

## CHIUSAFORTE: FONTI ED IPOTESI PER UNA RICERCA STORICA

### 1. La via al *Noricum*

Nell'affrontare un'indagine tanto complessa quanto interessante, quale si presenta il tentativo di delineare un quadro storico plausibile in cui collocare la genesi dell'abitato di Chiusaforte, considerata la criticità rappresentata dalla penuria di fonti scritte per il periodo antico, ritengo sia necessario muovere i primi passi da alcuni dati certi o almeno basati su ipotesi verosimili e condivisibili.

Una prima certezza ci viene offerta dalla via romana che univa Aquileia a *Virunum*<sup>1</sup>, capitale amministrativa della provincia del *Noricum*<sup>2</sup>. Questa via, di cui non conosciamo il nome, viene comunemente detta via *Iulia Augusta*<sup>3</sup> e risulta essere «strada di notevole peso militare dopo il I secolo d.C. e di ancor maggior importanza economica»<sup>4</sup>. Dunque la via romana, lungo la quale si svilupperà Chiusaforte, si presenta, in età imperiale, come un'arteria molto importante, ma gli scavi eseguiti da R. Egger e G. Piccottini sul Magdalensberg<sup>5</sup> hanno evidenziato che i traffici commerciali tra Aquileia e le regioni alpine nord-orientali erano molto sviluppati già in epoca repubblicana tanto da poter affermare che

il commercio che si svolge sul Magdalensberg tra la metà del I secolo a.C. (ed anche prima) e la metà del I secolo d.C. non è un commercio di respiro limitato, ma un grande commercio. Da Bologna e da Roma, da Terracina e dalla Lucania, dall'Asia e dall'Africa, mercanti si mettono in movimento, di persona o mandando propri rappresentanti, viaggiando per terra e per mare e poi ancora per terra, attraversando le Alpi e salendo a 900 metri di altezza per comprare in primo luogo manufatti metallici da rivendere su lontani mercati<sup>6</sup>.

---

<sup>1</sup> L'importante centro romano di *Virunum* si trovava in corrispondenza dell'attuale località Zollfeld non lontano da Klagenfurt; era la capitale della provincia del *Noricum*.

<sup>2</sup> La provincia romana del Norico comprendeva i territori austriaci a ovest di Vienna, parte della Baviera, la Slovenia nord-occidentale e parte dell'arco alpino nord-orientale.

<sup>3</sup> Si può consultare a tal proposito l'opuscolo di ZUCCHERI 1869; C. Gregorutti, nel 1884, nella rivista «Archeografo Triestino», parla di una via *Iulia* e per il tratto verso *Aguntum* proponeva *Iulia Claudia*. Un'utile precisazione sulla genesi del nome la si trova in ROSSETTI 2006, pp. 9-12.

<sup>4</sup> GRILLI 1979, p. 252.

<sup>5</sup> Il Magdalensberg è un antico ed imponente insediamento celtico-romano abbandonato progressivamente durante l'età dell'imperatore Claudio.

<sup>6</sup> PANCIERA 1976, p. 166.

Nel 16 a.C., stando allo storico Cassio Dione, le popolazioni del Norico subiscono una «dura, definitiva sconfitta da parte dell'esercito romano guidato da P. Sillio Nerva con conseguente sottomissione a Roma. Di ulteriori manifestazioni di insofferenza non si ha più notizia.»<sup>7</sup>. È il preludio all'abolizione della sovranità del regno Norico che avviene pochissimi anni dopo, anche se la data precisa non è ancora stabilita; a tal proposito G. Winkler ricorda che nel corso dell'ultimo decennio del I secolo a.C. «Augusto insieme con Livia e la figlia Giulia, sposa di Tiberio, soggiornavano ad Aquileia»<sup>8</sup> e proprio tra gli anni 11 e 2 a.C. sono testimoniate «dediche di otto stirpi o genti noriche alla *domus Augusta*»<sup>9</sup>; tali episodi potrebbero confermare la datazione del 10 a.C. quale momento della definitiva sottomissione del Norico con conseguente integrazione amministrativa e militare della regione nell'Impero romano. Dunque «è certo che si verifica come vera anche in questa provincia la massima che 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»<sup>10</sup>. A completezza del quadro che si sta delineando, va aggiunto che nella nostra regione due erano le direttrici orientate al Norico:

grazie al tronco Aquileia-Tricesimo-Artegnà e al raccordo Ospedaletto-Osoppo-Ragogna-Tagliamento si avrà una fondamentale via di comunicazione commerciale tra l'Italia orientale e i territori d'oltr'Alpe: un ramo da *Aguntum* (Lienz) si collega per la Pusteria e *Pons Drusi* (Bolzano) con la Claudia Augusta e penetra poi nella valle dell'Inn, ovvero con Settimio Severo per Bressanone (che verrà evitata col nuovo tracciato di Caracalla), *Vipitenum* e il Brennero raggiunge *Augusta Vindelicum* (Augsburg); un secondo ramo, che si stacca a Ospedaletto sopra a Gemona, per il Canal del Ferro e Villaco porta a *Virunum*<sup>11</sup>.

L'importante centro di *Aguntum* veniva raggiunto, dalla nostra regione, attraverso il percorso che, staccandosi presumibilmente nei dintorni di Carnia, si inoltrava verso *Iulium Carnicum*, superava il Passo di Monte Croce, raggiungeva *Loncium* (Mauthen) ed infine *Aguntum* (Lienz).

Si insiste spesso sulla valenza commerciale della via verso *Virunum* (Zollfeld presso Klagenfurt): ma quali erano i prodotti che transitavano lungo il Canale del Ferro? A tale domanda risponde in maniera documentata e convincente lo studioso S. Panciera il quale afferma che «ciò che attrae in primo luogo i Roma-

<sup>7</sup> WINKLER 1976, p. 103.

<sup>8</sup> *Ibidem*.

<sup>9</sup> *Ibidem*.

<sup>10</sup> PANCIERA 1976, p. 158.

<sup>11</sup> GRILLI 1979, p. 251.

ni tra le montagne è senza dubbio il ferro, di cui esistevano nel Norico ricchi giacimenti, come pure di altri metalli. Il *ferrum Noricum* era celebre in tutto il mondo romano»<sup>12</sup>, tanto che gli stessi poeti latini Orazio ed Ovidio lo citano<sup>13</sup> esplicitamente nelle loro opere.

Possiamo mettere in relazione con certezza questo fatto con il toponimo Canale del Ferro? La risposta non può essere definita in maniera compiuta. Sicuramente il nome della nostra valle «denuncia una chiara derivazione mineraria, benché non si possa definire con certezza se esso sia stato determinato dall'estrazione del minerale (miniere del Monte Cucco presso Ugovizza?), dalla lavorazione dello stesso (testimoniata da documenti storici) o, semplicemente, dalla via di transito di materiali estratti più ad oriente»<sup>14</sup>. Del resto già lo stesso G. Marinelli, nella sua preziosa *Guida del Canal del Ferro*, osservava che

nonostante la esistenza di parecchi documenti<sup>15</sup> (del 1322, 1338, 1347, 1353, 1355, 1430) che accennano a questioni, o investiture, o locazioni, o vendite di miniere o di fucine di ferro lungo il canale che da questo minerale trae il nome, oggidì esso non si rinviene, ovvero si trova in quantità minime, ond'è che quei documenti devonsi ritenere come riguardanti dei banchi superficiali di ossido di ferro idrato (limonite), oggi esauriti<sup>16</sup>.

Ritornando alla tipologia di merci che dovevano transitare lungo la direttrice Aquileia-Noricum e viceversa, il Panciera ipotizza, in maniera documentata, in arrivo dalle regioni della Pannonia e del Norico schiavi, bestiame, pelli, «mentre i commercianti romani potevano vendere vino e olio in primo luogo e poi lampade, vasellame (è stata trovata sul Magdalensberg sigillata tardo repubblicana importata dall'Etruria) ed altri prodotti comuni nella più avanzata società romana»<sup>17</sup>.

Sicuramente lo spostamento dell'attività amministrativa dal Magdalensberg a

<sup>12</sup> PANCIERA 1976, p. 164.

