. Mommsen pense qu'elle devait être à Saifnitz, bourg tout rempli encore de ruines romaines et qu'il identifie avec Larix» (CAGNAT 1882, p. 27).

²⁰⁷ CAGNAT 1926, p. 588.

²⁰⁸ BOSIO 1991, pp. 162-163. Secondo il Desinan l'abbinamento con Campolaro «a tutta prima non pare adatto perché nel XIII secolo è detto Campo Pegoraro (CST); ma, se i nomi locali servono a qualcosa, lì presso scorre il RIO LARESÉIT, e forse è la dicitura medioevale, isolata, che è errata» (DESINAN 1982, p. 253). Ma dubbi sull'ipotesi in *Legami* 2004, p. 26.

²⁰⁹ BOSIO 1970, p. 155.

²¹⁰ BOSIO 1970, p. 159.

²¹¹ «L'ignoto autore, avendo già ben segnalato la stazione *Ad Tricesimum*, sulla via per *Aguntum*, avrebbe potuto ritenere superfluo ripeterla sulla via per *Virunum*, essendo il tratto *Aquileia-ad Tricesimum* comune per le due vie» (ROSSETTI 2006, pp. 25-31; cit. p. 26).

²¹² ROSSETTI 2006, p. 27.

sul fatto che qui si trova la maggior diramazione valliva dopo quella del Tagliamento-Fella, e cioè quella data dalla confluenza nel Fella del torrente Raccolana; a ciò si aggiunge la prova toponomastica, in quanto il termine *Belloio* può essere agevolmente legato al fiume Fella, la cui radice preromana era probabilmente *bel 'bianco'²¹³, talché si può congetturare che anche il Fella, come il Tagliamento, non abbia cambiato il nome nel corso dei secoli. In questo modo, secondo l'autore, la posta *viam Belloio* si adatterebbe «perfettamente con il paese di Chiusaforte, bagnato dal fiume Fella, posto all'imboccatura della gola più stretta e caratteristica della valle, al bivio con la via della val Raccolana». Per quanto riguarda *Larice*, 'spostato' di una tappa, secondo lo studioso verrebbe a trovarsi a Tarvisio²¹⁴.

Le ipotesi di Rossetti suscitano qualche perplessità, per la categoricità delle affermazioni riguardo a distanze e localizzazioni. In particolare, l'identificazione di *Larice* con Tarvisio non ha alcuna base archeologica fondante, a causa dell'esiguo numero, qui, di rinvenimenti d'epoca romana²¹⁵, quasi tutti, poi, provenienti dalla vicina (e ormai accertata come sede) *statio* doganale di Camporosso, che Rossetti peraltro menziona solo di sfuggita, preferendo la superata identificazione di *statio Bilachiniensis* con Villach (vedi *infra*). Inoltre, il calcolo delle distanze tra Chiusaforte e Tarvisio, computato nell'esatta cifra di 34,5 chilometri e che secondo l'autore confermerebbe Tarvisio come sede del sito *Larice*, in realtà non tiene conto di alcune diversioni del tracciato antico, come quella di Pietratagliata o di San Leopoldo, che, sicuramente, vanno ad aumentare la distanza.

In quanto all'identificazione di *viam Belloio*, l'ipotesi che nel nome si celi quello del fiume Fella è suggestiva ed in parte comprovata dagli studi di toponomastica²¹⁶; resta il dubbio di dove collocare il sito indicato dalla glossa *viam Belloio*, poiché, come tale, questo nome avrebbe potuto riguardare in generale la via che risaliva il Fella. Si è già fatto presente come, identificando il nome con la località di Tricesimo, questo appaia troppo anticipato; anche la localizzazione data da Rossetti non convince. Già Deringer, come si è visto, preferiva l'identificazione della tappa con la località di Resiutta e sosteneva che il toponimo *viam Belloio* si riferisse a una strada (*viam*) piuttosto che ad un centro abitato, essendo più indicato per un bivio importante come quello che si trova all'altezza di Stazione per la Carnia, dove ci si trova all'entrata della valle del Fella e in presenza dell'imbocco di due ampie valli²¹⁷. (Fig. 2)

Tutto ciò, comunque, non risolve la questione della stazione mancante, la cui localizzazione è destinata a rimanere nell'ambito delle congetture.

Tra le congetture più plausibili resta quella di Bosio, che integra il testo collocando la tappa mancante presso Camporosso, centro ricco di testimonianze romane e sede, come vedremo, della dogana norica *statio Bilachiniensis*. Nel fare ciò, lo studioso pensa che alla «stazione stradale *Larice*, [...] per errore, anziché la distanza di XXX miglia, è stata unita la cifra di XXIII miglia, che invece doveva essere attribuita alla stazione seguente, saltata dall'Itinerario antico»; e aggiunge che «il compilatore dell'*Itinerarium Antonini*, confondendo le XXX miglia segnate presso *Larice*

²¹³ CINAUSERO 2003, p. 53. «Nome sloveno del fiume Fella, cioè Bela (voda) letteralmente '(corso d'acqua) bianco' entrato poi come prestito nel tedesco dove originariamente è Vellach»; cfr. anche DESINAN 1990, pp. 11-12 e 68, per cui sia *bel che *fel: 'splendente', prelatino; per quest'ultimo «le varianti fonetiche vanno imputate ora a differenze "dialettali" in ambiente prelatino, ora alle modalità degli adattamenti seriori».

²¹⁴ ROSSETTI 2006, p. 28.

²¹⁵ Le presenze romane di Tarvisio constano di tre epigrafi poste dietro la parrocchiale, di cui due quasi sicuramente provenienti da Camporosso; si sono trovate anche alcune monete e, naturalmente, tracce della strada che passava a nord dell'attuale località.

²¹⁶ Vedi nota 213.

²¹⁷ Vedi *supra* e nota 204.

con la stessa distanza indicata per *viam Belloio*, può aver aggiunto a *Larice* la distanza che seguiva, cioè XXIII; poiché questa cifra si ripete con *Santico*, ha poi trascritto questa stazione senza accorgersi della posta stradale che veniva a trovarsi tra *Larice* e *Santico*. E questa posta stradale mancante dovrebbe porsi nell'odierna località di Camporosso [...], a 34 chilometri da Campolaro (XXIII) ed a 35 chilometri da Villach (ancora XXIII)»²¹⁸.

Come si vede, le ipotesi sono discordanti e se si tratti di una stazione mancante per la volontà del compilatore o, più probabilmente, per l'errore di un copista medioevale, non è dato di saperlo.

Il *publicum portorii Illyrici*

La conoscenza della situazione viaria e della toponomastica locale d'epoca romana viene arricchita ulteriormente dalla presenza di alcune fonti epigrafiche.

Se il compilatore dell'*Itinerarium Antonini* indicava le stazioni di sosta esistenti lungo la strada, il dedicante l'epigrafe seguiva altri criteri, nominando il luogo dove lavorava e dove spesso si trovava a condividere con i propri cari momenti felici e di lutto.

Gran parte delle fonti epigrafiche rinvenute in questo comprensorio vallivo si riferisce, indirettamente, all'esistenza di una rete amministrativa legata a un sistema doganale, il *publicum portorii Illyrici*; questo ente amministrativo, che presuppone un confine organizzato, fino alla seconda metà del II secolo d.C. veniva gestito dai singoli *conductores* tramite appalti privati²¹⁹. Si creava così una tradizione professionale riservata ad alcune famiglie, come quella dei *Iulii*, alla quale appartenevano anche *T. Iulius Perseus* e *T. Iulius Saturninus* o degli *Antonii*, dei quali *C. Antonius Rufus*, personaggi, questi, tutti presenti in epigrafi del tempo²²⁰. Secondo De Laet, a partire da Marco Aurelio gradualmente fino a Commodo, la riscossione passò sotto la direzione dell'amministrazione imperiale, che si avvaleva dell'esperienza dei *conductores* privati e li trasformò in *procuratores* dell'Impero, cioè in dipendenti della pubblica amministrazione, che non beneficiavano della percentuale, ma di uno stipendio fisso²²¹.

L'importanza data dalla presenza di queste attestazioni fondamentali, seppur indirette, legate alla dogana, va a rafforzare l'ipotesi sull'esistenza di un'importante arteria stradale che risaliva la valle sin dall'epoca romana.

Epigrafi votive o funerarie con dediche da parte di servi o funzionari del *Portorium* sono state rinvenute a Resiutta, a Pontebba e a Camporosso.

A Resiutta, nei pressi della canonica, agli inizi del secolo scorso venne scoperta una piccola ara con una dedica votiva al dio Silvano; l'iscrizione, datata al II secolo d.C., fu dedicata da *Auctor*, addetto alla dogana della *statio Plorucensis*²²², schiavo di un *conductor* che deteneva l'appalto, forse lo stesso *T. Iulius Perseus* menzionato anche nell'iscrizione presso il passo di Monte Croce Carnico²²³.

In base a ciò, è opinione comune, quindi, che qui si trovasse l'ufficio doganale della *X regio*.

Anche a Camporosso la presenza della dogana è attestata da alcune iscrizioni rinvenute nei secoli scorsi. Nel 1910, in una casa nella zona orientale del paese, venne scoperto un piccolo sarcofago

²¹⁸ BOSIO 1991, p. 162.

²¹⁹ DE LAET 1949, pp. 384-388. «Vers l'année 100 en effet, apparaissent dans nos sources des conductores en qualité de fermiers généraux des districts douaniers» e quindi non come direttore di una società *vectigalis*, ma come conduttore privato con schiavi e personale proprio.

²²⁰ DE LAET 1949, p. 400.

²²¹ DE LAET 1949, pp. 403-405; ma vedi anche ZACCARIA 2001a, nota 57, p. 215.

²²² *AE*, 1923, 46; MAINARDIS 2008, pp. 103-104.

²²³ *CIL*, V, 1864. Confrontata in base al formulario usato in quel periodo (MAINARDIS 2008, pp. 103-134).

con un'iscrizione funeraria che i genitori *Ermianus* e *Leontia* dedicavano alla figlioletta morta²²⁴. Nell'iscrizione *Ermianus* si definisce *scrutator stationis Bilachiniensis*; il riferimento a una diarchia imperiale (*Augustorum nostrorum*) data l'epigrafe tra la seconda metà del II secolo d.C., all'epoca di Marco Aurelio, e i primi due decenni del III secolo d.C.²²⁵ Questo riferimento a un addetto all'ufficio doganale va ad aggiungersi ad altre due menzioni presenti in iscrizioni rinvenute nell'Ottocento: una nomina, genericamente, un *contrascriptor*²²⁶, cioè «un controllore della stazione doganale, quasi sicuramente uno schiavo privato di quel *Q. Sabinius Veranus* più volte attestato epigraficamente come appaltatore privato dell'esazione dei dazi del *publicum portorii Illyrici* intorno alla metà del II sec. d.C.»²²⁷; un secondo monumento funerario è dedicato ad un certo *Aquilinus*, definito *Caes(aris) n(ostri) servus*, da parte della moglie²²⁸. Si tratta, probabilmente, dello stesso personaggio che, in una dedica votiva presente su un'ara che si trova all'interno di una chiesa di Duino, è ricordato come *servus vilicus*²²⁹, cioè anch'esso addetto alla dogana.

Se l'ubicazione della dogana a Camporosso è ormai cosa attestata, non così per l'identificazione del toponimo *statio Bilachiniensis* con la stessa. Si è visto come, in passato, l'identificazione della *statio Bilachiniensis* con Camporosso fosse messa in discussione, anche in base al calcolo delle distanze che si faceva dell'*Itinerarium Antonini*.

Egger, pur confermando qui la presenza di una dogana²³⁰, asseriva che l'antico nome di Camporosso fosse *Larice* (vedi *supra*); in quanto al toponimo *Bilachinium*, presente sul sarcofago, secondo lo studioso sarebbe da mettere in collegamento con il nome di Villach; infatti, il toponimo latino, acquisito dallo slavo antico nella forma *bīljak, si sarebbe trasformato, in seguito, nell'attuale tedesco Villach «den antiken Stationsnamen mit slawisch Blak und deutschem Villach in Zusammenhang zu bringen»²³¹. *Ermianus* e la sua famiglia, quindi, sarebbero stati abitanti di quel luogo che lo studioso, per far quadrare le distanze dell'*Itinerarium* colloca nei dintorni di Villach e precisamente «in der Nähe der Thermen (Warmbad)».

Molti dubbi a riguardo vengono espressi da Marisa Rigoni; innanzitutto la studiosa concorda con Bosio quando ritiene che è molto più probabile che la corruzione del testo, con la conseguente caduta di una posta, sia da collocare in questo tratto, anche per il fatto che il tratto stradale ricordato dall'*Itinerarium* prendeva le mosse da Aquileia e quindi non sembra che «abbia valore probante la motivazione solitamente addotta, che a XXVIII miglia circa da Villach, procedendo verso Aquileia, si incontra Camporosso. La strada, ricordiamolo bene, partiva da Aquileia, e l'Itinerario ne seguiva il cammino»²³². Osserva, poi, come «la connessione glottologica Villach *Bilachinium* [...] non la si può negare in assoluto, ma è indubbio che il passaggio dal supposto *Bilachinium* latino, attraverso lo slavo antico, al moderno Villach, presenta non poche incertezze e difficoltà»²³³ e che solo un caso fortuito ne ha determinato l'assonanza. Secondo la studiosa, invece, il termine *bilach potrebbe utilmente essere associato al relitto toponomastico 'Villa', con il quale ancora oggi si definisce la zona occidentale del centro di Camporosso. Inoltre, c'è il problema delle distanze in

²²⁴ EGGER 1916, pp. 95-96; *AE*, 1974, 485. Una recente lettura dell'iscrizione in ZACCARIA 2001a, p. 211.

²²⁵ EGGER 1916, p. 96.

²²⁶ *CIL*, III, 4716.

²²⁷ ZACCARIA 2001a, p. 208.

²²⁸ *CIL*, III, 4712.

²²⁹ *CIL*, V, 706.

²³⁰ «Ähnlich war es an der Pontebba-straße, der *statio Glemonensis* auf italischem Boden entspricht eine in Saifnitz, von der wir durch die Weiheinschrift eines *contrascriptors* wissen» (EGGER 1916, p. 95).

²³¹ EGGER 1916, nota 50, p. 96.

²³² RIGONI 1972, c. 25.

²³³ RIGONI 1972, nota 46, c. 28, dove la studiosa si avvale dell'opinione del glottologo prof. Pellegrini.

quanto «bisognerebbe supporre che *Ermianus* avesse trasportato a Camporosso, cioè a XXIII miglia di distanza dal suo luogo di servizio, la figlioletta morta»²³⁴. Resta, infine, la perplessità circa l'ipotesi conseguente di Egger, sulla presenza di due sedi doganali in territorio norico, a poca distanza l'una dall'altra²³⁵.

Uno studio recente, condotto da Claudio Zaccaria, ha preso in esame un'altra iscrizione inedita proveniente da Camporosso ed ha contribuito a fugare gran parte dei dubbi riguardo a una collocazione, presso questo centro, dell'ufficio provinciale della *statio Bilachiniensis*.

Si tratta di un'epigrafe votiva rinvenuta alcuni decenni fa nella zona occidentale di Camporosso; l'iscrizione porta la dedica di Telesforo, che si definisce *Cai Antoni Rufi servus e publici portorii vilicus*, al dio Mitra²³⁶. Il monumento presenta diversi elementi importanti: innanzitutto la formula *p(ublici) p(ortorii) vilicus* va a confermare la presenza, a Camporosso, di un ufficio doganale; la menzione dell'esattore privato, *Caius Antonius Rufus*, già noto da altre iscrizioni, indica un periodo in cui l'amministrazione doganale era ancora in mano ai *conductores* privati²³⁷, mentre la dedica a Mitra contribuisce ad attestare, nel centro doganale, la presenza di un culto al dio e del relativo mitreo, cosa non inusuale tra i funzionari delle *stationes* doganali, sia liberi che schiavi.

Il rinvenimento, alla fine del XVIII secolo «in un campo vicino alla Ponteba Veneta» di una lapide funeraria, riconducibile anch'essa all'ufficio provinciale della dogana, non ha mancato di suscitare, in passato, discussioni. Si tratta del monumento funerario che *Onesimus*, che si definisce *ser(vus) vil(icus) vectigal(is) Illyr(ici)*, dedicò alla defunta coniuge *Severilla*²³⁸; il fatto che fosse stata trovata a Pontebba, e che il Mommsen, per motivi di urgenza, l'avesse pubblicata in *CIL* V, sotto la sezione *Glemona*, aveva fatto propendere alcuni studiosi circa l'ubicazione colà di una *statio* doganale²³⁹. Tra questi, Egger, basandosi su un'errata lettura fatta da Sticotti dell'iscrizione rupestre di *Respectus*, presso il passo di Monte Croce carnico, riteneva che «Solche Zollposten kennen wir an der Pleckenstraße, [...] auf der italischen durch einen vilicus der statio Glemona [...]. Ähnlich war es an der Pontebba-straße, der statio Glemonensis auf italischem Boden entsprach eine in Seifnitz, von der durch die Weheinschrift eines contrascriptor wissen»²⁴⁰; questa ipotesi fu seguita anche da De Laet²⁴¹, mentre Cagnat attribuiva *Onesimus* alla *statio* doganale di *Bilachinium-Camporosso*²⁴². Questa sua opinione viene confermata anche da Zaccaria nel suo recente studio che rivisita la storia dell'iscrizione.

In realtà, il luogo del rinvenimento dell'epigrafe, nella zona meridionale di Pontebba, potrebbe far propendere per un'attribuzione del funzionario *Onesimus* alla *statio* doganale di *Ploruca*, distante solo una quindicina di chilometri da questo centro.

Come si vede, parecchi sono i problemi che si riferiscono all'identificazione dei luoghi posti lungo la *via* romana che da Aquileia conduceva al comprensorio danubiano.

²³⁴ RIGONI 1972, c. 31.

²³⁵ Collocando la *statio Bilachiniensis* nei pressi di Villach, Egger riconosceva questa come sede doganale assieme, come si è visto, a Camporosso-Larice.

²³⁶ *D(eo) I(nvicto) M(ithrae). / Telesphorus, / C(ai) Antoni Rufi / ser(vus), p(ublici) p(ortorii) vilicus, / v(otum) s(olvit) l(ibens) m(erito)* (ZACCARIA 2001a, pp. 207-208).

²³⁷ ZACCARIA 2001a, pp. 213-216.

²³⁸ *CIL*, V, 8650 (= 64*); ivi il lemma citato, derivato da Asquini.

²³⁹ Notizie relative alla storia del rinvenimento dell'iscrizione e della sua pubblicazione in ZACCARIA 2007a, pp. 73-79.

²⁴⁰ EGGER 1916, p. 95.

²⁴¹ DE LAET 1949, pp. 183-184.

²⁴² CAGNAT 1882, p. 27.

Un punto fermo rimane l'esistenza di un tragitto realizzato secondo la modalità dell'epoca romana, che prevedeva un sistema viario organizzato e funzionale. Un'attestazione epigrafica diretta inerente alla strada è un miliare²⁴³, purtroppo incompleto, che ricorda un rifacimento della stessa per opera di un imperatore del II secolo d.C., forse Settimio Severo²⁴⁴; secondo i Levi, con l'epoca dei Severi il *cursus publicus* aveva «raggiunto quella che si potrebbe chiamare una “seconda fase”. Fu, infatti in tal epoca, che si venne consolidando la tendenza di trasferire al fisco l'onere finanziario del mantenimento di tutta l'organizzazione del *cursus publicus*, [...] e che si ampliò il servizio di approvvigionamento dell'esercito»²⁴⁵.

A conclusione di quanto si è detto, si può notare che le attestazioni toponomastiche relative alla valle del Fella non mancano, ma non sono assolutamente univoche tra loro e danno spazio a ipotesi e identificazioni talora discordanti. Essendo tutte datate tra il II e il IV secolo d.C. è improbabile che, in un intervallo di tempo così breve, avvenissero grossi cambiamenti toponomastici; si può pensare, invece, che parte della toponomastica romana si basasse su quella locale e che, in seguito, i nomi dei luoghi non dovessero subire grosse variazioni. Il fatto che i riferimenti toponomastici non coincidano non vuol dire che le fonti documentarie si contraddicano tra loro ma che, secondo la fonte presa in considerazione, si hanno indicazioni di località diverse²⁴⁶.

Per quel che riguarda, inoltre, la possibilità di individuare il nome antico di alcuni centri della valle, restano abbastanza certe le identificazioni date per Resiutta/*statio Plorucensis* e Camporosso/*statio Bilachiniensis*, mentre l'ipotesi che il toponimo *viam Beloio* possa, in qualche modo, essere attribuita al tratto stradale relativo alla valle del Fella, può essere comprovato dalla presenza della radice preromana e dal significato dato dalla stessa.

Se le stazioni qui nominate sono state attribuite variamente a un centro abitato piuttosto che a un altro, resta comunque fermo il fatto che sia il percorso della *Tabula* sia quello dell'*Itinerarium* riguardano la strada che da Aquileia portava a *Virunum* risalendo la valle del Fella. Non si vuole negare l'esistenza di un percorso, per l'epoca romana, anche lungo la valle dell'Isonzo ma la strada principale, la cui stesura era destinata al trasporto con i carri, doveva sicuramente snodarsi lungo una valle con situazioni morfologiche più agevoli, quale il facile passo della sella di Camporosso²⁴⁷. Senza quindi entrare nel merito dei calcoli fatti a più riprese dagli studiosi, calcoli che, come accennato, hanno portato a identificazioni diverse, si può, a buon diritto, tener fermi i punti sotto esposti.

Il primo riguarda la probabilità che i toponimi riportati dalle iscrizioni riguardanti le due *stationes* doganali siano da attribuire ai luoghi di rinvenimento delle stesse. In questo modo sarebbero esistite due realtà insediative importanti, ad una congrua distanza e presso i due vertici dell'asse vallivo.

Il secondo riferisce l'identificazione *Larice* a Chiusaforte, per via della possibilità, anche se debole, della presenza di un toponimo della stessa radice (Campolaro); se sia, poi, da identificare il sito anche con il vitruviano *Castellum Larignum*, non è dato di sapere; sicuramente il termine *castellum* può far pensare ad un sito 'arroccato' come, appunto, Chiusaforte, dove la morfologia aveva già

²⁴³ CIL III, 5703 «Una [...] extat Saifnitz prope Tarvis ante aedes n. 12 in 'Villa' quae dicitur» e sotto «[ve]tust[ate] conlapsa rest[itu]er[unt]».

²⁴⁴ DERINGER 1936, nota 194, p. 55.

²⁴⁵ LEVI, LEVI 1967, pp. 103-104.

²⁴⁶ Singolare è la teoria di Musoni, secondo cui «la diversità dei nomi delle stazioni dipenderebbe dal fatto che nell'itinerario queste distavano maggiormente una dall'altra perché corrispondenti a giornate di viaggio dei funzionari governativi; nella Tavola erano più frequenti, in quanto che indicavano le varie tappe delle marce militari» (MUSONI 1912, p. 229).

²⁴⁷ BOSIO 1970, p. 148.

creato una situazione favorevole in tal senso (e sfruttata con sicurezza alcuni secoli più tardi). Tale situazione, invece, non è riscontrabile a Camporosso, sito già identificato come *Larice*, ubicato in una valle dalla conformazione molto ampia e dove non si hanno notizie di strutture arroccate nemmeno per l'epoca medioevale.

2. LE NOTIZIE TARDO ANTICHE

Il ruolo della valle del Fella durante l'epoca delle invasioni

Molto scarse sono le notizie che si riferiscono al periodo riguardante la decadenza e la fine dell'Impero romano, che segnò anche l'inizio di un'epoca nella quale il sistema organizzato di comunicazioni e di rapporti economici cominciava ad entrare in crisi.

Con l'incursione di Quadi e Marcomanni termina anche il lungo periodo di pace inaugurato dalla reggenza augustea. Eventi drammatici come le usurpazioni imperiali e le pressioni dei popoli stanziati ai confini nord-orientali divennero consuetudine per i secoli successivi. È da datarsi a partire da questo periodo, quindi, tutta una serie di provvedimenti che portarono ad una ristrutturazione del sistema amministrativo territoriale, il primo dei quali è conosciuto col nome di *praetentura Italiae et Alpium*; tale disposizione si basava su una maggiore mobilità delle truppe sia lungo le strade principali sia su quelle secondarie²⁴⁸, che divennero, perciò, essenziali ai fini militari. Il settore alpino orientale fu oggetto, lungo il versante austriaco e sloveno, di consolidamenti tramite l'erezione di fortificazioni; diversamente, il versante alpino meridionale apparteneva ancora a un sistema di retrovia e probabilmente non fu sottoposto a grossi riordini di carattere edilizio, anche se, secondo Zaccaria, è da quest'epoca che «possiamo far risalire [...] l'origine di alcuni di quei capisaldi fortificati a controllo delle vie di comunicazione d'interesse militare che sempre più numerosi sorgeranno fino alla tarda antichità»²⁴⁹. Lo studioso ipotizza anche tutta una serie di *castella* posti lungo le principali vie vallive che portano alla pianura friulana tra i quali l'erezione di quello di Gemona/*Glemona*²⁵⁰. L'ipotesi di una fortificazione di questo sito, posto allo sbocco in pianura di un'importante arteria stradale, potrebbe essere confortata dalla presenza, ormai accertata, di una stazione di *beneficarii* attiva a Hoichhügel (Thörl-Maglern)²⁵¹ e cioè all'imbocco settentrionale della valle, importante punto strategico che controllava il transito proveniente dall'area alpina centro-settentrionale, del quale *Glemona* si poneva come punto di controllo speculare.

Da ciò si evince che il mantenimento della rete stradale divenne un problema di primaria importanza, in un periodo in cui c'era necessità di mobilitare con velocità ed efficienza truppe e rifornimenti, soprattutto per quei percorsi che dall'Italia conducevano al *limes* orientale. Sicuramente l'arteria che risaliva la valle del Fella continuò a essere frequentata anche in questi tempi incerti; come si è visto, una notizia, ancorché dubbia, di un restauro della strada, è data dal cippo rinvenuto a Camporosso e datato alla fine del II secolo d.C., all'epoca in cui vennero attuati i grandi interventi imperiali in campo difensivo; mancano, per il resto, altre prove che possano accertare le condizioni della strada ed eventuali interventi di ristrutturazione come si riscontra, invece, per il tratto che sale al passo di Monte Croce Carnico²⁵².

²⁴⁸ DEGRASSI 1954, p. 118-119; ZACCARIA 1981, pp. 75-76; da ultimo BIGLIARDI 2007.

²⁴⁹ ZACCARIA 1981, pp. 76-77; si daterebbe a questo periodo una fase insediativa di Invillino.

²⁵⁰ Scettico, a questo proposito, il Bigliardi, che fa notare la carenza di dati relativa all'erezione di strutture fortificatorie per l'epoca (BIGLIARDI 2004, c. 332). Quasi sicuramente il sito assunse una nuova importanza alcuni secoli più tardi (MOR 1972, pp. 189-190; ZACCARIA 1981, p. 76; BIGLIARDI 2004, c. 344).

²⁵¹ EGGER 1916, pp. 97-98.

²⁵² L'abbondanza di documentazione epigrafica che si riscontra per quest'ultima strada è comprensibile, visto che il percorso si snodava in un punto molto arduo e difficile, su versanti con pendenze molto accentuate e aveva bisogno di frequenti interventi (FALESCHINI 1997, pp. 190-195).

In compenso alcune testimonianze, in certi casi rinvenute parecchi decenni fa e ora disperse, attestano l'utilizzo di una viabilità più capillare con percorsi alternativi a quello principale; un sistema di strade dette di 'arroccamento', «nate e usate essenzialmente per il trasporto di truppe nelle retrovie e per la trasmissione di notizie»²⁵³. Si tratta di percorsi a supporto, talvolta, della viabilità principale che forse non riusciva a reggere il traffico militare causato dalle emergenze o che, comunque, era troppo esposta al passaggio di truppe nemiche; una viabilità secondaria, quindi, costituita da strade che, in tempi più tranquilli, erano relegate al ruolo di sentieri non carrozzabili e solitamente utilizzati per la mobilità locale²⁵⁴.

Un settore alpino particolarmente importante in quest'epoca fu senza dubbio la valle dell'Isonzo, che dovette giocare un ruolo non secondario durante l'epoca tardo antica. Un insediamento datato a partire dal III fino al VI secolo è stato scavato di recente a Tonovcov grad, nei pressi di Caporetto, lungo la strada che conduce al passo del Predil (vedi *infra*)²⁵⁵.

Collegato a questo da una fitta rete di strade e sentieri montani, è il comprensorio orientale del bacino idrografico del Fella. Tra questi, la strada che conduce all'attuale confine sloveno di Ratece, rivestì, durante tutto il periodo romano, una certa importanza come via di comunicazione con la valle della Sava e con *Carnium*, ribadita dal rinvenimento nei pressi di Fusine, circa un secolo fa, di un tesoretto costituito da quarantadue 'piccoli bronzi', emessi nel corso del IV-V secolo²⁵⁶.

L'altro tragitto che da Tarvisio si dirige verso il passo del Predil e la valle dell'Isonzo, costeggiando il lago di Raibl, porta ancora il significativo toponimo di 'Strada romana'²⁵⁷. Nei pressi del passo il percorso si biforca e il tratto che si mantiene all'interno dell'attuale confine nazionale, aggirando l'arteria principale, scende lungo la valle Raccolana per giungere a Chiusaforte²⁵⁸.

Oltre alla valle del Rio Raccolana, quella solcata dal torrente Resia, altro affluente del Fella, dovette costituire, durante questi tempi incerti, un collegamento secondario di qualche importanza con la valle dell'Isonzo. Non si hanno notizie precise di una frequentazione di questo territorio fino all'XI secolo, quando compaiono menzionati i pascoli del monte Canin²⁵⁹, ma si può ipotizzare una diffusa penetrazione nella valle a partire dall'alto medioevo, da parte delle popolazioni slave, delle quali gli attuali abitanti conservano ancora l'idioma (vedi *infra*). In ogni caso, la presenza di facili selle montane e di ricchi pascoli di alta quota dovettero rappresentare un buon presupposto, durante la bella stagione, per una sua frequentazione fin dai tempi antichi.

Questo incremento della viabilità si accompagnò a una nuova fase di ristrutturazione dei presidi e dei punti di controllo e fu la conseguenza, a partire dal IV secolo, di una grande riorganizzazione

²⁵³ ZACCARIA 1981, p. 85.

²⁵⁴ Tra queste si può annoverare il percorso montano che da Pontebba risale il torrente Pontebbana e porta alla valle d'Incarojo, il cui sbocco vallivo si trova a pochi chilometri da *Iulium Carnicum*; lungo questo tragitto, notizie dell'Ottocento informano di generici rinvenimenti d'epoca romana localizzabili presso Casera Ramaz (MARINELLI 1906 (1981), p. 138), mentre nel novero delle strade di scorrimento militari poste sulla destra idrografica dello spartiacque Fella-Tagliamento, potrebbe rientrare anche il tragitto che da Ospedaletto si staccava dalla strada principale per valicare la sella di Bordano e giungere nei pressi di Verzegnis (vedi nota 173).

²⁵⁵ CIGLENEČKJ 2005, pp. 93-103.

²⁵⁶ GORINI 1979, pp. 431-432.

²⁵⁷ CORGIAT BONDON 1991, p. 195. Interessanti sono le testimonianze a favore dell'antichità di questo percorso: alcuni oggetti, tra cui una moneta romana e due anelloni in bronzo sono stati rinvenuti nei pressi del luogo detto della 'Muda', dove sono ancora visibili strutture murarie appartenenti ad alcuni edifici. Sembra che alcune tracce dell'antica via romana siano ancora individuabili tra Cave del Predil e l'omonimo passo.

²⁵⁸ Vecchie notizie indicano il rinvenimento di alcune monete romane a Plan Moràs, nei pressi dello sbocco del torrente nella valle del Fella (MARINELLI 1894 (1982), p. 155).

²⁵⁹ DI PRAMPERO 1882, s. v. *Caninum*. L'importanza di questa valle è attestata, a partire dall'epoca medioevale, dalla fondazione, lungo questo tragitto secondario, delle fortificazioni di San Giorgio e di Stolvizza (VALVASONE 1565 (1866), pp. 20-21; *Rettori veneti* 1973, p. 232; ultimamente FALESCHINI, QUAGLIA, c. s.).

delle difese che va sotto il nome di *Claustra Alpium Iuliarum* e che, come si sa, non sortì l'effetto desiderato²⁶⁰. Sotto questa dicitura si comprendono i ripetuti tentativi di difendere ciò che restava dell'Impero, tramite l'erezione di presidi e la riorganizzazione dell'esercito, testimoniati dalle fonti con nomi diversi²⁶¹. Oltre alla necessità di tenere efficiente il sistema stradale, anche quello capillare, il contingente romano si appoggiava ora ad alcuni centri logistici delle Alpi orientali che, per l'occasione, vennero fortificati riutilizzando, in alcuni casi, gli impianti difensivi di età precedente²⁶². Di questo sistema faceva parte sicuramente il già menzionato sito di Tonovcov grad, nella valle dell'Isonzo, il cui periodo di massimo incremento è datato dal IV secolo. Questa scoperta, a riscontro del fatto che lo sbocco meridionale della valle dell'Isonzo era controllato, avvalorò il dato che in età tardo antica il sistema viario dell'Isonzo-Coritenza, proprio perché più appartato rispetto alla grande viabilità, dovette essere considerato più sicuro²⁶³.

Tracce di opere fortificatorie si possono riscontrare anche nel territorio preso qui in esame.

Si è già accennato alla fortificazione del sito di *Glemona*. Ugualmente, il colle di Santo Spirito di Moggio Udinese, per la sua posizione, dovette tornare a rivestire una situazione logistica importante, che farebbe pensare a una nuova fase di sviluppo. Nulla si può dire di certo, poiché non è ancora stata assodata la datazione delle potenti strutture murarie di contenimento, venute alla luce nel settore parzialmente indagato MGG4²⁶⁴; un rinnovato interesse per il sito, a partire dall'età tardo imperiale, da parte degli abitanti dei dintorni viene, però, avvalorato dai ritrovamenti, in passato, di parecchie monete, datate dal III al VII secolo²⁶⁵; a questi si aggiungono quelli, recenti, di alcuni significativi oggetti legati all'abbigliamento militare: una *Ringfibel* di IV secolo rinvenuta durante gli scavi²⁶⁶ e un passante di cintura della fine del IV secolo²⁶⁷. Secondo una notizia non comprovata, inoltre, sul colle di Santo Spirito, già nel V secolo sorse la prima pieve, forse intitolata a Santa Maria²⁶⁸. È probabile, dunque, che anche in età tardoantica-altomedioevale il sito di Moggio fosse frequentato non solo per lo sfruttamento agricolo e la pastorizia, ma anche per motivi di controllo del territorio circostante. Questa situazione, pur essendo finora del tutto priva di basi documentarie, rientrerebbe nell'ottica di quanto accadeva nell'area alpina orientale, dove si assiste a un «potenziamento dei siti d'altura, proprio a partire dal V secolo, con lo sviluppo di centri fortificati di carattere civile e militare attorno ad un edificio di culto»²⁶⁹. Quella della Chiesa, del resto, fu l'unica presenza costante, in quest'epoca turbolenta; un'indiscussa attività di evangelizzazione, sotto la spinta propulsiva dell'organizzazione ecclesiastica proveniente da Aquileia, è riscontrabile a

²⁶⁰ ŠTIH 2000, pp. 22-23.

²⁶¹ «There are no contemporary references to the institution of this defensive system known as the *Claustra Alpium Iuliarum* (CHRISTIE 1991, p. 415).

²⁶² ZACCARIA 1981, pp. 80-81. Ampia panoramica in BIGLIARDI 2004.

²⁶³ Secondo Ciglencečkj «È lecito pertanto supporre che il fortificio sul Tonovcov grad rappresentasse uno dei punti chiave del sistema difensivo dei Claustra e, [...] servisse a chiudere efficacemente l'importante via d'accesso all'Italia del nord». All'interno dell'insediamento sono venute alla luce anche testimonianze relative ad alcune strutture di carattere religioso: un sistema di ben tre chiese, alle quali se ne aggiunse un'altra in epoca longobarda (CIGLENEČKJ 2005, pp. 95-96).

²⁶⁴ BASSETTI, FALESCHINI, MUSCIO 2002, cc. 595-596.

²⁶⁵ Alcuni *folles* erano presenti nel tesoro dell'abbazia, in seguito andati dispersi con il terremoto (*Moggio Udinese* 1977, pp. 17-18). Ultimamente è stata rinvenuta anche una moneta sassanide di V secolo (comunicazione del dott. Passera).

²⁶⁶ Presente anche a Castelraimondo nella versione in ferro (*Castelraimondo* 1992, pp. 314-315).

²⁶⁷ L'oggetto, in dotazione alle truppe di origine germanica, viene messo in relazione «con movimenti di truppe [...] avvenuti per contrastare l'avanzata di Alarico a partire dal 402» (BUORA 2006, pp. 195-198).

²⁶⁸ MENIS 1994, p. 8.

²⁶⁹ VILLA 2000, p. 156.

Illegio, località già in Carnia ma adiacente al territorio di Moggio²⁷⁰. Un ruolo di primaria importanza dovette mantenere, sicuramente, la *Statio Bilachiniensis*; il ritrovamento delle testimonianze archeologiche riferibili al mitreo, attesta, qui, l'esistenza di un centro attivo come stazione doganale, dalla fine del I secolo fino al III-IV secolo d.C.²⁷¹

Per il resto, le notizie riguardanti la realtà insediativa della valle, negli ultimi decenni dell'Impero, si fanno incerte e le fonti documentarie sono talvolta ambigue.

Si data tra la fine del IV e il V secolo la *Notitia Dignitatum*, documento riguardante l'amministrazione romana del Tardo Impero; in una delle numerose illustrazioni è rappresentato uno sbarramento abbarbicato al versante meridionale delle montagne; il carattere didascalico di questa 'vignetta' non permette di identificare i luoghi raffigurati, ma è poco probabile che si riferiscano al settore orientale delle Alpi²⁷². Queste chiuse si trovavano lungo tutto l'arco alpino, e avevano «la funzione di sbarrare le valli alpine, in corrispondenza ai punti di passaggio obbligato delle principali vie di comunicazione con le zone d'oltralpe, poco prima del loro sbocco in aree pianeggianti»²⁷³. L'organizzazione di una rete di controllo, basata sulla fortificazione di punti chiave della viabilità, è ipotizzabile anche per il Canal del Ferro. In quest'ottica si può supporre che anche il sito della Chiusa, posto pochi chilometri a monte dello sbocco vallivo e facilmente controllabile, fosse oggetto di qualche intervento a partire da quest'epoca. Una razionalizzazione organizzativa può essere vista nel provvedimento voluto da Giuliano l'Apostata, nell'anno 362, del quale ci è giunta iscrizione da Concordia e che *remota provincilibus cura, cursus fiscalem breviationum spatii fieri iussit*²⁷⁴.

Si è visto come tutti questi sistemi di difesa non riuscissero, in realtà, a fermare le orde nemiche. Negli ultimi decenni dell'Impero romano, il settore alpino orientale venne fatto oggetto di numerose incursioni che portarono a rivolgimenti di carattere non solo politico, ma anche insediativo e culturale²⁷⁵.

Durante la breve dominazione gota, secondo la testimonianza data da Cassiodoro, si predisposero presidi lungo le vallate alpine di accesso, presso strutture in parte già preesistenti (*Clausurae*), più che altro per controlli di polizia²⁷⁶. Un sistema di servizi legati all'efficienza delle strade, anche

²⁷⁰ E a Moggio legato da un percorso in quota; qui recenti scavi hanno messo in luce una struttura paleocristiana datata a partire dal IV secolo (CAGNANA 2008, pp. 448-449).

²⁷¹ RIGONI 1983-84, pp. 29-30; ZACCARIA 2001a, p. 217.

²⁷² «Sebbene nella miniatura della *Notitia* si siano spesso volute riconoscere la città di Aquileia e le difese del “vallum Alpium Iuliarum”» (MOLLO 1986, p. 337). Secondo Bigliardi «La *Notitia Dignitatum* si riferisce alle difese dei *Claustra Alpium Iuliarum* come alla parte orientale di un più ampio sistema difensivo» (BIGLIARDI 2004, c. 340). Secondo Clemente si tratta «di elementi decorativi, senza preminenti preoccupazioni di funzionalità o sistematicità [...] accenni geografici non essenziali, che dovevano servire ad indicare sommariamente una qualche caratteristica della regione interessata» (CLEMENTE 1968, pp. 47-48).

²⁷³ MOLLO 1986, pp. 338-339.

²⁷⁴ *CIL* V, 8658=*CIL* V, 8987. Secondo Leicht, «I benefici arrecati con queste provvidenze furono duplici: il primo concerne l'esenzione dalla prestazione forzata dei giumenti, concessa agli alpigiani delle valli Giulio-Carniche; la seconda concerne l'abbreviazione degli intervalli tra una *mutatio* e l'altra, con enorme sollievo dei giumenti e dei loro proprietari» (LEICHT 1916, p. 104). «Die Inschrift zeigt, dass Julian—was in Gesetz nicht erwähnt wird—die *provinciales* von den Erhaltungskosten des *cursus publicus* dispensiert» (CONTI 2004, VII.8.5. *Venetia et Histria*, n.87, pp. 119-120).

²⁷⁵ Un sostegno a questa ipotesi è dato dalla toponomastica che indica Godo, nella piana gemonese, come località che avrebbe preso il nome da un gruppo appartenente alla tribù dei Goti stanziatosi qui; non si sa se fossero, questi, provenienti dal Norico dove, tra IV e V secolo, si trovavano parecchi insediamenti di questa *gens* (BRATOŽ 2005, pp. 181-182).

²⁷⁶ *Unversis Gothis et Romanis vel his qui portibus vel clusuris praesunt Theodericus rex*. Tra i quali le *Augustanis clusuris* (Cassiodoro *Var.* II, 19 e II, 5, 29). GRILLI 1976, p. 340: «Sappiamo che Teodorico si preoccupò d'assicurarsi gli sbocchi dalle Alpi nella pianura installando presidi militari in località strategiche, fatto di cui è rimasta traccia,

dopo la caduta dell'amministrazione romana e fino all'epoca longobarda è, del resto, ribadito dalle fonti e prospettato da alcuni studiosi. Cassiodoro informa pure, indirettamente, del fatto che, durante l'epoca ostrogota, si tentasse di continuare a mantenere efficiente il servizio postale creato dai romani²⁷⁷. Anche in questo caso, le fonti documentarie sono utili per trarre informazioni indiziarie che suggeriscano la via che risaliva il Canal del Ferro/Val Canale come percorso ancora in funzione.

Slavi e Longobardi

Con il VII secolo, ai confini settentrionali della Val Canale si erano insediati, fondendosi con la stirpe latino-germanica, i *Carontani*, una popolazione di origine slava che, alla fine del secolo, già si riunivano in uno stato unitario, chiamato anche *marca Winedorum*²⁷⁸ o *Sclavorum regio*²⁷⁹. Il nome *Carontani*, che passò a definire il territorio dell'attuale Carinzia, è riportato nella *Cosmographia* dell'Anonimo ravennate, un'opera datata alla fine del VII secolo, ma che si basa su fonti anteriori²⁸⁰. Tra le località indicate dal documento come prodotto della storpiatura di nomi precedenti, i toponimi *Ris* e *Paris* potrebbero essere identificati, secondo un'ipotesi discutibile, con la stazione romana *Larix*²⁸¹.

In questo periodo alcuni gruppi di popolazioni slave raggiunsero anche la valle del Fella; la loro presenza è testimoniata, oltre che dalle isole idiomatiche di Resia e della Val Canale, da numerosi toponimi d'origine slava qui presenti; non si conosce l'entità di questa penetrazione ma dovette essere abbastanza capillare, tale da occupare alcune vallate poco insediate in precedenza²⁸². L'ingresso delle tribù slave nel territorio coincise con l'espansione dei Longobardi, che avevano occupato la pianura friulana; questo fu motivo di attriti e scontri tra i due popoli, più volte riportati dal Diacono nella sua *Historia*²⁸³.

In realtà, le notizie che riguardano il comprensorio vallivo del Canal del Ferro/Val Canale danno un quadro piuttosto discordante: si sa, infatti, che dopo l'incursione degli Avari nel 611, gran parte del Friuli venne messo in sicurezza dai Longobardi che ripristinarono il sistema difensivo basato sulle vecchie fortificazioni romane: *Cormones, Nemas, Osopo, Artenia, Reunia, Glemona, vel etiam in Ibligine [...] et in reliquis castellis*²⁸⁴. Tramite il presidio dei *castra* venivano controllati gli sbocchi vallivi e la viabilità di accesso alla pianura. Secondo Mor, uno di questi punti di sbarramento a difesa della pianura è da collocare a Portis di Venzone; tale presidio si trovava in relazione con la località di Resiutta che avrebbe mantenuto, fino allora, la sua vocazione di dogana²⁸⁵. In verità, se si

spesso, nei toponimi». Secondo Azzara, ciò era avvenuto nel tardo impero (AZZARA 2006, pp. 14-15). Notizie anche in VILLA 2008, p. 33.

²⁷⁷ L'autore riporta un editto di Teodorico a proposito della necessità di rendere disponibili i pascoli ai cavalli del *cursus publicus*, che i contadini della valle dell'Isonzo avevano ceduto ad altri: *Non dubium est ad utilitatem rei publicae cursus custodiam pertinere, per quem nostris ordinationibus celerrimus praestatur effectus*. (Cassiodoro *Var.* I, 29). Questa notizia si lega, in qualche modo, a quella data dall'epigrafe di Concordia, sul provvedimento attuato, più di un secolo prima, da Giuliano l'Apostata (vedi nota 274).

²⁷⁸ BRATOŽ 2005, p. 186.

²⁷⁹ Paul. Diac. *Hist. Lang.* IV, 38.

²⁸⁰ BRATOŽ 2005, pp. 156-157.

²⁸¹ DILLEMANN 1997, p. 180; molto scettico, a proposito, Bratož (BRATOŽ 2005, nota 31, p. 160). Secondo Šašel e Wolff tra i toponimi dati dall'Anonimo ravennate sono riconoscibili solo *Carnium/Kranj* e *Corcac fluvius* /torrente Kokra (ŠAŠEL 1992, pp. 728-739; WOLFF 2002, p. 104).

²⁸² Ipotesi sulla densità abitativa della vicina Slovenia all'epoca dell'occupazione slava sono date da Bratož (BRATOŽ 2005, nota 48, p. 167).

²⁸³ Paul. Diac. *Hist. Lang.* V, 23; VI, 24, 45 e 52.

²⁸⁴ Paul. Diac. *Hist. Lang.* IV, 37.

²⁸⁵ MOR 1972, p. 196.

suppone che uno dei *reliqui castelli* si trovasse a Portis, sembra poco probabile pensare al mantenimento di un punto amministrativo longobardo a Resiutta, a una quindicina di chilometri dallo sbarramento e probabilmente in territorio già interessato dalle infiltrazioni slave²⁸⁶. Dall'enumerazione dei *castra*, infatti, pare di capire che i Longobardi trascurassero il settore nord-orientale della regione che, per qualche tempo, dovette rimanere all'arbitrio degli Slavi: la valle del Fella, così, dovette rappresentare una sorta di 'no-man's land'²⁸⁷, cioè una frontiera mobile, priva di un regolare controllo.

Eppure si sa che, già nel primo ventennio del VII secolo, la giurisdizione ducale del Friuli giungeva sino alle valli della Drava e della Gail²⁸⁸. Paolo Diacono indica, infatti, per l'anno 623 e per oltre un centinaio d'anni²⁸⁹, l'estensione del dominio longobardo sui territori occupati dagli Slavi: *Sclavorum regionem quae Zelia appellatur usque ad locum qui Medaria dicitur possiderunt*, e il fatto che questi fossero tributari del duca²⁹⁰. Dei due toponimi, *Zelia* è facilmente identificabile con il nome slavo della valle della Gail, *Zilja*, mentre *Medaria/Meclaria* viene identificato con la località di Thörl-Maglern, presso Tarvisio²⁹¹. Da queste poche notizie si può desumere, quindi, che la valle del Fella fosse stata un territorio non sottovalutato dalle mire espansionistiche longobarde; si è accennato sopra agli scontri tra questi e le popolazioni slave; pur non conoscendo i luoghi di queste azioni militari²⁹², si può supporre che anche il territorio del Canal del Ferro/Val Canale ne fosse coinvolto²⁹³; sarebbe suggestivo pensare alla valle come teatro di alcune delle azioni militari che portarono al controllo longobardo. Al di là dei problemi interpretativi circa le modalità della penetrazione slava e della presenza contemporanea tra Slavi e Longobardi, la notizia dataci dal Diacono presuppone implicitamente l'utilizzo della strada che risaliva la valle del Fella, se non altro per le funzioni amministrative riguardanti le esazioni dei tributi²⁹⁴. Del resto, anche i re longobardi furono attenti alla difesa dei valichi alpini, attuata attraverso apprestamenti anche parziali dei confini non ancora consolidati. Nei documenti di VIII secolo si trovano alcuni riferimenti alle opere di sbarramento delle zone alpine e alla necessità di mantenerle efficienti con interventi ripetuti²⁹⁵.

Le fonti scritte, benché indirette, frammentarie e poco chiare, apportano altre notizie a conferma di questo dato²⁹⁶. La menzione di alcuni transiti storicamente documentabili attraverso la *Carantania* o *marca Winedorum*, entro i cui mutabili confini rientrava anche una piccola parte del territorio della

²⁸⁶ Mancano a Resiutta, finora, attestazioni archeologiche attribuibili a quest'epoca.

²⁸⁷ Termine utilizzato da Christie che, peraltro, nell'intervento citato, non fa alcuna menzione della valle del Fella (CHRISTIE 2001, p. 250).

²⁸⁸ ŠAŠEL 1992, p. 738; ŠTIH 2000, pp. 22-24.

²⁸⁹ *Usque ad tempora Ratchis ducis idem Sclavi pensionem Foroiulianis ducibus persolverunt* (Paul. Diac. *Hist. Lang.* IV, 38).

²⁹⁰ Paul. Diac. *Hist. Lang.* IV, 38 (PASCHINI 1990⁴, nota 11, p. 117). Viene esclusa, invece, la presenza di un presidio longobardo stabile (DISSADERI 2006, p. 32).

²⁹¹ BRATOŽ 2005, p. 185. Dove, come si è visto, c'era una sede di controllo militare già dall'epoca tardo imperiale (vedi *supra* e nota 251).

²⁹² A parte in Paul. Diac., *Hist. Lang.* V, 23, dove viene indicato l'assedio di Cividale.

²⁹³ Questa sembra essere anche l'opinione di Šašel (ŠAŠEL, PETRU 1971, p. 86).

²⁹⁴ Le testimonianze relative a quest'epoca sono molto limitate; si è già fatto menzione alla presenza, sul colle di Moggio, delle monete di VII secolo del tipo *folles* bizantini, che potrebbero indicare una frequentazione del sito a scopo insediativo, unito ad una qualche attività commerciale non più verificabile.

²⁹⁵ «L'importanza militare delle fortificazioni emerge chiaramente dalla preoccupazione dei re longobardi di mantenerle efficienti sia pure con apprestamenti speditivi e non solidissimi, a complemento delle strutture più antiche inevitabilmente deterioratesi nel tempo. Questa preoccupazione è ben testimoniata dall'editto di Astolfo che nel 750 ordina "de clusas que disrupte sunt restaurentur"; anche Desiderio nel 773 provvederà a far consolidare le fortificazioni "fabricis et diversis maceriis"» (MOLLO 1986, p. 343).

²⁹⁶ Devo al prof. Bratož alcune delle indicazioni che seguono.

Val Canale, porta a ritenere che coloro che dovevano scendere in Italia avevano la possibilità di scegliere anche il percorso della valle del Fella, soprattutto se si ritiene che l'amministrazione longobarda fosse interessata a tenere in ordine la strada.

Infatti, oltre all'episodio riportato dal Diacono, è datato intorno al 626, all'epoca quindi del controllo dei Longobardi sulla *Carantania* meridionale, il viaggio che il monaco Agrestio fece ad Aquileia (o, piuttosto, a Grado, *insula Aquileia*)²⁹⁷, giungendo dalla Baviera; il suo itinerario lo avrebbe portato, naturalmente, ad attraversare la zona del salisburghese per giungere alla Drava e, così, alla sella di Camporosso.

Alcuni decenni più tardi, i Bulgari, fuggiti sotto la spinta degli Avari, dopo alcune traversie che li portarono a stanziarsi nel territorio degli Slavi della *marca Winedorum*, scesero in Italia passando probabilmente lungo la valle del Fella e, con l'autorizzazione dei Longobardi, giunsero al ducato di Spoleto, dove si insediarono²⁹⁸.

A quanto detto sopra si può obiettare ricordando la presenza di altri due percorsi che all'epoca, forse, avevano mantenuto una maggiore importanza; alla regione adriatica, infatti, si poteva accedere anche più a est, tramite il passo del Predil e la valle dell'Isonzo al cui sbocco pedemontano, come si è visto, si trovava l'insediamento fortificato di Tonovcov grad, che testimonia un utilizzo della strada almeno nel tratto inferiore della valle, a scopo di difesa e di controllo del percorso che la risaliva²⁹⁹. Ma per chi, come Agrestio, proveniva da nord-ovest, poteva essere vantaggioso anche percorrere la strada che portava a Monte Croce Carnico, tragitto ricco di significative testimonianze³⁰⁰, per giungere a *Iulium Carnicum*, centro che aveva conservato una relativa importanza³⁰¹. La presenza, quindi, di centri abitati agli sbocchi vallivi dei due percorsi poteva significare che questi venissero mantenuti efficienti dalle comunità locali.

D'altra parte è opinione comune, tra alcuni studiosi che, a partire dall'alto medioevo, la via che risaliva la valle del Fella fosse divenuta impraticabile e che, perciò, fosse stata abbandonata fino al pieno XI secolo³⁰²; solo allora, la fondazione dell'abbazia benedettina di Moggio Udinese e i suoi indiscussi legami con i monasteri carinziani avrebbero portato ad una riapertura della strada (vedi *infra*). Sicuramente vari fattori, tra cui l'instabilità politica, unita a un sistema economico chiuso ed autartico non favorivano traffici e movimenti di merci e persone, rendendo pertanto superflui il controllo e la manutenzione della strada del Fella. Si può, quindi, variamente discutere sulle sue condizioni, se fosse o no ancora percorribile da carri. È probabile che, tra il periodo tardo antico e i primi secoli del medioevo, a causa delle infiltrazioni di tribù slave, la strada avesse perso la sua funzione di via rotabile, che presuppone un intervento di manutenzione costante, e fosse quindi adatta solo agli animali da soma, ai pellegrini appiedati e ai cavalieri; non è, invece, accettabile

²⁹⁷ (Agrestius) *Qui cum ad Bavocarios tendens venisse, [...] Deinde ad Aquileiam pertransit* (Vita s. Eustasii, 1049; cfr. BRATOŽ 1998, pp. 14-15).

²⁹⁸ BRATOŽ 2005, p. 171.

²⁹⁹ CIGLENEČKJ 2005, pp. 93-103. Ma, secondo Battistella, la strada era «molto più aspra e pericolosa per i frequenti smottamenti [...] di più non era compiuta: infatti, sui primi del XIV secolo è ancora chiamata *nova et insueta*, e soltanto verso la fine di esso è resa praticabile nei due tratti da Cividale a Caporetto e da Caporetto a Tarvisio [...]. Prima del 1509 questa strada a *Trevisa usque ad pontem Chiavoreti* era *difficilis, angusta, ardua, lapidosa ac multis in locis quasi inaccessibilis*» (BATTISTELLA 1924, nota 2, pp. 5-6).

³⁰⁰ Venanzio Fortunato nel VI secolo, lo percorse durante il viaggio che lo avrebbe portato a Tours (ROSADA 1993; DI BRAZZANO 2000).

³⁰¹ E sede, allora di prepositura vescovile (vedi *supra*).

³⁰² LEICHT 1921, pp. 117-118; VENTURA 1988, p. 49.

l'ipotesi che la strada divenisse rotabile solo nel tardo medioevo³⁰³, soprattutto tenendo conto degli imponenti quantitativi di merci che, durante l'età romana, si spostarono dall'area mediterranea verso il comprensorio danubiano e del fatto che i solchi carrai di epoca romana sono ancora visibili in alcuni tratti del percorso antico.

In ogni caso, per giungere a una conclusione, si ritiene che, nonostante la mancanza di fonti archeologiche a conferma, la strada avesse mantenuto la sua funzione di via di comunicazione; pertanto, per chi nei primi secoli del medioevo prendeva le mosse dalla regione dei *Carontani* per scendere in Italia, il percorso lungo la valle del Fella restava il più vantaggioso, a cagione del ridotto dislivello del tratto stradale e del fatto che fosse il più breve e quasi del tutto privo di curve e tornanti³⁰⁴.

³⁰³ Questa sembra l'opinione di Donata Degrassi: «Verso la fine del Duecento o i primi del Trecento la strada della val Canale divenne percorribile con i carri»; e ancora si esprime così per l'epoca romana: «il passo di Monte Croce [...] assieme al Brennero, era l'unica vera e propria strada, percorribile con i carri» (DEGRASSI 2004, pp. 137-138).

³⁰⁴ Così anche Von Zahn: «Fra le strade commerciali di questa regione la più antica e preferita, perché più comoda, era quella a traverso il canale del Fella [...]. Tutte le altre strade che seguivano la stessa direzione erano serpeggianti ed incomode; questa sola conduceva per la linea più diritta di luogo in luogo, e quasi senza fatica sempre nel fondo della valle» (VON ZAHN 1888, p. 113).

3. LE NOTIZIE MEDIOEVALI

La situazione della viabilità durante l'alto medioevo

Da quanto detto nel precedente capitolo è probabile allora che, durante il primo millennio, la vecchia strada romana conservasse, saltuariamente, la sua potenzialità di via di transito interregionale, anche parecchio tempo dopo il declino dell'amministrazione centrale che la manteneva efficiente e transitabile per i carri.

Della stessa idea sembra fosse lo studioso austriaco Wanka, secondo il quale la strada aveva mantenuto una sua importanza sia a livello commerciale sia come via di transito per gli eserciti belligeranti³⁰⁵. Secondo Wanka, le ripetute allusioni alla *via per Canales* che portava alla *Carantania* inducono a supporre un regolare utilizzo della strada che risaliva il Canal del Ferro e la Val Canale almeno a partire dal IX secolo.

Notizie indirette a sostegno di questa teoria sono alcuni viaggi storicamente documentati di personaggi importanti, che avrebbero potuto utilizzare questo tragitto. Il primo viaggiatore illustre fu, probabilmente, l'imperatore Carlo III, che nell'884 scese in Italia diretto a Pavia; il sovrano passò attraverso la *Carantania* ed è probabile che da qui si immettesse per la valle del Fella³⁰⁶. Lo stesso percorso poté scegliere anche Enrico IV, nel 1077 quando, dopo l'episodio di Canossa, fece ritorno in Germania viaggiando sotto la protezione dell'amico Patriarca Sigardo, dopo che gli era stato precluso il passaggio attraverso il Brennero³⁰⁷.

L'utilizzo della strada da parte degli eserciti è testimoniato più volte. Nel 1122, il conte carinziano Enrico discese in Friuli per devastare le terre del vescovo di Gurk, Corrado I. Nel documento che narra gli avvenimenti si dice che, alcuni mesi più tardi, dopo aver fatto incetta di beni presso i possedimenti che questi aveva presso Cividale, il conte *collecto exercitu transire disponit Canalem* e ritornò in Carinzia³⁰⁸. Compare qui il toponimo che sempre più spesso andrà a indicare questo asse vallivo, ma già nel 1106 «si documenta la forma tedesca, *Chanol*, e nel 1241 la dicitura ufficiale latina *Canales Aquilegie*»³⁰⁹.

Anche Corrado III, di ritorno dalle Crociate nel maggio del 1149, senza dubbio risalì con il suo esercito la strada del Canal del Ferro: secondo le fonti, infatti, l'8 di maggio si trovava a Gemona, mentre il 14 dello stesso mese era già a St. Veit, in Carinzia³¹⁰.

Lo stesso percorso, ma in senso inverso fece, alcuni decenni più tardi, e precisamente nel 1204, il vescovo Wolfger von Erla. Di questo viaggio si possiede un resoconto abbastanza dettagliato per l'epoca, ricostruito da Heger, nel quale si trovano alcuni giudizi sull'accessibilità del tragitto; il tratto di Camporosso viene definito il più facile passaggio attraverso le Alpi Carniche, facilitato da

³⁰⁵ WANKA von RODLOW 1898, p. 27; concorde anche von Czoernig (von CZOERNIG 1873, p. 445).

³⁰⁶ *Imperator per Baioariam ad Orientem proficiscitur, veniensque prope flumen Tullinam, Monte-Comiano (zona danubiana-Königstädten) colloquium habuit [...], rex per Carentam in Italiam perrexit; prospere Papia natalem Christi celebravit (Annales fuldenses, pars IV 1826, p. 401). WANKA vov RODLOW 1898, p. 21.*

³⁰⁷ *Rex vero Henricus pascha in Aquileiensi episcopatu commoratus [...] per Carantaniae abruptas angustias Bagoariam cum paucis clandestina et inopinata surreptione vix intraverat (Bertholdi Annales 1844, p. 294; LEICHT 1976², pp. 102-103).*

³⁰⁸ *Vita Chunradi 1854, p. 71 (WANKA von RODLOW 1898, pp. 27-28).*

³⁰⁹ CINAUSERO 2003, p. 142. Anche BATTISTELLA 1924, p. 9.

³¹⁰ Ne fanno fede i proclami emanati dal re in due date diverse, l'8 e il 14 maggio, rispettivamente a Gemona e a St. Veit an der Glan, località ubicate sulla stessa direttrice viaria (*Die Kärntner Geschichtsquellen (811-1202) 1904, nn. 875-876, pp. 339-340; WANKA von RODLOW 1898, p. 28).*

una leggera pendenza della strada che segue il corso della valle sinuosa fino alla Chiusa, cosicché in pochi giorni da Villach il prelado poté giungere a Gemona³¹¹.

Anche il trovatore Ulrich von Liechtenstein, verso la metà del XIII secolo, rende testimonianza della percorribilità della strada nel suo celebre *Frauendienst/Venusfahrt*³¹².

In ogni caso, l'importanza del tragitto è ulteriormente confermata da un documento del 1234 che riporta il trattato tra il Patriarca Bertoldo e suo nipote, il Conte di Gorizia Mainardo III; qui Bertoldo indica la strada *per Canales et per Clusam* (toponimi uniti a identificare la valle e il suo punto più importante: la dogana della Chiusa) come un'importante arteria commerciale, in funzione già da tempo (*qui a longis retro temporibus*) per coloro che scendevano dalle regioni dell'Austria³¹³.

Da tutto ciò si deduce che la strada, in generale, doveva essere in buone condizioni e abbastanza frequentata. La situazione, però, doveva mutare improvvisamente a causa di avvenimenti come smottamenti o nevicate abbondanti che in alcuni punti rendevano inagibile il percorso. Una notizia relativa alle condizioni disagiate per chi si accingeva a risalire la valle si può evincere da un documento bamberghese, nel quale il vescovo Otto II lamenta che, già dai tempi del suo predecessore Eberardo (1146-1172) la via del Canale rimaneva intransitabile a causa del cattivo tempo, tanto che non era più conveniente la riscossione della tassa del sale che veniva pagata a Villach da coloro che giungevano dal Friuli³¹⁴.

L'ipotesi di un utilizzo regolare della via lungo la valle del Fella viene inficiata, inoltre, dal silenzio della principale fonte documentaria di X secolo, l'*Honorantiae Civitatis Paviae*, dove si trova l'elenco delle dogane del Regno Italico che a quel tempo afferivano alla reggia di Pavia³¹⁵; il silenzio della fonte sull'esistenza della Chiusa del Canal del Ferro offre ad alcuni studiosi un indizio³¹⁶, dell'allora impraticabilità della strada che, fino al XII secolo, si sarebbe trovata in

³¹¹ «Dem leichtestem Übergang über die Karnischen Alpen im italienischem Val Canale. Der sanfte Abfall in westlicher Richtung nach Pontafel und vor dort nach Süden im vielfach gewundenen Tal der Fella bis zue Klause (Chiusaforte) begünstigte die Reise, so dass die nächste Station erst Gemona war» (HEGER 1970, p. 174).

³¹² «Des fünften tages ze Clemün, des sehsten tages zer Clüse, des sibenden tages ze dem Tor (Thorl)» (HEGER 1970, p. 190; *Pordenone Gemona* 1997, pp. 20-21).

³¹³ *De aliis vero infra constitutis et qui veniunt de Austria et Stiria et Karintia qui a longis retro temporibus per Canales et per Clusam consueverunt venire* (*Die Kärntner Geschichtsquellen, vierter Band (1202–1269)* 1906, n. 2094, pp. 222-223; FICKER 1880, pp. 298-303; *Gortani, Annali 762-1250*).

³¹⁴ *S(ane) cum temporibus felicitis memorie domini Eberhardi episcopi temporis inequalitas viam Canalis que ducit Uillacum, preclusisset negotiatoribus et muta salis propter raritatem de Foro Iulii venientium adeo viluisset, ut debitum consuete pensionis minime solvi potuisset, ad suggestionem collateralium suorum homines scenobii de Arnoldstein qui prius quantum ad hoc honus libertate gaudebant communi legi sudditi* (*Die Kärntner Geschichtsquellen (811–1202)* 1904, n. 1248, pp. 472-473). Il mercato del sale venne donato, nel 1179 dal vescovo Otto II di Bamberg al monastero di Arnoldstein: «Bischof Otto II von Bamberg schenkt dem Kloster Arnoldstein ein Mark von dem Salzmaut mit welcher Bischof Eberhard II (1146-1172), nachdem Ungunst des Wetters den Weg durch das Kanaltal nach Villach für die aus Friaul kommende Kaufleute so unfahrbar gemacht, dass deren Zahl und damit auch die Salzmaut abgenommen, auch das Stift belastet hatte» (*ibidem*, p. 472).

³¹⁵ *Intrantes negotiatores in Regnum solvebant decimam de omni negotio ad clusas et ad vias, que sunt <hee> regi pertinentes, vide licet: prima est Secusia, secunda Bardo, tertia Belinzona, quarta Clavenna, quinta Balzano, sexta Volerno, septima Trevile, octava Sanctus Petrus de Iulio [in] via de Monte Cruce, nona prope Aquilegiam, decima Foruniulii. Omnes gentes, que veniunt de ultra montes in Lombardiam, debent esse adecimate de cavalli, servis, ancili, pannis laneis et lineis [et] canevacii, stagno et spatii; et debent de omnibus negotiis decimam dare ibi ad portam misso camerarii, sed omnia sine ulla adecimatione debent dimitti Romipetis sancti Petri, que ducuntur pro impensis eorum. Nullus homo debet ipsos Romipetas adecimare nec eis ullam contrarietatem facere* (BRÜHL, VIOLANTE 1983, Z(eilen) 27-37, pp. 33-34); «pannis laneis et lineis [et] canevacii, stagno et spatii: es sind dies die klassischen Importartikel aus dem Norden» (*ibidem* p. 35). «Nullus homo debet ipsos Romipetas adecimare nec eis ullam contrarietatem facere [...] Romipeta statt peregrinus» (*ibidem* p. 36). Riferimento bibliografico in DEGRASSI 2004, p. 129, n. 11; p. 131 e n. 19.

³¹⁶ Tra questi VENTURA 1988, p. 49; DEGRASSI 2004, pp. 137-138.

condizioni pessime e non utilizzata³¹⁷. Nel documento compare il riferimento alla strada di Monte Croce Carnico: *Sanctus Petrus de Iulio via de Monte Cruce*, la cui menzione tra le stazioni doganali del Friuli sta a confermarne l'importanza amministrativa e il fatto che non dovette mai perdere la sua funzione privilegiata durante tutto il primo millennio³¹⁸. Sicuramente, la strada della valle del Fella non era più praticabile da parte di chi viaggiava con carri e mercanzie e forse il documento, indirettamente, segnala questa situazione. Rimaneva, comunque, un problema anche la transitabilità dell'altro percorso che scende dalle Alpi Carniche verso la pianura friulana, se non altro a causa del notevole dislivello che si trovavano ad affrontare i viaggiatori.

In ogni caso, nell'XI secolo, alla signoria patriarcale vennero confermati i possedimenti territoriali fino alla catena alpina. Il determinarsi progressivo di maggiori ambiti di signoria territoriale implicò per i patriarchi la necessità di sovrintendere anche alle funzioni pubbliche della fiscalità e della viabilità; quest'ultima comportò la necessità di un controllo dei movimenti di traffico che ricominciarono a stabilizzarsi sulle antiche arterie romane. Il patriarca esercitava la propria potestà su tutte le strade del territorio friulano ed era sua incombenza garantire direttamente o indirettamente i servizi per la loro manutenzione e salvaguardare i viaggiatori e i loro beni; inoltre, «poteva imporre il pagamento di un'imposta doganale su tutte le merci che entravano nel territorio friulano: era questa la *muda* o *theloneum* che si riscuoteva nelle stazioni che controllavano tutti i principali ingressi della Patria»³¹⁹, talvolta affidando tale incarico a terzi. È da attribuire all'epoca patriarcale anche un eventuale ripristino della strada del Canal del Ferro, che, come *strata publica* doveva offrire *pacem e securitatem* a coloro che viaggiavano. Degli interventi patriarchini, volti a migliorare le condizioni della viabilità lungo la valle, non si ha alcuna notizia, ma si suppongono frequenti, giacché la ripresa dei traffici commerciali imponeva strade adatte a numerosi mezzi di trasporto. La prima notizia a riguardo è datata al 1343, quando il patriarca Bertrando di San Genesio realizzò un intervento volto a rafforzare lo sbarramento della Chiusa, che perciò prese il nome di 'Chiusa Bertranda' come venne ricordato da un'epigrafe, ora in possesso di privati³²⁰; è possibile che in tale occasione l'amministrazione patriarchina mettesse mano anche alla manutenzione della strada che risaliva la valle³²¹.

La fondazione dell'abbazia di Moggio Udinese

Un fattore precoce, che stimolò la ripresa dei transiti lungo questa valle, fu sicuramente l'apertura di miniere di ferro in Stiria e Carinzia, già verso l'anno 1000, apertura che immise sul mercato grandi quantitativi del prezioso metallo. Questo avvenimento fu seguito da una serie di fondazioni

³¹⁷ Il Piemonte, a proposito, parla di un documento dell'XI con menzione della via soggetta a frane, valanghe e atti di pirateria (PIEMONTE 1982, p.16); l'identificazione, però, è molto discutibile, in quanto sembra che il documento si riferisca alla via lungo la valle dell'Isonzo (BATTISTELLA 1924, nota 2, p. 5).

³¹⁸ «Dimostra che almeno nei secoli X e XI la vera strada del commercio proveniente dalla Pusteria e dal Gailthal era il valico di Montecroce carnico» (LEICHT 1921, p. 118); dello stesso parere sull'importanza di tale percorso è Hassinger, per il quale, oltre al documento dell'*Honorantiae*, anche il nome di Mauthen sta a convalidare l'antichità di questo confine (HASSINGER 1965, pp. 312-313).

³¹⁹ DEGRASSI 1988, p. 325.

³²⁰ Visibile, fino ad alcuni anni fa, nel giardino di casa Zanier/Amadori di Chiusaforte (DONAZZOLO CRISTANTE 1982, nota 32, p. 45).

³²¹ E non per la prima volta, come in più parti è sostenuto da Donata Degrassi (DEGRASSI 1999, p. 25; DEGRASSI 2004, p. 237; DEGRASSI 2008, p. 175). Un accenno precedente, relativo alla manutenzione della strada è datato al 1275: *Item rationem optandi et preparandi pontes circa villam Cluse* (*Thesaurus* 1847, p. 119, n. 216, *Recognitio feudorum D. Wlunigi de Glemona et Mathie nepotis ejusdem*). In una lettera del Patriarca Pagano al conte Enrico di Carinzia si accenna esplicitamente al *liberum transitum dederamus per Schusam*. (*Die Kärntner Geschichtsquellen (1326-1335)* 1965, n. 228, pp. 65-66).

monastiche in territorio carinziano tra le quali si annoverano quelle di Millstatt e di Ossiach³²². Inoltre, con il ripristino dei traffici commerciali, lungo le strade che risalivano le valli alpine «sorsero luoghi di sosta per il ricovero temporaneo delle merci e degli uomini, e basi di appoggio e di approvvigionamento in funzione del traffico commerciale a lunga distanza»³²³. La rinascita dei traffici lungo la vallata del Fella sarebbe dunque legata non solo a quella della sua strada ma, in un circolo virtuoso, anche a quella degli insediamenti che si trovavano lungo il percorso e che dalla strada traevano profitto.

È in quest'ottica che si assiste alla ripresa dell'abitato di Moggio, con l'erezione, agli inizi del XII secolo, della sua abbazia benedettina sul colle di Santo Spirito³²⁴. La fondazione dell'abbazia di Moggio è sicuro segnale che la strada era nuovamente frequentata e c'era bisogno di una struttura con capacità ricettive e con la possibilità, forse, di esercitare un controllo della valle. All'atto di fondazione seguirono le donazioni e i benefici che andarono a costituire il patrimonio abbaziale³²⁵. Tra questi era compresa la valle del Fella con una giurisdizione fino al Rio Tugliezzo (*ad rivum Tulecinum*) presso l'attuale centro di Stazione per la Carnia³²⁶ e tra le pertinenze viene citato anche un *hospitale* presso la Chiusa (vedi *infra*).

L'abbazia, dunque, posta sul colle che, un millennio prima, aveva ospitato l'insediamento romano³²⁷, si poneva come punto nevralgico allo sbocco di una valle (il cui nome, nel suo tratto inferiore, deriva dal commercio del ferro) che si confermava via di comunicazione importante, benché impegnativa per quel che riguarda il controllo e la manutenzione.

Come si è visto, la tradizione riporta la presenza di un precedente insediamento d'età altomedioevale riguardo al quale, però, non esistono testimonianze sicure. L'origine altomedioevale di Moggio è, infatti, presupposta da alcuni studiosi. Oltre all'ambigua menzione di un antico luogo di culto mariano sul colle di Santo Spirito, di cui si è già parlato³²⁸, secondo Battistella, «se si potesse dar fede a un documento nell'archivio comunale di Chiusaforte, già nel giugno dell'875 si avrebbe memoria di un certo Giovanni *comes Mosnicii et aliorum locorum in provinciis Carinthiana et Foro-Juliana et proprietarius quamplurimorum bonorum in illis partibus, in Euganeis (Dignano) et Plaguti (Biauzzo)*, a proposito d'una donazione da lui fatta, *in castro Mosnicii*, alla chiesa di Dignano. Ma tale documento, benché in qualche maniera confermato da scritture posteriori, trovate nell'archivio parrocchiale di Dignano al Tagliamento, lascia ancora qualche dubbio sulla sua piena credibilità»³²⁹. Dunque, l'accento di un *castrum Mosnicii* abitato da un *comes*, potrebbe essere indizio dell'esistenza di una realtà insediativa, forse a carattere

³²² PASCHINI 1924, pp. 126-127; MOR 1981, p. 181; DE CILLIA 2000, p. 104.

³²³ DEGRASSI 2004, p. 132.

³²⁴ La consacrazione della chiesa avvenne, precisamente, il 28 agosto 1119 (MENIS 1994, p. 12).

³²⁵ *Inprimis quicquid in hoc loco predictus comes habuit cum omnibus pertinentiis apud Uelach superius et inferius XXIII mansos et Sartum montem, ad montem Habilem II cum omnibus pertinentibus [...] ad hoc etiam quicquid Mariani et montem Lanhs et apud Fultric*; a ciò si aggiunge il passaggio presso Bogenfeld (SO di Villach) per procurarsi i vestimenti per i monaci (Bekleidungsbeduerfnisse) (*Die Kärntner Geschichtsquellen (811-1202)* 1904, n. 495, pp. 191-192; cfr. HÄRTEL 1985, pp. 38-46).

³²⁶ MENIS 1994, p. 7. Confine antichissimo, che consisteva in una croce incisa su di una roccia; venne ripristinato nel 1353 dal capitano austriaco Nikolaus von Stein (*Hic in isto lapide et lapidis saxo erat quidam crux incisa...et ipsa crux et confinis erant tante antiquitatis quod non erat in memoria alicuius hominis uiuentis quando ipsa facta fuisset*). Circa l'ubicazione, il documento è piuttosto vago: *a pede Riui montis, penes stratam publicam, ad manum dexteram eundo a Venzono versus villam Mozii, et infra ipsam viam publicam ad manum sinistram labitur aqua Felle*. (Riportato da von ZAHN 1877, pp. 88-89, n. 74). Marinelli cita come confine tra Moggio e Venzona il toponimo 'Bocca di carro' (MARINELLI 1894 (1982), p. 160).

³²⁷ Sicuramente, l'erezione del complesso abbaziale può avere in gran parte distrutto eventuali testimonianze precedenti.

³²⁸ Vedi nota 268.

³²⁹ BATTISTELLA 1903, p. 10. Il Piemonte, nel suo studio, parla di *Gilfredo de Mosnitz*, (PIEMONTE 1982, p. 16).

fortificatorio, in epoca altomedievale e già da prima della fondazione abbaziale; un 'castello', quindi, che peraltro viene spesso menzionato nelle leggende locali. In realtà, è molto probabile che il documento sia un falso³³⁰, ma il toponimo d'origine slava (Mosnich o Mosniz), in effetti, potrebbe riportare a secoli precedenti, all'epoca delle infiltrazioni slave nella valle; e a probabile testimonianza di un qualche insediamento altomedioevale sul colle di Santo Spirito, rimane, comunque, la notizia indiretta di una proprietà fondiaria: infatti, la donazione da parte del nobile Cacellino del suo allodio di Moggio al patriarca, per fondarvi un'abbazia, è certa³³¹; leggendaria rimane la consistenza e la caratteristica di tale allodio³³².

La Chiusa

Si è accennato a come l'utilizzo della strada fosse strettamente connesso anche all'esistenza di un altro sito, ubicato nel punto più angusto della valle, presso l'attuale Chiusaforte, sede doganale e di un ricovero per i viandanti³³³. Nonostante la mancanza di certezze, è molto probabile che la Chiusa fosse una realtà presente sin dall'epoca antica ma documentazione certa a riguardo è datata all'età medioevale e, come si vedrà, risulta molto controversa.

Con l'assetto politico carolingio l'Italia conobbe un periodo relativamente tranquillo, nel quale le chiuse non ebbero più molto senso come apparati difensivi. Queste strutture furono ancora, episodicamente, utilizzate a scopo militare durante il IX secolo, che vide gli scontri tra gli eredi del casato carolingio. È in quest'ottica che alcuni studiosi collegano l'esistenza della Chiusa del Canal del Ferro con l'opera di rafforzamento degli sbarramenti alpini già presenti, voluta dall'imperatore Lotario nell'837, per prevenire le azioni militari del padre³³⁴. Si tratta di notizie confuse e, come si è visto, non confortate da alcun documento, sempre che non si dia credito a Piemonte secondo cui, nel discutibile documento dell'875, accanto a Giovanni o Gilfredo *de Mosnitz* veniva menzionato anche un certo *Alphonso de Schusa*³³⁵, indicazione che potrebbe in qualche modo accennare al fatto che il sito della Chiusa era operativo.

Del resto, nel medioevo le chiuse si trasformarono in una sorta di caselli per la riscossione dei dazi³³⁶. Se come sbarramenti difensivi, quindi, possono essere spia di interventi anche frettolosi, frutto di un'organizzazione talvolta di carattere locale, le stazioni doganali sono un sicuro indizio della presenza di un percorso 'amministrato', cioè mantenuto e gestito, in qualche modo, da un'autorità.

Se si tralascia il documento dell'875, della cui esistenza, come si è visto, non si hanno prove certe e i cui contenuti lasciano dubbiosi, i primi riferimenti circa l'esistenza di uno sbarramento fiscale in questo territorio sono datati al 923 e al 1001, e riguardano alcune investiture che hanno per oggetto un luogo dal significativo nome di *Clusa* che, a causa dell'attributo che lo accompagna, si presta a diverse e non sempre univoche identificazioni.

³³⁰ E tale è anche l'opinione di Härtel: «Schon Joppi hat dem Machwerk keine Glauben geschenk» (HÄRTEL 1985, p. 48).

³³¹ Il testamento di donazione, che data al 1072, è fasullo: la donazione dovette avvenire tra il 1084 e il 1085, mentre la fondazione del monastero avvenne all'epoca del patriarcato di Ulrico I (1086-1121) (MENIS 1994, pp. 10-11).

³³² Sui primordi dell'abbazia vedi HÄRTEL 1985; HÄRTEL 1994.

³³³ Fino ad alcuni decenni fa si trovavano i resti dell'imponente fortificazione che ha dato il nome al piccolo centro; di tutto ciò ora rimane un lacerto di muro abbarbicato alla roccia (vedi *infra*).

³³⁴ MIOTTI 1977, pp. 70-71.

³³⁵ PIEMONTE 1982, p. 16.

³³⁶ MOLLO 1986, p. 343. Le fonti di età moderna ci dicono che la Chiusa non perdettero mai la sua funzione militare (DEGRASSI 2004, nota 1, p. 125).

Nel 923 l'imperatore Berengario I investiva il vescovo di Belluno della fortezza *nec non etiam clusas de Abiciones que pertinent de Marcha foro Julii*, assieme ad un elenco di pertinenze collocate nell'Agordino e nel Bellunese³³⁷; la menzione, nel documento, di queste località ubicate lontano dalla valle del Fella, ha indotto l'Andrich a riconoscere il sito della Chiusa nelle chiuse di Val di Pezzon «che fanno parte dell'Alpago»³³⁸.

Ma non è questo l'unico motivo di controversia nel tentativo di identificazione del sito. Nel documento datato al 1001, l'imperatore Ottone III donava al patriarca Giovanni IV i diritti pubblici sulla fienagione a *Ficariam et Petram fictam, nec non per clusam de Avencione*³³⁹, benefici rinnovati nel 1015³⁴⁰. Nei due documenti qui presentati, il nome della Chiusa compare associato, rispettivamente, ai toponimi *de Abiciones* e *de Avencione*. È questo, in particolare, l'attributo che si presta ad alcune ambiguità, motivo di un lungo dibattito tra gli studiosi. Infatti, il nome *Abiciones/Avencione* richiama, per assonanza, quello della cittadella medioevale di Venzone, posta alcuni chilometri a valle della confluenza Fella-Tagliamento; qui convergevano le due principali strade provenienti da settentrione e, quindi, rappresentava un importante nodo viario, spesso in concorrenza con il centro di Gemona che, a sua volta vantava sui traffici mercantili il diritto del *niederlech*, istituto che imponeva l'uso di carri della comunità più piccoli e perciò più adatti ad affrontare le strade di montagna, e quindi lo scarico/carico con conseguente pagamento del servizio della merce³⁴¹.

Favorevole all'identificazione della *Clusa de Abiciones* con il sistema di sbarramento presso Venzone è il Mor³⁴² che, come si è visto, pensa a una sua ubicazione, già dall'epoca longobarda, poco più a nord, presso la frazione di Portis³⁴³. Anche secondo Grilli *Abiciones/Avencione* dovrebbe essere identificato con Venzone «secondo la compatta tradizione medievale (*Abincione* e *Avençon*)», ma ciò, per lo studioso, andrebbe a contraddire il riferimento del beneficio imperiale del 923 in quanto il territorio dell'alta val Tagliamento ne era escluso, e quindi anche Venzone, che veniva a trovarsi presso l'alto corso del fiume³⁴⁴.

La presenza di testimonianze già di epoca tardoantica, venute alla luce negli ultimi anni nell'area del duomo della cittadina medioevale, ha fatto ipotizzare una continuità di insediamento attraverso i

³³⁷ SCHIAPPARELLI 1903, CXXXIX, pp. 356-361, in particolare p. 358.

³³⁸ ANDRICH 1897, pp. 6 e 9-13. Ma la stessa abbazia di Moggio possedeva pertinenze a Belluno: *apud Bellunum VIII mansos (Die Kärntner Geschichtsquellen (811-1202) 1904, n. 495, pp. 191-192)*, per la qual cosa le distanze erano reciproche.

³³⁹ *Otonis III. Diplomata*, n° 402, p. 836.

³⁴⁰ *Clusam de Avencione*; mentre il documento relativo alle altre due località: *herbaticum [...] per Ficariam et Petram-Fictam, nec non per Clusas de Venzon(o)* daterebbe al 1015 (DI PRAMPERO 1882, p. 14, 58 e 134). Citazione errata in PIEMONTE 1982, p. 17.

³⁴¹ Sulla definizione dell'istituto del *niedeleg/niederlag* vedi DEGRASSI 1988, p. 308; DEGRASSI 2004, pp. 143-144.

³⁴² «Generalmente identificate con quelle di Venzone, *sulla via di Tarvisio*» (il corsivo è mio: infatti Venzone è ubicata prima della diramazione delle due principali strade per la Carinzia e il fatto che lo studioso abbia citato solo la via per Tarvisio fa pensare, in realtà, ad una conferma circa la necessità di una chiusa lungo questa strada, in quanto la via del Bût, come si è visto, possedeva già uno sbarramento doganale a *Sanctus Petrus de Iulio*). (MOR 1952, nota 97, p. 107; ribadito anche in MOR 1971, p. 20; anche DEGRASSI 2004, p. 130).

³⁴³ MOR 1972, p. 196. Si tratta però di una supposizione non essendoci alcuna citazione da parte del Diacono. C'è da dire, inoltre, che questo luogo compare nella cartografia erudita solo a partire dalla metà del XVII secolo (*Importis*); forse la sua fondazione è legata agli avvenimenti storici dell'epoca (guerra di Gradisca). In un contributo più recente, inoltre, il Mor non esclude la possibilità di una localizzazione della dogana presso Chiusaforte (MOR 1987, p. 9 e *infra*).

³⁴⁴ E quindi, secondo lo studioso, ciò va a conferma dell'ipotesi di Andrich (vedi *supra* e nota 337); (GRILLI 1976, nota 61, pp. 338-339).

secoli, continuità che andrebbe a confermare la sua importanza sin dalla metà del I millennio³⁴⁵. Ma è proprio questa sua vetustà, come si vedrà, che contribuisce ad avvalorare l'identificazione della *Clusa de Abinciones* con la fortificazione sita nel Canal del Ferro presso Chiusaforte.

Tra gli indizi che portano a una conferma di questa seconda teoria Bosio ricorda, per l'epoca romana, una situazione simile lungo la strada del Brennero, dove la *Clausula sub Savione* era parimenti preceduta da una stazione doganale³⁴⁶. In quanto alla presenza dell'appellativo dato alla Chiusa (*Abiciones/Avencione*), è stato variamente spiegato con argomenti poco convincenti. Secondo Lazzarini sussisteva la necessità di operare una distinzione tra la Chiusa della valle del Fella e quella del Moscardo, sita nella valle del Bût³⁴⁷; Castel Moscardo, però, fu attivo solamente dal XIII secolo come baluardo difensivo³⁴⁸, pertanto non era necessario operare alcuna distinzione nei secoli precedenti. Secondo Pascolo, invece, il nome veniva dato per il fatto che la difesa del posto fu affidata ai venzonesi³⁴⁹.

In ogni caso, il discusso appellativo non nega la validità di un suo riferimento alla Chiusa del Canal del Ferro; a sostegno di un'identificazione con lo sbarramento vallivo si possono evidenziare alcuni elementi che risultano da un'analisi più approfondita dei documenti.

Innanzitutto, colpisce il fatto che gli unici documenti medioevali che menzionano la Chiusa in relazione con *Abiciones/Avencione*, riguardano solo il periodo compreso tra il X e gli inizi dell'XI secolo e cioè tra il 923 e il 1015. In seguito, notizie circa la presenza di un dazio compaiono in un documento del 1150; in questo, che andava a confermarne uno anteriore, attribuito a Ulrico I (Voldarico), patriarca dal 1086 e fondatore del monastero di Moggio, il patriarca Pellegrino, su richiesta dell'abate di Moggio, rinnovava l'esonero al pagamento del pontasio presso la muta, agli abitanti della signoria abbaziale (*rusticos in eiusdem monasterii residentes bonis*)³⁵⁰. È evidente che qui ci si riferisce alla muta della Chiusa del Canal del Ferro³⁵¹, per il semplice fatto che solo questa, infatti, cadeva sotto la giurisdizione territoriale dell'abate di Moggio; non così, invece, se il sito doganale fosse stato ubicato a Portis o nei pressi di Venzone che, trovandosi alcuni chilometri a valle del *rivum Tulecinum*, allora confine meridionale del feudo abbaziale, era fuori dal territorio di pertinenza dell'abate. Lo stesso patriarca aveva già concesso, nel 1136, esenzione ai canonici del capitolo di Gurk dal pagamento di *ripaticum* e *theloneum* presso la Chiusa³⁵². Da tutto ciò si deduce che, già a partire dalla seconda metà del XI secolo, e cioè dal 1086, nella località di Chiusaforte esisteva uno sbarramento con funzione doganale e, come si vedrà, di ricovero per poveri e viandanti. Si nota, inoltre, che in questi ultimi due documenti il nome della Chiusa non è accompagnato da alcuna attribuzione ad altre località.

³⁴⁵ VILLA 2000, p. 156. Si parla esplicitamente del diploma di Berengario I come riferito a Venzone. Favorevole all'identificazione di *Abiciones/Auenzone* con la cittadella medioevale anche DEGRASSI 2004, p. 130.

³⁴⁶ BOSIO 1970, p. 155. Qui la *Clusa* era preceduta, come si è visto, dalla *statio Plorucensis*.

³⁴⁷ LAZZARINI 1898, n. 258, 29 ottobre, p. 1.

³⁴⁸ Mentre sembra che la muta venisse riscossa a Tolmezzo (DEGRASSI 1988, p. 308).

³⁴⁹ PASCOLO 1971, p. 344. Anche secondo il Mor «Il ricordo di Venzone si può spiegare come “territorio” appartenente a tale località, che avrebbe inglobato Moggio, Resiutta e la Val Raccolana» (MOR 1987, p. 9). Si ha notizia dell'infeudazione di Venzone da parte delle due potenti famiglie Tricano e Mels datata al 1214, ma il Mor la ritiene molto più antica. (LIRUTI 1777 (1976), p. 65; MOR 1971, p. 20).

³⁵⁰ *Asserebat enim quod predictus dominus Vodalricus patriarcha eiusdem fondato loci prefatos rusticos ab omni exactione et debito mute absolverit* (HÄRTEL 1985, pp. 89-91).

³⁵¹ Parere confermato ripetutamente in HÄRTEL 1985.

³⁵² Il documento, datato al 1136-1137 cita così: *Ripaticum quoque ius et theloneum quod transeuntes per Clusam eorum nomine ad comune utilitatem fratrum et ad hospitalem pauperum soumas deferentes dare debent, eis remitto* (*Die Gurker Geschichtsquellen (864-1232)*, 1896, n. 84, p. 110). «Il capitolo di Gurk possedeva prima del 1146 [...] pei suoi prodotti di esportazione, immunità di dazii a Chiusa» (VON ZAHN 1888, p. 87; DEGRASSI 2004, nota 35, p. 135).