<sup>13</sup> Il concetto di *ferrum noricum* «per i Romani ebbe un preciso significato in quanto contraddistingueva un prodotto strategico di alta qualità... non si trattava di ferro comune bensì di acciaio. Nella letteratura latina troviamo infatti ripetuti accenni al *ferrum noricum*: Plinio il Vecchio (*Nat. Hist.* 34, 41) parla di ferro accoppiato con acciaio per costruire spade, Orazio (*Carm.* 1,16,9f ed *Epod.* 17,70f) cita la spada norica, Petronio (*Satir.* 70,3) menziona coltelli di ferro norico, Ovidio (*Metam.* 14, 172) parla di ferro ed acciaio del *Noricum*.» (PONTI-SGARGI, s.a., p. 3.)

<sup>14</sup> CARULLI 1981, p. 99.

<sup>15</sup> Anche CARULLI 1981, p. 101-102, conferma «che verso la metà del XIV secolo numerosi atti testimoniano dell'importanza mineraria della valle del Fella, con la concessione di fucine per la lavorazione del ferro (estratto da giacimento ferro-manganesifero di Monte Cucco, presso Ugovizza?) prima nel tratto fra Chiusaforte e Pontebba e poi, più ad Oriente, a Santa Caterina e a Lusnizza. In questa valle i signori di Brazzà impiantano fucine per la metallurgia del ferro e del rame anche nel 1486 e 1488». Si vedano nello studio anche le pagine dedicate alla Val Aupa (pp. 105-106).

<sup>16</sup> MARINELLI 1894, p. 118.

<sup>17</sup> PANCIERA 1976, p. 165.

*Virunum*, avvenuto durante il governo dell'imperatore Claudio (41-54 d.C.), ha avuto come conseguenza la fine del centro commerciale romano, ma solo con l'invasione di Quadi e Marcomanni le città noriche conosceranno un declino che porrà fine alla loro prosperità<sup>18</sup>.

Come è noto, di fronte alla minaccia barbara dovette intervenire l'imperatore Marco Aurelio (161-181 d.C.), il cui governo segnerà la fine del periodo aureo dell'impero. Allo scopo di respingere i barbari venne eseguita una leva straordinaria in Italia per istituire la *Legio II* e la *Legio III*: mentre la III stanzierà in Rezia<sup>19</sup>, la *Legio II* verrà a presidiare stabilmente il Norico dopo il 170 d.C. anche se, con il cessare del pericolo dei Marcomanni respinti oltre il Danubio nel 172 d.C., sarà negli anni seguenti spostata più a Nord<sup>20</sup>.

È interessante sottolineare che l'imperatore Marco Aurelio creò, in questo frangente, la *praetentura Italiae et Alpium*<sup>21</sup>; a tal proposito il Bigliardi ricorda che «nel linguaggio militare il termine *praetentura* indicava lo spazio nell'accampamento militare tra la *porta praetoria*, quella che si apriva verso il nemico, e il *praetorium*, cioè l'ufficio del comandante. Da qui, molto probabilmente, passò ad indicare una regione di frontiera presidiata»<sup>22</sup>.

La tematica della militarizzazione dei confini ci riporta immediatamente, in ambito locale, alla Chiusa, il monumento storico, non più esistente, che più ha caratterizzato la storia di Chiusaforte. Vien quasi da sé porsi la domanda se la fortezza possa trovare le più remote origini proprio in epoca romana. Non pochi cultori di storia locale, infatti, danno come altamente probabile questa origine, magari orientandosi cronologicamente all'età tardoantica<sup>23</sup>.

## 2. La bassa valle del Fella e le testimonianze romane

Il problema è lontano da una soluzione soddisfacente, anche in conseguenza di mancati scavi archeologici finalizzati all'accertamento di tale ipotesi, tuttavia il contesto antico di Chiusaforte, testimoniato da ritrovamenti, per quanto casuali, di oggetti quali monete e manufatti<sup>24</sup>, è un dato certo da cui muovere i primi passi al

<sup>18</sup> WINKLER 1976, p. 111. Questi popoli assediarono Aquileia e, forse nel 167 d.C., distrussero *Opitergium* (Oderzo).

<sup>19</sup> La regione della Rezia comprendeva i territori alpini e subalpini compresi fra l'odierno Alto Adige, la Baviera meridionale, parte della Svizzera e dell'Austria occidentale.