Sulla base di questi ragionamenti si possono avanzare alcune ipotesi, che potrebbero gettare qualche luce sulla questione. Si è visto che, secondo l'ipotesi di Pascolo, l'appellativo *de Abiciones/Avencione* era stato dato alla Chiusa della valle del Fella proprio perché, nei decenni a cavallo tra il X e l'XI secolo che, come si rammenta, precedono l'erezione del monastero moggese e l'istituzione del relativo feudo, la comunità di Venzone aveva cura anche della difesa del tratto inferiore della valle.

In seguito alla fondazione dell'abbazia di Moggio, forse, con il rafforzamento del potere patriarcale e di quello abbaziale, cessò la 'gestione' venzone di Chiusa e, con questa, cadde anche l'appellativo *de Avencione*.

Ma ci sono altri elementi a favore dell'identificazione *Clusa de Abiciones/Chiusaforte*. Tornando al documento del 1001, sui diritti per la fienagione, l'analisi dei toponimi presenti potrebbe convalidare il riconoscimento dei luoghi; infatti, mentre *Ficaria* non è facilmente identificabile³⁵³, *Petra ficta* richiama l'antico nome di Pietratagliata³⁵⁴, sito che appartiene indubbiamente al Canal del Ferro e che si trova a pochi chilometri da Chiusaforte; è probabile, quindi, che il documento si riferisse alla concessione che riguardava alcune delle sedi vallive del Canal del Ferro, tra le quali si può annoverare, a buon diritto, anche quella della Chiusa.

A favore dell'identificazione dello sbarramento fiscale con la sede valliva, c'è da aggiungere, inoltre, che la Chiusa si trova in un punto di passaggio obbligato, mentre le località di Portis e di Venzone mal si prestavano a tale compito, poiché potevano essere facilmente aggirate dal percorso che, in destra Tagliamento, da Tolmezzo giungeva a Bordano.

Indizi, peraltro poco chiari, della presenza di una muta doganale a Venzone si hanno solo a partire dalla seconda metà del XIII secolo, e precisamente nel 1277, quando Gemona diffida i venzonesi dal condurre le merci a Tolmezzo *per Clusam*³⁵⁵; secondo Mor, anche qui si intende un riferimento allo sbarramento fiscale presso Portis³⁵⁶, che avrebbe permesso alla comunità di Venzone di arricchirsi a discapito di quella di Gemona.

Il castelletto della Chiusa perse ben presto molte delle sue funzioni doganali. Già alla fine del XII si data l'accordo che Enrico, conte del Tirolo, fece con il Patriarca sul controllo del mercato del sale; tale intesa, che prevedeva la divisione degli introiti, riferiva il dazio alla muta di Gemona che, così, si apprestava a divenire il centro doganale più importante dell'alto Friuli, grazie alla sua felice posizione, a valle della convergenza delle due grandi direttrici che portavano a nord³⁵⁷.

Ma l'esazione che si riscuoteva presso la Chiusa era, ancora, un ghiotto introito, che il Patriarca non gestì quasi mai direttamente, preferendo concederla in appalto. Dal XII secolo in poi si assistette a tutta una serie di atti amministrativi riguardanti compravendite e cessioni di diritti feudali, aventi come oggetto la sede doganale del Canal del Ferro; soggetti degli appalti furono, di volta in volta, oltre all'abate di Moggio, finanziari senesi e fiorentini, duchi stranieri, nonché alcuni privati e rappresentanti di nobili famiglie; questa situazione durò fino alla fine del governo patriarcale³⁵⁸.

Tra i nobili friulani si distinsero per le loro mire sulla muta della Chiusa i gemonesi di Prampero che, a più riprese, furono investiti del dazio relativo al pontasio. Fu, questo, l'unico introito rimasto

³⁵³ Il Marinelli propone di identificarla con il rio Figola, di incerta ubicazione (MARINELLI 1894 (1982), p. 156).

³⁵⁴ In sloveno Vrata 'porta' (CINAUSERO 2003, p. 212). Il luogo è oggetto di leggende.

³⁵⁵ *Quod aliqua persona non debeat [...] mercandarias aliquas per Clusam ad Tulmetium conducere vel conduci facere, nisi prius acceperit litteram sigillatam domini Capitanei Glemona* (MOR 1971, p. 20).

³⁵⁶ MOR 1971, pp. 20-21.

³⁵⁷ *Forum salis sive aliud forum publicum inter montem Crucis et Glemun et inter Pontavele et Glemun* (PASCHINI 1914, p. 254; DEGRASSI 2008, pp. 171-172, con riferimento generico alle merci in transito).

³⁵⁸ Collazione di notizie in PASCHINI 1971³; DONAZZOLO CRISTANTE 1982, pp. 41-58.

dopo che, nel 1336, per ordine del patriarca Bertrando di San Genesio, la muta delle merci venne spostata a Venzona, con gran disappunto della comunità di Gemona che già applicava il suo *niederlech*³⁵⁹.

L'accordo, che sembra fosse già una realtà dalla metà del XII secolo³⁶⁰, quando gli abati di Moggio cedettero loro alcuni diritti che avevano sulla Chiusa e sul Montasio³⁶¹, prevedeva l'obbligo, da parte dei di Prampero, di tenere in ordine la strada. A metà del XIII secolo si data con certezza uno dei primi convenuti tra l'abate Vecellone e i fratelli Enrico e Ulvino di Prampero riguardo alla riscossione della muta³⁶²; questi vennero investiti in tale mansione anche dall'abate Gilberto nel 1331. Tale obbligo, col tempo, divenne sempre più gravoso, e portò spesso i nobili gemonesi in disaccordo con la controparte³⁶³.

Gli scambi tra Gemona e Villach si fecero più intensi a partire dal XII secolo, quando, a monte delle due comunità, fiorirono i traffici tra la Repubblica di Venezia ed alcune città dell'area germanica come Salisburgo e, soprattutto, Vienna, che veniva a trovarsi all'altro capo di un sistema viario il cui asse più diretto passava per la valle del Fella.

Entrambi i poli cittadini applicavano il *niederlech*, istituto reso necessario dalle condizioni dei percorsi che risalivano le due principali valli friulane: quello che superava il passo di Monte Croce Carnico e questo che risaliva la valle del Fella; in tale occasione i carri che giungevano dalle pianure dovevano essere sostituiti con animali da soma o carri dall'interasse più piccolo, adatti alla ristrettezza dei piani stradali. Per questo motivo, i viaggi venivano gravati del pagamento del noleggio dei carri e degli animali, di proprietà dei locali.

Accanto alle più consuete merci di scambio che viaggiavano a dorso di mulo o sui piccoli carri delle comunità locali si ricordano i prodotti dello sfruttamento di rinnovate sedi minerarie e, almeno fino alla fine del I millennio, gli schiavi, frutto di azioni di guerra nei territori delle popolazioni slave³⁶⁴. Sicuramente l'istituto del *niederlech* dovette rappresentare un buon introito per le due comunità di Gemona e di Villach tanto che, agli inizi del terzo decennio del XIV, scoppiarono alcune liti per chi dovesse detenere la fornitura dei piccoli carri da trasporto³⁶⁵.

Nel frattempo, dovette continuare l'utilizzo di una viabilità secondaria, che sfruttava le selle minori; l'attività di fienagione è dato che indica l'utilizzazione del territorio per un'economia rurale di tipo

³⁵⁹ *Item quod Mutae, quas D. Patriarcha, et Aquilejensis Ecclesiae consueverunt (sic!) exigere in Sclusa, et in Tulmetio, statim exigantur in Venzona, et in perpetuum, quandiu praefati Homines de Venzona, et Terra ipsa erunt obbedientes D. Patriarchae. (Comunità di Venzona 1763, p. 1; DEGRASSI 1988, p. 325; VENTURA 1988, nota 17, pp. 52-53; MORASSI 1997, p. 22).*

³⁶⁰ HÄRTEL 1985, pp. 89-90. Secondo Härtel il documento si trova in una copia del XV secolo («Abschrift des 1.5 Jhs. APU Feudo Pontasio Chiusa») che lo data al 1 maggio 1168; la copia, inoltre, all'interno «enthielt laut Katalog einen Prozess der Familie Prampero um Chiusa und die Strassen im Ferrokanal; sie begann mit der Abschrift eines Privilegs do 1168 Mai 1, offensichtlich unserer Urkunde, aus dem 15 Jh.».

³⁶¹ «Perché l'acconcio frequente delle stradde e ponti si rendeva loro di continua distrazione, ed incommodo, risolsero di sfornirsi del monte Montasio, e del garitto, e gallait, e li cessero alla famiglia de' signori castellani di Prampero, che sino a' que' tempi facevano commercio alla Chiusa coll'esito dell'entrate; ed all'incontro addossarono loro il peso, e il debito di tenere in acconcio la stradda reggia, ed i ponti dal confin di Venzon sino alla Pontebba salvo il ponte di Resiutta, che restò a commodo, ed incommodo dell'abbazia» (*Cinque Savi* 1763).

³⁶² *Et manifesti fuerunt se a prefato domino Vecellone, et ecclesia mosacensi habere in feudum totum illud, quod habent in Clusa, et in eius pertinentiis, et montem de Moltaso. (Cinque Savi 1763, Fondamento n°3); il 7 gennaio 1259 (DI PRAMPERO 1933, p. 44).*

³⁶³ I di Prampero ebbero parecchie controversie anche in seguito, con la Serenissima, poiché si erano impegnati a tener acciata la strada regia in cambio dei proventi ottenuti dai pascoli del Montasio e dagli introiti della muta della Chiusa. Sembra che le difficoltà a far fronte all'impegno cominciarono a partire dalla cessazione dell'istituto del dazio della Chiusa nel 1336. (Documenti riportati nella relazione dei Soprintendenti veneziani *Contro i nobili di Prampero* 1751).

³⁶⁴ VERLINDEN 1977, pp. 379-380; DEGRASSI 2004, p. 131.

³⁶⁵ VON ZAHN 1888, p. 135; PASCHINI 1971³, p. 78; DEGRASSI 1988, p. 309.

locale. La montagna era, quindi, vissuta in tutti i suoi aspetti e percorsa da sentieri e mulattiere che portavano oltre confine. La notizia della presenza di uno sbarramento doganale nella località di Greifenburg presuppone che il sentiero che da Pontebba, attraverso la sella di Naßfeld, portava colà, fosse frequentato con regolarità³⁶⁶. In questo modo, si può intuire che anche i valichi secondari che giungono alla valle dell'Isonzo attraverso la Val Resia o la Raccolana, avessero mantenuto la loro importanza.

Gli *hospitales*

Lungo le strade principali sorsero anche gli *hospitales*, strutture sorte allo scopo di assistere sia gli ammalati e gli indigenti del luogo, sia coloro che si trovavano a compiere lunghi viaggi. Infatti il flusso, pur irregolare, dei pellegrinaggi verso i luoghi santi dell'Oriente mediterraneo, conobbe un'accentuazione all'epoca delle crociate³⁶⁷. Per questo motivo, i posti di ricovero erano ubicati, di necessità, lungo le principali vie di comunicazione e snodi di traffico; la testimonianza della loro presenza è, dunque, un marcatore significativo dell'importanza di una direttrice viaria in epoca medioevale.

Le condizioni disagiate in cui si trovava chi percorreva la strada del Fella ben giustificano la presenza, qui, di strutture a carattere ricettivo. Se l'ubicazione della *Clusa de Abinciones* presso l'odierna Chiusaforte è motivo di discussione, non sembrano esserci dubbi circa l'*hospitale quod est ad Clusam* menzionato nel documento riguardante la conferma dei beni conferiti al monastero di Moggio, che fu redatto alcuni decenni più tardi l'istituzione dello stesso, e cioè nella prima metà del XII secolo³⁶⁸. La sua ubicazione, nel tratto più difficile del cammino, lo rendeva anche un punto importante di sosta e di ristoro.

Una prima struttura di ricovero per chi proveniva dall'area carinziana, si trovava a Malborghetto; si trattava dell'«Ospedale di San Michele»³⁶⁹, di proprietà dell'omonima confraternita che, a partire dal 1347, si occupava anche dell'assistenza ai pellegrini. Un altro impianto con finalità simili è menzionato dalle fonti anche presso il monastero benedettino di Moggio³⁷⁰; il fatto che si trattasse di una doppia foresteria (*hospitale et hospicium*) tra le mura del convento, in posizione dislocata rispetto al fondovalle, lo rendeva probabilmente adatto sia all'ospitalità rivolta a persone di un certo rango che a pellegrini poveri che viaggiavano a piedi³⁷¹.

Sembra, inoltre, che un piccolo ospedale si trovasse anche a Resiutta, almeno fino al XV secolo³⁷².

³⁶⁶ HASSINGER 1965, p. 314.

³⁶⁷ Sulla comparsa e l'evoluzione delle strutture recettive, soprattutto in epoca medioevale si veda: PEYER 1990.

³⁶⁸ *Similiter hospitale quod est ad Clusam*, documento attribuito al 1072, ma falsificato in seguito. Secondo Härtel «Fälschung, hergestellt wohl zwischen 1136 und 1184 (1166) mit Benützung älterer Aufzeichnungen»; però aggiunge: «Der Sachinhalt ist durchaus glaubhaft» (HÄRTEL 1985, p. 79-80). *Similiter hospitale quod est ad Clausam* (KANDLER 1862-65 (1986), pp. 235-236). La menzione dello stesso è la più antica riguardo all'esistenza di queste strutture lungo la valle.

³⁶⁹ BATTISTELLA 1924, pp. 17-19; Presso la casa n. 43 (*Malborghetto-Valbruna* 2003, p. 108). nell'Archivio della Curia di Udine c'è un documento senza data, ma inserito tra quelli della seconda metà del XVI secolo (1577-78), redatto dalla confraternita dei Battuti di Malborghetto e rivolto al vescovo di Bamberg, che nomina l'ospedale (doc. 116, b. Malborghetto) «La fradaglia delli Penitentiarii et Flagellanti ovvero Battuti [...] principiano a suo proprio costo et denaro [...] a fabricare [...] la casa del Hospitale, già passa anni 270».

³⁷⁰ *Item hospitale et hospicium quod est iuxta situm*. Risulta nell'inventario compilato dall'abate Vecellione verso la metà del XIII secolo e riportato in BATTISTELLA 1903, pp. 117-122.

³⁷¹ PEYER 1990, p. 135; VESCU 1999, p. 78. Secondo Altan si sarebbe trovato al di fuori delle mura abbaziali (ALTAN 1996, p. 257).

³⁷² In un documento non più reperibile, ma riportato dal parroco don Rumiz agli inizi del Novecento si legge che, al centro del paese, «nella corte ora detta dei Borsis» dove, già dall'epoca romana, si trovava una struttura «che si chiamava la Villa [...]. Verso il 1000 (data rettificata al 1261 con una nota a margine) fu ingrandita la Villa di altre

All'anno 1261 è attribuita la fondazione dell'ospedale che sorse a Venzone sul lascito di certo Albertone del Colle, «ordinando che fosse comperata una bella casa o fatta da nuova per li poveri vecchi e per li putti»³⁷³.

Contraddittorie risultano le notizie circa la presenza di strutture ricettive nel territorio di Gemona, nel senso che vengono menzionati più *hospitali*³⁷⁴. La più antica menzione è quella relativa all'*hospitale* di Ospedaletto di Gemona, chiamato anche di Santa Maria dei Colli, fondato nel 1213 dal vescovo Marzutto «della famiglia dei signori di Gemona (d'onde poi i Prampero)»³⁷⁵, che lo dotò anche di alcuni beni in Val Canale³⁷⁶. Tale istituzione, gestita in seguito da uno tra gli ordini ospitalieri principali, quello di Santo Spirito, è identificata dalle fonti come una struttura ubicata lungo la *Viae strictae de Canale de Carantana*³⁷⁷.

Compare ancora una volta, senza possibilità di dubbio, il toponimo 'Canale', che già da tempo aveva assunto la valle del Fella, e che a tutt'oggi la contraddistingue. La *via de Canale* è, per eccellenza, la strada che porta in *Carantana*, qui descritta come '*stricta*', termine significativo per un percorso che, fino alla fine del Settecento, si sarebbe mantenuto nelle dimensioni di un'unica carreggiata.

stanze e trasformata in *ospitale Omnium Sanctorum*. Quivi il parocus ristorava i pellegrini e dava loro alloggio e fino al 1400 curò pure gli infermi. Dopo gli ammalati per maggiore comodità vennero inviati ad Ospedaletto» (CARACCI 1968, nota 33, pp. 35-36; *Resiutta* 1987, p. 8-9; NOT 2005, pp. 24-25).

³⁷³ CARACCI 1968, pp. 37-38.

³⁷⁴ Altan tenta di chiarire la complessità relativa agli *hospitali* dell'area gemonese (ALTAN 1996, pp. 243-247).

³⁷⁵ BATTISTELLA 1924, p. 25. «Del qual Prelato mi spiace non aver potuto sapere né il titolo episcopale, né il giorno della morte» (BALDISSERA 1887, p. 4). Anche PASCHINI 1915, pp. 36-39.

³⁷⁶ «Welche Ortschaft (villa Dypoltschirchen) *omnibus nostris diebus sine omni impedimento fuisse ecclesie Babenbergensi plena possessione abgesehen von einer oleine Zinsreichung aus Gnade des Bamberger Bischofs an das Ospitali sancti Spiritus in Clemona*» (*Die Kärntner Geschichtsquellen (1326-1335)* 1965, n. 152, p. 43).

³⁷⁷ CARACCI 1968, p. 42. Permangono dubbi circa l'identificazione dell'*hospitale* che in alcuni documenti viene confuso con quello di Santa Maria, sempre a Gemona (ALTAN 1987, pp. 64-65).

III. I RISULTATI DELLA RICOGNIZIONE ALLA LUCE DELLE FONTI SCRITTE E ORALI

Premessa

La strada che s'inoltra lungo la valle del Fella è, da sempre, una delle vie di scorrimento fondamentali che legano l'area adriatica con il cuore delle Alpi orientali³⁷⁸. La preferenza per tale itinerario deriva dalla morfologia del territorio; infatti, pur risalendo una valle in certi tratti stretta e impervia, esso aveva il vantaggio di mantenersi a una quota relativamente bassa.

L'importanza di questo tragitto fu percepita anche dai Romani, quando vennero a contatto con il settore alpino orientale, tanto che decisero di rendere stabile e solida la pista d'epoca protostorica, stendendovi sopra un percorso strutturato in modo tale che fosse adatto alle loro necessità di viaggio, che comprendevano spostamenti tramite carriaggi e mezzi pesanti.

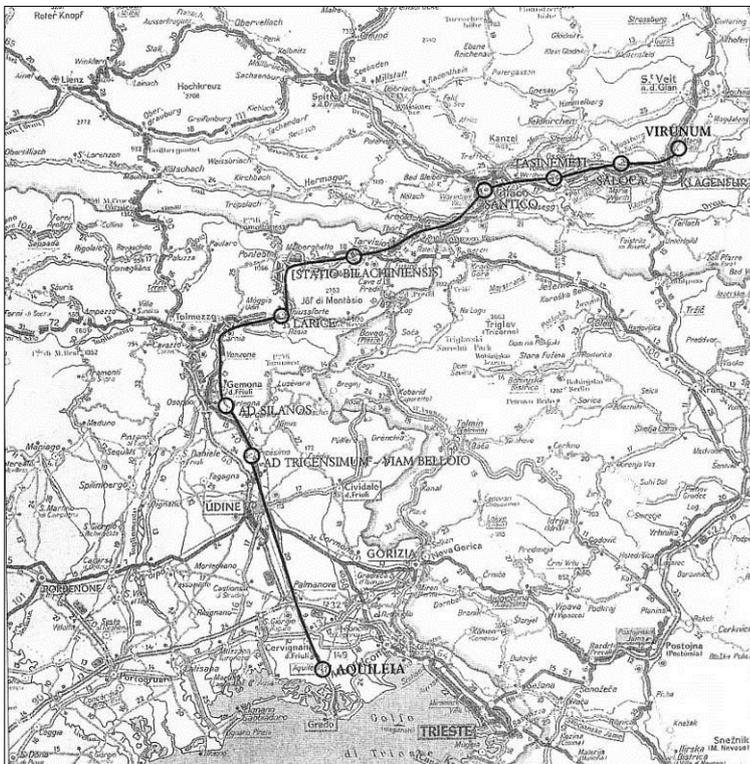


Fig. 3

L'attribuzione del manufatto stradale all'epoca romana è certa, e ciò per molteplici motivi. Innanzitutto per il fatto che solo una strada romana (intesa secondo l'accezione che si dà ai manufatti di questo periodo, realizzati con una tecnica ben precisa) poteva collegare tra loro abitati di fondovalle di chiara origine romana; lo stesso discorso vale, maggiormente, per i grandi insediamenti che si trovavano alle estremità di questo asse viario, e cioè Aquileia e i centri del Norico e del *limes* danubiano, che non potevano non essere collegati da un percorso strutturato (Fig. 3); ma, soprattutto, la costruzione della strada fu il risultato di un livello organizzativo, proprio di quell'epoca, che per lungo tempo non fu più raggiunto. Si vuole intendere con ciò che solo con la presenza di certi assetti, amministrativi e politici, era possibile garantire una praticabilità della strada, attraverso una manutenzione pressoché continua, vista anche la frequenza di frane e inondazioni che funestavano la valle. Dopo il periodo romano e fino all'età moderna, pochi furono i periodi che ebbero un 'respiro' organizzativo ed amministrativo tale da permettere una conservazione assidua, atta a ripristinare i tratti non più praticabili. Ciò sicuramente non fu possibile in epoca alto-medioevale, ma nemmeno in seguito, nel pieno medioevo. Infatti, come nota Donata Degrassi «nel medioevo, per la mancanza di tecnologie adeguate, per la carenza di strumentazione tecnica e per l'assenza di organizzazioni istituzionali o di poteri in grado di operare

³⁷⁸ Il passaggio dell'uomo nelle epoche più antiche è testimoniato da alcuni rinvenimenti protostorici, localizzabili, per lo più, nei dintorni di Dogna (vedi oltre, tratto 3).

scelte ed interventi di peso, non vi erano i presupposti, né la mentalità, per modificare in profondità il territorio»³⁷⁹.

Per notare sensibili cambiamenti riguardanti la viabilità bisogna attendere, quindi, l'epoca moderna, quando anche le notizie sulla strada che risaliva la valle del Fella si fanno più frequenti, presenti nei documenti amministrativi o nei resoconti dei viaggiatori, soprattutto nobili ed eruditi che si dilettevano a descrivere i loro tragitti, trasmettendo informazioni non sempre puntuali e univoche³⁸⁰. Ne emerge un quadro di brevi interventi, per lo più emergenze focalizzate alla ricostruzione dei ponti, punti deboli e facilmente aggredibili dalle alluvioni che sconvolsero la vallata, in particolare nella seconda metà dell'ultimo millennio³⁸¹.

Nelle brevi descrizioni fatte tra i secoli XVI e XVIII vengono delineate, inoltre, le caratteristiche della strada: doveva trattarsi di un percorso intagliato in più punti nella roccia, stretto e accessibile al passaggio di un solo carro e che, spesso, a causa dell'erosione del fiume, franava qua e là e, di conseguenza, veniva riparato frettolosamente con ponticelli provvisori di legno.

Detto tutto ciò, appare chiaro che il tracciato dell'antica viabilità risale all'epoca romana ma, nel contempo, non è più attribuibile a quell'epoca. Per meglio dire: la paternità romana del tracciato è garantita sia dalle fonti itinerarie sia da quelle archeologiche. Come già è stato detto, la conferma è data dall'indubbia presenza, lungo la valle, di insediamenti romani, uniti da un percorso che poteva trovarsi solo in fondovalle, essendo i declivi del Canal del Ferro troppo alti e ripidi per ospitare una viabilità di mezzacosta o, in alternativa, in altipiano. È assodato, inoltre, che l'importanza della strada è data dal fatto di legare, in epoca imperiale, la zona adriatica al *limes* danubiano.

Il percorso obbligato, dato dal fatto che ci si trova all'interno di una valle, facilita sicuramente l'identificazione di alcuni segmenti, ma l'antica strada romana subì, nel corso dei secoli, varie fasi di riedificazione, che ne hanno modificati, talvolta anche in modo importante, l'assetto e l'aspetto antichi, affiancando o sovrapponendo tratti paralleli che venivano a sostituire segmenti non più sicuri. Di conseguenza, ciò che ancora è visibile, e cioè la collocazione fisica di muri, pietre, porzioni di manto stradale, può essere in buona parte considerata opera posteriore all'età romana, se si eccettua la presenza di alcuni tratti con solchi carrai (Geleise³⁸²).

Da tutto ciò si deduce che una strada non è un complesso chiuso come può esserlo un edificio, ma un sistema aperto e sottoposto a cambiamenti nel corso del tempo e di questo fattore la ricerca archeologica deve tener conto. Il problema che ci si trova ad affrontare, dopo aver individuato le strutture dell'antica viabilità ancora presenti, è quello di tentare di inserirle in una cornice cronologica. Risulta pertanto evidente la necessità di 'sfogliare' l'attuale tracciato dagli strati acquisiti durante i secoli, per tentare di giungere al manufatto originario e, nello stesso tempo, di inserire in una 'stratigrafia' storica tutto ciò che ancora è visibile.

³⁷⁹ DEGRASSI 2009, pp. 272-277.

³⁸⁰ Esempio, a questo proposito, la testimonianza del Magini che nel 1620, definì la strada «quasi tutta piana e rotabile», subito dopo le due alluvioni avvenute a distanza di quattro anni (1615 e 1619) e l'episodio della guerra gradiscana in cui gli Arciducali avevano fatto saltare i ponti della valle (ALMAGIÀ 1913, p. 17).

³⁸¹ Di questi si hanno frequenti notizie, date dai Provveditori veneziani e dai viaggiatori di età moderna, che annotarono alcune peculiarità interessanti, come l'esistenza, nel '700, dei ponti di legno coperti di Resiutta e Peraria (vedi *infra*).

³⁸² Termine coniato da Bulle (BULLE 1947, vedi *infra*)

1. LA METODOLOGIA DELLA RICERCA

La ricognizione

Per cercare di individuare un antico percorso, il suo snodarsi lungo un determinato territorio, bisogna recarsi sui luoghi dove sono stati individuati possibili resti di tracciato, e cioè fare un'azione di controllo diretto: in altre parole fare ricognizione³⁸³. Quest'attività può sembrare banale quando la strada si inoltra lungo una valle, dove le possibilità sono di percorrere l'una o l'altra sponda; ma la ricognizione in montagna presenta alcune difficoltà, che altrove non ci sono.

Innanzitutto, la situazione di abbandono in cui versa ormai l'alpe friulana ha determinato un notevole imboschimento, con la conseguenza che si assiste alla crescita di molte specie vegetali arbustive tra cui, particolarmente invasiva, risulta la cosiddetta 'pianta delle farfalle' (*Buddleja davidii*), di recente introduzione.

A questo problema si aggiunge la scarsità del tempo utile per effettuare la ricognizione, che si limita ai periodi in cui la copertura fogliare è meno intensa, e quindi da fine ottobre ad aprile. Durante i mesi invernali, però, la neve e il ghiaccio non permettono indagini più approfondite, anche se, talvolta, una lieve copertura nevosa può far risaltare la presenza di linee di tracciato e di variazioni nella morfologia del terreno. Pertanto, il periodo favorevole a intraprendere l'attività di ricognizione si concentra tra ottobre-novembre e tra febbraio-marzo, anche se l'aumento della piovosità riscontrato negli ultimi anni ha spesso ridotto ulteriormente il tempo utile per un'efficace azione di controllo. L'aumento della portata d'acqua, causato da un periodo piovoso, basta a cambiare i connotati morfologici spondali, talché un luogo interessante dal punto di vista della ricognizione non possa più essere individuato o raggiunto se non con gravi difficoltà. Se si deve raggiungere un posto impervio, collocato sulla sponda opposta, dunque, bisogna tener conto anche dei periodi in cui il livello del fiume è più basso, che si concentrano, solitamente, in gennaio e in luglio³⁸⁴. Ciò perché il tracciato originario, in alcuni tratti, correva proprio a ridosso del fiume Fella.

Il livello insolitamente basso di alcuni tratti viari di comprovata antichità ha fatto supporre che, fino a tempi non molto remoti, anche il letto del fiume fosse più incavato e meno ampio. Altri indizi stanno a dimostrarlo: immagini di archivio o vecchie stampe come quella raffigurante il villaggio di Pontebba agli inizi del '700, mostrano la presenza di ampie sponde erbose che giungevano a ridosso dell'acqua (Fig. 4). Sicuramente la morfologia della valle dovette mutare durante i secoli; soprattutto negli ultimi tempi, avvenimenti disastrosi come i terremoti o alcuni interventi umani poco prudenti hanno contribuito a formare, lungo il corso dei torrenti, estesi depositi di detriti che durante le piene vengono mossi e trasportati a valle causando grandi danni con la forza dell'attrito e aumentando l'inghiaiamento del letto fluviale³⁸⁵. Gli estesi disboscamenti operati nei secoli scorsi e, soprattutto, la diffusa costruzione di briglie per salvaguardare i piloni dei ponti, hanno contribuito a innalzare, in più punti, il livello del fiume, causando con ciò anche l'aumento delle esondazioni.

Tutte queste riflessioni hanno fatto in modo di indirizzare le ricerche, permettendo di approfondire la ricognizione di alcuni tratti o di tralasciarne altri che si ritenevano non utili.

L'azione di controllo si è così rivolta verso la ricerca e la perlustrazione dei resti di 'paleosponda', che si sono salvati dalle numerose alluvioni, cioè quei tratti di sponda erbosa pianeggiante che si

³⁸³ Piacevoli compagni di ricognizione sono stati Giorgio Cividino, Alessandro Faè, Carlo Fiappo, Stefano Magnani, Thomas Thygesen, Roberto Zucchini e soprattutto Romanino Azzola.

³⁸⁴ Ma nel 2011 molto favorevole è stato il periodo di siccità concentrato tra febbraio e maggio.

³⁸⁵ Si legga il contributo di Paronuzzi nel volume sul Tagliamento (PARONUZZI 2006, pp. 99-110).

elevano di poco a ridosso delle ghiaie fluviali, e che possono conservare ancora tracce di antica viabilità. (Fig. 5)

La morfologia del pendio spondale è stata un altro elemento importante per valutare l'utilità o meno di un'eventuale azione di ricognizione; in alcuni tratti, infatti, a causa della ripida pendenza del versante, l'alloggiamento della massicciata della strada moderna è stato creato tagliando la roccia sovrastante e depositando il materiale verso il fiume, distruggendo, in questo modo, qualsiasi traccia antica in modo irreversibile. (Fig. 6) Anche i grandi interventi dell'Ottocento, attribuibili all'amministrazione austroungarica, se in alcuni casi hanno distrutto o danneggiato la viabilità precedente, altrove hanno permesso di identificarla, poiché, pur mantenendosi a un livello superiore, ricalcavano il vecchio percorso, risparmiandolo.

Dopo le trasformazioni parziali operate dall'amministrazione asburgica, la prima grande opera che sicuramente cambiò i connotati morfologici della valle fu la costruzione della ferrovia Udine-Villach, che venne intrapresa a partire dagli anni settanta dell'Ottocento. La linea, che in parte ricalca l'antico percorso, cancellò definitivamente preziose testimonianze: si pensi solo agli sconvolgimenti che dovette apportare alla più recente 'Napoleonica' (allora ormai usata come sentiero vicinale) l'uscita dell'imponente viadotto presso Ponte di Muro. (Fig. 7)

Anche l'allargamento della strada Statale e la costruzione delle roste per il contenimento del Fella dovrebbero avere, in qualche modo, ridotto i tratti antichi. Oltre a ciò bisogna aggiungere la stesura, negli anni ottanta del secolo scorso, del tratto autostradale che unisce la Mitteleuropa all'Adriatico e che apportò, anch'esso, ulteriori danni alla viabilità antica. (Fig. 8)

Infine, anche se marginalmente, altri danni sono stati cagionati dall'escavo del metanodotto, di cui una terza linea è stata interrata alcuni anni orsono³⁸⁶.

Nella Val Canale, dove la situazione morfologica è diversa, presentandosi più dolce e con sponde più ampie, la ricerca dell'antica viabilità è stata favorita anche da alcuni fattori di carattere culturale; ci si riferisce alla tradizione di demarcare le strade con segnacoli religiosi di varia forma e struttura. La presenza frequente, quindi, di crocefissi lignei, cappelletti dai caratteristici tetti a punta e icone con immagini sacre, ha spesso confortato le ipotesi circa la preesistenza di un tratto stradale rispetto ad un altro. (Figg. 9, 10)

La ricostruzione del tracciato si avvale, però, anche di altri apporti sostanziali che, ognuno per sua misura, hanno contribuito a rendere questa ricerca proficua e possibilmente corretta. Ad arricchire le conoscenze topografiche del tracciato sono stati i dati offerti da cartografia, toponomastica e, in parte, dalle fonti documentarie e dalle fonti iconografiche, che hanno interessato questo territorio.

La convalida, come si è già detto, resta la ricognizione delle tracce rimaste sul terreno. La mappatura dei siti dovrebbe essere indicata tramite il posizionamento con la strumentazione a GPS; quest'ultima si dimostra, però, poco utile in luoghi vallivi e boscosi, dove l'esposizione satellitare è molto carente, determinando così un basso indice di precisione. Le coordinate geografiche presenti nel testo che segue, dunque, sono state estrapolate dal programma Google earth.

Non tutto si è potuto attuare per mancanza di mezzi, strumentazioni e capacità. Ci si riferisce, con rammarico, all'occasione di utilizzare le competenze degli studenti dell'Istituto per Geometri 'Magrini' di Gemona, il cui insegnante di Topografia, prof. Pierangelo Cragnolini, si era offerto di inserire la mappatura del tratto più interessante del percorso all'interno di un progetto di attività topografica; il progetto non ha avuto esito anche a causa delle difficoltà ad accedere al sito in

³⁸⁶ A tutte queste opere, e a un loro sovrapporsi al percorso antico, rendendo problematica la lettura delle tracce, si accennerà a suo tempo.

questione. Ed è proprio l'aspetto topografico che difetta in questo studio: infatti, ad eccezione di luoghi già oggetto di sondaggi archeologici, come il sito di Santo Spirito di Moggio Udinese, mancano le levate dei siti più indicativi e i rilievi delle strutture ancora presenti.

La cartografia

L'identificazione di antiche tracce di viabilità, com'è noto, si basa anche sulla lettura e sul confronto di mappe e tavolette cartografiche. Di queste, la cartografia storica costituisce un mezzo di ricerca imprescindibile, poiché registra situazioni vecchie di secoli, ancora presenti prima dei grandi interventi operati sul territorio a partire dall'Ottocento.

La tradizione cartografica moderna si può far risalire al XV secolo³⁸⁷ e consiste, solitamente, in carte che derivavano da comuni 'antenati', spesso rilievi con finalità amministrative, che venivano realizzate a scopo di conoscenza di una regione, in previsione di guerre o di controllo dei confini. Queste carte non offrono indicazioni precise di una regione, in quanto, di solito, si tratta di visioni corografiche, in cui la zona in questione veniva rappresentata sommariamente, senza un'osservazione diretta del territorio; questa caratteristica, perciò, le rende ripetitive e poco attendibili per la ricerca topografica, soprattutto per quel che riguarda l'ubicazione delle località.

Del resto, frequenti sono gli errori di posizione delle stesse e le storpiature dei nomi noti. Basti, per tutte, l'idea di Cluverio che nel suo atlante storico del 1624, attribuiva in modo arbitrario alla zona in oggetto alcuni siti storici desunti dalle fonti; così a Moggio collocava *Nemasus* e a Venzone poneva la città di *Noreia*, singolarità ripresa, alcuni decenni dopo da Coronelli³⁸⁸. (Fig. 11)

Fanno eccezione alcune rappresentazioni, dove si possono trovare indicazioni che denotano una conoscenza più diretta dei luoghi. Inoltre, le descrizioni che accompagnano alcune carte possono offrire qualche notizia interessante, soprattutto per ciò che riguarda i toponimi antichi, alcune indicazioni di natura economica o il percorso delle strade e la presenza dei ponti.

Le prime carte riguardanti specificatamente la regione friulana compaiono verso la metà del XVI secolo e vengono redatte a cura dell'amministrazione della Serenissima; tra queste si segnala un disegno anonimo e senza data che «potrebbe anche essere considerata il primo documento cartografico regionale del Friuli finora noto»³⁸⁹. (Fig. 12)

È comunque la carta di Pirro Ligorio, pubblicata nel 1563, a proporre una prima rappresentazione della regione ricca di particolari e di indicazioni di località: per quel che riguarda la zona oggetto di questa ricerca si nota la presenza, per la prima volta, della borgatella di Portis (Importis), o alcune suggestive indicazioni relative al Monte Canin, mentre sono ancora assenti le indicazioni relative alla viabilità e, tra i ponti, è menzionato solo quello di Peraria³⁹⁰. (Fig. 13)

Tra il gran numero di carte a visione corografica fanno eccezione due riproduzioni limitate al Friuli settentrionale che riportano anche la valle del Fella; una è un disegno a penna che raffigura la Carnia e il Canal del Ferro, già copia della carta disegnata da Valvasone di Maniago e accompagnata dalla sua celebre *Descrizione della Carnia*, stilata in omaggio all'allora abate di Moggio Carlo Borromeo in occasione della commenda sull'abbazia di Moggio. La carta riporta solo l'idrografia e le principali sedi umane dislocate lungo le valli, ma è, comunque, «un documento originale e indipendente rispetto alle altre rappresentazioni del secolo XVI». (Fig. 14)

³⁸⁷ LAGO 1989, pp. 56-57; LAGO ROSSIT 1988/1, pp. 21-22.

³⁸⁸ Vedi nota 99. LAGO ROSSIT 1988/2, p. 35; LAGO 1989, pp. 172-173.

³⁸⁹ LAGO ROSSIT 1988/1, p. 93.

³⁹⁰ Questa e la prossima notizia sono tratte da LAGO ROSSIT 1988/1, pp. 112 e 134.

È anonima e senza data, invece, anche se attribuibile alla fine del XVI secolo³⁹¹, la carta che raffigura la valle dell'Isonzo e la Val Canale fino a Chiusaforte. L'importanza di questo disegno è data dal fatto che, per la prima volta, si riporta con una certa precisione il tracciato stradale a monte di ponte Peraria, segnato con una linea tratteggiata: vi compaiono gli antichi ponti di Muro e di Legno, subito a valle di Pontebba. A San Leopoldo è raffigurato un altro ponte che riportava il percorso in sinistra idrografica, fino quasi a Malborghetto, dove la strada tornava sull'altra sponda e vi rimaneva fino a Tarvisio³⁹². (Fig. 15)

Alcune carte, a partire dalla fine del XVII secolo indicano, però, per il tratto tra ponte di Muro e ponte di Legno, la presenza di una strada in destra idrografica anziché il tracciato che passava per Pietratagliata. L'origine dell'errore si trova già nella carta di Coronelli (v. *supra*) e verrà ripetuto anche dal Giusti, nel suo disegno del 1685, dove c'è la sola indicazione di Ponte Peraria posto a monte di Resiutta con la strada che prosegue lungo la sponda destra fino a Pontebba³⁹³. Già nella carta del Magini il ponte che porta in sinistra idrografica era collocato dopo la Chiusa anziché dopo Dogna, che restava così senza collegamenti. (Fig. 16)

Una maggior precisione dei riferimenti topografici si ha agli inizi del XVIII, quando vengono pubblicate, a cura dei Provveditori veneti, alcune carte molto particolareggiate che riguardano la valle e che segnalano la sistemazione di una cintura sanitaria di controllo ai confini nord-orientali (i c.d. 'restelli'), in seguito alla diffusione della peste e di altre malattie infettive. In queste compaiono i toponimi di numerosi centri del Canal del Ferro e di sedi alpine come le casere e gli alpeggi. Viene riportato, reso con tratteggio, il tracciato preciso della strada di fondovalle, con la diversione di Pietratagliata tramite i due ponti di Legno e di Muro (o 'di Gleris' come veniva qui chiamato). Presso quest'ultimo manca ancora l'indicazione della borgatella di Saletto, risalente ad un periodo più tardo³⁹⁴. (Fig. 17)

Bisognerà attendere la cartografia austriaca degli inizi dell'Ottocento, per raggiungere la precisione del metodo scientifico nelle levate dei settori territoriali, con la prima grande mappatura attuata tra il 1798 e il 1805, da un gruppo di cartografi coordinati dal barone von Zach; si tratta delle tavolette al 28 800 della *Kriegskarte* che, per il territorio in questione, riportano il comprensorio vallivo fino a Pontebba³⁹⁵. Oltre al grado di precisione e attendibilità di quest'opera cartografica, il vantaggio è dato dal fatto di avere una scala molto vicina a quella delle più tarde tavolette dell'IGM. al 25 000 fatto, questo, che permette di attuare un confronto soprattutto con le prime levate relative al Canal del Ferro, pubblicate a partire dal 1897. Ciò ha permesso di mettere in luce eventuali difformità del tracciato, in un'epoca in cui il territorio della valle aveva subito importanti cambiamenti per opera dell'uomo e della natura; alcune di queste, dopo un attento controllo, sono risultate molto significative. (Fig. 18) Coeve o di poco posteriori alla *Kriegskarte* sono le carte catastali approntate dalle amministrazioni napoleonica e asburgica e presenti presso gli archivi di Udine e di Gorizia; la loro utilità è data dalla presenza di aspetti toponomastici e dalla mappatura anche della viabilità locale.

³⁹¹ Fu base alla carta del Magini (*Congresso Geografico* 1964, pp. 186-188; LAGO, ROSSIT 1988/1, p. 180).

³⁹² In realtà, in epoca moderna, il ponte era ubicato nei pressi del borgo di Santa Caterina.

³⁹³ Questa e la prossima notizia sono tratte da LAGO ROSSIT 1988/2, pp. 80 e 14.

³⁹⁴ L'accenno al borgo di Saletto manca anche nei resoconti napoleonici del 1809, dove si parla di un pianoro «vicino al ponte (Ponte di muro) [...] e sulla riva destra del torrente [...] domina e controlla la strada fino a Dogna; vi si vedono le tracce di una batteria che gli Austriaci volevano stabilirvi durante l'ultima guerra» (FORAMITTI 1994, p. 56).

³⁹⁵ Benché manchi la descrizione scritta degli ufficiali, presente, invece, per le altre zone. A quella si può ovviare con i coevi documenti dell'esercito napoleonico.

La toponomastica

La toponomastica assume una certa importanza nel coadiuvare la ricerca archeologica, anche se un suo uso come fonte per la storia va considerato con prudenza e i dati che offre vanno confortati dall'apporto di altre testimonianze.

Trattandosi dell'identificazione di una viabilità antica, l'attenzione si è concentrata sui toponimi che ne possono richiamare, anche in maniera ambigua, la presenza.

Gli insediamenti del Canal del Ferro e della Val Canale sono spesso attraversati da vie denominate 'Romana'; in questo caso si può ipotizzare la presenza di un antico tratto stradale dovuta alla probabile scoperta, in passato, di tratti ad acciottolato o solchi carrai (anche se, talvolta, si tratta di un'indicazione locale che non presenta alcuna base di verifica per attribuirli all'epoca romana). È questo, sicuramente, il caso di Resiutta, dove il nome di 'Romana' dato alla strada che attraversa l'abitato, attesta la presenza di un manufatto antico sotto l'attuale impianto viario; infatti, una notizia datata agli inizi del Novecento parla della scoperta, alla profondità di due metri sotto il piano stradale, «di una strada lastricata in pietra» che si snodava attraverso l'abitato dal ponte del Leone fino alla «vetusta casa Andriussi»³⁹⁶, proseguendo verso il municipio.

Una situazione del genere si riscontra anche nei dintorni di Tarvisio: qui, sempre nel secolo scorso, si rinvennero tracce di solchi carrai sia sotto l'attuale linea ferroviaria³⁹⁷, sia nei pressi della chiesa parrocchiale di Coccau³⁹⁸; la stradina superiore che congiunge i due centri e che, molto probabilmente, ricalca l'antico tracciato, porta ancora il toponimo di 'via Romana'.

Anche il tragitto che costeggia la sponda destra di Rio del Lago, nei pressi di Cave del Predil porta il significativo nome di 'via Romana'. L'antichità del percorso è avvalorata dal rinvenimento di oggetti romani presso la località Muda (n. 22; vedi *supra*).

Un altro toponimo indicativo di una viabilità antica può essere il nome 'Lavare'. Nella lingua friulana la voce *làvare* ha il significato di 'lastra rocciosa' o 'ciottolo piatto'³⁹⁹; se in molti casi il nome si riferisce ad una condizione naturale, ben si presta anche ad indicare un acciottolato stradale, come nel caso della strada 'das Làvaris', presso Ospedaletto, un antico percorso acciottolato del quale si rinvennero tracce nel secolo scorso⁴⁰⁰. Lungo la valle del Fella questo toponimo è concentrato, per lo più, nella zona di Chiusaforte. Un sostituto toponomastico della voce *làvare*, sempre indicante un tipo di strada acciottolata, è il toponimo 'Lastròns' (I Lastroni), che assume il vecchio tratto stradale presso Ponte Peraria⁴⁰¹.

Altri relitti toponomastici attirano l'attenzione del ricercatore. 'Cjastelfîr' o 'Cjastielât' ('Tiscjelât') è un nome ricorrente in Friuli e sta a individuare, talvolta, un insediamento antico, qualora non indichi semplicemente una cima montana⁴⁰². Nel comprensorio in esame si conoscono due località che portano questo nome ed entrambe risultano interessanti dal punto di vista storico. La prima ('Chiastelirs') è identificabile con il settore nord-orientale del colle di Santo Spirito di Moggio, dove sono venuti alla luce i resti dell'insediamento romano⁴⁰³. Un'altra testimonianza è quella relativa al toponimo relativo alla zona di ingresso del paese di Pontebba, che prende il nome di 'Cjastielât'; qui, dove si trovano ancora i più antichi edifici del paese, giungeva la vecchia strada

³⁹⁶ *Notizie storiche* 1926, pp. 6-7. Vedi tratto 2.

³⁹⁷ BULLE 1947, p. 66.

³⁹⁸ RIGONI 1972, nota 24, c. 24. Vedi tratto 6.

³⁹⁹ *Legami* 2004, pp. 59-60.

⁴⁰⁰ «Strada detta *das Làvaris*-latino *lapides?*» (SELLA 1962, p. 9).

⁴⁰¹ *Legami* 2007, p.196.

⁴⁰² *Legami* 2004, p. 88.

⁴⁰³ DE GASPERO 1876, n. 22.

carrozzabile. Sembra che, a partire dal 1560, a controllo della strada venisse eretta una massiccia costruzione in pietra chiamata 'Cjastielàt' (il Castello) che si protendeva fino al letto del fiume Fella e che venne danneggiata da una piena verso la metà del XIX secolo⁴⁰⁴. L'iscrizione dedicata da *Onesimus* alla defunta coniuge *Severilla* fu trovata poco più a valle, in località San Rocco, forse in occasione dell'erezione di una rosta per la regimentazione delle acque⁴⁰⁵. (Figg. 129-132)

Nel comprensorio preso in esame non mancano nemmeno le indicazioni relative alla presenza di sepolcreti o tombe sparse, che si concentrano nella zona di Resiutta, rappresentati dalla voce dialettale 'Tombièle'.

Le fonti documentarie d'archivio

Le fonti documentarie d'archivio meriterebbero da sole un'attività di ricerca, data la complessità che vi sottende; questo, però, richiederebbe un dispendio di tempo che va oltre i limiti del presente studio. La mancanza di tempo, infatti, ha impedito di affrontare in modo adeguato l'analisi di ulteriori documenti, che avrebbero potuto rivelarsi preziosi. In alcuni casi, inoltre, l'incapacità di leggere vecchie grafie è stata sicuramente un forte deterrente a un successivo approfondimento.

Nondimeno, diverse e utili sono state le fonti documentarie alle quali si è potuto aver accesso nel corso di questo lavoro, che hanno fornito soprattutto notizie relative alla datazione di alcuni tratti stradali. Punto di partenza sono state alcune verifiche fatte sopra spunti e citazioni bibliografiche di altri autori, dalle quali si è giunti ad ampliare il campo di ricerca attraverso l'esame di cartolari contenenti documenti relativi al territorio in questione.

Tra i documenti presi in visione, che presentavano notizie interessanti e in buona parte 'decifrabili', si ricorda, in particolare, il *Summario delli processi contro Pramperi*, dell'Archivio Comunale di Moggio, conservato all'Archivio di Stato di Udine, nel quale si trovano molte notizie riguardo alla strada ed alle peripezie che doveva affrontare chi si era preso l'incarico di tenerla in ordine. È chiaro che questo documento ha una parte preminente nelle citazioni che si ritrovano all'interno del testo.

Molte integrazioni documentarie sono state conosciute anche grazie alla grande disponibilità di Claudio Lorenzini e Loris Sormani, che hanno contribuito con materiale da loro acquisito e già 'tradotto', proveniente, per lo più, dall'Archivio di Stato di Venezia.

Le fonti iconografiche

Oltre alla cartografia, di per sé anch'essa fonte iconografica, esiste tutta una serie di rappresentazioni che possono in qualche modo aiutare la ricerca sul campo. Ci si riferisce alle riprese aeree, alle vecchie fotografie che, assieme alle cartoline d'archivio, ritraggono una situazione del paesaggio non più verificabile, soprattutto dopo i mutamenti avvenuti in seguito ai recenti episodi alluvionali.

Le riprese aeree sono molto utili alla ricognizione archeologica; attraverso di esse, in pianura, sono stati individuati i segni relativi alla presenza dei paesaggi 'sotterranei', che hanno finalizzato la ricerca e lo scavo archeologico. Ma l'ambiente montano mal si presta a un esame dall'alto per cercare tracce di insediamenti o di antica viabilità. Ci sono, infatti, alcuni fattori che incidono

⁴⁰⁴ CINAUSERO 2003, p. 161. Sul luogo esistono anche diverse leggende.

⁴⁰⁵ *CIL*, V, 8650. COJANIZ 1996, pp. 46-47 e 86-87. Vedi *supra*.

negativamente sulla lettura della fotografia aerea. Innanzitutto il veloce rimboschimento degli ultimi decenni ha cancellato molte tracce antropiche e di viabilità minore; ciò è percepibile, ad esempio, dalla lettura delle Carte Tecniche Regionali, acquisite da pochi anni con la fotografia aerea, e la cui resa nei particolari è nettamente inferiore a quella delle tavolette IGM. Inoltre, nella lettura di un'immagine zenitale dell'ambiente montano bisogna tener conto anche dell'ombreggiatura data dai rilievi circostanti, che può influire determinando una minore visibilità⁴⁰⁶.

In ogni caso, le fotografie aeree offrono sempre un'opportunità di esaminare il territorio e non vanno trascurate.

Una prima serie di fotografie aeree delle quali si è preso visione sono i rilievi fotografici ripresi dagli aerei austriaci durante la Grande Guerra che, violando lo spazio aereo, si addentravano lungo la valle del Fella⁴⁰⁷. Le immagini che sono state visionate possiedono un'eccezionale nitidezza, ma avevano finalità militari e non sempre riguardano da vicino i luoghi di questa ricerca. (Fig. 122)

Le riprese dell'Istituto Geografico Militare effettuate nell'immediato dopoguerra, quando il territorio montano era ancora oggetto di regolari interventi volti allo sfalcio dei prati e alla pulizia del bosco, possono essere ancora utili per la ricerca di antiche tracce viarie e antropiche.

Fonti iconografiche preziose possono essere anche i dipinti, le vecchie cartoline o le fotografie che documentano eventi e fatti non comuni. Tra queste ultime si sono prese in visione, grazie alla disponibilità di Andrea Bavecchi, le fotografie che riguardano la valle del Fella nell'ultimo ventennio dell'Ottocento, in occasione della costruzione della linea ferroviaria, dove vengono documentati i grandi mutamenti della morfologia valliva a causa degli imponenti interventi operati per realizzare la massicciata tra Moggio e Pontebba. (Fig. 7)

⁴⁰⁶ È, questa, la situazione delle immagini di zone montuose riprese da Google earth, la cui chiarezza è condizionata dall'ora in cui venne fatta la ripresa.

⁴⁰⁷ Si trovano presso il Kärntner Landesarchiv di Klagenfurt.

2. IL TRACCIATO 'ANTICO'

Tratto 1: da Stazione per la Carnia a Moggio Udinese

Da Stazione per la Carnia il tracciato antico seguiva, probabilmente, un tratto che correva sull'ampio terrazzo fluviale; è possibile ipotizzare la diversione che portava verso Amaro in località Pinedis dove, alcuni anni fa, sul greto del Fella, si sono rinvenuti massi lavorati in dolomia calcarea, forse pertinenti a un ponte precedente, che superava il fiume poco più a valle dei due esistenti (46°22'39 N;13°07'26 E; 262 m)⁴⁰⁸.

Presso il Rio Tugliezzo si trovava l'antico confine tra la terra di Venzone e i possedimenti abbaziali; le fonti moderne parlano di una croce incisa nella roccia, della quale, non trovandosi più traccia nel 1353, si rifece copia nel medesimo luogo «ed è una pietra di color bianco, e sta [...] ai piedi del monte Rivo, lungo la strada pubblica, a man destra andando da Venzone a Moggio»⁴⁰⁹.

La strada proseguiva inoltrandosi lungo la valle del Fella, ricalcata dalla carrozzabile presente sulla cartografia ottocentesca e obliterata dall'attuale strada Statale. A monte, in alto sulla destra, si trova la massicciata della ferrovia, che sicuramente contribuì all'opera di distruzione di eventuali tracce antiche; a sinistra, in basso, il fiume Fella scorre impetuoso battendo contro la murata stradale, tanto che, nella prima metà del XVIII secolo, dopo l'ennesima alluvione, si tentò di arginarne la foga con la costruzione di una rosta, detta Rosta Fornera dall'ingegnere che la progettò e della quale si ravvisano ancora le palificazioni che sporgono dall'acqua (46°23'13 N;13°09'01 E; 290 m)⁴¹⁰. (Fig. 19)

Qui come altrove, più avanti, è possibile effettuare un controllo di eventuali tracce di ponti, guadi o passaggi antichi solo in prossimità dell'attraversamento di rii e forre.

Sicuramente la strada attraversava il Rio *Lavarie* (detto anche Rio *Barber*) su un ponte provvisorio: l'alveo è abbastanza stretto e il vecchio percorso d'epoca veneziana lo superava su un ponte a fornice unico, del quale sono ancora visibili le fondazioni delle spalle, su cui si impostano quelle del ponte attuale. (Fig. 20; n. 1)

Non molto diverso doveva essere l'attraversamento del corso d'acqua originato dalla *Spissante*, che si incontra alcuni chilometri dopo: qui il letto piano del corso d'acqua è piuttosto ampio ma non profondo, facendo presupporre l'uso di un guado. (Fig. 21)

Alcune strette forre si rinvergono nel tratto viario tra le due cascate: l'ispezione di due di queste ha portato a risultati interessanti. A valle della stazione ferroviaria di Moggio Udinese la strada costruita in epoca asburgica e utilizzata fino agli anni '60 dello scorso secolo si manteneva ad un livello più alto rispetto all'attuale Statale, poiché doveva superare uno sperone roccioso che si affaccia sul fiume Fella, talché la linea ferroviaria, per ovviare a questo ostacolo, fu costretta ad impiegare una galleria che sbuca al di sotto del piano stradale; l'attuale strada Statale ha risolto l'inconveniente tagliando la roccia e creando una nuova sede (Figg. 22-24; n. 2). In questo tratto sono ancora visibili alcuni ponti ciechi che con i loro archi di contenimento sostengono la strada

⁴⁰⁸ Si sa che in epoca napoleonica il ponte si trovava sul Tagliamento, poche centinaia di metri a nord di Venzone (FORAMITTI 1994, pp. 64-65).

⁴⁰⁹ PASCHINI 1971³, p. 83. Anche altrove, parlando dell'impegno dei di Prampero, si dice espressamente che «la strada che devono tener acconcia è di lunghezza di miglia:14: dalla Pontebba sino a Venzon al segno X» (*Summario* 31 agosto 1672, p. 30). Vedi nota 361.

⁴¹⁰ La rosta venne costruita a cura dell'amministrazione veneta che spese 40.000 ducati, avvalendosi dell'opera di Carlo Fornera da Portis (*Piccole memorie* 1902, pp. 38-39).

moderna e che, in alcuni casi, permettevano lo scorrimento dei colatoi d'acqua che, scendendo dalla rupe soprastante, formano profonde e strette forre⁴¹¹. Anche l'antica strada, precedente a quella di epoca asburgica, si manteneva alta e doveva risolvere il problema dato dalle lacune di roccia di un pendio morfologicamente spezzato. Due tratti stradali sono visibili al di sotto degli arconi; (Figg. 25, 26) quello più settentrionale consta di una struttura costituita da una specie di ponticello a 'piattabanda' fabbricato per superare la forra, e del quale rimangono visibili gli aggetti, in particolare quello sinistro (46°23'46 N; 13°10'20 E; 305 m). Il ponticello è formato da alcuni conci a base rettangolare che sporgono sulla forra; due di questi sono lastroni piatti e piuttosto grandi, accuratamente squadrati: uno di essi presenta, sul lato minore, un buco per l'innesto di una grappa, mentre l'altro, sul lato lungo, presenta due scanalature artificiali che si congiungono sulla superficie inferiore formando una V. (Fig. 27) Lascia sorpresi, però, il tipo di pietra dei due conci, che è molto simile a marmo e non appartiene al campionario locale⁴¹²; lo stesso tipo di pietra forma l'attacco dell'altra spalla, dove sono presenti anche due fori per il probabile innesto di travature in legno. (Figg. 28, 29) Si tratta, senza dubbio, di un materiale lapideo pregiato, troppo tenero per essere impiegato nella massicciata di una strada e questo fatto lascia ipotizzare l'uso di un reimpiego. Da dove fossero stati rimossi i due lastroni e quando non è dato di saperlo; la strada è precedente a quella d'inizio Ottocento e può facilmente trattarsi di una delle tante ristrutturazioni ad opera della Serenissima. Una notizia erudita testimonia la presenza, in questo luogo, di un'iscrizione datata agli inizi del XVIII, che celebra un rifacimento della strada per opera dei conti di Prampero, da secoli incaricati di tale mansione (vedi *supra*). La lapide, che citava: «DOM [...] REGIA AQUARUM FLUVIE EVERSA S(ENATUS) C(CONSULTO) LATIUS RESTITUTA TANTUM OPUS EXEQUI CURAVIT HENRIC CO DE PRAMPERO ANN SAL [...] DCCXXVI XV KALEND IUN [...]»⁴¹³, diede il nome alla località, ed in particolare alla galleria ferroviaria che vi passava sotto e che nei progetti della ferrovia porta perciò ancora il significativo toponimo di 'Pietrascritta'⁴¹⁴. (Figg. 30, 31)

L'importanza del colle di Santo Spirito di Moggio durante l'epoca romana è stata più volte ribadita (vedi Catalogo e n. 3); sicuramente doveva esistere un ponte di collegamento che attraversava il fiume Fella, ma le testimonianze relative ad un passaggio del fiume si limitano all'epoca moderna⁴¹⁵.

Sappiamo il ponte che fu rifatto più volte, nei secoli scorsi, a causa delle numerose alluvioni che affliggevano periodicamente la valle; soprattutto agli inizi del XVII secolo fu distrutto per ben due volte a distanza di quattro anni. Infatti, nel 1615, si ha notizia che gli abitanti del Canale presentarono supplica alla Serenissima, citando le gravi calamità avvenute e parlando del Fella come di «un rapacissimo fiume [...] il quale gl'ha levato gran parte delle terre [...] anco il ponte di legname fabbricato da quelli di Moggio sopra esso fiume»⁴¹⁶. Quattro anni dopo, nel 1619, un altro nubifragio portò via i ponti di Peraria, Pontebba e Moggio⁴¹⁷. Dall'accorata supplica al Luogotenente Contarini datata al 1636, si viene a conoscenza che il ponte «gravezza di grandissima

⁴¹¹ Attualmente l'acqua non scorre più lungo questi colatoi: venne deviata, probabilmente, in seguito agli interventi per la costruzione della galleria ferroviaria.

⁴¹² Con Roberto Zucchini abbiamo appurato che la pietra è molto simile a quella di Aurisina.

⁴¹³ *Fondo Imperial*, 4433. La notizia mi è stata segnalata dall'architetto dott. Sormani Loris di Venzone, che ha effettuato anche la ricerca di archivio.

⁴¹⁴ *La strada ferrata* 2006, p. 88.

⁴¹⁵ La prima menzione del ponte di Moggio risale al 1437 (PAULUZZI 1968, p. 24).

⁴¹⁶ In VENTURA 1988, nota 4, p. 558.

⁴¹⁷ MARINELLI 1894 (1982), p. 165.

considerazione et intollerabil spesa» era idoneo al passaggio di «carrì et pedoni di longhezza di passi 60»⁴¹⁸.

Da queste notizie si arguisce che il ponte di Moggio era fabbricato in legno; anche i genieri napoleonici lo definiscono, nel primo decennio del XIX secolo «in carpenteria, situato molto più in basso del livello della strada»⁴¹⁹. È presumibile pensare a una struttura con sponde in pietra e corpo in legno che, attraverso i secoli, veniva sostituito⁴²⁰. In quanto alla sua posizione, nell'antichità non doveva essere variata rispetto a quella attuale, posto com'è nel punto più stretto, tra le pendici del monte Ravorade e il Cuel dal Ciaù, il piccolo sperone roccioso che si affaccia sul fiume. (Fig. 32)

Tratto 2: da Moggio Udinese a Ponte Peraria

Dopo aver appurato che il tracciato romano, in alcuni punti, presentava un livello insolitamente basso e vicino a quello attuale del fiume, l'indagine è stata diretta su alcuni tratti spondali che ancora si conservano tra Moggio Udinese e Resiutta e che potrebbero aver ospitato l'antica sede stradale. (Figg. 5, 33) Alcune decine di metri più a monte del ponte di Moggio, in sinistra idrografica, si trova ancora la robusta spalla del ponte fatto costruire nel 1915, agli inizi della Grande Guerra e crollato nel 1920 in seguito a una piena del Fella. (Fig. 34) In questa zona si potrebbe collocare, genericamente, anche il rinvenimento di un miliare romano, avvenuto nell'Ottocento⁴²¹.

Giovanni Battista Pittiano, nel suo viaggio di ritorno verso casa, descriveva la strada tra Resiutta e Moggio come «intagliata nella costa del monte»⁴²²; il breve ma importante accenno ci indica, quindi, che nel XVI secolo esisteva un tracciato posto più in alto rispetto alla sponda. In ogni caso, la costruzione della strada d'epoca asburgica, impostata su un terrapieno utilizzato anche dall'attuale Statale, dovette cancellare gran parte della viabilità precedente; è ciò che si riscontra lungo gran parte del Canal del Ferro, dove lo spazio per la sede stradale è ridotto e si sono dovuti operare ampliamenti, intaccando anche la superficie rocciosa. (Fig. 6)

La forra di Rio Secco viene attualmente superata da un ponte ad arco unico; un aggetto roccioso sottostante può avere facilitato, in antico, l'alloggiamento di un ponte di legno. (Fig. 35) Oltre la forra c'è una sporgenza rocciosa che la strada asburgica aggirava e che l'attuale Statale ha eliminato, rettificando il percorso⁴²³. Qui, scavando sotto l'attuale strato erboso, si rinviene ancora l'antico acciottolato che lastricava la vecchia strada (46°23'49 N; 13°11'53 E; 310 m). (Figg. 36-38; n. 4)

Proseguendo verso Resiutta, si ritiene che l'antica strada seguisse la conformazione del pendio, portandosi quasi a livello di quella attuale. La costruzione della rete ferroviaria nell'Ottocento e del viadotto autostradale che qui esce dalla galleria, ha coperto il tracciato ancora presente nella cartografia austriaca⁴²⁴ e con esso quanto rimaneva di eventuali vestigia precedenti. (Fig. 39)

⁴¹⁸ *Comunità di Moggio* 1884, p. 9.

⁴¹⁹ FORAMITTI 1994, p. 55. Altrove (p. 59) sono precisate le misure: «lungo circa 100 metri e largo circa 4».

⁴²⁰ Risale a metà del secolo XVII il processo contro i fratelli Gallizia per non aver ottemperato alla promessa di «fabricare un pillastro di pietra lavorata da fondarsi nella detta Fella fiume ove di presente s'attrova il ponte di legno» (*Processo* 1653-1655).

⁴²¹ «Fra Moggio e Resiutta, nel luogo denominato la Riva Storta, sotto l'alveo del Fella, si trasse una colonna miliare di bellissimo marmo col numero LXIX» (DE GASPERO 1876; MAINARDIS 2008, p. 124). Il numero delle miglia riporta alla località di Pontebba.

⁴²² PITTIANO 1577 (1871), p. 15.

⁴²³ L'aggiramento è visibile nella carta del Von Zach (VON ZACH 1788-1805 (2005), tav. XVII/7, Chiusa).

⁴²⁴ VON ZACH 1788-1805 (2005).

Un tratto parallelo, forse più antico, doveva correre, però, anche sulla sponda destra del Fella, almeno fino a Ovedasso; ne fanno fede ripetuti ritrovamenti, dei quali il maggiore è quello relativo ad un tesoretto di monete noriche rinvenuto, agli inizi del secolo scorso, «nella valle del Fella, dirimpetto alla stazione ferroviaria di Resiutta»⁴²⁵; altre monete romane vennero ritrovate presso la chiesa della frazione moggese, mentre alcuni anni fa, nei prati sottostanti, furono recuperate un'ascia ed un'*aplique* in bronzo⁴²⁶. (Fig. 40)

Si conosce l'importanza che ebbe Resiutta/*statio Plorucensis* in epoca romana (n. 5). L'antica strada d'ingresso all'abitato romano, doveva ricalcare, senza grosse differenze, l'attuale strada interna, denominata via Roma; lungo questo tratto, che porta al ponte sul torrente Resia, le fonti orali e la toponomastica indicano la presenza di un sepolcreto: 'Tombièle di jù' veniva ancora chiamata, infatti, fino a pochi anni fa, la zona occupata dal vecchio scalo ferroviario, posta tra la strada interna e l'attuale Statale⁴²⁷. (Fig. 41)

L'abitato di Resiutta, diviso in due dal torrente Resia, era sicuramente dotato di un ponte già dall'epoca romana; al presente è nota la posizione del vecchio ponte veneziano: si trovava un centinaio di metri a monte dell'attuale, nel luogo dove è posto il cippo raffigurante il leone di San Marco; in questo punto, nei periodi di scarsità d'acqua, nel letto del torrente appare ancora un pilone rostrato, costruito in grossi conci di pietra. (Figg. 42, 43) Sul monumento è presente una targa, a ricordo dell'ultimo rifacimento avvenuto durante l'amministrazione veneziana⁴²⁸. (Figg. 44, 45) Il ponte è menzionato fin dal 1322 e chi vi transitava doveva pagare il pedaggio⁴²⁹.

I primi decenni del secolo scorso furono un periodo proficuo per la ricerca archeologica. A Resiutta, in occasione di sbancamenti per lavori di pubblica utilità, si rinvennero molte testimonianze archeologiche; un breve resoconto delle ricerche fu presentato da Pellegrini che qui effettuò alcuni sondaggi. In particolare, nel 1915, nella zona a sud del paese, sita tra il vecchio ponte e la chiesa parrocchiale, vennero alla luce «scarsi avanzi di abitazioni romane, consistenti in pochi tratti di muri e di pavimenti»; l'anno dopo, «nel tratto compreso tra il corso del Fella e quello del Resia [...], sotto un potente strato di 5 metri di ghiaia, furono scoperti [...] i ruderi di un grande edificio dell'età romana, formato di cinque vasti ambienti intonacati a rosso. Furono pure rinvenute alcune tombe romane a cremazione»⁴³⁰. Tutto intorno si rinvennero materiali da costruzione come mattoni e tegole siglate con il bollo *Mn. Porci* e una lucerna con bollo *cerialis* nonché oggetti di uso quotidiano⁴³¹. Le numerose monete ritrovate durante gli scavi andarono ad aggiungersi al novero di

⁴²⁵ PETTARIN 1991, c. 103.

⁴²⁶ Rinvenuti durante le ricognizioni effettuate nell'ambito del 'Progetto Celti' e acquisiti dal Museo di Storia naturale di Udine.

⁴²⁷ Per quel che riguarda la toponomastica, devo l'informazione alla sig.ra Olga Bergamini; ai tempi delle mie ricerche per la tesi di laurea mi fu detto, da un abitante di Resiutta, del quale non ho più ricordo, del rinvenimento, lungo via Roma, di alcune tombe antiche.

⁴²⁸ CONSTANTISSIMUM VENETORUM IMPERIUM/ HIERONIMI VENERIO/ ET/ LEONARDI PISAURO/ PRAESIDUM VIGILANTIAE/ ANGELI VASSOR/ ET/ ALEXANDRI ROTA INGENIO/ PONTEM SOEPIUS COLLAPSUM/ VIASQUE REGIAS/ FUNDITUS A[E]VERSAS/ HIC TANDEM/ FIRMAVIT/ MDCCXXXVIII.

Il nuovo ponte fu costruito più a valle dall'amministrazione asburgica (NOT 2005, pp. 24-30, con lettura della targa a p. 27).

⁴²⁹ MARINELLI 1894 (1982), pp. 218-222; MORASSI 1997, pp. 22-27. «Come però il pedaggio, e pontaggio rispettivamente di Resiuta, e di Chiusa sono li due fonti sin dalla loro institutione destinati al mantenimento di quel camino» e ancora: «con che si preservano le rendite della muda della Chiusa, e del pedaggio di Resiutta e in aggiunta le riguardevoli sopra il commercio andante, e proveniente dalla Germania, e sono la muda di Venzone, e il dacio del Fontico di tedeschi» (*Cinque Savi. Decreti 1757*).

⁴³⁰ PELLEGRINI 1917, p. 232.

⁴³¹ Tegole con il bollo *M(anti) Porci Scy(lacis?)* furono rinvenute a Villafredda (*CIL*, V, 8110, 120). Il materiale, a suo tempo portato in canonica, è andato disperso.

quelle segnalate da Ostemann alcuni decenni prima, che cita: «In alcune note del chiarissimo abate Missoni di Moggio trovo primieramente indicato che, sulla fine del secolo decorso, si rinvennero a Resiutta mura di città antiche e varie monete d'argento degli antichi re Carni dal Missoni possedute, una delle quali portava il nome di COEGESTVLVS fin'ora inedito»⁴³²; questa indicazione riferisce all'insediamento un'iniziale frequentazione celtica mentre, per l'epoca romana, «prevalendo in numero le monete più recenti, si giustifica l'assegnazione del grosso almeno del sepolcreto ai secoli II-III dell'era volgare»⁴³³.

All'incirca negli stessi anni fu rinvenuto, all'altezza del vecchio ponte, anche un tratto di strada che può essere identificata con l'antica via romana. La notizia indica che «dalla vetusta casa Andriussi al sito detto Ponte del Leone, alla profondità di due metri si trova una strada lastricata in pietra»⁴³⁴. Non deve stupire la differenza tra il livello antico e quello attuale; anche altrove, in Val Gardena, il piano di calpestio della strada presente all'interno dell'abitato di Ponte crebbe di oltre un metro nell'arco di quattro secoli⁴³⁵. Appare interessante la notizia che l'antica strada si trovasse a una tale profondità rispetto all'attuale piano di campagna, poiché ciò va a confortare altri dati riguardanti il livello dell'antica viabilità. L'antico tratto stradale correva, dunque, sotto l'attuale piano di calpestio; questo porta ancora il significativo nome di 'via Romana' e attraversa la zona più vecchia del paese, dove si conserva ancora la topografia originaria⁴³⁶. (Fig. 47)

Una terza zona adibita a sepolcreto è identificabile con lo slargo a fianco dell'attuale chiesa di San Martino, limitato da due muri di contenimento della collina, che formano un angolo retto: a est il muro moderno e a sud un imponente muro, formato da grandi ciottoli posti in file a spina di pesce⁴³⁷. Qui si rinvennero alcune urne cinerarie con corredo formato da vetri, fibule e vasellame, datato a partire dalla prima metà del I secolo d.C. (vedi catalogo).

Dal tracciato lastricato, subito dopo il ponte, si dipartiva la vecchia strada per la Val Resia che risaliva il fianco della collina del Calvario⁴³⁸ (Fig. 51). All'interno della chiesetta qui ubicata, secondo la tradizione locale, era presente un'acquasantiera ricavata da un'urna cineraria romana⁴³⁹.

Notizie del luogo si fanno frequenti nella metà del XVI secolo. Secondo Valvasone, lungo la strada che porta al «colle detto dai paisani "Udin"»⁴⁴⁰, fu rinvenuta anche l'epigrafe funeraria di *Arpetio*, ora dispersa, «con vasi antichi privi di ossa et di cenere con un manico di coltello da marangone et alcune medaglie antiche»⁴⁴¹. La notizia del ritrovamento della lapide, allora ubicata «in casa di

⁴³² OSTERMANN 1885, p. 23.

⁴³³ PELLEGRINI 1917, p. 232. E tale è il dato cronologico che si desume dallo studio dei materiali presenti nel catalogo (vedi *infra*)

⁴³⁴ *Notizie storiche* 1926, pp. 6-7. Riporta anche i rinvenimenti del 1916.

⁴³⁵ DAL RI, RIZZI 2005, p. 47.

⁴³⁶ Nei secoli scorsi, passava davanti all'*Hospitale Omnium Sanctorum* che, secondo le notizie manoscritte lasciateci da don Antonio Rumiz, parroco di Resiutta nei primi anni del Novecento, in epoca medioevale venne ricavato da un antico edificio romano. Si veda il capitolo relativo alle fonti medioevali.

⁴³⁷ Attribuito all'età medioevale (BASSETTI 2002).

⁴³⁸ Detta 'Grignapeit'; da questa, ancor oggi, si stacca la traccia di un altro percorso, ritenuto antico, che aggira la collina mantenendosi sempre in quota e prosegue verso est, perdendosi poco oltre; la cartografia IGM del 1917 mostra la stesura di una strada di raccordo tra questa e la strada Statale, la cui traccia è ancora visibile a mezza costa (vedi *infra*).

⁴³⁹ «Sul colle Calvario e nell'Oratorio omonimo le pile dell'Acqua santa sono incavate nella testa di Giano od in capitelli certamente vetusti quali si vedono nei Musei di Aquileia» (*Notizie storiche* 1926, p. 7). Risultano disperse dopo il terremoto (ma non così in *Resiutta* 1987, p. 6: «La vestusta acquasantiera però venne salvata»).

⁴⁴⁰ Il colle è menzionato più volte nei documenti dei secoli passati (*Summario*, p. 42 e 49); si tratta, sicuramente, dell'altura sbancata alla fine dell'Ottocento per far passare la linea ferroviaria.

⁴⁴¹ «Questo epitafio fu ritrovato nel MDLVII vicino a Resiutta posto sulla strada sul colle detto dai paisani "Udin", con vasi antichi privi di ossa et di

Zuane Andriusso, oste» e trovata «poco fuori Risiutta» assieme a tre urne cinerarie, è ripresa alcuni anni dopo anche dal Pittiano; di queste ultime, di cui non sappiamo se siano le stesse indicate da Valvasone, dice che furono trovate «col suo coperto pur di terra nei quali eran carboni e cenere», ma non specifica il luogo di rinvenimento⁴⁴².

Una notizia un po' più precisa si trova tra le note storiche raccolte dal provvido don Rumiz. Il sacerdote narra di aver raccolto «una ventina di tegole, di grandi dimensioni, con la dicitura in rilievo “Marcus Porcius” più 3 lucernari d'argilla rossa a forma di barchetta con la dicitura “Cerealis” [...] più circa 150 monete di bronzo patinato, di diverse grandezze e grosse, segnate da una parte con le lettere S. C. e dall'altra con l'effigie ed il nome di Tiberio, Nerone, Claudio ed altri otto Imperatori romani sino a Costantino». Inoltre, ai margini della cosiddetta ‘via Romana’, nell'orto di tale Perissutti, furono trovate «urne nere e rosse, con entro cenere, ossa ed un obolo»⁴⁴³. Questa località può essere individuata con l'area prativa sita nei pressi del municipio, ai margini orientali del paese che presenta il significativo toponimo di ‘Tombièle di su’. (Fig. 46) Il nome ‘Tombièle’ viene quindi attribuito, dalla tradizione orale, a due distinte località del paese, che hanno, in comune, il fatto di essere entrambe ubicate lungo il percorso antico in uscita dall'abitato, e che vennero probabilmente adibite a sepolcreto, come era d'uso in epoca romana; una terza area sepolcrale, di cui si è detto, fu rinvenuta nei pressi della chiesa.

Dopo aver attraversato il paese, la via Romana giunge all'area prativa e, lasciata sulla sinistra la piazzetta del municipio, trova il suo naturale proseguimento in un viottolo che si inoltra in mezzo ai campi divergendo dalla strada attuale. (Figg. 48, 49, 54) Era, questa, la vecchia ‘Strada dei carri’ che, come si evince dalla cartografia storica, fu sostituita già in età napoleonica con un nuovo tracciato ricalcato dalla strada attuale. Nella carta di Von Zach la traccia del viottolo è ancora visibile: si presenta raddoppiata e va a intersecare il nuovo tratto stradale. La tavoletta dell'IGM, poi, datata ai primi anni del Novecento, mostra come questa stradina sia stata ulteriormente secata dalla massicciata della linea ferroviaria. (Fig. 50)

Un attento controllo lungo il suo percorso, ha messo in luce, in prossimità di alcuni orti e campi, l'emergenza di filari di basoli, posti a circa venti centimetri al di sotto dell'attuale piano di campagna (46°23'35 N;13°13'20 E; 324 m-Figg. 52, 53). Il viottolo prosegue per alcune centinaia di metri, dopo di che, con l'ausilio di un sottopasso, passa sotto la linea ferroviaria.

Quest'ultima, quando fu costruita, oltre ad intersecare la vecchia strada dei carri o ‘Strada postale’ come viene indicato nel catasto napoleonico, comportò lo spianamento della propaggine settentrionale del monte Chichi (antico colle di ‘Udin’); le tracce dell'antica strada si perdono per alcune decine di metri sotto l'attuale Statale; superata la casa cantoniera, sembrano proseguire nel viottolo che si stacca dalla Statale e passa di nuovo sotto il viadotto della ferrovia. Da qui si giunge a un'area prativa che in antico, probabilmente, era adiacente alla strada e qui, in un terreno coltivato, alcuni anni fa furono rinvenuti parecchi frammenti di ceramica rinascimentale; il pendio che sale lungo la collina è interrotto, a un certo punto, da un sentiero che si diparte dal luogo dove è stato operato lo sbancamento del monte Chichi, corre a mezzacosta e s'interrompe improvvisamente sulla dorsale del colle, quasi a livello della galleria ferroviaria; tale sentiero, pur apparendo

cenere con un manico di coltello da marangone et alcune medaglie antiche. Questo potrebbe essere il luogo da Plinio appellato Atina nella X Regione dicendo “Atina et Cellina ex Venetis».

Devo la notizia alla disponibilità del dott. Angelo Floramo, che sta curando la *Descrizione* del Valvasone per i tipi del Menocchio. Sull'epigrafe di *Arpetio*: MAINARDIS 2008, p. 185.

⁴⁴² PITTIANO 1577, p. 14.

⁴⁴³ *Notizie storiche* 1926, pp. 6-7.

imboschito, si presenta largo e ben tracciato; al di sotto, lungo il pendio, sono venuti alla luce alcuni frammenti di ceramica antica⁴⁴⁴. (Figg. 56, 57) La presenza di pochi ma significativi frustoli di ceramica affiorati dal sottosuolo a più riprese, richiama l'attenzione su quale fosse la consistenza insediativa della zona in epoca romana. Secondo la tradizione e le notizie erudite, pare che anche le propaggini sopra Resiutta fossero state occupate da insediamenti sparsi; in effetti, vista l'importanza che rivestiva l'abitato in epoca imperiale e la felice posizione delle piccole alture sovrastanti, è anche possibile ipotizzare un'espansione dell'insediamento.

Nonostante l'esistenza di questo tracciato in quota si può affermare, con certezza, che la strada di epoca romana correva in fondovalle non essendoci motivo, visto la presenza di una larga piana alluvionale, di farla passare a mezzacosta. Questo moltiplicarsi di tracce potrebbe, però, essere indizio di qualche insicurezza di carattere morfologico; ci si riferisce al fatto che l'area pianeggiante, essendo stata prossima al fiume, veniva spesso invasa dalle acque. Anche in questo caso, sono di aiuto le fonti d'età tardomedievale e moderna. Già a metà del XV secolo si trova notizia della protesta del rappresentante del comune di Resiutta contro i di Prampero e l'abate di Moggio poiché «s'aggravano d'esser stati obbligati indebitamente ad aggiustar la stradda presso Resiutta danneggiata dal fiume Fella». Questa e altre notizie, estrapolate dal *Sommario dei processi contro i di Prampero*, raccontano di ripetute esondazioni del Fella che invadeva le 'tavelle' e «obbliga i passeggeri a transitar per li prati» e a ritracciare il percorso occupando i campi e i prati dei privati cittadini, con grande disappunto degli stessi nel vedersi confiscare la terra, loro unica ricchezza. Tant'è che, a un certo punto, nel 1657, si giunse a un accordo «di far la stradda nova sotto Resiutta loco detto Muradis ove prima era nel basso, ed'ora si obbliga farla nel monte perfettamente: o in modo che nessuno possa dolersi che il tutto sia di buona muraglia»⁴⁴⁵. Non si sa con certezza a quale luogo si riferisca il toponimo «sotto Resiutta loco detto Muradis», ma sembra di intuire un riferimento al tratto che portava all'abitato di Moggio. Più chiara è la dichiarazione del portavoce dei di Prampero in seguito all'episodio alluvionale del 1680, dove asseriva che «il solo sito sopra la Tavella di Resiutta lo tiene in agitazione essendo difficile di raffrenar il torrente e però supplica S. E. del suo parere se v'habbia d'abbandonar quel sito e far la stradda al monte come egli la stima più facile e sicura». Ecco quindi che qui si accenna alla possibilità di aprire una strada a mezza costa, in modo da trovare una soluzione definitiva al problema delle frequenti fuoriuscite del fiume che occupava la parte bassa dell'area prativa ('tavella'). E anche se il Luogotenente rispose ordinando che «nel sito della Tavella di Resiutta sia fatta una rosta di pietre con l'assistenza di Nicolò Faleschino capomastro [...] conoscendosi da tutti che la stradda divisata [...] al monte sia insussistente» (Fig. 55) e che «per nostro parere non è nemmeno da pensare da farla sopra il monte perche sarebbe impraticabile à carradori»⁴⁴⁶, è facile arguire che l'idea dei di Prampero dovette in qualche modo venir attuata: non si spiega agevolmente in altro modo la presenza di un tracciato così ampio a mezza costa. Il taglio delle propaggini del monte Chichi, in ogni caso, ha contribuito alla distruzione di parte del tracciato e con esso di preziose testimonianze storiche.

La strada proseguiva mantenendosi in sinistra idrografica, probabilmente obliterata dalla massicciata dell'attuale strada Statale, come si evince dalla cartografia del Von Zach, che non mostra grossi cambiamenti tra la situazione degli inizi dell'Ottocento e quella relativa a un secolo dopo, documentata dalla tavoletta IGM. (Figg. 58, 59) Notizie interessanti vengono date dagli

⁴⁴⁴ Alcuni frammenti con impasto di grafite furono rinvenuti alcuni anni fa; ultimamente, in una buca di talpa, ho trovato un cocci ad impasto refrattario e uno del tipo grezzo.

⁴⁴⁵ *Summario*, 7 settembre 1657, p. 28.

⁴⁴⁶ *Summario*, 28 ottobre, 7 e 12 novembre, pp. 44-49.

ingegneri dell'esercito napoleonico che descrissero la strada «molto mal tenuta. Pietre che rotolano dai burroni e frammenti di montagne la ingombrano e la degradano in diversi luoghi». Segue poi la menzione dei rii e torrenti che, straripando, portano a valle materiale e frane: un burrone «sul tornante della strada oltre Chiavris (Portis) [...] un altro burrone [...] tra Risciutta e il Ponte di Periri»⁴⁴⁷.

Presso la moderna galleria stradale, la strada proseguiva aggirando l'altura, per giungere alla zona occupata dai ponti che attraversano il Fella (n. 6).

Il ponte che porta la strada in destra idrografica è conosciuto, fin dal 1338, con il nome di Ponte Peraria⁴⁴⁸. Il vecchio manufatto, utilizzato fino ai primi anni dell'Ottocento, è ora difficilmente individuabile⁴⁴⁹, anche perché si trova in un punto dell'alveo molto largo, poco adatto ad un attraversamento del fiume, a circa un chilometro a monte dall'attuale ponte Peraria. Infatti, la notevole ampiezza, qui, del greto del fiume, aveva inizialmente stornato le ricerche più a valle, dove le sponde sono più vicine e costituite da roccia più solida, tanto che l'importanza di quest'ultimo punto di attraversamento è stata ribadita dal complesso di ben cinque viadotti, che attualmente attraversano il fiume: quello doppio, appartenente all'autostrada, il ponte della vecchia linea ferroviaria, quello del tracciato asburgico e, infine, il nuovo ponte dell'attuale strada Statale. (Fig. 60)

Del ponte originario erano ancora visibili, fino a poco tempo fa, i resti della spalla sinistra, ai quali si giungeva, prima del 2003, prendendo il sentierino che si trova presso lo sbocco della galleria della Statale e ora non più percorribile a causa dei danni provocati dall'alluvione. (Figg. 61, 64, 65)

Di questo percorso, che la toponomastica locale chiama con il significativo nome di 'I Lastròns'⁴⁵⁰ e che ricalca l'antica via, resta solo un segmento di tracciato erboso che porta al manufatto e che resta ad un'altezza di circa due metri rispetto all'attuale letto del fiume. (Figg. 62, 63) Probabilmente questa superficie di calpestio, pur essendo molto prossima al fiume, corre a un livello più alto di quella antica: nella parte superiore della sezione messa in luce dall'erosione, infatti, è presente uno strato sabbioso recente spesso circa mezzo metro. (Fig. 66) Nonostante il suggestivo toponimo, in realtà, ad un attento esame della stratigrafia, sotto la superficie sabbiosa si trova lo strato appartenente alla vecchia massicciata stradale, costituito solo da ghiaia battuta a pezzatura medio-grossa; ad un certo punto, all'interno di questa stratigrafia, si nota una sottile linea più scura, che corre per tre-quattro metri fino a un fronte di frana che ha portato via la parte più a valle del tracciato: si tratta di uno strato di bitume che rivestiva, in tempi recenti, la massicciata stradale. (Fig. 67) La frana ha messo in luce anche uno dei muri di contenimento del pendio, formato da conci irregolari legati da scarsa calcina. (Figg. 68, 69)

I resti del ponte erano costituiti da un cassone di pietre, con i paramenti esterni formati da conci squadri; la struttura, un tempo incuneata nella sponda, è posta a ridosso del fiume e perciò esposta alle piene; infatti, nel corso degli ultimi mesi, si è notato un graduale scivolamento verso il basso della parte superiore, che ha portato alla distruzione del manufatto⁴⁵¹ (46°23'41. N; 13°16'13. E; 370 m). Si sa che il ponte, in epoca veneziana, venne ricostruito almeno due volte, a causa delle piene

⁴⁴⁷ FORAMITTI 1994, pp. 56-57.

⁴⁴⁸ *Summario*, p. 7; MARINELLI 1894 (1982), p. 173.

⁴⁴⁹ L'esistenza del ponte mi è stata indicata dai soci dell'associazione 'Le Souvenir Napoléonien', dott.ri Paolo Foramitti e Federico Ambrosino, che qui ringrazio.

⁴⁵⁰ Oppure 'Strade dai Todescs' (*Legami* 2007, p. 196).

⁴⁵¹ Fino alcuni anni fa erano ancora visibili anche le palificazioni (FORAMITTI 2008, p. 22).

del Fella che lo rendevano spesso inservibile. Un'alluvione lo distrusse nel 1619⁴⁵²; probabilmente, mezzo secolo dopo non era ancora stato messo in sicurezza, se nel 1680 è testimoniata la presenza di un «ponte posticcio della Peraria», che richiamò l'attenzione del Luogotenente della Serenissima che, «osservatolo in stato molto più pericoloso a causa d'essersi smosso il cestone carico di pietre, che serviva per colonelo nel mezzo del Fella, onde il ponte stesso dimostrava ruina; comandò sua eccellenza al detto ser Nicolò Felisc(h)ino, che con la soprintendenza dello stesso signor Pozzi dovesse subito aggiustarlo in buona forma»⁴⁵³.

Dalla fonte si può capire che si trattava di una semplice passerella in legno, sostenuta da un pilastro centrale, formato da un cassone in pietra del tutto simile a quanto ancora rimane; con ciò si può ipotizzare, con ragionevole sicurezza, che i resti ancora visibili della spalla sinistra siano quelli del ponte ricostruito alla fine del XVII secolo.

Nel marzo del 1797 la zona fu teatro della cosiddetta 'Battaglia di Casasola', combattuta dai Francesi contro gli Austriaci⁴⁵⁴. La testimonianza di un soldato di Napoleone che partecipò alla battaglia parla di un «singolare ponte [...]. È coperto in legno e chiuso come un lungo corridoio da delle travi molto spesse; delle finestre laterali vi fanno penetrare la luce»⁴⁵⁵. Alcuni anni più tardi, nel 1809 il ponte, secondo le notizie del Capitano Cicille, ingegnere dell'armata di Napoleone, era «coperto e in buono stato; la sua larghezza è di 4 m: la sua lunghezza di 50»⁴⁵⁶. Alla presenza di questi caratteristici ponti si riferisce anche una cittadina inglese, Mariana Starke, che negli stessi anni faceva ritorno in patria passando per il Canal del Ferro e annotando la presenza di un primo ponte coperto a Resiutta, posto sul torrente Resia: «At Resiuta we began to pass bridges made of wood, and covered at the top; there are five or six of them in the Alps»⁴⁵⁷.