<sup>20</sup> WINKLER 1976, pp. 111-112.

<sup>21</sup> Cfr. BIGLIARDI 2007, pp. 298-312, che dà un esaustivo quadro per orientarsi nella problematica del presidio delle frontiere alpine. Si veda anche BIGLIARDI 2004, pp. 317-372.

<sup>22</sup> BIGLIARDI 2007 p. 299.

<sup>23</sup> Anche l'ultimo volume di FUCCARO-DANELUTTO 2011 dà come quasi certa questa origine (p. 27).

<sup>24</sup> MARINELLI 1894, p. 118.

fine di ricostruire un contesto storico credibile, anche alla luce dei progressi fatti sulla conoscenza della romanità in ambito alpino.

Il primo dato, sul quale ci siamo già soffermati, è la via verso il *Noricum*; tale direttrice commerciale doveva essere assai antica se, tra le monete gallo-carniche presenti nel Museo di Aquileia, si trovano «belle monete in argento (tetradrammi) dei tipi a legenda NEMET, ADNAMAT, SVICCA, ATTA, NONNOS che comunemente vengono interpretati come nomi dei capi delle tribù locali. I maggiori ripostigli di queste monete sono localizzati a *Julium Carnicum* (Zuglio), a Cornino, Osoppo e Moggio, dove tra il 1850 e l'80 se ne rinvennero diversi kilogrammi; alcune provengono anche da Gemona<sup>25</sup>». Non mancano del resto ritrovamenti di ripostigli di monete di età tardo-repubblicana sempre a Moggio<sup>26</sup>, così come altri frammenti di ceramica e di fibule<sup>27</sup> che comprovano una frequentazione del luogo in età antica.

Ricollegandoci alla questione delle origini della Chiusa, siamo obbligati, in primo luogo, a confrontarci ancora con le tematiche legate alla via che univa la *X Regio* a *Virunum*, poiché l'abitato di Chiusaforte è oggetto di interesse, da parte degli studiosi, per due problematiche assai dibattute quali l'ubicazione della *mansio (statio) Larix* ed il tracciato del confine amministrativo tra le regioni della *Venetia et Histria* ed il *Noricum*.

Nel 1972, M. Rigoni pubblicava su Aquileia Nostra un dettagliato articolo dedicato all'importanza che i ritrovamenti romani conferivano a Camporosso<sup>28</sup>, identificata dall'autrice con la *statio Bilachinensis (Bilachinium)* citata nell'epigrafe di *Ermianus scrutator*<sup>29</sup>, collegando la discussione alle nuove tesi sulla viabilità romana nella nostra regione sostenute da L. Bosio nell'ormai classico volume *Itinerari e strade della Venetia romana* edito in prima edizione a Padova nel 1970. Ma la studiosa non si limitava a questo: infatti delinè anche un quadro storico-archeologico di sintesi ricco di notizie e di stimoli per future ricerche, quadro che gettava nuova luce sulla storia antica del Canal del Ferro e della Val Canale.

Anche Chiusaforte ne era beneficiata, poiché L. Bosio aveva identificato con il nostro paese la (*mansio/statio*) *Larix*<sup>30</sup>, riportata nell'*Itinerarium Antonini (Itinerarium provinciarum Antonini Augusti)*<sup>31</sup>. È noto che lungo i percorsi stradali

<sup>25</sup> GORINI 1979, p. 416. Anche Marinelli, nella sua citata *Guida*, ricorda questi ed altri importanti rinvenimenti moggesi, ma anche di Resiutta e Vidali (pp. 154-155). Un'utile sintesi dei ritrovamenti, passati e recenti, di Moggio Udinese si trova nel volume edito a cura di FALESCHINI 1999, in particolare pp. 17-19. Molti dei materiali romani recuperati vengono datati al I secolo a.C. (FALESCHINI 1999, pp. 85-93; FALESCHINI 2010, pp. 174-192).

<sup>26</sup> GORINI 1979, pp. 422-423.

<sup>27</sup> FALESCHINI 1999, pp. 85-93.

<sup>28</sup> RIGONI 1972, pp. 22-40.

<sup>29</sup> Ermiano aveva l'incarico di controllare le merci in transito (RIGONI 1972, pp. 27-31).

<sup>30</sup> RIGONI 1972, pp. 24-27.

<sup>31</sup> L'*Itinerarium Antonini* è un documento ove sono riportate le distanze e le località del sistema viario

romani si incontravano «stazioni di posta, di denominazione diversa a seconda delle risorse offerte, dalle *mutationes*, che erano semplici cambi di cavalli con delle stalle e scuderie, alle *mansiones*, dove il viaggiatore poteva dormire, avere vari conforti, rifornirsi di viveri ecc.»<sup>32</sup>. Tuttavia, pur essendo le *mutationes* e le *mansiones* insediamenti strettamente legati a garantire un servizio legato alla percorrenza stradale, C. Zaccaria sottolinea che

non va dimenticato il fatto che queste stazioni viarie dovevano necessariamente costituire i nuclei di raccordo tra le grandi correnti di traffico e le campagne circostanti. L'opportunità di cambiare i cavalli e di rifornirsi dopo un certo numero di miglia, di riposarsi dopo una giornata di viaggi, richiedeva un minimo di infrastrutture, per cui non è raro che talvolta, intorno al nucleo originario – situato per necessità logistiche in prossimità di fonti (*Fonte Timavi, ad Silanos*), in corrispondenza di un attraversamento di corsi d'acqua (*Ponte Sonti, Apicilia*), sui raccordi di strade importanti (*ad Silanos*), presso i posti di confine (*Larice, in Alpe, ad Pirum, Fonte Timavi*) – si formassero centri abitati di una certa consistenza...<sup>33</sup>.

Rimane comunque certo che, «nel caso delle *mutationes* e delle *mansiones*, ci troviamo di fronte ad elementi che hanno un significato solo in relazione a strutture di più ampio orizzonte, nel quadro generale dell'organizzazione e della pianificazione economica dello Stato romano»<sup>34</sup>.

Quali erano le distanze tra le stazioni di posta? Naturalmente il fattore ambientale ricopre un ruolo decisivo: «in pianura da *mansio* a *mansio* potevano correre da 30 a 40 MP (45/60 km), in terreno collinoso o montano da 12 a 24 (18/36 km)»<sup>35</sup>. Dobbiamo quindi presumere che, nel tratto che più ci riguarda, l'assistenza ai viaggiatori dovesse essere ben assicurata e continua, considerata la caratteristica difficoltà della via al *Noricum*, in particolare dal tratto iniziale della valle sino a Pontebba. Non va dimenticato, comunque, che accanto alle infrastrutture pubbliche vanno aggiunti «i centri dell'iniziativa privata, per esempio Terzo d'Aquileia (*ad Tertium*, sott. *Lapidem*, cioè alla terza pietra miliare), Quarto d'Altino (*ad Quartum*)...»<sup>36</sup>. Quindi i percorsi delle vie romane erano punteggiati da molti agglomerati abitativi, magari di modestissime dimensioni, preziosi però per chi viaggiava a piedi.

---

imperiale romano. Generalmente si ritiene che la redazione pervenuta sia dell'età di Diocleziano (III-IV secolo d.C.), ma che rispecchi notizie risalenti al principio del III secolo d.C. durante l'età di Caracalla.

<sup>32</sup> GRILLI 1979, p. 228.

<sup>33</sup> ZACCARIA 1979, p. 210.

<sup>34</sup> *Ivi*, p. 211.

<sup>35</sup> GRILLI 1979, p. 228.

<sup>36</sup> GRILLI 1979, p. 229.

Se trasferiamo nell'ambito locale quanto gli studiosi di strade antiche hanno proposto sulla scorta della documentazione storica ed archeologica sin qui accertata, un viaggiatore per il *Noricum* attraverso la sella di Camporosso, muovendo da Artegna (*ad Silanos*) trovava Gemona ed Ospedaletto (ricche di testimonianze romane), Venzone<sup>37</sup> (forse, in origine, *castrum* romano); poi, piegando a destra, imboccava il Canale del Ferro, trovando il primo centro abitato a Moggio che, come abbiamo visto, restituisce reperti di epoca antica; supponendo che la via romana, come la Pontebbana di oggi, corresse lungo la sinistra del Fella, è obbligatorio ipotizzare un attraversamento del fiume a quest'altezza<sup>38</sup>. Proseguendo, il nostro viaggiatore giungeva a Resiutta, luogo molto interessante in conseguenza dei ritrovamenti di resti romani, tanto che viene qui ubicata la *statio Plorucensis* grazie all'arula, datata al II secolo d.C., rinvenuta nel 1922<sup>39</sup>. Già G. Marinelli aveva descritto vari ritrovamenti fatti in loco<sup>40</sup> e nel 1917 G. Pellegrini pubblicava negli «Atti della Regia Accademia dei Lincei», nelle «Notizie di scavi», la seguente relazione:

A Resiutta, piccolo paese della valle del Fella, alla confluenza del Resia, lungo la ferrovia Udine-Pontebba, dove già negli anni precedenti eransi scoperte casualmente antichità romane, vennero fatti i seguenti trovamenti:

Nell'anno 1915, eseguendosi un'escavazione di terra per l'acquedotto comunale nel prato detto di S. Martino, tornarono in luce, come ebbe ad annunciare il reverendo parroco don Antonio Rumiz, alla profondità di circa 1 metro, sotto uno strato alluvionale, scarsi avanzi di abitazioni romane consistenti in pochi tratti di muri e di pavimenti, ed in pezzi di mattoni e di tegole con la marca AV-PORCI<sup>41</sup>.

Nei di luglio-agosto 1916, smovendosi il terreno per l'ampliamento del Cimitero dietro la Chiesa parrocchiale, nel tratto compreso fra il corso del Fella e quello del Resia e propriamente sul greto di questo, sotto un potente strato di 5 metri di ghiaia, furono scoperti, sottostanti ad oggetti medievali e moderni, quali catene da focolare, ferri di cavallo, cocci di ceramiche smaltate ecc., 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.

Si recuperarono e portarono in Canonica: molti frammenti di tegole, due dei quali con la marca AV • PORCI (SCY.)\*, già ricordata superiormente; anfore e pezzi di anfore vinarie a fondo aguzzo; frammenti di vasi ordinari a superficie rossa ed altri, più interessanti,

<sup>37</sup> MAINARDIS 2008, p. 70.

<sup>38</sup> Fino al 1880 il ponte era di legno ed era «posto nella stretta fra il Cuel dal Ciàu e la sponda sinistra del Fella» (TREU 1980, p. 226).

<sup>39</sup> MAINARDIS 2008, p. 103. Certo desta preoccupazione sull'idoneità alla custodia leggere che il monumento è «recentemente stato spezzato per essere reimpiagato».

<sup>40</sup> MARINELLI 1894, pp. 155, 218.

<sup>41</sup> La lettura corretta è *M(ani) Porci Scymni*.

d'impasto assai fine a color nero e scuro-marrone; una lucerna imperiale, fra a un becco col bollo CERIALIS\*\*; frammenti di vasi di vetro; un grosso coltello e dei chiodi di ferro; molte monete dell'età cui sesterzi e dupondi di Augusto, Vespasiano, Domiziano, Antonino Pio, Faustina Maggiore, Marco Aurelio, Faustina Minore, Commodo, Giulia Mamea ecc., prevalendo in numero le monete più recenti, si giustifica l'assegnazione del grosso almeno del sepolcreto ai secoli II-III dell'era volgare<sup>42</sup>.