Il ponte di Peraria fu demolito durante i lavori di ripristino della strada a cura dell'amministrazione austro-ungarica, dopo il 1814, ma nella mappa della *Kriegskarte* del Von Zach, datata al 1803, sembra di intravedere già la traccia di questo nuovo ponte in costruzione; nel catasto austriaco, posteriore di alcuni decenni, rimane visibile solamente l'aggetto della spalla del vecchio ponte, in sinistra idrografica. (Figg. 70, 71)

Lungo la sponda del fiume, ai due lati della spalla del ponte, il livello basso dell'acqua ha fatto emergere quella che sembra essere una banchina di approdo. A monte il manufatto è reso visibile dall'allineamento di alcune pietre che emergono per circa 30 cm dal letto del fiume. La presenza di due tronchi consumati dall'acqua, che sporgono nei pressi dei resti della spalla del ponte, rivela la natura di una parte del manufatto, che doveva essere fatto in buona parte di legno. Infatti, alcune decine di metri più a valle, la situazione si ripete con l'allineamento di alcuni pali che sporgono dall'acqua legati, tramite dei grossi chiodi, a delle traverse in legno ancora sommerse. (Figg. 72-74) Il piccolo molo, quindi, doveva estendersi per alcune centinaia di metri lungo la sponda e costituire, così, un utile punto di approdo alle piccole imbarcazioni che scendevano il fiume e delle quali si hanno alcune notizie. Un documento datato al 1843 e indirizzato alla «Deputazione Comunale di Sutrio» da parte del «Regio Commissario Distrettuale di Paluzza» lamenta il fatto che le zattere di legname fossero abbandonate, dopo l'utilizzo, lungo i fiumi Fella e Tagliamento e che ciò le portasse «a urtare con somma potenza contro li ripari e ponti della Strada, segnatamente il

⁴⁵² «Nel 20 luglio 1619 un tremendo nubifragio devastò il Canale rovinando il ponte di Peraria» (MARINELLI 1894 (1982), p. 165).

⁴⁵³ *Cinque Savi* 1763.

⁴⁵⁴ FORAMITTI 2008, p. 25; AMBROSINO 2009.

⁴⁵⁵ AMBROSINO 2009, p. 153.

⁴⁵⁶ FORAMITTI 1994, p. 32.

⁴⁵⁷ STARKE 1815 (1926), p. 11.

provvisorio ponte detto di Peraria»; si invitava quindi «ad istituire sulle sponde dei medesimi in ognuno dei siti di consueta fermata delle zattere, alquanti solidissimi gruppi di legnami, ognuno fermati di cinque lunghi e grossi palli di larice, muniti di valido croppo di ferro» e cioè, come par di capire, delle banchine di legno, che altrove, nel documento, vengono chiamate «palafitti»⁴⁵⁸. (Fig. 75)

Tratto 3: da Ponte Peraria a Ponte di Muro

Dopo aver attraversato il ponte, la strada indicata nella cartografia di fine '700 giungeva al piccolo borgo Peraria, che allora era composto da alcune case; (Fig. 76) di questo non resta più traccia, dopo che la strada Statale 13 venne ampliata, nei primi anni '60 del secolo scorso. Sotto la massiciata della strada si estende ora un fitto boschetto di rovi e noccioli, il cui terreno è formato da uno spessore di circa mezzo metro di sabbia portata dalle piene del fiume. (Fig. 77) L'area è delimitata, a sud, dal letto del fiume, mentre a est termina presso uno sperone roccioso. (Fig. 78) La ricognizione di questa sponda non ha dato alcun risultato, per cui si pensa che l'antica strada corresse più in alto, sotto l'attuale pavimentazione stradale.

Anche dall'esame della cartografia storica, dato dal confronto tra le carte, non emergono significative differenze di tracciato: la tavoletta IGM del 1910 mostra, rispetto alla cartografia austriaca, una rettificazione del percorso e la presenza di alcune strutture militari alle porte del borgo di Villanova. (Figg. 79, 80)

Dallo studio della toponomastica risulta che, nei pressi di Chiusaforte, all'incirca sotto il viadotto autostradale e in corrispondenza della fontanella di acqua minerale⁴⁵⁹, ci fosse un luogo denominato 'Lavare'⁴⁶⁰, che, come si ricorderà, accanto al significato più comune, legato alla presenza di lastroni rocciosi, potrebbe adombrare anche l'esistenza di un tratto lastricato. Che il percorso che risaliva la valle fosse pavimentato è riscontrabile, come si è visto, in più punti e non solo in prossimità dei centri abitati. Sicuramente si tratta di un manto stradale steso in epoca veneziana; una notiziola datata al 1678 riguarda le spese sostenute «per far la stradda e pedrato (acciottolato) sopra Resiutta in confin della Fella»⁴⁶¹. Di questo, dopo un'attenta ricognizione nel luogo sopra denominato, non si è rinvenuta alcuna traccia, visto lo sconvolgimento operato nei decenni passati dai vari interventi legati alla viabilità; ma la zona non presenta neppure emergenze rocciose che possano giustificare tale voce. Il toponimo 'Lavare' compare, lungo la strada, in altri due luoghi: presso l'antica fortezza della Chiusa e a valle del borgo di Vidali (vedi *infra*)⁴⁶².

Si sa con sicurezza che la strada, prima del XV secolo, passava più in basso, a ridosso della sponda del Fella. È del 1498, infatti, la sentenza di arbitrato della Serenissima, nella persona di Zuanne Morisini, tra i di Prampero e la comunità di Villanova, per la costruzione della «nuova stradda frà il monte e la tavella di Villa Nova per esser distrutta la vecchia dal fiume Fella»; in tal modo, alzando il percorso, si era costretti a passare attraverso l'abitato, restringendo la carreggiata a causa della presenza delle case⁴⁶³. La cartografia moderna, inoltre, documenta la mancanza di spazio, in questo

⁴⁵⁸ Il documento è tratto dal volumetto di D. Molfetta: *Gli opifici idraulici e la fluitazione del legname nell'alto But*, 1986, Tolmezzo (UD), p. 92.

⁴⁵⁹ MARINELLI 1894 (1982), p. 34.

⁴⁶⁰ *Legami* 2004, p. 138.

⁴⁶¹ *Summario*, 2 aprile 1678, p. 40.

⁴⁶² *Legami* 2004, pp. 64 e 174.

⁴⁶³ «E non potendo questa haver accesso alla Chiusa se non per le possessioni de particolari d'essa villa [...] la strada frà il monte e la casa d'Andrea Portin d'essa villa [...] replicando i consorti Pramperi non esser possibile, che i carri possano transitar per la stradda stessa per esser troppo [s]tretta senza demolir la casa d'esso Andrea [...] pronuncia [...]

punto, dove il fiume rasenta, con un'ampia ansa in destra idrografica, proprio l'abitato di Villanova. (Fig. 81)

Chiusaforte è conosciuta per essere stata sede di un castelletto di sbarramento alla strada, la cui origine risale, con buona probabilità, almeno al X-XI secolo (vedi *supra*). L'importanza del sito è data non solo dal fatto che si trovasse nel punto più angusto della valle e perciò facilmente difendibile, ma anche perché qui convergono due percorsi; da qui prende le mosse una strada che risale lungo la valle del torrente Raccolana e collega il Canal del Ferro al passo del Predil e alla valle dell'Isonzo; attraverso la valle di Raibl, invece, si giunge all'alta Val Canale e a Tarvisio. Come si è visto, questo tragitto dovette assumere una certa importanza durante i secoli turbolenti del Basso Impero. Una certa antichità viene attribuita ai resti di un ponte di pietra ancora presente sul torrente Raccolana, in località Repepeit⁴⁶⁴.

Per il resto, non è certo se la località di Chiusaforte o, per la precisione, il borgo di Campolaro, possa o no corrispondere alla *mansio Larice/Castellum Larignum* delle fonti⁴⁶⁵; notizie ormai datate parlano del rinvenimento, sul colle di San Sebastiano, sede della chiesa parrocchiale, di monete romane della piena età imperiale⁴⁶⁶. Sicuramente il rilievo roccioso che ospita la chiesa si prestava come situazione insediativa ben protetta; (Fig. 82) la strada antica passava all'interno del borgo, mentre quella che aggira il colle da sud è recente. La vocazione di insediamento legato alla strada è ribadita, nei secoli passati, dalla presenza di luoghi di sosta, come testimonia Hieronimus Marchstalle quando, nella sua relazione del viaggio verso Roma agli inizi del Seicento, racconta di un'accogliente locanda⁴⁶⁷.

Dopo Campolaro si giungeva al borgo della Chiusa Vecchia, menzionato nelle tavolette IGM fino ai primi decenni del secolo scorso. Girolamo da Porcia, nel XVI secolo, descrive questo insediamento con «l'Osteria con quattro o cinque case»⁴⁶⁸; ancora la notizia di una locanda, dunque, che rafforza l'idea di Chiusaforte come località atta all'accoglienza per i viaggiatori. Il piccolo villaggio fu progressivamente abbandonato nell'Ottocento, sia a causa delle ripetute alluvioni, sia per la costruzione della ferrovia, che comportò la demolizione delle case situate nella parte più in alta del borgo; negli anni '60 del secolo scorso, quanto rimaneva delle abitazioni fu definitivamente obliterato sotto il materiale scaricato in seguito all'allargamento della Statale.

Durante l'alluvione del 2003 l'acqua del Fella ha portato allo scoperto gli edifici adiacenti al fiume; tra questi si intravede anche l'abside della chiesetta del borgo (46°24'47.N;13°18'52.E; 405 m). (Figg. 83, 84; n. 7) Il livello insolitamente basso dell'abitato⁴⁶⁹, che prima dello straripamento del fiume era ricoperto da una spessa coltre di ghiaia alluvionale, induce ancora una volta a riflettere sulle condizioni morfologiche del fondovalle nell'antichità: molti indizi portano a pensare che il letto del fiume fosse molto più incavato e con sponde erbose particolarmente solide e, quindi, non ancora erose dalle piene del fiume⁴⁷⁰. Una passerella, ancora visibile nella cartografia di alcuni

che essendo la stradda troppo angusta siano li medesimi obbligati à dar una stradda conveniente e commoda ò per la tavella ò nel sito ove all'ora transitavano, mà larga, ancorchè dovesse demolirsi la casa del detto Andrea» (*Summario*, 14 agosto 1498, p. 17).

⁴⁶⁴ DONAZZOLO CRISTANTE 1982, pp. 41-58.

⁴⁶⁵ Vedi *supra*.

⁴⁶⁶ MARINELLI 1894 (1982), p. 155; MORO 1956, p. 126.

⁴⁶⁷ Dalla traduzione di Beda Schroll: «Eine Meile von Chiusa ist ein Ort mit einigen Häusern und einer Herberge, welcher Compalare heisst. Wir [...] übernachteten bei dem Mathias alla Bassa [...] dessen Sohn die Hauswirtschaft führte und gegen und freundlich und gütig war» (BEDA SCHROLL 1881, p. 198).

⁴⁶⁸ DI PORCIA 1897, p. 33.

⁴⁶⁹ Tant'è che si è dovuto costruire un muraglione per proteggerli dalla rapacità del fiume.

⁴⁷⁰ Vedi sopra 'La ricognizione'.

decenni fa e la cui possente spalla sinistra spicca ancora tra il fogliame, collegava il borgo di Chiusa Vecchia con quello di Raccolana⁴⁷¹. (Fig. 85) La toponomastica indica, qui, una «Lavara della Forteza» o «del Candino», indicata, con un punto interrogativo, con l'antico «orto del castellano» e forse riferibile all'antica strada in acciottolato, che ora dovrebbe trovarsi sotto la pavimentazione attuale o sotto lo spesso riporto ghiaioso⁴⁷².

Il castelletto della Chiusa si trovava nel punto più stretto della valle, dove «le montagne ratissime che vano quasi fino al cielo non sono più large che per lo trazer de un bon brazo»⁴⁷³ e a pochi chilometri dal confine con il feudo di Bamberga. La sua funzione, dunque, in epoca medioevale, era quella di sbarramento a fini fiscali, anche se a più riprese servi, al Patriarcato prima, alla Serenissima dopo, come punto di difesa contro le ingerenze dei vicini bamberghesi.

Si trattava di una vera e propria struttura fortificatoria posta di traverso alla strada, la quale passava sotto, dopo aver superato due ponti levatoi; per tale motivo, chi transitava per la valle del Fella era sottoposto al pagamento del pontasio, mentre, fino al 1336, la Chiusa rappresentava una vera e propria barriera fiscale, dove si pagava la muta sulle merci (*theloneum*) e il diritto di approdo e di mercatura (*ripaticum*)⁴⁷⁴. (Figg. 87, 88) Potrebbe risultare strana la menzione di un *ripaticum* al medio corso del Fella, essendo questo attualmente un fiume inadatto alla navigazione; si è già accennato al fatto, però, che a quei tempi, prima dei grandi disboscamenti dell'età moderna, i letti fluviali dovessero essere molto meno inghiaati e le zone spondali conservassero una morfologia diversa dall'attuale, abordabile da parte di piccole imbarcazioni, soprattutto delle zattere per il trasporto del legname; tale peculiarità veniva qui avvantaggiata forse anche dalla presenza, più a monte, del Porto di Dogna, una strozzatura che, opportunamente chiusa, serviva per alzare il letto del fiume e facilitare, così la fluitazione del legname e lo scorrimento di zattere fluviali; tale caratteristica di navigabilità si è conservato fino all'epoca moderna, se ancora i genieri di Napoleone ritenevano il Fella un fiume «navigabile per la maggior parte del suo corso»⁴⁷⁵. (Fig. 89)

La versione del castelletto che sopravvisse fino ai primi decenni dell'Ottocento, si deve al Patriarca Bertrando da Genesisio; questi, pur avendo esautorato il luogo, alcuni anni prima, dall'attività doganale, nel 1343 mise mano a un serio restauro, a ricordo del quale si conserva una lapide⁴⁷⁶.

Dalle fonti emerge la descrizione di una struttura imponente ma, spesso, bisognosa di riparazione; già Valvasone si esprimeva dicendo che «forse sarebbe a proposito che si rassetasse meglio quella rocca»⁴⁷⁷; mentre Pittiano parlava dell'abitazione del «Castellano nobile veneziano» descrivendola «piccolissima ed attaccata malamente ai creti del monte per la strettezza del passo fra la montagna e la Fella, né altro di buono che quelle due torri piccole l'una di qua e l'altra di là sui ponti della stradella»⁴⁷⁸. Marin Sanuto diceva che il viaggiatore passava «per dui rastelli et dui ponti levatori fabricati tra el monte e il fiume»⁴⁷⁹. A proposito dei ponti, che fossero levatoi lo si intuisce anche

⁴⁷¹ La riporta ancora la tavoletta IGM del 1962.

⁴⁷² *Legami* 2004, p. 174.

⁴⁷³ SANUTO 1502-3 (1853), p. 34.

⁴⁷⁴ Vedi nota 352.

⁴⁷⁵ FORAMITTI 1994, p. 32.

⁴⁷⁶ Trascritta, con lievi errori, dal Pittiano durante la sua permanenza presso il borgo montano: *1342 Ind. X. Hoc opus fecit – fieri R.^{mus} D. D. Bertrandus – Aquilegiensis Patha dignissimus – qui multa bona et honores – eximios dicte Aquileien. Eccle – aquisivit edificavit et de novo-construxit* (PITTIANO 1577, p. 11). Trascrizione in DONAZZOLO CRISTANTE 1982, nota 32, p. 56, con scheda fotografica.

⁴⁷⁷ VALVASONE 1566 (1876), p. 31.

⁴⁷⁸ PITTIANO 1577, p. 11.

⁴⁷⁹ SANUTO 1502-3 (1853), p. 34.

dalla descrizione che ne dà Palladio degli Olivi, quando parla della «Clusia veneta [...] quia machinamento viam claudat»⁴⁸⁰.

Nel 1700 la fortezza era in completo sfacelo, tanto che nel 1781 minacciava di franare e il principe Kaunitz chiese insistentemente che venisse concessa una somma di denaro per porvi riparo⁴⁸¹. Anche le relazioni dei genieri napoleonici la descrivono come «in cattivo stato e abbandonata», mentre la strada vi passa sotto «una volta lunga da 10 a 12 metri»⁴⁸².

Il forte venne demolito nel 1836, in occasione del rifacimento della strada, e ulteriori distruzioni ha subito alcuni decenni fa quel poco che rimaneva della struttura talché, ora, rimane come unica testimonianza solo un resto di muro che si eleva su una sporgenza, risparmiato dai lavori di consolidamento della parete rocciosa. (Fig. 86)

Lungo la strada che da Chiusaforte porta a Dogna, il pendio montuoso incombe sopra il fiume e lascia poco spazio alla sede stradale che, in più punti, è stata ricavata intagliando la roccia. Numerosi rii e forre scendono ripidi dalla montagna e dovettero costituire, nell'antichità, un grosso problema da superare; tra questi, subito dopo la curva che porta oltre la Chiusa Vecchia (bypassata da una galleria da poco costruita, a dimostrazione del fatto che qui la strada rischiava di diventare impraticabile), il maggiore è Rio Molino, che attualmente presenta un ampio letto con sponde franose, ma che nell'Ottocento dava energia ad alcuni opifici. Le tracce dell'antico percorso sono state completamente nascoste dall'attuale sede stradale.

Nella località di Vidali, sul confine amministrativo tra i comuni di Chiusaforte e Dogna, le mappe di inizio Ottocento segnalano la presenza di un opificio per la produzione di vasellame ceramico indicato con il termine 'Fabrica' o 'La Fornace'⁴⁸³. Questa è identificabile con il grande edificio contrassegnato col numero civico 3 dove, negli anni passati, furono rinvenuti resti di ceramica settecentesca. (Fig. 90; n. 8) Anche il torrentello che scorre adiacente alle case e fa da confine tra i comuni di Chiusaforte e di Dogna, viene denominato 'Rio della Fornace'. Tra questo e 'Rio dei Gravoni', più a valle, viene individuato il toponimo 'Lavaris', un'ulteriore indicazione che potrebbe significare la presenza di un altro tratto di strada⁴⁸⁴. Di fronte a Vidali, lungo la sponda sinistra del Fella corre un sentiero, ora a tratti interrotto, che la tradizione locale attribuisce a Napoleone⁴⁸⁵. (Fig. 91)

Il Marinelli dà notizia di alcuni rinvenimenti archeologici effettuati nell'Ottocento tra Vidali e Saletto. Qui fu ritrovata una spada di bronzo datata, genericamente, tra l'età del bronzo finale e l'età del ferro⁴⁸⁶.

Il Porto di Dogna deve il suo nome al fatto che, da qui, iniziava il percorso di fluitazione del legname anche tramite le zattere, che si concludeva nel Tagliamento, presso Venzone. Si è visto che tale attività potrebbe essere adombrata, sin dall'epoca medioevale, nella menzione del pagamento

⁴⁸⁰ PALLADIUS 1659, p. 9B.

⁴⁸¹ «163. 30 gennaio 1781 [...] il principe di Kaunitz sollecita la ripresa del riatto della strada. Anche se non si sarebbe tenuti, perché non esiste una convenzione in merito, occorre fare “cosa grata ad un Principe amico, così grande e così vicino”. Le opere più urgenti sono il riparo della fortezza di Chiusa che minaccia di franare e il ripristino della strada che va da Venzone. Per farvi fronte, si conceda ancora qualche somma a quelle comunità e a quel feudatario e, nel contempo, si ordini loro di riprendere i lavori per riaprire il Canal del Ferro» (PITTERI 2007, pp. 193-194).

⁴⁸² FORAMITTI 1994, p. 56.

⁴⁸³ Il Catasto Napoleonico e la Kriegskarte di Von Zach; *Legami* 2004, p. 65.

⁴⁸⁴ *Legami* 2004, p. 64.

⁴⁸⁵ In realtà, nella carta del Von Zach il sentiero collega piccoli nuclei di case.

⁴⁸⁶ «La spada a doppio taglio trovata nel 1865 presso i famosi strati contorti di Vidali, e passata, a quanto sembra, al museo imperiale di Vienna»; altrove, erroneamente, la dice rinvenuta presso Ponte di muro (MARINELLI 1894 (1982), pp. 154 e 286). In un punto incerto lungo la strada fra Chiusaforte e Dogna si rinvenne, durante un ampliamento della stessa, un inumato provvisto di spada. La notizia è molto incerta e si deve ad un ricordo d'infanzia di Romanino Azzola.

del *ripaticum* che avveniva presso la Chiusa. Fistulario, nel XVIII secolo, riferisce che le zattere venivano apprestate nella località di Malborghetto; i tronchi della legna, provenienti dal Norico, venivano poi fatti fluitare lungo il corso d'acqua, fino a Dogna. Qui c'erano alcuni opifici che riducevano i tronchi in assi e tavole di diversa grandezza e con queste si costruivano altre imbarcazioni provvisorie che facevano arrivare la legna fino alla Chiusa. «Quindi si naviga pel canal del Ferro, o sia per la Fella sin verso il villaggio di Amaro, un miglio e mezzo sopra Venzone»⁴⁸⁷. Le zattere, secondo la denuncia fatta dal capitano di Gemona nel 1531, sarebbero servite a più riprese anche per trasportare altre mercanzie come «ferri, rami, latoni» e aggirare, così, il balzello doganale predisposto dalla cittadina pedemontana⁴⁸⁸.

In effetti, a valle del borgo di Dogna, le sponde del Fella si restringono in una strozzatura: tra le due sponde rocciose veniva allestita la diga provvisoria per alzare il livello dell'acqua. (Figg. 92, 93, 95; n. 9)

La strada proseguiva all'interno del paese, passando davanti alla piccola chiesa ottocentesca dedicata alla Beata Vergine Ausiliatrice. (Fig. 94) Le notizie erudite parlano del ritrovamento, nei pressi di Dogna, di alcune monete datate a partire dalla primissima età imperiale, che confermano, in qualche modo la datazione romana del percorso che portava al Norico: «Due denari imperiali di Augusto e Trajano, un bronzo romano (indecifrabile) del primo secolo e un semisse del minimo peso rinvenuti nel 1861 a Ronchi (località non più identificabile: forse l'attuale Roncheschin?) sopra Dogna, [...] un denaro della famiglia Tilia, trovato in quel paese»; inoltre «Monete da trecent'anni avanti l'era volgare fino a Costantino, utensili romani, un rogo, materiali da fabbrica si scavarono in copia nelle vicinanze di Dogna all'epoca della ricostruzione della strada pontebbana»⁴⁸⁹.

Risalendo la valle in destra idrografica fin presso il piccolo borgo di Saletto, la strada principale corre lungo un crinale sovrastato da pendii meno ripidi. In questo tratto il declivio scende verso il Fella più dolcemente; si presume che, sin dai tempi antichi si trovasse qui la parte 'buona' del percorso, soprattutto dopo il paese di Dogna; eppure i genieri napoleonici davano una versione diversa quando accennavano al fatto che «essa è ancora molto danneggiata da simili burroni tra Dogna e Ponte di Muro; in questo tratto è persino pericolosa, essendo molto elevata e serrata tra il torrente e la montagna»⁴⁹⁰.

Nei pressi del cimitero comunale di Dogna, che si trova lungo la Statale alcuni chilometri più a monte dell'abitato, nei decenni passati fu rinvenuta un'ascia dell'età del bronzo recente e alcuni frammenti di ceramica ad impasto di grafite; lungo le pendici del soprastante Plan Galisgis si trovano tracce di vecchi ruderi mai indagati con attenzione. Il tracciato percorreva il degradante pendio fino al Ponte di Muro, presso la località di Saletto; da qui, come si è già accennato, fino agli anni '30 dell'Ottocento passava in sinistra idrografica attraversando il fiume nel punto più stretto della vallata, costituito da solide sponde rocciose. (Figg. 96, 97)

Anche presso il Rio Ponte di Muro, a nord di Saletto, si rinvenne una punta di lancia in bronzo, che andò dispersa⁴⁹¹. Saletto è un gruppo di case relativamente recente: non se ne fa cenno, infatti, nelle cronache napoleoniche⁴⁹².

⁴⁸⁷ FISTULARIO 1775, pp. 129-130.

⁴⁸⁸ Riportato in *Comunità di Venzone* 1763, p. 6.

⁴⁸⁹ La prima citazione è in MARINELLI 1894 (1982), p. 155; l'altra si trova in DE GASPERO 1876, 26 gennaio, n. 22.

⁴⁹⁰ Viene fatto da pensare che abbiano confuso questo tratto con quello più a valle. (FORAMITTI 1994, pp. 56-57).

⁴⁹¹ «Oltre il Fella, alcuni anni or sono, venne trovata una lancia di bronzo» (MARINELLI 1894 (1982), p. 286).

⁴⁹² Vedi nota 394.

Del Ponte di Muro ci hanno lasciato una descrizione i soldati di Napoleone. Nonostante il nome, era anch'esso in legno e coperto, come del resto quasi tutti i ponti sul Fella; presentava una lunghezza di trenta metri e una larghezza di quattro. In seguito, probabilmente a metà del secolo scorso, venne sostituito dalla passerella in ferro, della quale rimangono ancora i cavi in acciaio e i fori intagliati nella roccia. (Dx idrografica: 46°27'43.22''N;13°17'45.97''E; 479 m). (Figg. 98-100; n. 10)

Una testata in cemento è ancora visibile sulla sponda sinistra del fiume (Fig. 95); questa è costituita da una base rocciosa che, però, sulla superficie si sgretola con facilità, formando un piano di calpestio irregolare. A ridosso del monte inizia il primo tratto della strada Napoleonica, separata dalla sponda del fiume da un dislivello di alcuni metri; non è chiaro quale fosse, qui, la situazione della viabilità nei secoli scorsi. In questo punto il suolo molto accidentato doveva per forza essere livellato con frequenti gettate di ghiaia e sabbia per approntare il manto stradale. (Fig. 102) La sponda, inoltre, doveva essere collegata alla strada Napoleonica con un tratto che superava il dislivello presente. Una testimonianza della viabilità antica è il masso erratico che si eleva a ridosso del tracciato, sul quale trova posto un sedile in pietra (la 'sente di Napoleon') che la tradizione locale, ovviamente, attribuisce a Napoleone⁴⁹³. (Fig. 101) Nonostante il primo tratto di strada sia di difficile accesso per l'abbondante vegetazione, è percorribile per un centinaio di metri, prima che si interrompa repentinamente nei pressi della curva che fa il fiume, a monte di Saletto (Figg. 103, 104); in questo punto è stato particolarmente esposto alle recenti piene che, perciò, hanno irrimediabilmente compromesso il tragitto; la strada, nei secoli scorsi, risaliva il fiume mantenendosi in quota e proseguiva verso Pietratagliata, l'antica *Petra ficta*. (Figg. 105, 106)

Tratto 4: da Ponte di Muro a Ponte di Legno

È questo, in sinistra idrografica, il tratto più interessante, poiché appartiene al percorso costruito nel 1836⁴⁹⁴, che prende il nome, appunto, di Strada Napoleonica⁴⁹⁵ e che andava a sostituire la sottostante via, la cui stesura, come si vedrà, potrebbe attribuirsi all'epoca romana (n. 11). Questa bell'opera di ingegneria venne costruita una ventina di metri al di sopra del greto fluviale; la comoda careggiata venne ricavata dal pendio, dopo aver tagliato la roccia in più punti; (Figg. 107-109) la strada non era destinata a durare a lungo: nel 1839 un'alluvione la danneggiò e così si decise di spostare il percorso definitivamente sulla sponda destra. Da allora, se si eccettua la distruzione operata dall'alluvione del 2003, poco o nulla è intervenuto a modificare questi due antichi tracciati le cui vestigia si conservano ancora nel tratto tra Rio Fontane e Rio Molino e che, pertanto, costituiscono una preziosa testimonianza archeologica. Dopo Rio Molino sfruttato, fin dai secoli scorsi per la ripidità delle sue acque, (Fig. 110) la Strada Napoleonica, danneggiata dalla costruzione della soprastante autostrada, si interrompe di nuovo trasformandosi in uno stretto sentiero, dopo di che prosegue con un tratto asfaltato passando davanti al borgo di Pietratagliata e corre lungo la sponda sinistra fino alla località Buric, ormai alle porte di Pontebba (vedi *infra*).

Il percorso più antico, invece, riconoscibile nonostante si presenti molto imboschito, malridotto e in rovina, si interrompe qualche decina di metri prima, nel punto in cui il pendio soprastante si spinge verso il greto del fiume, esponendosi, così, alle sue esondazioni che nel corso dei decenni hanno contribuito alla distruzione della vecchia strada. (Figg. 111-113)

⁴⁹³ Napoleone non venne mai in questi luoghi, ma gli scontri tra i suoi soldati e gli Austriaci dovettero lasciare una forte impressione sugli abitanti della valle, tanto da attribuire al generale francese diversi manufatti e nomi di luoghi.

⁴⁹⁴ MARINELLI 1894 (1982), p. 173.

⁴⁹⁵ Impropiamente poiché fu costruito, in realtà, dagli Austriaci.

La scelta, fin dall'antichità, di utilizzare questa sponda deve essere stata condizionata dalla presenza, sul lato opposto, di torrenti particolarmente aggressivi, come il Rio Ponte di Muro o il Rio Palate, che prima di raggiungere il Fella si congiunge al Rio Costa, aumentando così la sua portata. Non bisogna nemmeno sottovalutare l'ipotesi che, già in epoca romana, un nucleo abitativo sorgesse alla confluenza del Rio Gelovitz, dando significato alla presenza della strada in sinistra idrografica, anche se le fonti relative al borgo di Pietratagliata risalgono, come si è visto, al medioevo. In ogni caso, l'esistenza di filoni di metallo ferroso nelle vicine montagne potrebbe essere stata già notata a quel tempo⁴⁹⁶.

Si è accennato al fatto che l'alluvione del 2003 ha danneggiato la Napoleonica in più punti, erodendo alla base la massicciata di contenimento e, assieme a questa, distruggendo il percorso più antico. È, quindi, una grave perdita non solo per l'aspetto paesaggistico, poiché si trattava di un pittoresco tracciato, ma ancor di più per l'aspetto storico e per quanto le ricerche e le indagini avrebbero potuto portare alla luce. (Fig. 109)

Nella zona interessata dai franamenti rimangono, a testimonianza del piano stradale, non più presente, strutture di vario tipo, quali muraglie, paracarri e colatoi; (Fig. 114) tra questi resti, subito a monte del vecchio viadotto ferroviario, spicca una torretta in pietra, abbarbicata ad uno sperone roccioso, la quale si compone di un arco con fornice a tutto sesto, formato da tre ordini di pietre e sormontato da una finestrella (46°27'57.62''N;13°17'41.86''E; 495 m). (Figg. 115, 116) Non si sa con certezza a quale dei due percorsi appartenesse; sembrerebbe trovarsi ad una quota inferiore rispetto alla Napoleonica e ciò potrebbe farla attribuire al percorso più antico. Tuttavia, bisognerebbe accertare la natura geologica della roccia sottostante, e cioè se sia in posto oppure se si tratti di un frammento scivolato a valle. La linea organica che si scorge tra il materiale sterile della frana, un paio di metri circa al di sotto della Napoleonica, indica il livello della strada più antica che, in questo punto particolarmente esposto alle piene del fiume, si situava ad un livello più alto di quello riscontrato altrove. (Fig. 117)

Come si è accennato, subito a monte di Rio Fontane il tracciato della Napoleonica si presenta ancora integro. Al di sotto si trova una radura, una sorta di 'paleosponda', che si è conservata dalla furia delle acque e dove crescono alcuni abeti. (Fig. 118) Qui sono ancora visibili alcune strutture murarie (Figg. 119, 120) e qui, durante alcune ricerche effettuate con il metal detector⁴⁹⁷, e nonostante lo spesso strato di limo presente sul terreno, sono stati rinvenuti alcuni oggetti metallici attribuibili, per lo più, all'epoca romana: una moneta della prima età augustea, un anellone in bronzo e due chiodini, di cui uno in bronzo ed uno in ferro, usato per rinforzare le soles delle calzature; a questi si aggiunge un falchetto in ferro di età moderna. (Fig. 121) Tra le strutture murarie ancora presenti ve n'è una formata da un basamento in pietra di forma rotondeggiante che presenta una larghezza massima di cinque metri; (Fig. 122) mentre alcuni metri più avanti, a ridosso dell'antico tracciato che da qui prende le mosse, un breve sondaggio ha messo in luce una lastra in pietra squadrata che ha la parvenza di una soglia (46°28'13. N;13°17'41. E; 490 m. Fig. 123). Il toponimo del Rio Fontane compare nelle vecchie tavolette IGM ed è ricordato come uno dei luoghi («In rivo delle Fontane») dove, nel 1680, viene imposto ai di Prampero di mettere mano alla viabilità⁴⁹⁸. Per il resto, su questo luogo, la cartografia antica non dà alcuna indicazione relativa a un eventuale stanziamento che possa giustificare la presenza di resti murari. (Figg. 124-126) Il

⁴⁹⁶ L'area del rio Gelovitz è stata indagata in ZUCCHINI 1998, pp. 79-80.

⁴⁹⁷ Le ricerche si svolsero nell'ambito del 'Progetto Celti' e furono autorizzate, allora, dalla Soprintendenza.

⁴⁹⁸ *Summario*, p. 42. Vedi nota 488.

vuoto di notizie può essere imputabile al fatto che si trattasse di un insediamento trascurabile, ma si può supporre anche che fosse talmente antico da non lasciare traccia documentaria⁴⁹⁹. In effetti, sia il catasto napoleonico di inizio Ottocento, sia la *Kriegskarte* sono abbastanza precisi nell'indicare edifici e strutture sia abitative che di produzione, per cui la mancanza di indicazioni lascia spazio a congetture di diverso tipo. Innanzitutto la posizione del sito, a ridosso dell'antica strada, percorso obbligato per chi transitava lungo la valle, diretto verso i paesi di lingua tedesca o l'area adriatica, può far effettivamente pensare che qui sorgesse un luogo di sosta organizzato.

Se la cartografia d'inizio Ottocento non documenta queste strutture, è possibile, quindi, che già a quel tempo fossero ruderi trascurabili dalla documentazione catastale. Per meglio dire: se questi edifici non erano registrati agli inizi dell'Ottocento, può significare che si trovassero in buone condizioni solo in tempi più antichi, almeno un secolo prima; considerando il tempo di deterioramento delle strutture murarie, la datazione arretra, come *terminus ante quem*, ai primi decenni del '700.

A quei tempi il vecchio tracciato era l'unica strada carrabile. Strutture poste lungo una strada così importante hanno ragione di esistere solo se legate in qualche modo a questa; con ciò s'intende che, per esempio, la presenza di un fienile appartenente a privati aveva meno senso di trovarsi in quel punto, rispetto a un luogo di sosta organizzato. Si può quindi ipotizzare l'esistenza di una struttura finalizzata alla strada, che aveva ragione di esistere poiché era posta in un punto piuttosto distante dai centri abitati e abbastanza difficile da percorrere. Non sapendo a quando datare le strutture e presumendo che fossero legate in qualche modo alla strada, è facile concludere che potrebbe trattarsi di resti di edifici antichi, vista anche la datazione dei pochi rinvenimenti effettuati.

Durante le ricognizioni indagammo, velocemente, anche ciò che restava del tratto stradale più antico, che prende le mosse dalla radura verso nord, superando una sporgenza rocciosa, risparmiata dalle acque del Fella, che in questo punto insiste sulla sponda destra. In quell'occasione, sul piano stradale, fu recuperata un'altra moneta romana, illeggibile. (Fig. 127)

Questo aveva fatto ipotizzare, con una certa sicurezza, che si trattasse del percorso che per secoli aveva ricalcato l'antica via romana, senza aver subito grosse variazioni. Il piano stradale, che qui si trova a un'altezza di due metri circa sopra l'attuale livello di sponda, procede per una cinquantina di metri sostenuto, a valle, da un muro di sassi tenuti vicino con malta che, in alcuni punti, si presenta fortemente danneggiato. (Figg. 111-113, 128-130) Il muro è formato da conci di media grandezza, sostituiti, in alcuni tratti, da ciottoli fluviali; il legante è una malta ricca di calce. (Figg. 131, 132) Al di sopra, il materiale accumulatosi sulla superficie, probabilmente durante la costruzione del tracciato superiore, non permette più di individuare la linea del piano stradale che si presenta, dunque, con un'inclinazione verso il basso. (Fig. 133) Secondo fonti locali qui erano visibili ancora i solchi carrai; infatti, sembra che la parte più interna della carreggiata, in questo punto poggiasse sulla roccia, mentre esternamente era contenuta dal muro sottostante. Dopo attenta ricognizione, però, i solchi non sono stati rinvenuti.

La datazione di questo manufatto può presentare alcuni margini di dubbio: la presenza degli oggetti di origine romana indica qui, semplicemente una via di passaggio per quell'epoca, senza necessariamente pensare alla stesura di un percorso organizzato. L'esistenza di questo, però, viene confortata dalle fonti itinerarie dell'epoca, che, come si è visto, si riferiscono chiaramente ad una via *ab Aquileia Lauriaco* che passava per la valle e che, come tutti i tragitti di epoca romana, era attrezzata con luoghi per la sosta e per il cambio dei cavalli, necessari agli impiegati del *cursus*

⁴⁹⁹ La cartografia prodotta dalla Serenissima Repubblica interessa questa zona a partire dal XVI secolo.

publicus; il fatto che questa arteria portasse all'area danubiana, una zona ai confini dell'Impero che fu sempre di difficile gestione, va a confermarne l'importanza come strada pubblica. Bisogna aggiungere, per correttezza, che ciò che si vede difficilmente può essere attribuito ancora all'epoca romana: troppi dovettero essere i rimaneggiamenti dovuti alla normale manutenzione della carreggiata, per pensarlo; ma il livello della strada è, quasi sicuramente, quello originario e desta meraviglia che abbia potuto mantenersi fino agli inizi dell'Ottocento. È evidente, come si ha già avuto occasione di dire, che la situazione morfologica del fiume in antico era completamente diversa e che i grandi mutamenti, che hanno comportano un inghiaiamento eccessivo con conseguente innalzamento del letto fluviale, possono essere attribuiti all'ultimo secolo.

Il tracciato s'interrompe all'altezza di una forra che la soprastante Strada Napoleonica supera con un suggestivo ponte a tutto sesto, ora in rovina. (Figg. 134, 135) Anche l'antica strada attraversava la forra tramite un ponte, ora crollato, le cui spalle, formate da grossi sassi squadrati e legati da malta ricca di calce, sono ancora visibili (46°28'16.29"N; 13°17'41.92"E). Il manufatto presenta una luce di circa cinque metri; la larghezza ricostruibile della spalla destra (idrografica), che mantiene ancora un accenno di curvatura, porta una misura di quasi quattro metri, misura che dovrebbe corrispondere anche a quella della sede stradale. Secondo Vittorio Galiazzo si trattava, con buona probabilità, di un ponte di tipo 'alpino', che viene datato dallo studioso «negli ultimi tre secoli o, forse, nella tarda età medievale»⁵⁰⁰. (Figg. 136-138)

Ma è possibile giungere a una maggior precisione riguardo la datazione? Avendo un *terminus post quem* abbastanza preciso, poiché la via soprastante venne costruita entro i primi tre decenni dell'Ottocento, si potrebbe azzardare una data per l'erezione del ponte, collocandola a seguito di uno dei numerosi episodi alluvionali che colpirono la valle e lasciarono memoria anche nelle notizie documentarie di ponti distrutti e di distinte di pagamento commissionate agli enti preposti alla ricostruzione: di solito i di Prampero, talvolta l'amministrazione veneziana o le popolazioni locali. Già nell'estate del 1338 si accennava a «riparar i ponti e stradde [...] che ogni edificio che si erigesse in aqua dal rivo di Juloviz in sù»⁵⁰¹. Un'altra opportunità di riassetto del ponte dovette avvenire nel luglio 1581, in occasione del passaggio dell'imperatrice Maria, figlia di Carlo V, quando l'amministrazione impose il racconcio della strada «con opere fatte à Pietra Taiata, Dogna, Chiusa, Campolaro Villa Nova e Resiutta». Si è già accennato alla terribile alluvione del 1680; una notizia datata al 17 ottobre 1680 parla del malcontento della «Nazion Alemana» per le condizioni della strada e si impone ai di Prampero di «allargare la nuova stradda», tra l'altro, «In rivo delle Fontane [...]. In rivo Molin [...] seguono altri siti». L'accenno è suggestivo perché menziona l'antico toponimo 'Fontana' che, benché comune, nella tavoletta IGM, come si è visto, sta ad indicare la zona del ponte e della radura. L'accenno, quindi, è chiaro: la strada andava ristrutturata e soprattutto allargata «con scalpellar li sassi della montagna».

Infine, la datazione del ponte di 'Fontane' potrebbe essere collocata tra il 1725 e il 1768, anni di intense vicende alluvionali nella zona dell'alto Canal del Ferro, con conseguente «“abrasamento” di ampi tratti della strada regia»⁵⁰².

⁵⁰⁰ GALIAZZO 2002, p. 276. Il prof. Galiazzo, che qui ringrazio, ha preso visione dei dati che gli ho spedito, riguardanti le misure dei resti del ponte.

⁵⁰¹ Questa e le prossime notizie sono tratte da *Summario*.

⁵⁰² Qui ci si riferisce all'alluvione del 1747 (BIANCO 1995, pp. 33-34 e 64-65. Con un'efficace descrizione delle conseguenze dei tagli indiscriminati operati nel Canal del Ferro). Così si esprime, alcuni anni più tardi la comunità di Moggio: «Il povero Commune della Pontebba [...] fin dall'Anno 1747 fù soggetto a quelle notorie inondazioni, che unitamente al Ponte suddetto (quello sul rio Pontebbana n.d.a) asportarono buona parte delle Case e del ristretto Territorio di quei poveri Abitanti con totale abrasamento della Regia Strada [...]. La Paterna Sovrana Carità [...] fece

La strada poi, come si è detto, proseguiva in sinistra idrografica attraversando il villaggio di Petratagliata, situato sul terrazzo formato dal Rio Gelowitz, tributario del Fella. La sponda fluviale, qui, è molto ripida e permette a mala pena la presenza di una fila di case che si affacciano sulla strada. Su questa sponda del fiume, il località 'Fusinatis' trovavano posto, fin dall'epoca medioevale, alcune fucine per la lavorazione del ferro, che sembra abbiano contribuito ad assegnare il nome alla vallata⁵⁰³. La strada si dirige verso Pontebba, mantenendosi per alcune centinaia di metri in sinistra idrografica. Lungo il suo percorso, in seguito agli eventi alluvionali del 1996, che tanti disastri causarono, a loro volta, in questo tratto, vennero alla luce i muri dell'antico tracciato, alcuni metri al di sotto dell'attuale piano stradale⁵⁰⁴. (Figg. 139, 140) Il ponte che riportava la strada sull'altra sponda era posto più a monte dell'attuale; il nome che gli viene attribuito dalle fonti storiche, Ponte di Legno, ricorda il materiale col quale era costruito; la cronaca napoleonica ne dà le misure: la lunghezza di 25 metri e la larghezza di 3-4 metri⁵⁰⁵. La posizione esatta di un antico passaggio del fiume è data dalla presenza di un masso erratico che fungeva da spalla e che si trova ancora a ridosso della sponda sinistra del Fella, sotto la bonifica attuata in seguito all'ultimo alluvione; sono ancora visibili, intagliati nella roccia del masso, i gradini che permettevano l'accesso ad una passerella in legno che, probabilmente, veniva spesso portata via dalle piene del fiume (46°29'09.30"N; 13°18'00.78"E; 531 m). Dall'altra parte del fiume sembra di scorgere ancora una testata di ponte più stabile. (Figg. 141, 143; n. 12) Questo passaggio era in uso fino ai primi decenni del secolo scorso, quando più a valle esisteva già il ponte in pietra che portava a Pietratagliata. È possibile, quindi, che si trattasse dell'attraversamento più antico del fiume. In ogni caso, ancora una volta, si è in presenza di un livello sorprendentemente basso e vicino al letto fluviale, situazione che va a rafforzare le ipotesi sopra esposte.

Della vecchia strada, che corre più in basso rispetto all'attuale Statale, è identificabile il muro di contenimento presso il cimitero di Pontebba, la cui parte inferiore si compone di conci squadrati molto regolari, mentre quella superiore, fatta di sassi a secco, testimonia un rifacimento posteriore. (Figg. 144, 145)

Nei secoli passati, la vecchia strada carrozzabile che portava a Pontebba proseguiva in destra idrografica, passando a fianco della chiesetta di San Rocco, fatta costruire dai pontebbani agli inizi del Seicento, in occasione di una vittoria sugli Austriaci. La chiesa fu spazzata via dalla furia delle acque durante il nubifragio del 1885 ma tracce materiali si rinvenivano fino a pochi anni fa, prima del riassetto operato sul sito dalla Protezione Civile. Due secoli fa, nei pressi, fu rinvenuta la lapide funeraria che *Onesimus*, addetto alla dogana, dedicò alla defunta coniuge *Severilla*⁵⁰⁶. (Fig. 146)

L'antica strada entrava nell'abitato di Pontebba, proseguendo lungo l'attuale via Roma, dove si trovano ancora i più antichi edifici del paese, (Figg. 147, 148; n. 13) tra i quali, nei secoli scorsi, spiccava il 'Cjastielàt'⁵⁰⁷. L'abitato di Pontebba rivestì, durante tutto il secondo millennio, una certa importanza dovuta al fatto che qui passava il confine tra amministrazioni 'italiche' (il

[...] rimettere anco la Regia Strada, resa questa in seguito, e specialmente in questi ultimi tempi per nuove inondazioni interdetta, di modo che soltanto previsionalmente si è resa rottabile» (*Stampa della Comunità di Moggio di Sotto* 1403-1770, p. 45).

⁵⁰³ Nel giugno del 1338 si nomina la «fusina di Pietra Tagliata» (*Summario*, p. 6). Per alcuni studiosi, invece, il nome deriverebbe dal trasporto del ferro lungo la valle, proveniente dalle miniere di Stiria e Carinzia, sfruttate a partire dal X secolo (DE CILLIA 2000, p. 104).

⁵⁰⁴ COJANIZ 1998, p. IV.

⁵⁰⁵ La menzione di Ponte di Legno compare, per la prima volta, in documenti del 1430.

⁵⁰⁶ Vedi nota 238; si hanno notizie di ritrovamenti imprecisati di monete romane (COJANIZ 1996, p. 34).

⁵⁰⁷ Vedi nota 404.