Mainardis riporta la notizia, risalente al 1876, del ritrovamento di una colonna miliare, nell'alveo del Fella, in località Riva Storta<sup>43</sup>. Tale manufatto, di cui si conservava solamente il numero LXIX, oggi risulta disperso. Tuttavia questa testimonianza desta un dubbio, vista la mancata citazione del rinvenimento nella *Guida del Canal del Ferro* del Marinelli che, ricordiamolo, fu stampata nel 1894 raccogliendo notizie storiche negli anni precedenti. Si potrà obiettare che la *Guida* non è un itinerario epigrafico, ma ciò non toglie che il volume, redatto nella sezione delle notizie storiche da V. Ostermann, ospiti parecchie notizie di ritrovamenti avvenuti nel corso del secolo XIX (anche antecedenti) e difficilmente avrebbe ignorato un miliare romano, per quanto mutilo. La *Guida* non manca nemmeno di citare epigrafi già perdute, come nel caso dell'epigrafe di *Arpetio* ricordata dal notaio G.B. Pittiano e da J. Valvasone.<sup>44</sup> Se consideriamo poi che l'articolo del De Gaspero è citato nella bibliografia della *Guida*, sorge il sospetto che il reperto, interpretato in un primo momento come un reperto antico, si fosse poi rivelato appartenente ad un'epoca successiva. È documentato che nelle piene rovinose del Fella siano state asportate anche epigrafi di età moderna: limitandoci a Chiusaforte, il Miotti ricorda due lapidi, murate nella fortezza negli anni 1727 e 1748, che furono disperse nella funesta esondazione del 1837<sup>45</sup>; consideriamo pure che, nei documenti scritti dei secoli passati, si lamenta spesso la distruzione di manufatti legati alla viabilità lungo il fiume Fella (ponti in legno o pietra, tratti di strada, chiesette, arginature in legno e pietra), manufatti di uso pubblico dove frequentemente si collocavano epigrafi, senza dimenticare che la Pontebbana restaurata all'inizio del secolo XIX misurava circa 69 km da Udine a Pontebba<sup>46</sup>.

Riprendendo il cammino dell'ipotetico viaggiatore dalla *Statio Plorucensis*, sicuramente sarà stato nella necessità di superare l'importante ponte<sup>47</sup> sul torrente

\* Cfr. *Corpus Inscriptionum Latinarum*, V, 8110, 120.

\*\* *Ib.*, n. 8110, 22<sup>42</sup> PELLEGRINI 1917, p. 232.

<sup>43</sup> MAINARDIS 2008, p. 124. Di tale ritrovamento dette notizia A. De Gaspero nel *Giornale di Udine*, nn. 21-21.

<sup>44</sup> MARINELLI 1894, p. 219.

<sup>45</sup> MIOTTI 1976, p. 84, nota 17.

<sup>46</sup> PIEMONTE 1982, p. 97.

<sup>47</sup> L'antico ponte (citato già nel 1332), ricorda il Marinelli, si trovava «un 150 metri a monte dell'attuale» e riporta l'iscrizione veneta scolpita posta sulla testata e ancora visibile. Edificato



Resia, la cui manutenzione ipotizzo particolarmente costante e curata, considerato che Resiutta è riconosciuta come stazione doganale non lontana dal confine con il Norico<sup>48</sup>. Proseguendo verso Chiusaforte (*statio/mansio Larix*), la via romana, incuneandosi sempre più nella valle<sup>49</sup>, doveva mantenere per un tratto il lato sinistro del Fella ove, stretto tra le falde del monte e il fiume, è ancora riconoscibile l'antico tracciato che portava al ponte Peraria<sup>50</sup> attraverso il quale si superava il Fella<sup>51</sup> poiché, se è corretta l'identificazione della *statio/mansio* con Campolaro, è chiaro che il percorso ora si inoltrava nella valle sulla destra orografica del fiume. L. Bosio, oltre a colmare la lacuna nelle serie delle *mansiones* dell'*Itinerarium Antonini*<sup>52</sup>, ipotizza che nel toponimo Campolaro si conservi traccia dell'antico *Larix*. Purtroppo la pubblicazione del bel volume sulla toponomastica di Chiusaforte<sup>53</sup> confuta questa possibilità con argomentazioni circostanziate, ma ciò non esclude che il sito di Campolaro rimanga di sicuro interesse, sia per i materiali romani restituiti, seppur casualmente, sia per la presenza del Cuèl Moresc, l'altura sulla quale sorge l'attuale parrocchiale, già sede della chiesa di san Sebastiano fino alla metà del secolo XIX, altura che si trova nelle immediate vicinanze dell'antica via che attraversava Campolaro, permettendo un facile controllo sul transito della stessa.

Da Campolaro la via proseguiva verso Culturis (borgo sviluppatosi soprattutto nel secolo XIX) giungendo in prossimità di Chiusavecchia (di cui rimangono poche tracce), vicini ormai alla strozzatura ove, in epoca medievale, è attestata la presenza della *Chiusa*, luogo che, dal punto di vista difensivo, si presenta come ideale per approntare uno sbarramento.