Patriarcato, prima, la Serenissima Repubblica dopo) e tedesche (il Vescovado di Bamberg e, in seguito, l'Impero asburgico). Nel 1623 Moissesso lo definisce «gran villaggio, e di buon traffico»⁵⁰⁸. (Fig. 149)

Il confine, che restò immutato fino alla Grande Guerra⁵⁰⁹, era definito dal Rio Pontebbana, superato da un ponte che doveva trovarsi più a monte dell'attuale e che viene descritto, in età moderna, come fabbricato in pietra nella metà italiana e in legno in quella austriaca⁵¹⁰.

La parte dell'abitato posta in sinistra idrica porta ancora il nome tedesco di Pontafel. Da qui provengono oggetti di epoca romana tra cui alcune monete⁵¹¹. L'antica strada è facilmente identificabile con il tracciato che corre lungo l'argine del fiume, sotto la linea dismessa della ferrovia e collega Pontebba alla piccola frazione di San Leopoldo/Leopoldskirchen. (Figg. 150, 151; n. 14) La tradizione racconta, anche qui, del passaggio di Napoleone, che avrebbe dato il nome alla vecchia rosta, della quale un tratto è ancora visibile a valle di San Leopoldo. (Fig. 152) Il rinvenimento, alcuni anni fa, in un boschetto che separa la strada dal fiume, di poche ma significative testimonianze: un frustolo di piombo, un'ansa costolata in vetro, appartenente, probabilmente, ad una piccola olpe ed una moneta molto usurata, di probabile età tardo imperiale, stanno a indicare la frequentazione, durante l'epoca romana, del tratto stradale (46°30'43.N; 13°20'04.E; 588 m. Figg. 153-155). Fonti orali, non attendibili, parlano anche del ritrovamento di una generica arma di età romana.

Un percorso parallelo si biforcava, forse a partire dalla tarda età medioevale, dopo Rio degli Uccelli e proseguiva in sinistra idrografica, fiancheggiando la Statale; ne fanno testimonianza il capitello votivo e il crocifisso che ora si trovano fuori contesto, in quanto, alcuni anni fa, la zona è stata sconvolta dagli interventi dello svincolo autostradale e della costruzione della zona artigianale. Nei campi presso il paese, inoltre, lungo questa strada che le fonti orali definiscono 'carrabile', è stata rinvenuta ceramica d'età rinascimentale, monete e un frammento di ornamento in bronzo, che sembra di fattura romana. (Figg. 156, 157)

L'antichità del percorso in destra idrografica, però, è avvalorata anche dall'esistenza di alcune leggende relative a briganti che avrebbero imposto un balzello ai passanti e che avevano sede negli anfratti del Rio degli Uccelli⁵¹²; ultimamente, ricerche di appassionati locali, hanno messo un'evidenza la presenza di una fortificazione presso la sponda sinistra del rio, a livello della segheria De Marco, presso lo svincolo autostradale⁵¹³.

Il piccolo borgo di San Leopoldo si snoda lungo questa strada che, giunta al fiume, lo attraversa con un ponte moderno e si dirige verso la chiesa; di questa si sa che è una delle più antiche della Val Canale, essendo stata consacrata a Santa Geltrude agli inizi dell'XI secolo, sotto l'episcopato di Ottone I⁵¹⁴. La strada giungeva alla località di Bagni di Lusnizza seguendo, probabilmente il

⁵⁰⁸ MOISESSO 1623, p. 10.

⁵⁰⁹ A parte il breve periodo napoleonico.

⁵¹⁰ Dal Fagioli, alla fine del XVII secolo (*Pagine friulane* 1893, VI, 6, p. 103).

⁵¹¹ COJANIZ 1996, pp. 34-35.

⁵¹² CINAUSERO 2003, pp. 89-92.

⁵¹³ La notizia mi è stata data dal dott. Tributsch di San Leopoldo.

⁵¹⁴ FRANCESCUTTI 1990, pp. 34-35. Alla stessa data si fa risalire la consacrazione della chiesa di San Egidio a Camporosso. «Proprio nel 1106 egli (Ottone) [...] aveva provveduto a riscattare i suoi possedimenti di Arnoldstein [...] e vi aveva fondato un monastero benedettino [...] con l'evidente scopo di mantenere il controllo dell'importante strada che dal Friuli attraverso la Val Canale portava a Villacco. È ragionevole pensare che anche l'istituzione delle due cappellanie sia avvenuta contestualmente [...] in tale circostanza il signore bamberghese abbia provveduto anche a popolare quelle terre con nuove famiglie di coloni slavi» (MENIS 1991, p. 48). La consacrazione della chiesa viene

tracciato attuale: un capitello e una cappelletta votiva ne testimoniano il passaggio. (Fig. 158) Su quest'ultima località c'è poco da annotare; il tracciato, qui, si inoltrava tra le case, al di sotto del terrazzo fluviale che porta alla sorgente solforosa, dove talvolta si rinvenivano monete d'età moderna; non si hanno notizie di un suo eventuale sfruttamento in epoca antica e anche al giorno d'oggi questa risorsa non è adeguatamente sfruttata. (Figg. 159, 160, 163)

Presso il borgo di Santa Caterina, alcuni chilometri oltre, un ponte riportava la strada in destra idrografica; la sua ubicazione è ricordata, da fonti orali, più a valle di quella del ponte attuale, presso gli stabilimenti dell'ex segheria De Antoni. (Figg. 161, 164; n. 15) In un'area prativa spianata di recente, presso la nuova zona residenziale del piccolo borgo, sono venute alla luce molte scorie porose, indice della presenza di opifici per la lavorazione del ferro, attestati dai documenti già dal XIII secolo⁵¹⁵. Nei pressi del fiume non è possibile ritracciare il percorso della viabilità antica ma, in ogni caso, la strada s'inoltrava attraverso il paesello, le cui origini risalgono alla prima metà del XIII secolo e passava davanti alla chiesa consacrata all'omonima santa⁵¹⁶. (Fig. 162)

Tratto 5: da San Leopoldo a Malborghetto

Proseguendo verso il capoluogo di Malborghetto la vecchia strada Statale, prima della costruzione dell'attuale galleria, aggirava l'altura; del tracciato originario resta la sede che conserva ancora la pavimentazione asfaltata; sotto di questa corre un tracciato più antico, a tratti intaccato dalle piene del Fella, che conduce ai ruderi, ancora visibili, di un'antica fucina⁵¹⁷ (46°30'10.N; 13°24'37.E. Figg. 165, 170, 172; n. 16).

Il tracciato più antico, dopo aver proceduto a ridosso del fiume, mantenendosi a un certo dislivello dalla strada moderna, prosegue svoltando verso il luogo della fucina; (Figg. 166-168) nel punto in cui aggira l'altura, la sede stradale si stacca dalla sponda e passa all'interno, attraverso un taglio artificiale operato nella roccia affiorante. (Fig. 169) Giunta alla radura, la strada prosegue verso nord, lasciando sulla destra la robusta spalla di un ponte che, dalla posizione, avrebbe dovuto superare la roggia proveniente da Malborghetto, ma che, attualmente, non sembra presentare alcuna connessione con la strada rendendo, così, incerta la lettura della situazione topografica (46°30'09.38''N; 13°24'36.45''E; 688 m. Fig. 171). Solamente dall'esame della cartografia d'inizio Novecento è possibile ricostruire quale fosse l'assetto dell'impianto produttivo: nella carta austriaca del 1916, infatti, è riconoscibile il largo sentiero che si stacca dalla strada principale (quest'ultima non ancora sostituita dalla galleria) e, dopo aver valicato il ponte sulla roggia, si dirige verso la fucina. (Fig. 164)

Come si è visto, la presenza di opifici per la lavorazione del ferro è frequente lungo la valle e di essi rimane testimonianza nella quantità di scorie che si rinvencono un po' dappertutto nella zona; l'antica fucina, ubicata in una radura tra due corsi d'acqua, dovette essere un importante centro produttivo per il cui funzionamento venne deviata la roggia proveniente da Malborghetto. (Figg. 170, 172). La ricognizione dei ruderi dell'edificio ha fornito soltanto materiale di età moderna ma nei prati antistanti, oltre il fiume, alcuni anni fa fu rinvenuto materiale più antico, tra cui uno

datata all'epoca del viaggio di Ottone I, detto 'il Santo', di ritorno da Roma nel 1111 (comunicazione scritta del dott. Helmut Tributsch, in occasione della festa per i 900 anni della chiesa).

⁵¹⁵ *Malborghetto-Valbruna* 2003, p. 182.

⁵¹⁶ Secondo Francescutti già nel IX secolo (FRANCESCUTTI 1990, p. 34-36. *Val Canale* 1991, p. 381).

⁵¹⁷ *Malborghetto-Valbruna* 2003, p. 182. Forse è identificabile con l'opificio di proprietà di Francesco Filafarro, che aveva sposato tale Antonia Lazzarini, madre, in seconde nozze di san Luigi Scrosoppi.

sperone frammentario che porta traccia di lavorazione in agemina ed è databile genericamente all'età medioevale.

Dopo i ruderi della fabbrica, le tracce della viabilità si perdono sotto un ammasso di materiale di scarto scaricato di recente dalla Snam, in seguito alla costruzione della centrale del metanodotto, che ha completamente modificato la morfologia del luogo. (Fig. 173)

Il vecchio tracciato si dirigeva verso Malborghetto attraversando il borgo di Cucco. Secondo lo studioso di storia locale Domenig «la strada romana forse passava per un vecchio sentiero a mezza costa a Cucco»⁵¹⁸. In verità, questa affermazione non è basata su alcuna prova documentaria né archeologica e, in generale, da San Leopoldo fino a Camporosso non si è rinvenuta finora alcuna traccia di epoca romana. È più probabile, dato il livello che la strada antica solitamente presenta nei tratti identificabili, che il percorso si snodasse più in basso, lungo l'ampio terrazzo fluviale che ospita anche il piccolo cimitero del paese.

Giunto a Malborghetto il tracciato, come a Pontebba, seguiva un percorso interno ancora visibile, poiché si è mantenuto tale almeno sin dall'epoca medioevale. (Fig. 174; n. 17) Testimone dell'antica viabilità è il percorso interno denominato 'via Officine', che dall'edificio della scuola elementare prosegue, nel primo tratto come stradina sterrata, poi come sentiero, in mezzo ai prati, fino alla colonia estiva. Presso questa supera un piccolo rivo su un ponte nuovo e trova prosecuzione in una strada asfaltata, che si conclude ricongiungendosi alla Statale, a nord dell'abitato. (Figg. 175-182) Il nome della via rivela la presenza, almeno fino alla metà del secolo scorso, di opifici per la lavorazione del ferro ma, secondo fonti orali, qui si concentrava tutto il 'settore produttivo' dell'abitato. Alcune caratteristiche della stradina concorrono ad attribuirle alla topografia originaria dell'abitato: infatti, lungo gran parte del suo corso, è limitata da un vecchio muro crollato in più punti, che la tradizione locale attribuisce all'epoca romana; il muro è composto da conci di grossa dimensione, legati da malta ricca di calcina e, nell'ultimo tratto, è coperto da larghe lastre in pietra. Pur non essendo in alcun modo possibile stabilire un legame con un'epoca così antica, è certo comunque che si tratti di un manufatto obsoleto, per la presenza del legante ricco di calcina e per la tecnica costruttiva. (Figg. 184, 185) A tratti, poi, sembra di intravedere ancora, sotto lo strato erboso, resti della vecchia pavimentazione ad acciottolato. (Fig. 183) Infine, lungo il tragitto, sul ciglio della strada, capita di rinvenire ancora scorie della lavorazione del ferro.

Più a monte, presso l'ansa che il Fella forma per aggirare il colle Cialavà si trova una situazione topografica simile a quella presente a Santa Caterina: la strada Statale aggirava il colle passando al di sotto del forte Hensel, la fortificazione asburgica dove si svolse la battaglia tra austriaci e napoleonici nel maggio del 1809⁵¹⁹. (Figg. 186, 187, 192; n. 18) Negli anni '80 del secolo scorso è stata rettificata tramite il tunnel che passa sotto il colle⁵²⁰. Dalla vecchia strada Statale si stacca un largo sentiero che giunge a un terrazzo fluviale occupato da due case; il sentiero passa davanti alla prima casa e sembra interrompersi dopo averla oltrepassata; (Figg. 188, 189) in realtà, nel boschetto a confine tra le due proprietà, la ricognizione ha messo in luce tracce di un percorso abbandonato. (Figg. 190, 191) Si tratta dei resti di un breve tracciato che è sostenuto, a valle, da un muro a secco; potrebbe trattarsi di quel che rimane di un'antica viabilità che, anche qui, correva sotto la strada moderna (46°30'23.N; 13°27'11.E; 735 m). Fonti non verificabili parlano, inoltre, di una

⁵¹⁸ *Malborghetto-Valbruna* 2003, p. 19.

⁵¹⁹ FORAMITTI 2008, pp. 37-45.

⁵²⁰ *Malborghetto-Valbruna* 2003, p. 121.

fortificazione sul colle di Cialavà, datata al X secolo e sorta su un precedente insediamento romano⁵²¹. (Fig. 192)

Tratto 6: da Malborghetto a Coccau

Dopo avere aggirato l'altura, la strada valicava i torrenti Argento e Prisnig e proseguiva diritta verso l'abitato di Ugovizza, ricalcata probabilmente dall'attuale strada Statale che corre su un'alta massicciata. Se alcune tracce permangono, sono forse presenti in uno dei due tracciati di campagna che corrono, a tratti, ai lati dell'attuale terrapieno e che, in ogni caso, non presentano alcuna traccia di antichità. (Fig. 193)

La strada si inoltrava all'interno dell'abitato di Ugovizza, la cui chiesa, dedicata ai santi Filippo e Giacomo, è documentata per la prima volta nel 1260⁵²². (Fig. 194)

Il tratto che congiungeva Ugovizza a Camporosso non è facilmente ricostruibile, poiché è stato sconvolto dall'imponente massicciata dell'autostrada.

Entrando nell'abitato di Camporosso ci si trova davanti al tratto stradale più noto, quello che in età romana attraversava la dogana *Statio Bilachiniensis* e che non è mutato nel tempo, attualmente ricalcato dalla principale strada del paese. Nella zona occidentale furono portate alla luce tracce della presenza di edifici, tra i quali è stato identificato un mitreo (vedi *supra* e catalogo dei materiali). La zona più orientale dell'abitato era adibita a necropoli: sarcofagi e stele funerarie sono stati rinvenuti, nel corso del tempo, durante lavori di scavo nelle abitazioni e lungo la strada⁵²³. Anche le alture nei dintorni dovettero essere frequentate per le attività legate alla montagna; all'epoca del 'Progetto celti', lungo la strada per Sella Vuom che percorre, in destra idrografica, il primo tratto del fiume Fella e porta ad alcuni stavoli soprastanti il centro di Camporosso, fu rinvenuto un coltello in ferro, presumibilmente datato all'età romana. (Figg. 195-197; n. 19)

La strada usciva da Camporosso seguendo il tragitto che porta verso la strada Statale 13 e il Rio Lussari. Il percorso è ricostruibile dalle mappe catastali d'inizio Ottocento, che mostrano la situazione prima dello sconvolgimento operato dai numerosi lavori che si sono susseguiti nell'ultimo secolo. La situazione è riportata anche nella tavoletta storica IGM del 1915, dove è chiaramente visibile la via che seguiva il tracciato della Statale e cioè superava il Rio Lussari e si manteneva in destra idrografica rispetto al Rio Bartolo fino a Tarvisio, segnalata da numerosi capitelli votivi. (Fig. 198) Il motivo di tale percorso, che valicava il Rio Bartolo per due volte (un corso d'acqua peraltro dalla portata molto contenuta), è dato dal fatto che l'altra sponda si trova a ridosso del pendio montuoso ed è scandita da numerosi rii e colatoi dal regime torrentizio, mentre la sponda destra è limitata da una piana spaziosa, dove i piccoli corsi d'acqua scorrono più lenti.

Non si sa se la viabilità moderna, che ripercorre quella medioevale, fosse la stessa anche per l'età romana; il rettilineo che esce da Camporosso sembra confermarlo. In questo caso come si può tradurre la notizia riportata dal barone Hauser, secondo il quale, nel secolo scorso, si rinvennero tracce di solchi carrai sotto la vecchia linea ferroviaria? «Schon in Tarvis, unterhalb des Bahnkörpers trifft man Spuren der Römerstrasse, auf welche der Fremde durch eine Tafel aufmerksam gemacht wird»⁵²⁴. Un attento esame delle tavolette IGM storiche indica che le tracce

⁵²¹ *Malborghetto-Valbruna* 2003, pp. 81 e 121.

⁵²² MENIS 1991, pp. 50-51. Il pavimento dell'edificio sacro è stato oggetto di scavi in seguito ai danni provocati dall'alluvione del 2003. Sono state rinvenute le tracce murarie della chiesa medioevale (BORZACCONI 2004, cc. 668-672).

⁵²³ Notizie in RIGONI 1972; ZACCARIA 2001a.

⁵²⁴ HAUSER 1886, p. 63; BULLE 1947, p. 66.

della strada romana potrebbero essere state individuate solo nei punti dove questa veniva intercettata dalla vecchia linea ferroviaria, trasformata ora in pista ciclabile; se si tiene salda l'identificazione dell'antica viabilità con la strada ora ricalcata dalla Statale, questo avviene solo nella zona occidentale dell'abitato di Tarvisio, dove la strada, dopo aver valicato di nuovo il Rio Bartolo, passa sotto la ferrovia e si dirige verso la parte superiore dell'abitato. (Figg. 199, 200; n. 20)

Detta strada prende ancora oggi il suggestivo nome di 'via Romana' e, attraverso Tarvisio Superiore, prosegue dirigendosi verso Coccau con un percorso secondario che si mantiene parallelo, al di sopra di quello principale e che si adegua alla morfologia del pendio, con stretti tornanti e brevi rettilinei che attraversano la zona per lo più boschiva. (Figg. 201-203) Talvolta la strada corre incassata all'interno di qualche spuntone roccioso; talaltra il pendio a monte e a valle è contenuto da resti di muri formati da grossi conci lapidei, che in alcuni casi testimoniano un reimpiego⁵²⁵. (Figg. 204, 205)

Lungo questo percorso si trova l'unica testimonianza di solchi carrai presente in Val Canale. Le tracce sono visibili in proprietà privata, dietro una casa sita in via Savorgnana al n. 17. (Fig. 206, 217; n. 21)

I solchi che spesso caratterizzano i percorsi antichi sono di due tipi: quelli provocati dall'usura dei carri e quelli artificiali, scalpellati nella roccia per facilitare l'inserimento delle ruote dei carri in situazioni di pericolo, come in prossimità di precipizi e burroni, o quando la strada passava su un'emergenza rocciosa. Il Bulle fu il primo che coniò una definizione appropriata per i tipi di strade con solchi, chiamandole 'Geleisestrassen'. Egli studiò in modo particolareggiato i solchi presenti a pochi chilometri dal confine italiano, nei pressi della Federaun Sattel e calcolò una misura corrispondente all'interasse dei carri di 93,5-94 centimetri (3 *pedes* ca.)⁵²⁶.

A Coccau si presenta una situazione piuttosto complessa. Ci si trova, infatti, in presenza di due serie di solchi che mostrano caratteristiche strutturali piuttosto dissimili tra loro. Questi sono visibili sulla superficie di due lastroni di roccia che affiorano nel prato e che sono vicini tra loro ma non conseguenti: non sono, cioè, posti sulla stessa direttrice, ma si trovano l'uno sulla sommità di un dosso (46°31'05.83''N; 13°36'25.84''E; 789 m), l'altro più in basso, a fianco dell'abitazione (46°31'05.54''N; 13°36'26.05''E; 787 m. Fig. 207). Anche le modalità di esecuzione delle incisioni sui due lastroni sembrano diverse, in quanto quello inferiore presenta tracce piuttosto deboli di usura, con solchi stoncati e privi di delimitazioni nette che sembrano, quindi, causati dal passaggio dei carri; (Fig. 208) il tratto superiore, invece, è molto particolare: si tratta di un'emergenza rocciosa lunga all'incirca due metri che sporge sulla parte terminale del piccolo rilievo; i due solchi paralleli, posti in leggera pendenza, sembrano essere stati scalpellati; sono larghi all'incirca 11 cm e profondi 7 e non presentano rilevanti segni di usura. Nel mezzo sono stati approntati alcuni gradoni, di quelli che normalmente si usavano per procurare un appoggio sicuro al passo degli animali che trainavano i carri, affinché non scivolassero; tali approntamenti si presentano poco marcati o fortemente usurati⁵²⁷. (Figg. 209, 210) A fianco di questa doppia serie di solchi se ne trova un altro, singolo e ancora più profondo, la cui funzione non è chiara; presenta una lunghezza di circa 90 cm, una

⁵²⁵ Tra i macigni rinvenuti ai margini della carreggiata o all'interno dei muri segnalò una pietra cilindrica con pareti stondate e lisce e un concio squadrato che presenta un foro per l'innesto di una grappa.

⁵²⁶ BULLE 1947, p. 48. Le altre misure sono le seguenti: larghezza inferiore del solco di 7,5 cm; profondità di 8-14 cm; l'ampiezza complessiva tra le due angolature esterne dei solchi è compresa tra i 101-102 cm e i 110 cm.

⁵²⁷ In questo caso, l'esigua pendenza del terreno non giustificerebbe la presenza di gradini, come è riscontrabile altrove (cfr. ROSADA 2004, p. 51).

larghezza di 18 ed una profondità di 25 cm. (Fig. 211) La sporgenza rocciosa si interrompe improvvisamente, e si innalza di circa mezzo metro al di sopra del prato sottostante; più avanti, ad alcuni metri di distanza, la roccia riaffiora e sopra questa attualmente si trova un piccolo deposito per attrezzi. (Fig. 212) Le caratteristiche di questo tratto a solchi (leggera pendenza, presenza di gradoni) hanno fatto pensare che fosse stato predisposto come ingresso a un fabbricato; la leggera inclinazione orientata verso il lato tagliato, contribuisce a rafforzare l'ipotesi che portasse a un magazzino per lo stoccaggio della merce. (Fig. 213) Viene alla mente il tipo di costruzioni che si vedono ancora adesso in ambito alpino, e cioè quei depositi per il fieno che presentano una larga apertura per l'ingresso dei carri, collegata al terreno da uno scivolo ligneo o pavimentato.

Il tratto inferiore, a causa dell'usura dei solchi provocata dal passaggio dei carri, dà un'idea di maggiore antichità rispetto all'altro; le tracce carraie si delineano in un tratto roccioso lungo all'incirca 2,50 m e largo circa 1,25-1,30 m, incassato, da un lato, nel pendio, che ne costituisce anche uno dei due limiti; i solchi sono poco delineati, presentando una profondità di 2-3 cm, mentre la larghezza non è facilmente misurabile. (Fig. 214) In entrambi i manufatti, la misura dell'interasse è stata presa secondo la modalità di calcolo del Bulle, e cioè ricavando la misura media (medio asse) del solco dalla differenza tra la misura esterna e quella interna; questa è stata verificata, poi, con una misurazione che collega i due assi centrali di ogni solco⁵²⁸. Nel tratto inferiore la misura interna varia sugli 82-83 centimetri, mentre quella esterna è di 105 centimetri. Teoricamente, questi rilevamenti determinano un interasse di 93,5; un'eventuale approssimazione della misura è facilmente ammortizzata dal fatto che i due solchi sono poco profondi e quindi permettevano capacità di movimento alle ruote. Nel tratto superiore la distanza è calcolabile in una misura interna variabile da 74 a 82 centimetri, mentre quella esterna è di 101 centimetri, determinando, così, un interasse di 92 centimetri che, nonostante la differenza di un centimetro, è ancora in linea con quello inferiore, vista la rilevante ampiezza dei solchi. (Figg. 215-216) Questa misura tra il medio asse, che a Coccau ricorre costante nei 92-93,5 centimetri, è confrontabile con quella rilevata da Bulle in territorio austriaco; lo scarto di uno-due centimetri è ammortizzato dall'ampiezza dei solchi carrai, nei quali le ruote potevano avere gioco.

La stessa larghezza di interasse può essere indicata per il tratto rimesso in luce alcuni anni fa ad Ospedaletto⁵²⁹: la misura interna è di 74 centimetri, quella esterna di 115, e la media determina un interasse di 94 centimetri. Qui i solchi sono chiaramente opera dell'uomo, molto profondi e poco consunti. (Fig. 218) Una prosecuzione dello stesso verso nord fu portata alla luce, alcuni decenni fa, nei pressi di Rivoli bianchi, poco oltre. Il manufatto, oggetto di una breve noterella su un giornale locale a cura di Aldo Rizzi, viene datato «alla tarda epoca dell'Impero», non si sa bene su quali basi storiche. In ogni caso si tratta, senza dubbio, di un segmento della stessa strada qui menzionata. L'articolo riporta una misura di 90 cm per la larghezza della careggiata, senza specificare se ci si riferisce all'interasse o a una delle due misure di demarcazione; i solchi erano profondi fino a 20 cm, in linea con quanto si è potuto osservare per l'altro tratto. Rizzi sostiene che la mancanza di caratteristiche fondamentali, quali le banchine e la massicciata, fa sì che il tratto stradale non possa essere attribuito ad una strada di grande traffico, come quella per il Norico, ma servisse come probabile collegamento con l'approdo che si trovava lì presso, lungo il Tagliamento e che ai suoi tempi veniva ancora chiamato 'Porto'⁵³⁰.

⁵²⁸ BULLE 1947, pp. 38-39. Utilizzando le paline, l'asse centrale è facilmente individuabile, in quanto l'asta si colloca naturalmente sulla parte mediana del solco, che è anche la più incavata.

⁵²⁹ E ora nuovamente interrato.

⁵³⁰ RIZZI 1960, p. 60.

Si è fatto un confronto anche con altre strade d'epoca romana presenti nell'area alpina friulana; la più nota è sicuramente quella che risaliva il passo di Monte Croce Carnico. Infatti, oltre a quella della valle del Fella, aveva la sua importanza come *via per compendium* la strada che, staccandosi in località Stazione per la Carnia, portava a *Iulium Carnicum* e da qui, risalendo la valle del But, fino al passo di Monte Croce giungeva ad *Aguntum* per ricongiungersi poi, dopo aver percorso la Val Pusteria, a quella che portava al Brennero. Di questa sono visibili ancora alcuni solchi lungo il tragitto che sale verso il passo; due, singoli, si trovano nel punto più alto: presso l'iscrizione consunta di *Respectus* l'uno; un po' prima, dietro una piccola altura, l'altro. Una serie di solchi è presente anche lungo il tratto della strada che da Timau porta a 'Mercato Vecchio' e all'iscrizione di *Apinius*, che commemorava la più recente ristrutturazione della strada. (Figg. 219, 220)

Già Bulle menzionava la presenza, presso Monte Croce Carnico, di alcuni tratti, le cui misure, a suo dire, non erano più verificabili; lo studioso si riferiva a una «archaische Veneterstraße», che avrebbe avuto una larghezza di 1,05 metri, dedotta da quella delle strade preromane dell'Istria⁵³¹, mentre la strada romana vera e propria avrebbe mostrato la larghezza canonica di 1,30 metri e sarebbe quindi stata adatta per carri da trasporto del legname⁵³². Quest'ultima misurazione non corrisponde a quelle ottenute da alcune recenti indagini eseguite lungo il tratto della strada inferiore che porta all'iscrizione di *Apinius*; qui, come si accennava, nel luogo sopra la cappelletta ubicata all'incrocio del sentiero per Pal Piccolo, sono presenti diversi solchi carrai che, in alcuni casi, presentano una disposizione abbastanza contigua, tale da consentire, con l'ausilio di due paline, di prendere una misurazione abbastanza precisa. La larghezza presente nella prima serie di solchi, che si trovano a un centinaio di metri circa oltre la cappelletta presenta, con buona probabilità, un interasse compreso tra i 105 e i 110 cm⁵³³, in linea con quanto già evidenziato da Bulle e presente anche altrove in ambito alpino (vedi *infra*). (Fig. 221) Più oltre, a una decina di metri da questa prima serie di solchi, se ne rilevano altri. Inizialmente, la pulizia del tratto in questione aveva messo in luce quella che sembrava essere un'altra incisione che, misurata, presentava una distanza media con i solchi a essa parallela di 93-94 cm. La presenza di due misure di interasse lungo il tratto di Monte Croce Carnico porgeva suggestivi paralleli con alcune situazioni del Brennero e del Tirolo, dove si sono rilevati tratti a più solchi, indicativi del cambiamento operato nella lunghezza assiale dei carri⁵³⁴; in realtà, ad un attento esame, pur presentando qua e là segni di politura, quest'ultima incisione non si presenta perfettamente rettilinea, e non può quindi produrre una misurazione precisa. (Fig. 222) Sarebbe utile un'indagine più approfondita, tramite sondaggi estesi, per accertare la presenza di questa misura più ridotta che, come si vedrà, non era inusuale nell'arco alpino orientale. Una terza strada si staccava da Ospedaletto per valicare, sembra in tempi più recenti, la sella di Interneppo e giungere al lago di Cavazzo. Secondo la letteratura, anche qui i solchi rinvenuti erano molto profondi, larghi 10 cm e avevano una luce di circa 90 cm⁵³⁵.

⁵³¹ Questa, in realtà, sembra essere una misura romana (PÖLL 2002, p. 76).

⁵³² BULLE 1947, p. 39. La misura indicata fu verificata da Klose che la attribuì ad una strada di età moderna (KLOSE 1910, p. 129). La via del legname era un percorso attivo fino ai primi decenni del Novecento e risaliva il versante orientale; durante l'epoca fascista venne sostituita dall'attuale strada provinciale 52 bis che l'ha in gran parte obliterata. Tracce della vecchia strada si rinvengono ancora presso i tornanti (FALESCHINI 1997, p. 192).

⁵³³ L'incertezza è data dal fatto che uno dei solchi ha la 'scivolatura' esterna molto ampia, che permetteva un buon gioco alle ruote.

⁵³⁴ Sebbene risultino più recenti (FRANZ 1951, pp. 135-137; FRANZ 1956, pp. 470-475).

⁵³⁵ «Un deciso solco carraio, lungo m. 0,70, largo sui 10 cm, e profondo ancora di 10 cm.: alla regolare distanza di cm. 90 esiste traccia dell'altro solco carraio» (MOR 1987, p. 13). La misura della distanza tra i due solchi, nonché la fattura corrispondono al tratto di Ospedaletto dove, come si è visto, una misurazione più accurata ha fornito un interasse di 94 cm.

È evidente che ci si trova in presenza, in questo settore alpino, di una misura standard legata sicuramente alle dimensioni dei carri che percorrevano le valli.

Ma quali confronti è possibile fare in area alpina?

Gli studi avviati da tempo nel cantone dei Grigioni, così come in Tirolo e in Alto Adige, riportano misure diverse del medio asse dei carri. Da ciò è emerso che l'interasse di 107-110 cm è da attribuire con buona probabilità alla viabilità di età romana. Questa misura è stata rilevata sia presso i passi alpini dello Julier e del Septimer, sia lungo il tracciato della via Claudia Augusta, da Passo Resia a Füssen e oltre⁵³⁶; lungo quest'ultima strada, però, si trovano tracce con scartamento più ridotto, di 100 centimetri. Secondo gli studiosi austriaci, strade con lo scarto di 99-100 cm sono da ritenersi di origine tardomedievale o moderna⁵³⁷.

Nel settore orientale dell'Alto Adige, in particolare in Val Pusteria, lo scarto tra i solchi carrai presenta un'altra misura ancora, in linea con quella rilevata nel settore friulano. Infatti, nel tratto carraio ancora visibile nei pressi di Elvas, a nord di Bressanone, è presente una distanza tra i solchi che varia da un minimo interno di 80 cm a un massimo esterno di 110 cm, determinando, un interasse medio di 95 cm⁵³⁸. La stessa misura pare riscontrarsi dalle descrizioni fatte da De Bon, in seguito ai saggi da lui effettuati presso Casteldarne sempre in Val Pusteria: «Lo scartamento di questi viene qui misurato in cm. 85, ogni solco è largo dai 20 ai 35 cm»⁵³⁹; in questo caso, se lo scartamento si riferisce alla misura interna, allora è possibile che l'interasse sia in linea con quello già rilevato a Elvas⁵⁴⁰. Anche altrove, in Alto Adige si citano presenze di solchi carrai con l'interasse medio di 95 cm⁵⁴¹. Lo scarto di uno-due centimetri tra queste distanze e quella rilevata lungo le valli friulane è ancora accettabile, all'interno dei parametri dati, soprattutto in presenza di solchi ampi e/o poco profondi, che avrebbero facilitato l'alloggiamento e il gioco delle ruote.

Rimane il problema della datazione delle strade con solchi carrai; è ormai accertato che la presenza di questi ultimi non è garanzia di romanità, poiché anche in seguito, soprattutto in epoca tardomedievale si continuò a stendere strade di questo tipo⁵⁴². Ma è possibile formulare qualche ipotesi circa la datazione di queste tracce carraie che presentano una larghezza del medio asse di 93-95 cm. Come si è accennato, per la stesura delle strade a solchi nel comprensorio di Villach il Bulle chiamava in causa varie popolazioni; questa misura, in particolare, secondo lo studioso, fu utilizzata già per i carri dei Celti del Norico, che per primi intrapresero il lavoro della stesura della strada per *Virunum* sbancando il nucleo roccioso⁵⁴³; Bulle parla inoltre di una eccezionale persistenza delle misure dell'interasse dei carri attraverso il tempo e fino all'età moderna; ciò è visibile in alcuni

⁵³⁶ GRABHERR 2002, p. 70; PÖLL 2002, pp. 75-76.

⁵³⁷ «Per i solchi carrai con un passo di 1,00 m deve quindi necessariamente essere accettata una datazione tra il XVI – XVII secolo oppure prima, visto che questa distanza fra i solchi di 1,00 m si riscontra frequentemente, le altre strade possono per analogia essere attribuite a quest'epoca» (PÖLL 2002, p. 77; cfr. anche FRANZ 1951, pp. 144-145; BULLE 1947, Taf. 16 d, e, f).

⁵³⁸ ALLAVENA 1991, pp. 21-33; ALLAVENA SILVERIO, RIZZI 2002, pp. 526-529.

⁵³⁹ DE BON 1940¹, p. 27.

⁵⁴⁰ Allo scartamento di 85 cm, qualora sia inteso come distanza interna, va aggiunta metà della misura dell'ampiezza del solco, in questo caso, la misura minore è di 20 cm, quindi il medio asse misurerebbe 95 cm, in linea con quanto rilevato a Elvas.

⁵⁴¹ DAL RI, RIZZI 2005, p. 37. Oltre ad Elvas, si citano i solchi di Egna, Bressanone, Stufles e Fortezza.

⁵⁴² FRANZ 1956, p. 475.

⁵⁴³ «Auf der östlichsten (Paßstraßen), der Pontebbastraßen von Aquileja nach Virunum, beträgt sie nur 0,935 m, worin sich bereits ihr vorrömischer Charakter sehr deutlich ausspricht» (BULLE 1947, p. 39). L'autore riporta anche esempi simili dalla Gallia. «Ganz die gleiche Wegeprofilierung mit Geleisrillen, Trittstufen und Banketten ist dagegen in Gallien verbreitet und schon dies muß auf die Vermutung führen, daß der Federauner "Römerweg" bereits von den Kelten als Fahrstraße ausgebildet war» (p. 51). In alcuni tratti della Federaunstrasse addirittura la tecnica della costruzione sarebbe attribuibile agli Illiri (p. 45).

tratti, come a Unterfederaun, dove ci furono rimaneggiamenti della strada antica, che comportarono anche l'apertura di scorciatoie⁵⁴⁴. Se si concorda pienamente con la seconda ipotesi, il fatto di attribuire questo tipo di strada alle popolazioni celtiche del Norico non ha alcuna fondatezza, anche se presso il tratto stradale di Elvas fu rinvenuto un componente di mozzo di carro datato alla seconda età del ferro, per cui, anche secondo gli studiosi che si sono occupati della viabilità in Alto Adige «un tale oggetto presso i solchi carrai usati in età romana porta a supporre una frequentazione di questo sentiero (il tratto di Elvas) in epoca anteriore»⁵⁴⁵. Ci sono prove indiscutibili, invece, che riportano all'epoca romana, ancorché tarda, l'esecuzione di tratti carrai con scarto di 93,5-95 cm. È ancora il tratto di Elvas che fornisce il fattore più convincente; dopo aver accertato che si tratta dello stesso percorso che da *Iulium Carnicum* portava ad *Aguntum* e oltre, la prova della paternità romana di tale percorso è stata data, infatti, da diversi rinvenimenti di età romana: innanzitutto, una moneta d'età severiana, rinvenuta incastrata in una delle fessure rocciose del piano stradale proprio nei pressi dell'abitato, inoltre, frammenti di ceramica e chiodi di calzature⁵⁴⁶.

Da tutto ciò si evince che la *via per compendium* che da Aquileia portava ad *Aguntum* e al Brennero doveva avere la stessa misura di scartamento a nord e a sud delle Alpi. Di conseguenza, questa misura era stata adottata in tutta la zona alpina orientale, e cioè da Ospedaletto fino a Villach/*Santicum* da un lato, fino almeno a Bressanone dall'altro. Rimane il dilemma relativo alla misura di scartamento rilevata lungo la strada di Monte Croce Carnico; la presenza di una diversa misura di interasse può presupporre una diversa datazione nella stesura di questo tratto stradale; essendo però, questo, il tratto iniziale e comune ad entrambi i tracciati che si dirigevano verso il passo risalendo, rispettivamente, la destra e la sinistra idrografica del Rio Collinetta, si può facilmente pensare ad un adeguamento della misura nel corso dei molti secoli di utilizzo della strada e quindi ciò potrebbe confermare anche la presenza dell'interasse di 93-95 cm, che, con qualche dubbio, è stato rilevato lungo questo tratto presso la cappelletta degli Alpini.

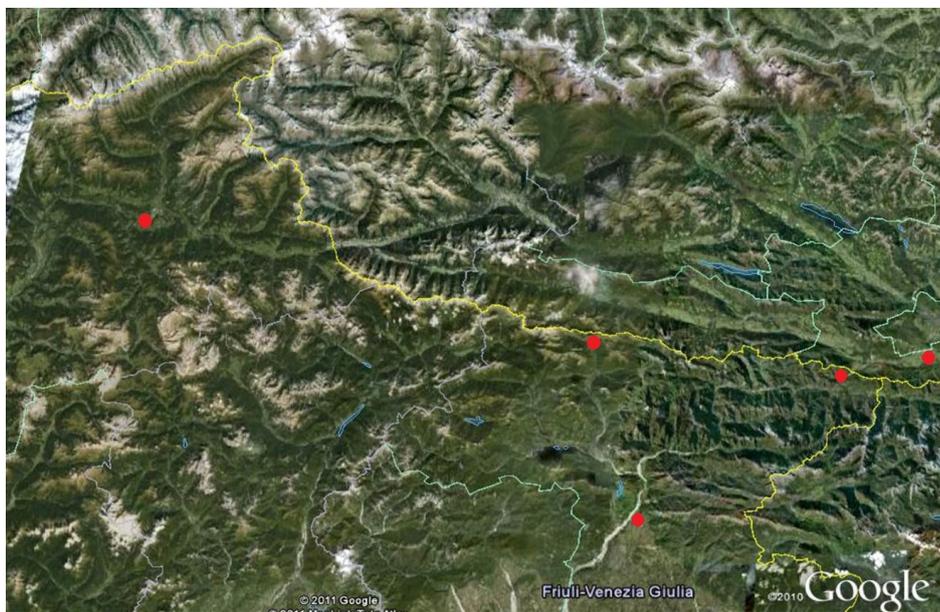


Fig. 223

È quindi, assodato che questo interasse fu utilizzato in epoca romana. Ma, non per questo, si riesce ad evitare la sensazione di 'nuovo' che danno le profonde incisioni dei solchi sia di Ospedaletto, sia del tratto superiore di Coccau, che porterebbero a preferire una datazione più recente, forse

⁵⁴⁴ Bulle menziona, come fonte, la presenza a Unterfederaun di un'iscrizione datata alla seconda metà del XVI secolo, dove si parla esplicitamente della stesura di un nuovo tratto stradale; questo tono dell'epigrafe viene giustamente letto dallo studioso come un magniloquio da parte del appaltatore dei lavori, Kristoff della Grota che, in realtà, avrebbe solo rimesso a posto la strada; visibili sarebbero, infatti, sopra lo strato antico, le politure e i nuovi solchi; anche gli alloggiamenti più profondi nella roccia possono essere attribuiti a questo periodo (BULLE 1947, pp. 58-60).

⁵⁴⁵ ALLAVENA SILVERIO, RIZZI 2002, p. 529.

⁵⁴⁶ ALLAVENA 1991, nota 12, p. 26; ALLAVENA SILVERIO, RIZZI 2002, p. 528.

medioevale; in particolare, anche la presenza di gradoni potrebbe confermarne la stesura a un'epoca più recente⁵⁴⁷.

È evidente, come si è già detto, che nessuna istituzione mise mano alla viabilità fino agli ultimi secoli del medioevo. Si è visto che anche nel tratto austriaco una ristrutturazione della strada è documentata solo nel 1575, e anche allora il nuovo tratto fu provvisto di solchi⁵⁴⁸; in questi casi è possibile pensare ad una situazione nella quale ci fu un *continuum* nell'utilizzo della strada anche per l'epoca medioevale e quindi che il traffico fosse costretto ad adattarsi alle condizioni della viabilità antica? Si può supporre, allora, che nel medioevo le vecchie tracce di solchi fossero molto più frequenti di quelli ora visibili e il tipo di carreggiata dovette condizionare il trasporto, portando a un adeguamento della misura dei nuovi solchi su quella già presente lungo la strada⁵⁴⁹ e, di conseguenza, all'utilizzo di carri con un interasse più piccolo.

Si sa per certo che, in epoca medioevale, la montagna friulana era percorsa da carri di piccola dimensione; sia a Gemona sia a Villach, infatti, vigeva il *niederlech*, ovvero lo scaricamento della merce dai grossi carri (che giungevano, rispettivamente, dalla pianura friulana e dall'Austria settentrionale), per caricarla su quelli più piccoli (vedi *supra*). Questo era dovuto al fatto che il tratto stradale che s'inoltrava lungo la valle del Fella (ma a questo punto si può ipotizzare la stessa cosa anche per il percorso del passo di Monte Croce Carnico) era stretto; ma qui si avanza l'ipotesi che questa limitatezza non interessasse solamente la larghezza complessiva del piano stradale, bensì che pure i carri fossero condizionati dalla presenza di solchi già esistenti.

Per concludere, si può dire che durante il medioevo e prima degli interventi operati a più riprese in età moderna, si continuò, per lunghi tratti, a percorrere la strada stesa in epoca romana; l'impossibilità di metter mano in modo decisivo alle strade in questa zona alpina, dopo la fine dell'impero romano, condizionò per molto tempo il sistema di trasporto, facendo sì che si utilizzassero le vecchie strade che presentavano, negli affioramenti rocciosi e in molti passaggi obbligati, uno scartamento tra i solchi di 93,5-95 cm.

Si è detto che la presenza di solchi si riscontra solamente presso tratti di roccia affiorante o in situazioni di pericolo, quando c'era la necessità di bloccare le ruote affinché non scivolassero facendo sbandare il carro; altrimenti, le strade alpine consistevano, il più delle volte, in massicciate sulle quali si gettava pezzatura di materiale ghiaioso di varie dimensioni⁵⁵⁰; è il caso di alcuni tratti rinvenuti in Alto Adige e ritenuti, a buon diritto, di origine romana. In località Mulles, ad esempio, furono poste in opera gettate di ghiaia di diversa pezzatura e il manto stradale veniva spesso rinnovato. In questo punto stretto la massiciata era composta di strati alternati di basoli e ghiaia battuta con presenza di solchi carrai lasciati dalle ruote⁵⁵¹. Il breve tragitto che porta al sito di ponte

⁵⁴⁷ Franz cita i casi di Schloss Fernstein e di Federaun nel tratto accorciato, entrambi attribuibili al XVI secolo (FRANZ 1951, p. 141). Anche Baldissera era del parere che il tratto di Gemona fosse stato steso in epoca medioevale. «Qui, prima di proseguire, è il luogo di accennare che direzione tenesse l'antica strada che attraversava il borgo, e presso alla quale era stato eretto l'ospizio (di Ospedaletto). Se ne possono benissimo seguire le tracce, poiché sono indelebilmente impresse nella roccia che forma que' colli, e che di tratto in tratto appare a fior di terra coi solchi impressi dai carri medioevali» (BALDISSERA 1887, pp. 8-9).

⁵⁴⁸ «In der 1,40 breiten Sohle des Einschnitts [...] sind über die ganze Breite Querrillen von 4-6 cm Tiefe [...] eingehauen, durch welche unregelmäßige kurze Stufen von 11-25, im Durchschnitt 20 cm Breite entstehen, deren Oberfläche abgerundet ist» (BULLE 1947, p. 61). Il tratto è paragonabile al manufatto superiore di Coccau.

⁵⁴⁹ Anche secondo Bulle in età moderna ci si adeguò alla misura dei solchi ancora presenti «Das zeugt überraschend von einem außerordentlichen Beharrungsvermögen bäuerlich-handwerklicher Gewöhnungen und Geräte durch die Jahrtausende» (BULLE 1947, p. 39).

⁵⁵⁰ Cfr. ROSADA 2004, pp. 46-47.

⁵⁵¹ «Si constata il ricorso a getti di ghiaia di varia pezzatura, delimitati da muri o cordoli di pietre [...]. Sicuramente sono presenti nei punti più critici anche massicci blocchi con funzione di basoli. Dove emergeva la roccia in posto

Peraria, presso Chiusaforte, presenta, negli strati messi in luce dall'erosione, quella che sembra essere una serie di livelli di massicciata, ognuno costituito da materiale di varia pezzatura e dimensione⁵⁵². (Fig. 66) Anche altrove, lungo il percorso, si può ipotizzare l'utilizzo di materiale sciolto per la fondazione della massicciata o il livellamento di certe superfici avvallate come nel tratto presente presso Ponte di Muro (vedi tratto 4).

Tornando al percorso di Coccau, l'antico tracciato, ora breve viottolo pedonale, proseguiva passando a fianco dell'abitazione e si immetteva nell'attuale via Savorgnana. Dopo alcuni metri, all'incrocio presso una cappelletta, il percorso svoltava a sinistra, seguendo la strada che si dirige, dopo una discesa piuttosto ripida, verso la chiesa parrocchiale di Coccau. (Fig. 224) È questa un'antica chiesa-fortezza risalente agli inizi dell'XI secolo, ma con origini che la leggenda colloca agli inizi del IX secolo⁵⁵³. (Fig. 225)

La strada moderna prosegue passando davanti al cimitero e, scendendo piuttosto ripidamente, si ricongiunge alla via Savorgnana. La scarpata con materiale di riporto che si trova sotto la chiesa ha sicuramente contribuito ad obliterare ogni eventuale traccia, così come le recenti asfaltature, secondo fonti orali, hanno nascosto le tracce di solchi presenti lungo il tratto che, dalla chiesa scende verso Rio dei Carri⁵⁵⁴. (Fig. 226) Qui sono ancora visibili, però, sostruzioni in grossa pietra squadrata che contengono l'erto pendio a monte e a valle. (Fig. 227) Si prosegue quindi scendendo verso il Rio dei Carri dove la strada esegue un tornante molto stretto; il corso d'acqua viene qui attraversato da un ponte in un tratto a forra con sponde molto ravvicinate. (Fig. 228) Il toponimo del rio richiama il fatto che la strada era resa praticabile ai veicoli, fatto confermato anche dalla presenza dei vicini solchi.

Da qui al confine non ci sono altre testimonianze. Dopo un paio di chilometri questo percorso interno, che, mantenendosi in quota attraversa tutto l'abitato di Coccau Superiore, si immette nella strada Statale che porta al vicino confine. (Fig. 229)

vennero sistematicamente scalpellati dei solchi destinati a guidare lo scorrimento delle ruote, solchi che in seguito l'attrito delle ruote stesse approfondiva e modellava nelle forme più vistose» (DAL RI, RIZZI 2005, pp. 37 e 44).

⁵⁵² Naturalmente, non si vuole affermare che il tratto sia romano, ma che questa semplice tecnica di rivestimento sia rimasta fino a tempi recenti.

⁵⁵³ Anche qui, come a San Leopoldo, l'impianto leggendario del luogo sarebbe da attribuire ad uno scampato pericolo da parte di un viandante, tale Nicolò Koggau, assalito dai banditi.

⁵⁵⁴ RIGONI 1972, nota 24, c. 24.

IV. CONCLUSIONE. LA PANORAMICA INSEDIATIVA IN ETÀ ROMANA DELLA VALLE DEL CANAL DEL FERRO/VAL CANALE

A Moggio sorse il primo insediamento romano della valle. Si trattava di un sito preminentemente a carattere residenziale, che si sviluppava lungo le pendici sud-est dell'altura principale, favorito dalla presenza di molteplici risorse naturali, quali la posizione elevata, ben esposta e semi pianeggiante, e la presenza di abbondante acqua.

Dallo studio fatto sui materiali, è possibile ipotizzarne un'occupazione iniziale da parte di abitanti di cultura romana già da fine II-inizi I secolo a.C. (vedi catalogo).

La cronologia iniziale dell'insediamento rispecchia, dunque, l'interesse da parte dei Romani per questo territorio, che rappresentava, inizialmente, un'opportunità per avviare contatti di natura commerciale con le popolazioni che si trovavano a nord dell'arco alpino, dove Moggio costituiva un primo punto di partenza per chi si accingeva a intraprendere il cammino verso il Norico attraverso la valle del Fella, un cammino sicuramente disagiata, attraverso un territorio abitato da genti non sempre amichevoli. L'episodio della scoperta di giacimenti auriferi nel territorio taurisco nella seconda metà del II secolo a.C. potrebbe aver dato un primo impulso allo stanziamento sul colle moggese; da qui, forse, partiva la 'corsa all'oro' verso un territorio ancora poco conosciuto dai Romani. L'insediamento romano di Moggio doveva dunque costituire una presenza confortante, un baluardo 'civile' all'interno di un territorio inospitale.

Da tempo si discute sulle finalità dei centri di romanizzazione ubicati nell'arco alpino orientale; la loro vocazione emporiale è ribadita da alcuni studiosi e, a mio parere, risulta corretta.

Secondo Jana Horvat, il carattere mercantile di questi centri, posti sulle principali direttrici viarie, ma che favorivano anche il controllo del territorio, è riscontrabile nella tipologia dei materiali rinvenuti e manifesta gli interessi dei mercanti aquileiesi⁵⁵⁵. In questo periodo si hanno attestazioni della presenza romana anche presso i passi del Predil e di Razdrto/Ocra; quest'ultima località presenta una varietà di materiali ceramici molto simile a quella di Moggio. Come osserva giustamente Jana Horvat, si tratta di insediamenti dove non si assiste alla co-abitazione di genti diverse, ma dove è predominante la presenza di viaggiatori e mercanti romani («travellers [...] traders») che in questi luoghi avevano un loro punto di sosta⁵⁵⁶.

Non mi trova invece d'accordo l'affermazione di Bigliardi (che, peraltro, per il periodo iniziale della romanizzazione, cita i soli quattro siti fortificati dell'area transpadana orientale: Monte Barda/Roba, Colle Mazéit, S. Briccio di Lavagno e Grad in Slovenia), secondo il quale, fino all'età cesariana, «è inverosimile la presenza di insediamenti civili sull'arco alpino [...] ma è evidente che nei quattro casi elencati ci si trova di fronte a stazioni militari inserite come avamposti in una regione non del tutto ostile, ma ancora lungi dall'essere pacificata, allo scopo di proteggere i traffici commerciali lungo le rotte alpine»⁵⁵⁷.

Se ci furono episodi sporadici di conflitti tra i Romani e la popolazione locale, finora non se n'è trovata alcuna traccia. Per quel che riguarda Moggio e la valle del Fella in generale, infatti, risulta evidente la totale mancanza di elementi di carattere militare, se si eccettua la presenza di alcuni

⁵⁵⁵ HORVAT 2009, pp. 359-363; HORVAT 2010, pp. 135-137.

⁵⁵⁶ HORVAT, BAVDEK 2009, p. 140.

⁵⁵⁷ BIGLIARDI 2004, cc. 321-322.

chiodi di calzatura, rinvenuti sul colle di Santo Spirito e datati genericamente a partire da metà I secolo a.C., a meno che non emergano ulteriori dati futuri. L'elemento indigeno ha lasciato pochissime tracce della sua presenza nella valle del Fella; oltre ai tesoretti rinvenuti nei pressi di Moggio, di cui si è detto, va aggiunto il rinvenimento, fatto alcuni anni fa, di armi lateniane culturalmente ripiegate, avvenuto nel vicino sito di Amaro Maleit, all'ingresso della Val Tagliamento e nei pressi della confluenza di questo con il Fella. La presenza di armi celtiche potrebbe, in qualche modo, confermare le ipotesi di Bigliardi; in realtà, si tratta di un rinvenimento con connotazioni ben diverse da quelli di Monte Barda/Roba, poiché l'utilizzo che si era fatto delle armi denota la presenza di un luogo di culto; su questo andò a impostarsi un piccolo insediamento coevo a quello moggese, che ha fornito poco materiale di uso quotidiano e che, secondo Serena Vitri, può essere identificato come un sito indigeno che accoglieva elementi romani⁵⁵⁸.

Il colle di Santo Spirito resta, dunque, un sito di cultura romana a carattere preminentemente residenziale e commerciale, del tutto simile a quelli posti all'ingresso delle altre valli alpine orientali e utilizzati come avamposti commerciali verso territori recettivi ai beni romani.

Lo scarto iniziale di tempo, seppur lieve, tra i due settori abitativi ubicati sul colle potrebbe alludere, forse, a un ampliamento del sito, con apporto di nuovi abitanti, da collocarsi verso la metà del I secolo a.C. È da vedere, qui, l'arrivo di personale dell'amministrazione romana legato, in qualche modo, alla costruzione della sottostante strada, che si affianca al gruppo di *mercatores* che avevano costituito, già da tempo, la loro base per gestire i traffici con i territori d'oltralpe? Sicuramente, in un dato momento, il sito di Moggio, dovette essere finalizzato a fungere da punto di partenza dell'occupazione sistematica del territorio alpino, che andava a rispondere a un progetto ben preciso, delineato dall'autorità romana centrale, e che prevedeva di rendere funzionale anche la viabilità principale⁵⁵⁹. Il rinvenimento di ceramica abbastanza raffinata, che denota un certo gusto, nonché di vasellame da cucina legato alla tradizione culinaria mediterranea, potrebbero quindi rivelare la presenza 'ufficiale' di Roma, in un'autorità che sovrintendeva ai lavori.

Si può supporre, anche, che questo 'ampliamento' fosse legato alla situazione politica del momento, cioè ai provvedimenti presi da Cesare in qualità di governatore della Cisalpina, in particolare dopo l'episodio dell'incursione giapidica. Secondo Vanna Vedaldi Iasbez, in tale occasione, si ebbe «una serie di fondazioni di media importanza, ma tutte situate in punti nodali, a protezione dei valichi alpini settentrionali e orientali; l'ubicazione di ciascuno rivela chiaramente un preciso interesse al controllo sistematico delle principali vie di traffico dell'area alpina»⁵⁶⁰. Questa descrizione sembra dare una spiegazione convincente alla presenza del grosso muro di contenimento del settore sud del colle di Moggio che, evidentemente, era stato eretto a scopo difensivo, oltre che di contenimento del pendio. Dalla relazione di scavo si deduce che il muro fu costruito nello stesso periodo dell'edificio seminterrato che ha fornito materiale databile all'epoca cesariana.

La stesura della strada che risaliva la valle del Fella, diede maggior impulso ai traffici commerciali con il Norico e oltre ad aumentare, inizialmente, l'importanza dell'abitato di Moggio come punto di ristoro e di appoggio logistico, portò anche al fiorire di una serie di insediamenti lungo il fondovalle.

⁵⁵⁸ «Le caratteristiche strutturali ed il tipo di organizzazione su terrazzi paiono tipiche di un villaggio indigeno in via di romanizzazione, piuttosto che di un *castellum* o guarnigione romana» (VITRI 2001b, pp. 34-35).

⁵⁵⁹ Come si è visto, la datazione dell'opera viaria viene proposta da Luciano Bosio a partire dalla metà del I secolo a.C. (vedi nota 82).

⁵⁶⁰ VEDALDI IASBEZ 2000, p. 338.

A tal proposito, è significativo che una delle più antiche attestazioni romane, se si esclude il materiale moggese, sia una moneta della prima età augustea rinvenuta sulla sede dell'antico tracciato, nei pressi di Pietratagliata (vedi tratto 4).

Punto di arrivo di questa direttrice, che trovava il suo inizio ad Aquileia, era l'importante centro a carattere emporiale ubicato sul Magdalensberg, sulla cui formazione iniziale esiste un ampio dibattito tra gli studiosi austriaci⁵⁶¹. La presenza di un *hospitium publicum* già a partire dalla prima metà del II secolo a.C. sembra messa in discussione⁵⁶², ma ciò non inficia la datazione 'alta' del sito di Moggio, la cui posizione si situa quasi a metà strada tra Aquileia e il Magdalensberg confermando, così, l'ipotesi della presenza di una struttura insediativa legata alla viabilità, che rendesse il tragitto tra i due centri più breve e più agevole, dato che il piccolo centro vallivo costituiva un punto di sosta intermedio⁵⁶³. La presenza, sul Magdalensberg, di materiale affine a quello rinvenuto a Moggio, sebbene in quantità più considerevole, va a confermare il legame esistente tra i due centri in età romana.

«Alla definitiva conquista dell'arco alpino orientale seguì la riorganizzazione amministrativa dell'intero settore, che comportò una nuova gerarchia degli insediamenti, con la progressiva scomparsa dei preesistenti villaggi fortificati di altura [...] e la crescita urbana dei centri di valle (*vici e fora*) sviluppatasi sulle principali direttrici del traffico transalpino»⁵⁶⁴. Con questa efficace descrizione Claudio Zaccaria ha presentato il problema della fine di molti abitati d'altura attivi durante la romanizzazione. Questo discorso sembra adattarsi perfettamente alla situazione di Moggio; si è visto che la sua fine, forse come centro 'amministrativo', può essere datata alla metà del I secolo d.C., anche se la parzialità delle ricerche impone grande cautela. Ci si trova dunque in presenza di un insediamento circoscritto nel tempo, che nell'arco di poco più di un secolo perde la sua potenzialità residenziale e, forse, buona parte della popolazione presente.

È evidente che nel territorio pacificato gli insediamenti di altura costituivano una situazione logistica non più razionale, che imponeva deviazioni non più necessarie e, quindi, vennero a perdere di importanza, importanza assunta, ora, dagli abitati di fondovalle, lungo il quale si snodavano i percorsi più diretti e frequentati.

Ma, pur trovandosi in altura, il sito romano di Moggio non dovette perdere del tutto la sua valenza come centro abitato: la posizione favorevole, ricca di prati e pascoli situati nei pressi del colle, dovette continuare ad attirare gruppi di residenti. Lo confermano poche ma significative testimonianze; alcune di esse indicano una frequenza del luogo legata ad una funzionalità diversa da quella propria della quotidianità. Infatti, i recenti rinvenimenti nel settore MGG5, ai piedi del terrazzo residenziale, assieme ai chiodi di calzatura militari, hanno fornito anche abbondanti frustoli di ferro, indice di una lavorazione artigianale e in linea con quanto succedeva altrove⁵⁶⁵.

Una parte dell'abitato, forse, si spostò più in alto, presso il sito occupato in seguito dalla chiesetta seicentesca di Santo Spirito, ora in rovina. Ne fa fede il rinvenimento, qui, di una moneta di Domiziano, esigua testimonianza, peraltro accompagnata da pochi frammenti di materiale ceramico di prima età imperiale. A ciò si aggiungono due attestazioni epigrafiche (non risolutive in quanto,

⁵⁶¹ Ad una datazione 'alta' proposta da Piccottini e Dolenz, che affonderebbe le radici addirittura nel substrato celtico, si contrappone l'ipotesi di Gleirscher su un'attivazione del sito solo a partire dall'età augustea (ultimamente, GLEIRSCHER 2009c; DOLENZ *et alii* 2009).

⁵⁶² Vedi nota 51.

⁵⁶³ Ipotesi trascurata in TASSOUX 2004, pp. 170-171 e fig. 1.

⁵⁶⁴ ZACCARIA 1992, p. 86.

⁵⁶⁵ Gli ultimi dati provengono dagli scavi dell'altura di Mazeit, a Verzegnis (VITRI 2001a, nota 61, p. 57; FALESCHINI *et alii* 2009: vedi il contributo di Gloria Vannacci Lunazzi a pag. 157).

come si sa, possono provenire da altri luoghi), entrambe datate al II secolo d.C.: un frammento di lastra architettonica, ora disperso, si trovava murato nell'abbazia di San Gallo, mentre l'urna di *Accio Libella* è ancora visibile nel chiostro abbaziale⁵⁶⁶. La presenza di un'area sepolcrale sul colle, del resto, è confermata dalle fonti erudite⁵⁶⁷.

Per il resto, non si riesce a spiegare in altro modo, se non come una dislocazione dovuta all'esordio di un'altra vicina realtà insediativa, vantaggiosa alla funzionalità della valle, l'abbandono delle strutture abitative poste sul terrazzo. Questa situazione è in linea con quanto si riscontra in Norico, dove il sito del Magdalensberg, in età claudiana, venne abbandonato e i residenti si spostarono a valle, nella nuova città di *Virunum*⁵⁶⁸. Anche in Carnia sembra che il progressivo degrado, riscontrato a partire dall'età imperiale, delle cinte murarie degli insediamenti romani di altura, sia indicativo del trasferimento della popolazione, che preferiva stabilirsi lungo le vie di comunicazione principali, lasciando, forse, la gestione del territorio più 'interno' alla componente indigena con la sua tipica economia di montagna, la quale comprendeva anche la lavorazione secondaria del ferro, così come si riscontra a Moggio⁵⁶⁹.

La rarefazione dell'abitato di Moggio potrebbe essere spiegata sulla base di due fattori decisivi: la pacificazione del Norico e soprattutto la conseguente attivazione del centro doganale di Resiutta. Nel primo caso, come si è accennato, la presenza di un confine pacificato non presupponeva più la necessità di difendersi, arroccandosi in siti fortificati; con l'abbandono del sito di Moggio venne, probabilmente allora, in disuso anche il grosso muro di contenimento, eretto in precedenza a difesa del colle.

La *pax romana* cominciata con l'epoca augustea si protrasse nei decenni che seguirono. In tale periodo la strada che risaliva la valle, nata come *via militaris* per opera dei genieri dell'esercito romano, fu probabilmente mantenuta efficiente dal controllo e dalla manutenzione continui, con frequenti lavori di riassetamento nei punti in cui il fiume con le sue piene, e la morfologia valliva troppo ripida, potevano compromettere il passaggio sicuro. In quanto alla datazione della stessa, non ci sono molti elementi probanti, ma si è tentati di collocare un importante restauro a un'età piuttosto tarda, forse all'epoca dei Severi.

L'esistenza delle *stationes* doganali testimonia che continuava a essere un'arteria d'importanza militare e amministrativa, percorsa dai legati del *cursus publicus*, che mantenevano i contatti tra l'area adriatica e la frontiera danubiana. La considerevole distanza tra i centri principali, separati da un tratto vallivo piuttosto impegnativo, deve presupporre la presenza di alcune *mutationes* dislocate lungo la valle, con l'eventualità di cambio dei cavalli⁵⁷⁰. Non si sa di preciso dove sorgessero queste strutture, ma si può pensare che alcuni degli attuali centri abitati fossero una realtà già allora; questo vale, sicuramente per Chiusaforte e Pontebba, che nei secoli passati hanno fornito testimonianze di epoca imperiale. I punti forti della viabilità, dove si concentravano i principali servizi per i viaggiatori, dovettero comunque restare le due stazioni doganali: Camporosso, soprattutto, mostra, pur nella carenza dei dati editi, una continuità insediativa fino al III-VI secolo.

Per quel che riguarda la presenza di una stazione doganale a Resiutta, la sua origine può essere legata al provvedimento attuato in età tiberiana (vedi *supra*). Si sa per certo che il percorso lungo il quale sorse il centro romano di Resiutta, e che portava ai territori danubiani, doveva essere allora in

⁵⁶⁶ MAINARDIS 2008, pp. 164-165.

⁵⁶⁷ Vedi *infra*, il catalogo.

⁵⁶⁸ PICCOTTINI, VETTERS 1999⁵, pp. 21-23.

⁵⁶⁹ VITRI *et alii* 2007, p. 43.

⁵⁷⁰ ZACCARIA 1981, pp. 74-75.

piena attività. La presenza di strutture pertinenti al *publicum portorii Illyrici* comportava, come si sa, un doppio sistema di dogane, a cavallo di un confine amministrativo, che gli studiosi identificano con Chiusaforte⁵⁷¹. La presenza della dogana, com'è noto, è rivelata dall'iscrizione apposta sull'aretta rinvenuta agli inizi del secolo scorso nel piccolo centro vallivo e datata al II secolo d.C.⁵⁷² In essa, infatti, lo schiavo *Auctor* si definiva *Vecti(igalis) I[ll]yric[i] (servus) Stat(ionis) Ploruca(n)s(is)*, cioè un funzionario della dogana, che qui compare col nome di *statio Plorucensis*. Il toponimo *Ploruca* non è menzionato altrove, né presenta altri confronti, a parte il nome del vicino monte Plauris, la cui radice ha fatto pensare all'estensione di un etimo locale.

L'attivazione di questa struttura potrebbe spiegare, dunque, la 'delocalizzazione' dell'abitato dal colle di Moggio al fondovalle. Pur tenendo conto, con prudenza, della parzialità delle ricerche, è sintomatico che le attestazioni di Resiutta non siano precedenti al I secolo d.C. (vedi catalogo); la testimonianza data dalle epigrafi conferma la presenza di una comunità già ben organizzata che basava la sua ricchezza (come in epoche a noi recenti la vicina Pontebba), sul controllo dei traffici e delle merci.

L'importanza del centro di Resiutta in epoca romana è confortata dalle numerose testimonianze rinvenute a più riprese in diverse aree: dagli ampi edifici intonacati «a rosso», alle urne cinerarie appartenenti al locale sepolcreto. La valenza economica della presenza di una stazione doganale è evidente: oltre agli uffici nei centri doganali dovevano trovarsi anche magazzini per lo stoccaggio delle merci, nonché *mansiones* e alloggi per mercanti e forestieri. Come sede di dogana *Ploruca* era idonea a ospitare anche un piccolo presidio di *beneficarii*, un corpo militare con generici compiti di polizia e di controllo della sicurezza stradale⁵⁷³.

Del resto, la presenza di militari, soprattutto in epoca tardoimperiale, è attestata altrove, lungo la valle. È significativo, infatti, che l'unica altra dedica votiva rinvenuta sia quella offerta al dio Mitra dalle truppe di stanza presso la *statio Bilachiniensis*, a Camporosso⁵⁷⁴. La presenza di un mitreo luogo di culto, per eccellenza, dei reparti militari, sta a indicare che il centro era divenuto, in questi tempi incerti, un punto di riferimento importante per la difesa e il consolidamento dei confini, che arretravano progressivamente sotto le spinte invasive.

Una voce importante per l'economia della vallata fu sicuramente quella data dalla presenza di una viabilità strutturata che contemplava, oltre agli uffici doganali, *mansiones* per il ristoro e il pernottamento e *mutationes* per il cambio dei cavalli, riservate in particolare ai corrieri statali, anche se la loro istituzione sembra più recente⁵⁷⁵. La conformazione stretta e malagevole in alcuni punti della valle, comportava alcuni disagi ai viaggiatori, che sicuramente avevano bisogno di servizi di alloggio, ristorazione e manutenzione dei mezzi di trasporto.

Se non sussistono dubbi circa la presenza della *mansio Larice* all'interno del comprensorio vallivo del Fella, la sua esatta ubicazione non è ancora accertata. Doveva sicuramente trattarsi di una località che offriva molteplici servizi ai viaggiatori, fossero essi funzionari statali o privati cittadini. Secondo Malipiero, che avalla la presenza della *mansio* presso la località di Campolaro, è possibile

⁵⁷¹ Vedi nota 63.

⁵⁷² MAINARDIS 2008, pp. 103-104.

⁵⁷³ ZACCARIA 1981, pp. 74 e 77. Secondo Svetonio per reprimere le azioni di brigantaggio frequenti lungo le strade: *Igitur grassaturas dispositis per oportuna loca stationibus inhiuit* (Svet. *Vitae*, Aug. 32).

⁵⁷⁴ La menzione del dio Mitra, solitamente venerato dai militari con riti oscuri, presuppone qui un centro di culto.

⁵⁷⁵ MALIPIERO 1984, p. 264.

che il fitotoponimo andasse a indicare l'effettiva presenza di una pianta di larice che, come albero ad alto fusto, fungeva da cippo confinario tra la *Regio X* e il Norico⁵⁷⁶.

La dimensione interassiale dei carri, rivelata dalla distanza media misurata tra i solchi, e riscontrata in molti tratti di alcune valli del comprensorio alpino centro orientale (vedi *supra*) non lascia dubbi: il trasporto avveniva su carri di piccole dimensioni e così si verificava la situazione che viene documentata per l'epoca medioevale, e che prende il nome di *niederlech*. A questo punto, è molto probabile che anche in epoca romana esistesse una corporazione locale di carrettieri, che mettevano a disposizione i loro cariaggi per i tratti vallivi del Fella, della Gail e della Pusteria, andando, così, a implementare, con questa attività, le loro modeste entrate. D'altronde, Strabone, in un passo della sua 'Geografia' riferito alle zone alpine, afferma chiaramente che «i nativi trasportano le loro merci con sicurezza» tra questi impervi luoghi⁵⁷⁷, così difficili da percorrere, anche se è presente la strada, a causa degli ostacoli naturali e dei blocchi di ghiaccio che scivolano a valle.

Data l'importanza che rivestiva come asse di percorrenza fino ai quartieri danubiani, la strada venne sicuramente mantenuta in efficienza da un'amministrazione che basava la sua organizzazione anche sulla velocità di comunicazione. È probabile che il cippo miliare rinvenuto nel secolo scorso a Camporosso stia a testimoniare una ristrutturazione da datarsi all'ultimo quarto del II secolo d.C.⁵⁷⁸

Le attestazioni di Camporosso mettono il punto sull'importanza che ebbe la *statio* a partire dall'età giulio-claudia (vedi catalogo), ma soprattutto durante la tarda età imperiale, anche perché lo sbocco settentrionale apparteneva a una zona di confine che si stava facendo molto incerta.

La lettura dell'epigrafe di *Auctor* ci fornisce alcune informazioni preziose per la conoscenza degli aspetti 'autarchici' dell'economia presente nella valle. Infatti, la dedica a *Silvanus*, qui chiamato con l'epiteto di *Silvester*, introduce un altro fattore economico importante per questa valle, e cioè lo sfruttamento della ricchezza boschiva. *Silvanus*, divinità particolarmente venerata in area balcanica, zona ricca di boschi e foreste, viene ricordato anche in un'altra iscrizione rinvenuta ad Aquileia⁵⁷⁹; qui i dedicanti si definiscono espressamente come appartenenti ad un collegio di taglialegna (*sectores materiarum*), andando a ribadire il legame del dio con i boschi, legame rafforzato altrove anche dall'epiteto *dendrophorus*, sebbene altri appellativi lo indichino come patrono di generiche attività rurali quali la caccia, la protezione delle fattorie e dei campi. La divinità era venerata con riti e sacrifici privati, senza l'intermediazione di *sacerdotes*⁵⁸⁰, caratteristica, questa, che sembra confermata dalla singola presenza del dedicante l'aretta di Resiutta.

Ma l'allusione all'importanza dell'attività forestale in questa valle, accennata dalla presenza del culto a *Silvanus*, viene rafforzata da un'altra fonte storica, è cioè la narrazione che fa Vitruvio circa la scoperta fatta dai Romani del larice e delle sue virtù come materiale da costruzione⁵⁸¹. A questo proposito, la presenza di una *mansio Larice* lungo la strada che risaliva la valle del Fella, che ha indotto gli storici a localizzare qui anche il famoso episodio di *Castellum Larignum*⁵⁸², conferma

⁵⁷⁶ MALIPIERO 1984, p. 268.

⁵⁷⁷ Strabo IV, 6, 6, C 204.

⁵⁷⁸ Vedi nota 203.

⁵⁷⁹ *Silvano/sacr(u)m/sectores/materiarum/aquileienses/et incolae/posuerunt/et mensam* (CIL, V, 185; PASCAL 1964, p. 172).

⁵⁸⁰ DORCEY 1992, *passim*.

⁵⁸¹ Vitr. *Arch.* 2, 9, 15-16.

⁵⁸² In realtà, alcune obiezioni possono essere mosse riguardo all'ubicazione di *Castellum Larignum*. Vitruvio, infatti, nomina espressamente il fiume Po e la città di Ravenna come punto di arrivo di un eventuale percorso di fluitazione: *Haec (materia larigna) autem per Padum Ravennam deportatur*. Sembra improbabile che il famoso architetto scambiasse i nomi delle località carniche con quelle padane, visto che aveva seguito Cesare durante la spedizione nell'entroterra. Dalle sue parole, quindi, sembra potersi collocare l'episodio nell'area di bacino del fiume Po. Anche

l'importanza di questa conifera dal punto di vista economico. La presenza del toponimo *Larice*, di origine preromana peraltro, sta a indicare la qualità dei boschi di questo comprensorio vallivo. L'accenno alla stazione *Larice* dato dall'Itinerario di Antonino e confermato forse dalla menzione vitruviana del *Castellum Larignum* potrebbe dunque adombrare un elemento fondamentale dell'economia della vallata, e cioè il rifornimento di un tipo di legname, il larice, appunto che, i Romani prima, la repubblica Serenissima poi, consideravano di ottima qualità.

In ogni caso, larice, pino e faggio costituirono in ogni tempo una voce attiva nell'economia della montagna friulana. Si può quindi supporre che fosse così anche in epoca romana e che esistesse un collegio di tagliaboschi anche in un comprensorio come questo, data la rilevanza del patrimonio forestale⁵⁸³. Il trasporto del legname avveniva, probabilmente, per fluitazione sciolta o, nel caso del larice, troppo pesante per galleggiare, con l'uso di zattere.

Si inseriscono forse in un quadro legato allo sfruttamento di generiche risorse montane anche gli sporadici rinvenimenti fatti alcuni anni fa in località Pramollo, sul confine austriaco. Si tratta di tre focolari datati, al radiocarbonio, al periodo della romanizzazione, dal II secolo a.C. alla metà del I d.C.⁵⁸⁴ Sul posto, purtroppo, non si è rinvenuto alcun tipo di manufatto e pertanto non è possibile accertarne la cultura di riferimento. Dall'elemento cronologico piuttosto precoce, si può ipotizzare la loro attribuzione a popolazioni locali, che frequentavano le alte quote per il pascolo estivo. L'allevamento di bestiame doveva essere, anche allora, un'altra voce importante per l'economia di questa zona, ricca peraltro di pascoli estivi. Questo dato richiama, indirettamente, la citazione presente nel testo delle Georgiche di Virgilio, dove il poeta accenna ai *desertaque regna pastorum* delle Alpi noriche e delle pianure friulane a causa di una peste bovina, della quale, ancora ai suoi tempi, erano visibili le tracce⁵⁸⁵. Documentazioni certe di ciò sono presenti a partire dalla precoce età medioevale, quando vengono citate ripetutamente le concessioni di sfruttamento dei pascoli sui monti Montasio e Canin⁵⁸⁶. Tra i prodotti locali, si può aggiungere, genericamente, lo sfruttamento di cave di pietra per la costruzione e la lavorazione di materiali ferrosi⁵⁸⁷.

Il destino della valle, in epoca tardoantica, seguì quello dell'intero comprensorio nord-orientale: a partire dal III-IV secolo d.C. le testimonianze archeologiche si rarefanno per scomparire del tutto nei secoli successivi; rimangono, a testimonianza del passaggio (e forse del precario insediamento) dell'uomo, poche monete delle quali si è già detto.

allora pare che i boschi di larice più estesi si trovassero nelle Alpi centro-occidentali mentre attualmente, a causa del clima più mite, la presenza del larice è più ridotta nell'arco alpino orientale.

⁵⁸³ Dalla piena età imperiale, come riportano le fonti, questo tipo di legname venne utilizzato anche per le costruzioni e le ristrutturazioni effettuate nella capitale. *Sic certe Tiberius Caesar concremato ponte naumachia rio larices ad restituendum caedi in Raetia praefinivit* (Plin. *Nat. His.* XVI, 74, 190).

⁵⁸⁴ PESSINA 2005, p. 52.

⁵⁸⁵ Argomento ampiamente trattato in ŠAŠEL 1992, pp. 514-521.

⁵⁸⁶ Il monte Canin viene menzionato per la prima volta nell'XI secolo, assieme ad un altro non più localizzabile: *Ursinum et Caninum montes qui terminant versus Pletium* (DI PRAMPERO 1882). Quest'ultimo, poi, compare anche nella pittoresca carta di Pirro Ligorio, dove viene descritto «di grande altezza [...]: l'Estade è di ottimo pascolo» (vedi nota 259, Fig. 13).

⁵⁸⁷ Si veda la recente scoperta, sul colle di Santo Spirito a Moggio Udinese, di scorie che indicano la lavorazione del ferro.

BIBLIOGRAFIA

ELENCO DELLE FONTI E DEGLI ARCHIVI UTILIZZATI

AÉ

L'Année épigraphique

Amm. Marc.

Ammianus Marcellinus, III, (traduzione di Rolfe J.C.), London, 1972.

Annales fuldenses, pars IV 1826

Annales fuldenses, pars IV 1826, Pertz H. (ed.), MGH, SS, I, Hannover (Stuttgart-New York 1963).

App. Celt.

Appian's roman history, I, a cura di H. White, London, 1982.

Athen. *Deipnos*.

Athenaeus, *Deipnosofisti*, a cura di Burton C., London, 1951.

Bertholdi Annales 1844

Bertholdi Annales 1844, Pertz H. (ed.), MGH, SS, V, Hannover (Stuttgart 1968).

Cassiodoro, *Var.*

Cassiodoro, *Variae*, MGH, Auctorum Antiquissimorum, XII, Mommsen Th (ed.), Berlin, 1894 (München 1981).

Caes. *b. G.*

Caesar, The gallic war (traduzione di Edwards H.J.), London, 1986.

Cicero *Pro Fonteio*

Cicéron discours pour M. Fonteius, Tome VII, (traduzione di Boulanger A.), Paris, 1973.

CIL

Corpus Inscriptionum Latinarum

Cinque Savi, 1763

Archivio di Stato di Venezia, *Cinque Savi alla mercanzia. Diversorum*, b. 357, 1763.

Cinque savi. Decreti 1757

Archivio di Stato di Venezia, *Cinque savi alla mercanzia. Decreti*, busta 96 (Disposizioni di Tommaso Querini, provveditore di Palma, al sovrintendente della strada del Canale del Ferro), 1757.

Comunità di Venzone 1763

Biblioteca Comunale di Udine, *Stampa Comunità di Venzone circa il Dazio-Merci transeunti 1763 e sulla nuova strada di S. Candido*, coll. *Stampa ad lites* n. 907.

Contro i nobili di Prampero 1751

Archivio di Stato di Venezia, *Contro i nobili di Prampero per il pontasio della Chiusa ed il godimento del monte Montasio. Con documenti in copia dal XI secolo*, b. 357.

Fondo Imperial 4433

Archivio di Stato di Venezia, *Fondo Imperial Regio Governo*, 1830-1834, XCI/4433, bb. 1/1-1/8.

Fragmenta 1883

Historicorum romanorum fragmenta, Peter H. (ed.), Lipsiae, 1883.

Gortani, *Annali 762-1250*

Archivio di Stato di Udine, Archivio Gortani G., *Annali 762-1250*, ms. b. 3/32, p. 158.

Die Gurker Geschichtsquellen (864-1232) 1896

Die Gurker Geschichtsquellen (864-1232) 1896, von Jaksch A. (ed.), «*Monumenta Historica Ducatus Carinthiae*», I, Klagenfurt.

It. Anton. 1929

Itineraria romana I, Itineraria Antonini Augusti et Burdigalense Cuntz O. (ed.), Lipsiae, 1929.

Die Kärntner Geschichtsquellen (811-1202) 1904

Die Kärntner Geschichtsquellen (811-1202), von Jaksch A. (ed.), «*Monumenta Historica Ducatus Carinthiae*», III, Klagenfurt, 1904.

Die Kärntner Geschichtsquellen, vierter Band (1202-1269) 1906

Die Kärntner Geschichtsquellen, vierter Band (1202-1269), von Jaksch A. (ed.), «*Monumenta Historica Ducatus Carinthiae*», IV, 1, Klagenfurt, 1906.

Die Kärntner Geschichtsquellen (1326-1335) 1965

Die Kärntner Geschichtsquellen (1326-1335), Wiessner H. (ed.), «*Monumenta Historica Ducatus Carinthiae*», IX, Klagenfurt, 1965.

Liv.

Storie di Tito Livio (Libri XXXVI-XL), a cura di Ronconi A., Scardigli B., Torino, 1980.

Ottonis III. Diplomata

Ottonis III. Diplomata, Sickel T. (ed.), MGH, DD, II, 2, Hannover 1893 (München 1980).

Ovidio *Met.*

Ovidio, *Le metamorfosi*, a cura di Scaffidi Abbate M. A., Roma, 2011.

Paul. Diac., *Hist. Lang.*

Paulus Diaconus, *Historia Langobardorum*, a cura di Bartolini E., Firenze, 1990.

Plin. *Nat. His.*

Pliny Natural History, II, (traduzione di Rackham H.), London, 1989.

Polib.

A historical commentary on Polybius, a cura di Walbank F.W., III, Oxford, 1979.

Processo 1653-1655

Archivio di Stato di Udine, *Processo contro Galizia e Da Rivo per la costruzione del pilastro sul ponte Fella*, in Archivio comunale di Moggio, b. 11, fasc. 97, già 102.

Rettori veneti 1973

Relazioni dei Rettori veneti in terraferma, I, *La Patria del Friuli*, Milano.

Stampa della Comunità di Moggio di Sotto 1403-1770

Archivio di Stato di Udine, *Stampa ad lites Moggio di sotto con Pontebba*, in Archivio comunale di Moggio, b. 4, fasc. 30, già 36.

Summario

Archivio di Stato di Udine, *Summario delli processi contro Pramperi*, in Archivio comunale di Moggio, b. 11, fasc. 116.

Strabo

The Geography of Strabo, II, (traduzione di Jones H.L.), London, 1988.

Svet. *Vitae*, Aug.

C. Tranquillo Svetonio, *Vita dei Cesari* (traduzione di Nosedà E.), Milano, 2007.

Thesaurus 1847

Thesaurus Ecclesiae Aquilejensis. Opus saeculi XIV, Bianchi J. (ed.), Udine, 1847.

Vita Chunradi 1854

Vita Chunradi, Pertz H. (ed.), MGH, SS, XI, Hannover, 1854, (Stuttgart- New York 1963).

Vita s. Eustasii, 1049

IONAS, *Vita s. Eustasii* 7, «Patrologia Latina», 87, col. 1049.

Vitr. *Arch*

Vitruvio. De architectura, a cura di P. Gros, Torino, 1997.

MONOGRAFIE, COLLANE E RIVISTE

Per le abbreviazioni delle riviste si seguono le indicazioni del Deutsches Archäologisches Institut, tranne che in alcuni casi non riportati dallo stesso, in cui si cita per esteso.

ALBU 2005

ALBU E., *Imperial Geography and the Medieval Peutinger Map*, «Imago Mundi», 57, 2005, pp. 136-148.

ALFÖLDY 1974

ALFÖLDY G., *Noricum*, London, 1974.

ALLAVENA 1991

ALLAVENA L., *Il percorso della strada romana da Bolzano al Brennero: nuovi dati archeologico-topografici*, in *Civiltà padana. Archeologia e storia del territorio*, III/1990, Modena, 1991, pp. 21-40.

ALLAVENA SILVERIO, RIZZI 2002

ALLAVENA SILVERIO L., RIZZI G., *La strada romana di Elvas nella viabilità antica della Valle Isarco*, in *Archeologia romana in Alto Adige*, a cura di Dal Ri L., Di Stefano S., Bozen-Wien, 2002, pp. 510-553.

ALMAGIÀ 1913

ALMAGIÀ R., *La carta e la descrizione del Friuli di G. A. Magini padovano*, «Bollettino del Museo civico di Padova», 14, fasc. 1-6, 1913.

ALTAN 1987

ALTAN M.G.B., *Ospedali e xenodochi lungo le vie percorse da pellegrini, da romei e da crociati*, in *Storia della solidarietà in Friuli*, Milano, 1987, pp. 38-72.

ALTAN 1996

ALTAN M.G.B., *Ordini cavallereschi in Friuli*, Reana del Rojale (UD), 1996.

AMBROSINO 2009

AMBROSINO F., *Verso la vittoria*, Udine, 2009.

ANDRICH 1897

ANDRICH G.L., *La lezione più probabile del diploma del 923 di Berengario ad Alicone vescovo di Belluno*, Belluno, 1897.

VON ANKERSHOFEN 1850

VON ANKERSHOFEN G., *Handbuch der Geschichte des Herzogthumes Kärnten bis zur Vereinigung der österreichischen Fürstenthümern*, I, Klagenfurt, 1850.

Archeologia a Moggio Udinese 1999

Archeologia a Moggio Udinese, (Catalogo della mostra), a cura di Faleschini M., Udine, 1999.

Aspetti e problemi 2009

Aspetti e problemi della romanizzazione. Venetia, Histria e arco alpino orientale, a cura di Cuscito G., «Antichità altoadriatiche», LXVIII, Trieste, 2009.

AZZARA 2006

AZZARA C., *I Goti nell'Italia settentrionale*, in *Goti nell'arco alpino orientale* a cura di Buora M., Villa L., «Archeologia di frontiera», 5, Trieste, 2006, pp. 9-18.

BALDISSERA 1887

BALDISSERA V., *L'ospedale di Maria dei Colli di Gemona, ossia S. Spirito d'Ospedaletto*, Venezia, 1887.

BANDELLI 1981

BANDELLI G., *La guerra istrica del 221 a.C. e la spedizione alpina del 220 a.C.*, «Athenaeum», n. s. LXIX, fasc. I-II, 1981, pp. 3-28.

BANDELLI 1986

BANDELLI G., *Il governo romano nella Transpadana orientale (90-42 a.C.)*, in *Aquileia nella "Venetia et Histria"*, «Antichità altoadriatiche», XXVIII, 1986, pp. 43-64.

BANDELLI 2001

BANDELLI G., *Veneti e Carni dalle origini alla romanizzazione*, in *Iulium Carnicum*, 2001, pp. 13-38.

BANDELLI 2003

BANDELLI G., *Caelina. Il mito della città scomparsa*, «I quaderni del Menocchio», Sequals (PN), 2003.

BANDELLI 2009

BANDELLI G., *Aquileia da “fortezza contro i barbari” a “emporio degli Illiri”*, in *I luoghi della mediazione. Confini, scambi, saperi*, a cura di Crevatin F., «Fonti e studi per la storia della Venezia Giulia», s. II «Studi», vol. XVIII, 2009, pp. 101-126.

BASSETTI 2002

BASSETTI M., *Progetto “I Celti e le altre popolazioni preromane in Carnia e in Friuli”. Relazione sugli scavi stratigrafici, campagna di ricerche 2002*, Relazione archeologica, 2002.

BASSETTI, FALESCHINI, MUSCIO 2002

BASSETTI M., FALESCHINI M., MUSCIO G., *Presenze celtiche-Indagini territoriali. 3a.4. Moggio Udinese*, «AquilNost», LXXIII, 2002, cc. 595-596.

BATTISTELLA 1903

BATTISTELLA A., *L'abbazia di Moggio. Memoria storica documentata*, Udine, 1903.

BATTISTELLA 1924

BATTISTELLA A., *Tarvisio e la Val Canale*, Udine, 1924.

BEDA SCHROLL 1881

BEDA SCHROLL P., *Eine Reise nach Rom, unternommen im Jahre 1625 von Heronimus Marchstaller, Abt des Benedictiner-Stiftes St Paul in Kärnten. IV Reise durch Italien*, «Carinthia I», 8, 1881, pp. 197-210.

BIANCO 1995

BIANCO F., *Un feudo benedettino nella montagna friulana in età moderna*, in *Il feudo benedettino di Moggio (secoli XV- XVIII)*, a cura di Bianco F., Udine, 1995, pp. 13-72.

BIERBRAUER 1987

BIERBRAUER V., *Invillino-Ibligo in Friaul, I: Die römische Siedlung und das Spätantik-Frühmittelalterliche castrum*, München, 1987.

BIGLIARDI 2004

BIGLIARDI G., *Alpes. Id est clausura Italiae. La trasformazione dei complessi fortificati romani dell'arco alpino centro-orientale tra età tardorepubblicana e età tardoantica*, «AquilNost», LXXV, 2004, cc. 317-372.

BIGLIARDI 2007

BIGLIARDI G., *La Praetentura Italiae et Alpium alla luce di nuove ricerche archeologiche*, «AquilNost», LXXVIII, 2007, cc. 297-312.

BORZACCONI 2004

BORZACCONI A., *Malborghetto Valbruna, fraz. Ugovizza, chiesa dei SS. Filippo e Giacomo*, «AquilNost», LXXV, 2004, cc. 668-672.

BOSIO 1970

BOSIO L., *Itinerari e strade della X regio*. Padova, 1970.

BOSIO 1976

BOSIO L., *Evoluzione del sistema stradale della Venetia orientale dall'età romana all'epoca longobarda*, «Athenaeum», fasc. spec. Pavia, 1976, pp. 152-161.

BOSIO 1981

BOSIO L., *Strade ed opere fortificate dalla Romanità all'Alto Medioevo*, in *Castelli del Friuli*, V, *Storia ed evoluzione dell'arte delle fortificazioni in Friuli*, a cura di Miotti T., Bologna, 1981, pp. 43-59.

BOSIO 1983

BOSIO L., *La Tabula Peutingeriana. Una descrizione pittorica del mondo antico*, Rimini, 1983.

BOSIO 1991

BOSIO L., *Le strade romane della Venetia e dell'Histria*, Padova, 1991.

BRATOŽ 1998

BRATOŽ R., *I contatti della Chiesa aquileiese con gli Slavi delle Alpi orientali nel VII e VIII secolo*, in *XII Centenario del Concilio di Cividale 796-1996*, a cura di Piussi S., Udine, 1998, pp.7-26.

BRATOŽ 2005

BRATOŽ R., *Gli inizi dell'etnogenesi slovena*, in *La cristianizzazione degli Slavi nell'arco Alpino orientale (secoli VI-IX)* a cura di Tilatti A., Gorizia-Roma, 2005, pp. 145-188.

BRIZZI 1992

BRIZZI G., *La presenza militare romana nell'area alpina orientale*, in *Castelraimondo 1992*, I, pp. 111-123.

BRÜHL, VIOLANTE 1983

BRÜHL C., VIOLANTE C., *Die "Honorantiae Civitatis Papie"*, Wien, 1983.

BULLE 1947

BULLE H., *Geleisestrassen des Alterstums*, «SBMünchen», Heft 2, 1947, pp. 1-133.

BUORA 2006

BUORA M., *Un nuovo passante di cingulum ("Riemendurchzug") dal Friuli*, «QuadFriulA», XVI, 1, 2006, pp. 195-198.

CAGNANA 2008

CAGNANA A., *Testimonianze della cristianizzazione in Carnia*, in *Cromazio di Aquileia* a cura di Piussi S., Milano, 2008, pp. 448-449.

CAGNANA c.s.

CAGNANA A., *La cristianizzazione delle Alpi Carniche e il processo di formazione delle pievi*, in *Le aree montane come frontiere e/o come spazi di interazione e connettività*, (Atti del Convegno internazionale, Udine 10-12 dicembre 2009), c.s.

CAGNAT 1882

CAGNAT R., *Etude historique sur les impôts indirects chez les Romains jusqu'aux invasions des barbares, d'après les documents littéraires et épigraphiques*, Paris, 1882.

CAGNAT 1926

CAGNAT R. s. v. Portorium, Portus, in *Dictionnaire des antiquités grecques et romaines d'après les textes et les monuments* a cura di Daremberg C., Saglio E., IV, I, Paris, 1926.

CALZOLARI 2000

CALZOLARI M., *Gli itinerari della tarda antichità e il nodo stradale di Aquileia*, in *Cammina, cammina*. 2000, pp. 18-41.

Cammina, cammina 2000

Cammina, cammina...Dalla via dell'ambra alla via della fede, (Catalogo della mostra) a cura di Blason Scarel S., Aquileia, 2000.

CARACCI 1968

CARACCI P., *Antichi ospedali del Friuli*, Udine, 1968.

CARLI 1760

CARLI G.R., *Delle antichità romane dell'Istria*, s. l., 1760.

CARTELLIERI 1926

CARTELLIERI W., *Die römischen Alpenstrassen über den Brenner Reschen-Scheideck und Plöckenpass*, Leipzig, 1926.

Castelraimondo 1992

Castelraimondo. Scavi 1988-1990, I. Lo scavo, a cura di Santoro Bianchi S., Roma, 1992.

CHRISTIE 1991

CHRISTIE N., *The Alps as a frontier (A.D. 168-774)*, «JRA», 4, 1991, pp. 410-430.

CHRISTIE 2001

CHRISTIE N., *The «castra» of Paul the Deacon*, in *Paolo Diacono e il Friuli altomedievale (secc. VI-X)*, (Atti del XIV Congresso internazionale di studi sull'Alto Medioevo, Cividale del Friuli-Bottenicco di Moimacco 24-29 settembre 1999), Spoleto, 2001, pp. 231-251.

CIGLENEČKJ 2005

CIGLENEČKJ S., *Tonovcov Grad presso Caporetto*, in *La cristianizzazione degli Slavi nell'arco Alpino orientale (secoli VI-IX)*, a cura di Tilatti A. Gorizia/Roma, 2005, pp. 93-108.

CINAUSERO 2003

CINAUSERO B., *La toponomastica di Pontebba, un territorio di confine romanzo-slavo-germanico*, Udine, 2003.

CLEMENTE 1968

CLEMENTE G., *La Notitia Dignitatum*, Cagliari, 1968.

CLUVERIUS 1624

CLUVERIUS P., *Italia antiqua*, Lugduni Batavorum, 1624.

COJANIZ 1996,

COJANIZ A., Severilla. *La lapide romana di Pontebba*, Tavagnacco (UD), 1996.

COJANIZ 1998

COJANIZ A., *Lunga e diritta correva la strada*, «Messaggero Veneto», rubrica «Friuli da scoprire», 6 marzo 1998, p. IV.

Comunità di Moggio 1884

Lettera della comunità di Moggio a Giorgio Contarini Luogotenente della Patria del Friuli, Venezia, 1884.

Congresso Geografico 1964

Atti del XVIII Congresso Geografico italiano (Trieste 4 -9 aprile 1961), vol. III, Trieste, 1964.

CONTI 2004

CONTI S., *Die Inschriften Kaiser Julians*, Stuttgart, 2004.

CORGIAT BONDON 1991

CORGIAT BONDON C., *Il paesaggio culturale*, in *Guida del Friuli VII. Val Canale*, Udine, 1991, pp. 187-198.

CORSO 1997

CORSO A. in Vitruvio, *De architectura*, a cura di Gros P., Torino, 1997.

VON CZOERNIG 1873

VON CZOERNIG C., *Das Land Goerz und Gradiska*, Wien, 1873.

DAL RI, RIZZI 2005

DAL RI L., RIZZI G., *Evidenze di viabilità antica in Alto Adige*, in *Itinerari e Itineranti attraverso le Alpi dall'Antichità all'Alto Medioevo*, (Convegno di Studio e Assemblea Nazionale, Trento 15-16 ottobre 2005), Trento, 2005, pp. 35-52.

DE BON 1940¹

DE BON A., *La strada romana della Pusteria*, «Atesia Augusta», 6, 1940¹, pp. 25-27.

DE CILLIA 2000

DE CILLIA A., *I fiumi del Friuli Venezia Giulia, risalendo la storia*, Udine, 2000.

DE GASPERO 1876

DE GASPERO A., *Brevi cenni sul Canale del Ferro*, «Giornale di Udine», XI, nn. 21-24, 25-28 gennaio, 1876, p.1.

DEGRASSI 1954

DEGRASSI A., *Il confine nord-orientale dell'Italia romana. Ricerche storico-topografiche*, Bern, 1954.

DEGRASSI 1988

DEGRASSI D., *Le vie di transito*, in *Il medioevo*, a cura di Cammarosano P. Tavagnacco (UD), 1988, pp. 307-329.

DEGRASSI 1999

DEGRASSI D., *Attraversando le Alpi Orientali: collegamenti stradali, traffici e poteri territoriali (IX-XIII secolo)*, «In Alto», LXXXI, 1999, pp. 13-32.

DEGRASSI 2004

DEGRASSI D., *Attraversando le Alpi orientali: collegamenti stradali, traffici e poteri territoriali (ix-xiii secolo)*, in *Le Alpi medievali nello sviluppo delle regioni contermini*, a cura di Varanini G.M., Napoli, 2004, pp. 123-147.

DEGRASSI 2008

DEGRASSI D., *Dai monti al mare. Transiti e collegamenti tra le Alpi orientali e la costa dell'alto Adriatico (secolo XIII-XV)*, in *Vie di terra e d'acqua. Infrastrutture viarie e sistemi di relazioni in area alpina (secolo XIII-XVI)*, a cura di Bergier J.F., Coppola G., (Atti del convegno internazionale dell'ITC/ISIG), «Quaderni dell'Istituto storico italo-germanico in Trento» 72, Bologna, 2008, pp. 161-187.

DEGRASSI 2009

DEGRASSI D., *Lo spazio alto-adriatico nel medioevo*, in *Acque, terre e spazi dei mercanti*, a cura di Andreozzi D., Panariti L., Zaccaria C., Trieste, 2009, pp. 269-301.

DE LAET 1949

DE LAET S. J. 1949, *Portorium: Etude sur l'organisation douanière chez les Romains surtout à l'époque du haut-empire*, Brugge.

DERINGER 1936

DERINGER H., *Die römische Reichstrasse Aquileia-Lauriacum*, Doktorarbeit, Universität von Wien 1936 (fotocopia).

DERINGER 1949

DERINGER H., *Die römische Reichstrasse Aquileia-Lauriacum*, «Carinthia I», 139, 1949, pp. 193-221.

DESINAN 1982

DESINAN G.C., *Agricoltura e vita rurale nella toponomastica del Friuli Venezia Giulia*, Pordenone, 1982.

DESINAN 1990

DESINAN G.C., *Toponomastica e archeologia del Friuli prelatino*, Pordenone, 1990.

DI BRAZZANO 2000

DI BRAZZANO S., *Il «pellegrinaggio» di Venanzio Fortunato Da Ravenna a Tours*, in *Cammina, cammina* 2000, pp. 145-152.

DILLEMANN 1997

DILLEMANN L., *La Cosmographie du Ravennate*, Collection Latomus, Bruxelles, 1997.

DI PORCIA 1897

DI PORCIA G., *Descrizione della Patria del Friuli fatta nel secolo 16.*, Udine, 1897.

DI PRAMPERO 1882

DI PRAMPERO G., *Saggio di un glossario geografico friulano dal 6. Al 13. secolo*, Venezia, 1882.

DI PRAMPERO 1933

DI PRAMPERO G., *Vita militare e politica dei signori di Gemona conti di Prampero*, II, Udine, 1933.

DISSADERI 2006

DISSADERI M., *Dal Danubio all'Alto Adriatico: l'area alpina orientale fra V e VII secolo*, in *Goti nell'arco alpino orientale* a cura di Buora M., Villa L. «Archeologia di frontiera» 5, Trieste, 2006, pp. 19-40.

DOBESCH 1995

DOBESCH G., *Der Raum Kärntens und die Ostalpen in der Welt der Antike*, «Carinthia I», 185, 1995, pp. 45-67.

DOLENZ *et alii* 2009

DOLENZ H., KRMNICEK S., SCHINDLER KAUELKA E., SEDLMAYER H., ZABEHLICKY SCEFFENEGGER S., *Zur vorannexionszeitlichen Siedlung auf dem Magdalensberg*, in *Aspetti e problemi* 2009, pp. 329-330.

DONAT, RIGHI, VITRI 2007

DONAT P., RIGHI G., VITRI S., *Pratiche culturali nel Friuli settentrionale tra tarda età del ferro e prima età imperiale. Alcuni esempi (Italia)*, in *Blut und Wein. Keltisch-römische Kulturpraktiken*, a cura di Groh S. Sedlmayer H., «Protohistoire Européenne», 10, Montagnac, 2007, pp. 91-117.

DONAZZOLO CRISTANTE 1982

DONAZZOLO CRISTANTE C., *La "Chiusa" e la sua storia*, in *Chiusaforte*, Quaderni del Centro regionale di Catalogazione dei Beni Culturali, 11, Villa Manin di Passariano, Udine, 1982, pp. 41-58.

DORCEY 1992

DORCEY P.F., *The cult of Silvanus: a study in Roman folk religion*, Leiden, 1992.

EGGER 1916

EGGER R., *Frühchristliche Kirchenbauten im südlichen Noricum*, «Sonderschriften des Österreichischen Archäologischen Institutes in Wien», b. IX, 1916, pp. 93-102.

Enciclopedia monografica 1971

Enciclopedia monografica del Friuli Venezia Giulia, 1, I, Udine, 1971.

FALESCHINI 1997

FALESCHINI M., *Ipotesi ricostruttiva del tracciato viario romano da Timau al passo di Monte Croce Carnico (Iter ab Aquileia per compendium Veldidena)*, «QuadAVen», XIII, 1997, pp. 190-195.

FALESCHINI QUAGLIA c. s.

FALESCHINI M. QUAGLIA S. *I castelli di San Giorgio e di Stolvizza della Val Resia*, in *Castelli e fortificazioni del Canal del Ferro e della Val Canale*, (Atti del Convegno, Malborghetto, 18 giugno 2010), c. s.

FALESCHINI *et alii* 2009

FALESCHINI M., RIGHI G., VANNACCI LUNAZZI G., VITRI S., *La Carnia tra Celti e Romani. Evoluzione dell'insediamento attraverso l'analisi di alcuni siti campione*, in *Aspetti e problemi* 2009, pp. 147-178.

FICKER 1880

FICKER J., *Die Alpenstrassen per Canales und per Montem Crucis*, «Mitteilungen des Instituts für österreichische Geschichtsforschung», 1, 1880, pp. 298-303.

FISTULARIO 1775

FISTULARIO P., *Della geografia antica del Friuli dalle età più remote sino ai tempi di Costantino il grande*, Udine, 1775.

FORAMITTI 1994

FORAMITTI P. (a cura di), *Il Friuli di Napoleone. Atlante dei territori compresi tra il Tagliamento e l'Isonzo*, Monfalcone (GO), 1994.

FORAMITTI 2008

FORAMITTI P., *Sulle tracce di Napoleone*, Udine, 2008.

FORLATI TAMARO 1938

FORLATI TAMARO B., *La via Claudia Augusta altinate*, «Atti Venezia», 1938, pp. 81-101.

FRANCESCUTTI 1990

FRANCESCUTTI M., *Mille anni di storia della Val Canale e della sua foresta*, Reana del Rojale (UD), 1990.

FRANZ 1951

FRANZ L., *Alte Geleisestraßen in Tirol*, «Veröffentlichungen des Museums Ferdinandeum», XXXI, 1951, pp. 134-146.

FRANZ 1956

FRANZ L., *Beiträge zur Altstraßen-Forschung in den Alpenländern*, «Carinthia I», Heft 1-4, 146, 1956, pp. 465-475.

GALIAZZO 2002

GALIAZZO V., *Guadi, traghetti, pontes longi e ponti lungo la via Claudia Augusta. Presunta romanità del ponte di tipo "alpino"*, in *Via Claudia Augusta. Un'arteria alle origini dell'Europa: ipotesi, problemi, prospettive*, (Atti del Convegno internazionale, Feltre, 24-25 settembre 1999), Treviso, 2002, pp. 268-292.

GAMPER 2007

GAMPER P., *Risultati della campagna di scavo 2006 sulla Gurina*, «AquilNost», LXXVIII, 2007, cc. 345-386.

GLEIRSCHER 2001

GLEIRSCHER P., *Nuovi dati sulle fasi tardohallstattiana e La Tène in Carinzia*, in *I Celti in*

Carnia e nell'arco alpino centro orientale, Trieste, 2001, pp. 211-226.

GLEIRSCHER 2009a

GLEIRSCHER P., *Noreia-Atlantis der Berge*, Klagenfurt, 2009.

GLEIRSCHER 2009b

GLEIRSCHER P., *Archäologische Ausgrabungen am Ottilienkogel bei Glantschach. Siedlung-Burg-Fliehburg*, in *Mitteilungsblatt der Marktgemeinde Liebenfels*, 2009, pp. 76-77.

GLEIRSCHER 2009c

GLEIRSCHER P., *Gurina e Magdalensberg. Note sull'attuale discussione riguardante la fase insediativa iniziale d'epoca romana in Noricum*, in *Aspetti e problemi* 2009, pp. 309-328.

GORINI 1979

GORINI G., *Aspetti della circolazione monetaria ad Aquileia e nel suo territorio in età antica*, in *Il territorio di Aquileia nell'antichità*, «Antichità altoadriatiche», XV, 1979, pp. 413-437.

GORINI 2001

GORINI G., *La circolazione monetaria in Carnia fra la tarda protostoria e la romanizzazione*, in *Iulium Carnicum*, 2001, pp. 127-138.

GRABHERR 2002

GRABHERR G., *Sul legno e sulla pietra: la via romana Claudia Augusta nelle Alpi*, in *Attraverso le Alpi-uomini, vie e scambi nell'antichità*, Stoccarda, 2002, pp. 67-72.

GRASSI 1782

GRASSI N., *Notizie storiche della provincia della Carnia*, Udine, 1782.

GRASSL 2000

GRASSL H., *Die Taurischer. Beiträge zur Geschichte und Lokalisierung eines antiken Ethnonyms*, «Orbis Terrarum», 6, Stuttgart, 2000, pp. 127-138.

GRASSL 2001

GRASSL H., *Der Gründungsheros von Virunum*, in *Carinthia romana und die römische Welt. Festschrift für Gernot Piccottini zum 60. Geburtstag*, Klagenfurt, 2001, pp. 25-32.

GREGORI 1990

GREGORI G.L., *Sull'autonomia amministrativa di Glemona*, «AquilNost», LXI, 1990, cc. 213-232.

GREGORI 2001

GREGORI G.L., *Vecchie e nuove ipotesi sulla storia amministrativa di Iulium Carnicum e di altri centri alpini*, in *Iulium Carnicum* 2001, pp. 159-188.

GRILLI 1964

GRILLI A., *Strabone e la battaglia di Noreia*, «Acme», XVII/II, 1964, pp. 213-222.

GRILLI 1976

GRILLI A., *Sulle strade augustee del Friuli*, in *La comunità alpina nell'antichità*, Atti del Ce.S.D.I.R., VII (1975-1976), 1976, pp. 315-351.

GRILLI 1979

GRILLI A., *Il territorio d'Aquileia nei Geografi antichi*, in *Il territorio di Aquileia nell'antichità*, «Antichità altoadriatiche», XV, 1, 1979, pp. 25-53.

HÄRTEL 1985

HÄRTEL R., *Die älteren Urkunden des Klosters Moggio (bis 1250)*, Wien, 1985.

HÄRTEL 1994

HÄRTEL R., *Le fonti diplomatiche e la fondazione dell'Abbazia di Moggio*, in *Origini* 1994, 1994, pp. 17-44.

HASSINGER 1965

HASSINGER H.H., *Zollwesen und Verkehr in den oesterreichischen Alpenlaendern bis um 1300*, «Mitteilung des Instituts für österreichische Geschichtsforschung», 73, 1965, pp. 292-361.

HAUSER 1886

HAUSER K., *Die Römerstrassen Kärntens*, «MAnthrWien», 16, 1886, pp. 61-71.

HEGER 1970

HEGER H., *Das Lebenszeugnis Walthers von der Vogelweide. Die Reiserechnungen des Passauer Bischofs Wolger von Erla*, Wien, 1970.

HORVAT 1990

HORVAT J., *Nauportus (Vrhnika)*, Ljubljana, 1990.

HORVAT 2008

HORVAT J., *Early Roman horrea at Nauportus*, «MEFRA», 120-1, pp. 111-121.

HORVAT 2009

HORVAT J., *Selected aspects of Romanisation in western and central Slovenia*, in *Aspetti e problemi* 2009, 2009, pp. 355-381.

HORVAT 2010

HORVAT J., *First century BC Roman fortifications in the Eastern Alps*, in *Zwischen Region und Reich. Das Gebiet der oberen Donau im Imperium Romanum*, a cura di Herz P., Schmid P. Stoll O., Berlin, 2010, pp. 135-159.

HORVAT, BAVDEK 2009

HORVAT J., BAVDEK A., *Okra. Vrata med Sredozemljem in Srednjo Evropo*, «Opera Instituti Archaeologici Sloveniae», 17, Ljubljana, 2009.

HYDE 1935

HYDE W.W., *Roman alpine routes*, Philadelphia, 1935.

Iulium Carnicum 2001

Iulium Carnicum, *centro alpino tra Italia e Norico dalla protostoria all'età imperiale*, (Atti del Convegno, Arta Terme-Cividale, 29-30 settembre 1995), a cura di Bandelli G. e Fontana F., «Studi e ricerche sulla Gallia Cisalpina», 13, Roma, 2001.

KANDLER 1862-65 (1986)

KANDLER P. 1862-65, *Codice diplomatico istriano*, I, Trieste (ris. anast. 1986, Trieste).

KLOSE 1910

KLOSE O., *Die Römerstrasse über den Plöckenpass (Monte Croce)*, «Jahrbuch für Altertumskunde», IV, 1910, pp. 124-132.

KOS, ŽBONA TRKMAN 2009

KOS P., ŽBONA TRKMAN B., *A Hoard of Roman Republican and Norican coins from the vicinity of Kobarid*, «Arheološki Vestnik», 60, 2009, pp. 271-282.

LAGO 1989

LAGO L., *Theatrum Adriae. Dalle Alpi all'Adriatico nella cartografia del passato*, Trieste, 1989.

LAGO, ROSSIT 1988

LAGO L., ROSSIT C., *Theatrum Fori Iulii*, Trieste, 1988.

LAZZARINI 1898

LAZZARINI A., *Castelli friulani. La Chiusa*, «Giornale di Udine», XXXII, n. 258, 29 ottobre, n. 270, 12 novembre e n. 276, 19 novembre, 1898, p. 1.

Legami 2004

Legami tra una terra e la sua gente. Toponomastica del Comune di Chiusaforte. Primo volume. Destra orografica del Fella, Palmanova (UD), 2004.

Legami 2007

Legami tra una terra e la sua gente. Toponomastica del Comune di Chiusaforte. Secondo volume. Sinistra orografica del Fella, Udine, 2007.

LEICHT 1916

LEICHT P.S., *Appunti e notizie*, «MemStorFriuli», XII-XIV, 1916, pp. 101-106.

LEICHT 1921

LEICHT P.S., *Le stazioni doganali del regno d'Italia in Friuli*, «MemStorFriuli», XVII, 1921, pp. 117-119.

LEICHT 1976⁵

LEICHT P.S., *Breve storia del Friuli*, Udine, 1976⁵.

LEVI, LEVI 1967

LEVI A., LEVI M., *Itineraria picta. Contributo allo studio della Tabula Peutingeriana*, Roma, 1967.

LIRUTI 1777

LIRUTI G.G., *Notizie delle cose del Friuli*, V, Udine, 1777 (ris. an. 1976, Sala Bolognese, BO).

LÖHBERG 2006

LÖHBERG B., *Das itinerarium provinciarum Antonini Augusti: ein kaiserzeitliches Strassenverzeichnis des Römischen Reiches Überlieferung, Strecken, Kommentare, Karten*, Berlin, 2006.

MAGINI 2003

MAGINI M., *In viaggio lungo le strade della Tabula Peutingeriana*, in *Tabula Peutingeriana. Le antiche vie del mondo*, a cura di Prontera F., Città di Castello (PG), 2003, pp. 7-15.

MAINARDIS 2008

MAINARDIS F., *Iulium Carnicum-Storia ed epigrafia*, Trieste, 2008.

Malborghetto-Valbruna 2003

Malborghetto-Valbruna, Comune in Valcanale, Udine, 2003.

MALIPIERO 1984

MALIPIERO M., *Mansiones e mutationes nella Venetia romana*, «AVen», VII, 1984, pp. 261-283.

MANNERT 1792

MANNERT K., *Geographie der Griechen und Römer. Germania, Rhaetia, Noricum, Pannonia*, Nürnberg, 1792.

MANNERT 1824 (2009)

MANNERT K., *Tabula Itineraria Peutingeriana*, Lipsiae, 1824 (ris. anast. 2009, Udine).

MARINELLI 1894 (1982)

MARINELLI G. (a cura di), *Guida del Friuli, II, Guida del Canal del Ferro*, Udine 1894 (ris. anast. 1982, Modena).

MARINELLI 1906 (1981)

MARINELLI G., *Guida della Carnia*, Tolmezzo (UD), 1906 (ris. anast. 1981, Sala Bolognese).

MENIS 1991

MENIS G.C., *L'organizzazione ecclesiastica della Val Canale durante la tarda antichità e il medioevo*, in *Tarvis*, a cura di Ellero G., Barbina G., n. u. della Società Filologica Friulana, Udine, 1991, pp. 41-68.

MENIS 1994

MENIS G.C., *Le origini dell'Abbazia di Moggio*, in *Origini* 1994, pp. 7-15.

MILLER 1916

MILLER K., *Itineraria Romana*, Stuttgart, 1916 (Roma 1964).

MILTNER 1951

MILTNER F., *Die Lage von Noreia*, «Carinthia I», 131, 1951, pp. 289-302.

MIOTTI 1977

MIOTTI T. 1977, *Carnia, feudo di Moggio e capitaneati settentrionali, Castelli del Friuli*, I Udine.

MIRABELLA ROBERTI 1976

MIRABELLA ROBERTI M., *Iulium Carnicum centro romano alpino*, «Antichità altoadriatiche», IX, 1976, pp. 91-101.

Moggio Udinese 1977

Moggio Udinese, 5, Quaderni del Centro regionale di Catalogazione dei Beni Culturali, Villa Manin di Passariano, Udine, 1977.

MOISESSO 1623

MOISESSO F., *Historia della ultima guerra nel Friuli*, (fotocopia dell'originale) Venezia, 1623.

MOLLO 1986

MOLLO E., *Le chiuse e il controllo dell'area alpina nell'alto medioevo*, «Bollettino Storico-bibliografico subalpino», II, 1986, pp. 336-390.

MOR 1952

MOR C.G., *Storia politica d'Italia*, I, Milano, 1952.

MOR 1971

MOR C.G. *I primi secoli di vita di Venzone*, in *Venzon*, n. u. della Società Filologica Friulana, (48n congres, 19 setembar 1971), Udine, 1971, pp. 19-28.

MOR 1972

MOR C.G., *Il «limes» romano-longobardo del Friuli*, in *Scritti storici in memoria di Paolo Lino Zovatto* a cura di Tagliaferri A. Milano, 1972, pp. 187-198.

MOR 1981

MOR C.G., *Castelli e strade in Friuli*, in *Castelli e strade*, (II Congresso internazionale, Passariano, Palmanova, Trieste, Duino, Udine 29-30 Aprile-1 Maggio 1978), «Studi e ricerche», 3-4, Udine, 1981, pp. 169-182.

MOR 1987

MOR C.G., *La strada romana di passo M. Croce Carnico fra Bordano e Cavazzo*, in *Val dal Lâc*, n. u. della Società Filologica Friulana, Udine, 1987, pp. 7-14.

MORASSI 1997

MORASSI L., *1420-1797. Economia e società in Friuli. Uno sguardo alle strade*, Tavagnacco (UD), 1997, pp. 3-79.

MORO 1956

MORO P.M., *Iulium Carnicum*, Roma, 1956.

MUSONI 1912

MUSONI F., *Vie e mezzi di comunicazione*, in *Guida del Friuli, IV, Guida delle Prealpi Giulie*, Udine, 1912, pp. 228-244.

NISSEN 1899

NISSEN H., *Italische Landeskunde*, II, 1, Berlin, 1899.

NOT 2005

NOT P., *Resiutta raccontata*, Tolmezzo (UD), 2005.

Notizie storiche, 1926

Notizie storiche del comune di Resiutta, a cura del Patronato scolastico, Tarcento (UD), 1926.

Origini 1994

Le origini dell'Abbazia di Moggio e i suoi rapporti con l'Abbazia svizzera di San Gallo, Udine, 1994.

OSTERMANN 1885

OSTERMANN V., *Gervasutta e i suoi recenti scavi provanti l'origine romana della città di Udine*, (memoria letta nell'Accademia di Udine nella seduta dell'8 maggio 1885), Udine, 1885.

Pagine friulane 1893

Pagine friulane, periodico mensile di storia letteratura e volklore friulani, VI, 6, Udine, 1893.

PALLADIUS 1659

PALLADIUS DE OLIVIS H., *Rerum foro-iuliensium*, Utini, 1659.

PANCIERA 1976

PANCIERA S., *Strade e commerci tra Aquileia e le regioni alpine*, in *Aquileia e l'arco alpino orientale*, «Antichità altoadriatiche», IX, 1976, pp. 153-172.

PARONUZZI 2006

PARONUZZI P., *La fragilità idrogeologica del bacino montano*, in *Il Tagliamento*, a cura di Bianco F. et alii, Sommacampagna (VR), 2006, pp. 99-110.

PASCAL 1964

PASCAL C.B., *The cults of Cisalpine Gaul*, Bruxelles, 1964.

PASCHINI P. 1914

PASCHINI P. *I patriarchi d'Aquileia nel secolo XII*, «MemStorFriuli», X, 1914, pp. 249- 305.

PASCHINI. 1915

PASCHINI P., *Il patriarcato di Wolfger di Ellenbrechtskirchen*, «MemStorFriuli», XI, 1915, pp. 20-39.

PASCHINI 1924

PASCHINI P., *Le vie commerciali alpine del Friuli nel medioevo*, «MemStorFriuli», XIX-XX, 1924 (ristampa 1968), pp. 123-135.

PASCHINI1971³

PASCHINI P., *Notizie storiche della Carnia da Venzone a Monte Croce e Camporosso*, Udine-Tolmezzo, 1971³.

PASCHINI 1990⁴

PASCHINI P., *Storia del Friuli*, (edizione a cura di Fornasir G.), Udine, 1990⁴.

PASCOLO 1971

PASCOLO A., *Il passo della Chiusa e la muta di Venzone*, in *Venzon*, in *Venzon*, n. u. della Società Filologica Friulana, (48n congres, 19 setembar 1971), Udine, 1971, pp. 344-349.

PAULUZZI 1968

PAULUZZI L., *Memorie storiche intorno alla villa di Ovedasso*, in *Moggio e le sue valli*, a cura di Treu P., Fior G., Tolmezzo (UD), 1968, pp. 21-53

PELLEGRINI 1917

PELLEGRINI G., *Resiutta. Tombe e ruderi di edifici dell'età romana*, «NSc», VII, 1917, p. 232.

PESSINA 2005

PESSINA A., *Pramollo-Dosso Confine, ricerche 2004-2005*, «Atti del Museo Friulano di Storia Naturale», 27, 2005, pp. 49-67.

PETTARIN 1991

PETTARIN S., *Rinvenimenti di monete celtiche a Moggio Udinese*, «AquilNost», LXII, 1991, cc. 101-124.

PEYER 1990

PEYER H.C., *Viaggiare nel Medioevo. Dall'ospitalità alla locanda*, Bari, 1990.

Piccole memorie 1902

Piccole memorie cronologiche intorno alla Terra di Pontebba, 1902, s.l.s.

PICCOTTINI 1987

PICCOTTINI G., *Scambi commerciali fra l'Italia e il Norico*, in *Vita sociale, artistica e commerciale di Aquileia romana*, «Antichità altoadriatiche», XXIX, 1987, pp. 291-304.

PICCOTTINI 1990

PICCOTTINI G., *Verbindungen und Beziehungen zwischen Venetien und dem südlichen Noricum*, in *La Venetia nell'area padano-danubiana. Le vie di comunicazione*, Padova, 1990, pp. 285-298.

PICCOTTINI, VETTERS 1999⁵

PICCOTTINI G., VETTERS H., *Führer durch die Ausgrabungen auf dem Magdalensberg, Klagenfurt*, 1999⁵.

PICHLER 1883

PICHLER F., *Archeologische Miscellen aus Kärnten*, «Carinthia I», n. 6, 1883, pp.151-160; n. 7, pp. 187-190.

PICHLER, GLEIRSCHER 2011

PICHLER A., GLEIRSCHER P., *Zum Goldreichtum der "norischen Taurisker". Lagerstätte versus antike Quellen*, «AKorrBl», 41, 1, 2011, pp. 51-63.

PIEMONTE 1982

PIEMONTE G.D., *Pontebba e la sua storia*, Udine, 1982.

PITTERI 2007

PITTERI M., *Per una confinazione «equa e giusta». Andrea Tron e la politica dei confini della Repubblica di Venezia nel '700*, Milano, 2007.

PITTIANO 1577 (1871)

PITTIANO G.B., *Descrizione della fortezza e del canale della Chiusa*, Udine, 1871.

POLASCHEK 1936

POLASCHEK E., *Noreia* «RE», XVII, 1, 1936, pp. 967-971.

PÖLL 2002

PÖLL J., *Tracce di antiche vie nel Tirolo settentrionale-«i solchi carrai»*, in *Attraverso le Alpi-uomini, vie e scambi nell'antichità*, Stoccarda, 2002, pp. 73-79.

Pordenone Gemona 1997

Pordenone Gemona. L'antica strada verso l'Austria, Treviso, 1997.

PRENC 2000

PRENC F. *Viabilità e centuriazioni nella pianura aquileiese*, in *Cammina, cammina* 2000, pp. 43-58.

PRONTERA 2003

PRONTERA F., *La Tabula Peutingeriana nella storia della cartografia antica*, in *Tabula Peutingeriana. Le antiche vie del mondo*, a cura di Prontera F., Città di Castello (PG), 2003, pp. 17-41.

La Protostoria 1996

La Protostoria tra Sile e Tagliamento. Antiche genti tra Veneto e Friuli, Padova, 1996.

REDDITI 1988-89

REDDITI S., *Il portorium dell'Italia nord-orientale*, tesi di laurea, Università degli Studi di Padova (rel. E. Buchi, Epigrafia e Istituzioni romane), a.a. 1988-89.

Resiutta 1987

Notizie storiche di Resiutta, Parrocchia di S. Martino, Resiutta (UD), 1987.

RIGHI 2001

RIGHI G., *I rinvenimenti lateniani di Amaro e di Monte Sorantri a Raveo*, in *I Celti in Carnia e nell'arco alpino centro orientale*, Trieste, 2001, pp. 113-148.

RIGONI 1972

RIGONI M., *Camporosso in Valcanale: probabile identificazione dell'antica stazione romana sul tracciato Aquileia-Virunum*, «AquilNost», XLIII, 1972, cc. 21-40.

RIGONI 1977

RIGONI M., *Camporosso: una stazione romana tra la Venetia e il Noricum*, «AquilNost», XLVIII, 1977, cc.193-208.

RIGONI 1983-84

RIGONI M., *Nota su recenti scoperte a Camporosso (Val Canale)*, in *Problemi storici e archeologici dell'Italia nord-orientale e delle regioni limitrofe dalla preistoria al medioevo*, Quaderno XIII-2, «AttiCivMusStAr» Trieste, 1983-84, pp. 29-30.

RIZZI 1960

RIZZI A., *Tracce di una strada romana a Ospedaletto*, «Sot la nape», XII, 3-4, 1960, pp. 60-61.

ROSADA 1993

ROSADA G., *Il viaggio di Venanzio Fortunato ad Turones: il tratto da Ravenna ai Breonum loca e la strada per submontana castella*, in *Venanzio Fortunato tra Italia e Francia*, (Atti del Convegno Internazionale di Studi), Treviso, 1993, pp. 25-57.

ROSADA 2004

ROSADA G., *La tecnica stradale romana nell'Italia settentrionale: questioni di metodo per uno studio sistematico*, in *Siedlung und Verkehr im römischen Reich: Römerstrassen zwischen Herrschaftssicherung und Landschaftprägung*, a cura di Frei Stolba R., (Atti del colloquio in onore di H. E. Herzig, 28,29 giugno 2001), Berna, 2004, pp. 41-68.

ROSSETTI 2006

ROSSETTI A., *Julia Augusta: da Aquileia a Virunum lungo la ritrovata via romana per il Noricum*, Mariano del Friuli (GO), 2006.

SANUTO 1502-3 (1853)

SANUTO M. 1502-3, *Descrizione della Patria del Friuli*, a cura e con note di Manin L., Venezia, 1853.

SARTORI 1960

SARTORI F., *Galli Transalpini trasgressi in Venetiam*, «AquilNost», XXXI, 1960, cc. 1-40.

ŠAŠEL 1974-75

ŠAŠEL J., *Miniera aurifera nelle Alpi Orientali*, «AquilNost», LXV-LXVI, 1974-75, cc. 147-152.

ŠAŠEL 1981

ŠAŠEL J., *Castellum Larignum (VITR. 2. 9. 15)*, «Historia», 30, 1981, pp. 254-255.

ŠAŠEL 1987

ŠAŠEL J., *I primordi di Aquileia nella politica di Roma*, in *Aquileia e Roma*, «Antichità altoadriatiche», XXX, 1987, pp. 27-35.

ŠAŠEL 1992

ŠAŠEL J., *Opera selecta*, Ljubljana, 1992.

ŠAŠEL, PETRU 1971

ŠAŠEL J., PETRU P., *Claustra Alpium Iuliarum, I*, Ljubljana, 1971.

ŠAŠEL KOS 2000

ŠAŠEL KOS M., *Caesar, Illyricum and the hinterland of Aquileia*, in *L'ultimo Cesare 2000*, pp. 277-303.

ŠAŠEL KOS 2005

ŠAŠEL KOS M. 2005, *Appian and Illyricum*, «Situla», 43, Ljubljana.

SCHERRER 2002

SCHERRER P., *Vom regnum Noricum zur römischen Provinz: Grundlagen und Mechanismen der Urbanisierung*, in *The autonomous towns of Noricum and Pannonia/Die autonomen Städte in Noricum und Pannonien*, a cura di Šašel Kos M., Scherrer P. «Situla», 40, Ljubljana, pp. 11-70.

SCHIAPPARELLI 1903

SCHIAPPARELLI L. (a cura di), *I diploma di Berengario I*, «*Fonti per la storia d'Italia*», 38, 1903, pp. 356-361.

SCHMID 1932

SCHMID W., *Die römische Poststation Noreia in Einöd*, «*ÖJh*», 27, 1932, pp. 193-214.

SELLA 1962

SELLA M., *Vestigia d'antichi edifici scoperte ad Ospedaletto*, «*Sot la nape*», XIV, 4, 1962, pp. 9-11.

SOMEK 2004

SOMEK G., *Noreia und die Tabula Peutingeriana*, «*Carinthia I*», 194, 2004, pp. 193-320.

STARKE 1815 (1926)

STARKE M. *Letters from Italy*, Udine, 1926.

ŠTIH 2000

ŠTIH P., *Die Ostgrenze Italiens im Frühmittelalter*, in *Grenze und Differenz im frühen Mittelalter*, a cura di Pohl W., Reimitz H. Wien, 2000, pp. 19-37.

La strada ferrata 2006

La strada ferrata della Pontebba, Udine, 2006.

STROBEL 2002

STROBEL K., s. v. *Noreia*, «*RGA*», 21, Berlin-New York, 2002, pp. 320-323.

STROBEL 2003

STROBEL K., *Die Noreia-Frage. Neue Aspekte und Überlegungen zu einem alten Problem der historischen Geographie Kärntens*, «*Carinthia I*», 193, 2003, pp. 25-71.

STROBEL 2008

STROBEL K., *Der Alpenkrieg und die Eingliederung Noricum und Raetien in die römische Herrschaft*, in *Thiasos*. a cura di Franek C., Lamms S., Neuhauser T., Porod B., Zöhrer K., Wien, 2008, pp. 967-1004.

STUCCHI 1951

STUCCHI S., *Forum Iulii (Cividale del Friuli)*, Roma, 1951.

TALBERT 2010

TALBERT R.J.A., *Rome's world. The Peutinger Map Reconsidered*, Cambridge, New York, 2010.

TASSAUX 2004

TASSAUX F., *Les importations de l'Adriatique et de l'Italie du nord*, in *Dall'Adriatico al Danubio. L'Illirico nell'età greca e romana*, a cura di Urso G., Pisa, 2004, pp. 167-205.

L'ultimo Cesare 2000

L'ultimo Cesare, (Atti del convegno internazionale, Cividale del Friuli, 16-18 settembre 1999), a cura di Urso G, Roma, 2000.

URBAN 2000

URBAN O. H., *Der lange Weg zur Geschichte. Die Urgeschichte Österreichs*, in *Österreichische Geschichte bis 15 v. C.*, a cura di Wolfram von H., Wien, 2000.

Val Canale 1991

Guida del Friuli, VII. Val Canale, Udine, 1991

VALVASONE 1565 (1866)

VALVASONE J. 1565, *Descrizione della Cargna*, Udine, 1866.

VALVASONE 1566 (1876),

VALVASONE J. 1566, *Descrizione dei passi e delle fortezze che si hanno a fare nel Friuli, con le distanze dei luoghi* a cura di Combi C.A., Venezia, 1876.

VALVASONE *Descrittione*

VALVASONE J. *Descrittione della Patria del Friuli*, (ms. presso la Bib. Guarneriana di S. Daniele del Friuli), edizione a cura di Floramo A.

VEDALDI IASBEZ 1994

VEDALDI IASBEZ V., *La Venetia orientale e l'Histria-Le fonti letterarie greche e latine fino alla caduta dell'Impero Romano d'Occidente*, Roma, 1994.

VEDALDI IASBEZ 2000

VEDALDI IASBEZ V., *Cesare, Forum Iulii e il confine nord-orientale dell'Italia*, in *L'ultimo Cesare 2000*, pp. 329-352.

VENTURA 1988

VENTURA G., *Statuti e legislazione veneta della Carnia e del CdF (Sec.XIV-XVIII)*, Udine, 1988.

VERLINDEN 1977

VERLINDEN C., *Traite des enclave et cols alpins au haut moyen age*, in *Erzeugung, Verkehr und Handel in der Geschichte der Alpenländer*, «Tiroler Wirtschaftsstudien», 33, Innsbruck, 1977, pp. 377-387.

VESCU 1999

VESCU C., *La storia dell'abbazia di Moggio*, in *Archeologia a Moggio Udinese 1999*, pp. 69-82.

VETTERS 1976

VETTERS H., *Taurischer oder Noriker, Noreia oder Virunum!*, in *Festschrift für Richard Pittioni zum siebzigsten Geburtstag. II Industriearchäologie und Metalltechnologie Römerzeit, Frühgeschichte und Mittelalter Sonstige*, «AAustr», b. 14, 1976, pp. 242-250.

VILLA 2000

VILLA L., *Itinerari devozionali e antichi luoghi di culto lungo le principali direttrici stradali del Friuli: il contributo dell'archeologia*, in *Cammina, cammina 2000*, pp. 153-161.

VILLA 2008

VILLA L., *Lo stanziamento tra il Danubio e l'Italia*, in *Goti: Dall'oriente alle Alpi* a cura di Buora M. Villa L., «Archeologia di frontiera», 7, Udine, 2008, pp. 17-34.

VITRI 2001a

VITRI S., *L'alto Friuli tra età del ferro e romanizzazione: nuovi dati da indagini recenti*, in *Iulium Carnicum*, 2001, pp. 39-83.

VITRI 2001b

VITRI S., *Lo stato della ricerca protostorica in Carnia*, in *I Celti in Carnia e nell'arco alpino centro orientale*, Trieste, 2001, pp. 19-35.

VITRI et alii 2007

VITRI S. DONAT P., GIUMLIA MAIR A., MAINARDIS F., MANDRUZZATO L., ORIOLO F., *Iulium Carnicum (Zuglio, UD) e il territorio alpino orientale nel corso della romanizzazione*, in *Forme e tempi dell'urbanizzazione nella Cisalpina (II a:C:-I d.C.)*, a cura di Brecciaroli Taborelli L., (Atti delle Giornate di Studio, Torino 4-6 maggio 2006), Borgo S. Lorenzo (FI), 2007, pp. 41-50.

WALBANK 1979

WALBANK F.W., *A historical commentary on Polybius*, III, Oxford, 1979.

WANKA VON RODLOW 1898

WANKA VON RODLOW O., *Der Verkehr über den Pass von Pontebba-Pontafel und den Predil in Altertum und Mittelalter*, Prager Studien, 3, 1898, pp. 1-24.

WOLF 1903

WOLF A., *Mala Matiana*, «Pagine friulane», XV, 5, 1903, pp. 70-71.

WOLFF 2002

WOLFF H., *Die Frage der Besiedlung Slowenien in Lichte des Anonymus von Ravenna*, in *Slovenija in sosednje dež zaele med antiko in Karolinko dobo: Začetki slovenske etnogeneze* a cura di Bratož R., (Atti del Convegno), «Situla», 39 Supplemento, 2002, pp. 97-105.

ZACCARIA 1981

ZACCARIA C., *Le fortificazioni romane e tardoantiche*, in *Castelli del Friuli, V, Storia ed evoluzione dell'arte delle fortificazioni in Friuli*, a cura di Miotti T., Bologna, 1981, pp. 61-95.

ZACCARIA 1986

ZACCARIA C., *Il governo romano nella Regio X e nella provincia Venetia et Histria*, in *Aquileia nella "Venetia et Histria"*, «Antichità altoadriatiche», XXVIII, 1986, pp. 65-112.

ZACCARIA 1992

ZACCARIA C., *L'arco alpino orientale nell'età romana*, in *Castelraimondo 1992*, I, pp. 75-98.

ZACCARIA 2001a

ZACCARIA C., *La dedica a Mitra di un vilicus del publicum portorii Illyrici rinvenuta a Camporosso in Valcanale*, in *Carinthia romana und die römische Welt. Festschrift für Gernot Piccottini zum 60. Geburtstag*, Klagenfurt, 2001, pp. 207-217.

ZACCARIA 2001b

ZACCARIA C., *Iulium Carnicum-Un centro alpino tra Italia e Norico (I sec. a.C.-I sec. d.C.)*, in *Iulium Carnicum* 2001, pp. 139-157.

ZACCARIA 2007a

ZACCARIA C., *Epigrafia e ideologia tra Italia e Illirico: qualche spunto rileggendo CIL V*, in *La ricerca epigrafica e antiquaria nelle Venezie dall'età napoleonica all'unità* a cura di Buonopane A., Buora M., Marccone A., Firenze, 2007, pp. 67-85.

ZACCARIA 2007b

ZACCARIA C., *Tra Natisone e Isonzo. Aspetti amministrativi in età romana*, in *Le valli del Natisone e dell'Isonzo*, (Atti del convegno internazionale di studi, San Pietro al Natisone (UD), 15-16 settembre 2006), a cura di Chiabà M., Maggi P., Magrini C., Pasian di Prato (UD), 2007, pp. 129-144.

ZACCARIA 2010

ZACCARIA C., *Dall'Aquileiese portorium al publicum portorii Illyrici: revisione e aggiornamento della documentazione epigrafica*, in *Roma e le province del Danubio*, a cura di Zerbini L., Soveria Mannelli (CZ), 2010, pp. 53-78.

VON ZACH A. 1788-1805 (2005)

VON ZACH A. 1788-1805, *Kriegskarte. Carta del Ducato di Venezia*, edizione a cura della Fondazione Benetton Studi Ricerche, Treviso, 2005.

VON ZAHN 1877

VON ZAHN J., *Austro-Friulana. Sammlung von Actenstücken zur Geschichte des Conflictes Herzog Rudolfs IV von Österreich mit dem Patriarchate von Aquileia, 1358-1365*, Wien, 1877.

VON ZAHN 1888

VON ZAHN J., *Studi friulani*, Udine, 1888.

ZUCCHINI 1998

ZUCCHINI R., *Miniere e mineralizzazioni nella provincia di Udine. Aspetti storici e mineralogici*, Museo Friulano di Storia Naturale, Udine, 1998.