---

in pietra nel 1748, fu demolito nel 1836 con la costruzione della Pontebbana» (MARINELLI 1894, pp. 219-220).

<sup>48</sup> MORO 1956, pp. 111-112.

<sup>49</sup> Si veda FORAMITTI 2008, p. 23.

<sup>50</sup> *Peraria* (Legami 2004, pp. 185-186) alluderebbe alla presenza di alberi di pere, ma nel testo di ROSSETTI 2006 si ricordano una serie di toponimi (*peraria*, *perariis*, *pedrus*) «diffusi lungo il tracciato viario [della *via Iulia* nei dintorni di Pavia di Udine] e correttamente fatti derivare, da F. Beltrame e S. Colussa, da *petra* (pietra, elemento evidentemente diffusissimo sulla scia della strada romana)» (p. 76). Va considerato che in pianura la pietra non è diffusa, quindi viene rimarcata una sua presenza, mentre in zona alpina essa è comunissima.

<sup>51</sup> Probabilmente nella zona a nord dell'attuale ponte Peraria, se supponiamo una persistenza nel tempo dell'antico tracciato. Si veda AMBROSINO 2009, in particolare pp. 151-156 e FALESCHINI 2010, pp. 182-183. Nel 1797 si presentava come «un singolare ponte... È coperto di legno e chiuso come un lungo corridoio da delle travi molto spesse; delle finestre laterali vi fanno penetrare la luce» (AMBROSINO 2009, pp. 156). La descrizione si deve al granatiere napoleonico François Vigo-Roussillon. Sono riportate anche immagini che documentano i resti della testata sulla sinistra del Fella. Il ponte fu costruito in pietra nel 1880-1881.

<sup>52</sup> RIGONI 1972, pp. 24-26. Per un'integrazione dei dati dell'*Itinerarium Antonini* con quelli della *Tabula Peutingeriana* per il nostro territorio si veda ZACCARIA 2007, pp. 73-80.

<sup>53</sup> Legami 2004, pp. 25-26.



Fig. 1. Particolare dell'antico cimitero della Chiusa messo in luce dall'alluvione dell'agosto 2003 (foto A. Danelutto).



Fig. 2. Veduta panoramica del cimitero con resti murari (foto A. Danelutto).

### 3. La Chiusa: ipotesi e criticità di una collocazione in età romana

Come ho già ricordato in precedenza, solamente un'indagine archeologica potrà confermare se la strozzatura sia stata fortificata in epoca romana; ciò che per ora è possibile fare è ricostruire la problematica delle fortificazioni alpine in età antica e tardoantica.

In precedenza mi ero soffermato sulla presenza, nelle Alpi, della *praetentura Italiae et Alpium* istituita dall'imperatore Marco Aurelio negli anni della crisi causata dall'incursione della popolazione dei Marcomanni<sup>54</sup>. «È opinione comune che tale distretto abbracciasse, oltre l'arco alpino orientale, anche ampie zone della *Raetia*, della *Pannonia*, della Dalmazia e del *Noricum*»<sup>55</sup>. Questa linea di difesa, inoltre, viene considerata uno sviluppo della prima fase di fortificazione dell'arco alpino cominciata in età cesariana ed augustea che si completerà, in età tardoantica, con il sistema denominato *Alpium Vallum* creato a difesa dell'Italia.

Può risultare interessante, per la storia di questo territorio, ricordare come già in età cesariana ed augustea sorgessero «*castella* a guardia delle strade che portavano ai valichi principali delle Alpi, creando non una frontiera fortificata, quanto una rete di postazioni di controllo».<sup>56</sup>

In seguito allo spostamento a Nord del confine operato da Augusto, l'arroccamento sulle Alpi si rivelò inutile e

le sole strutture militari alpine importanti erano quelle che controllavano i passi e le *viae militares*, al fine di garantire i collegamenti fra il comando centrale e quelli provinciali, i rifornimenti alle truppe di frontiera e il buon funzionamento del *cursus publicus*<sup>57</sup>. Questi *castella* non facevano parte di un sistema fortificato e non erano più a protezione dalle *gentes externae*, ma svolgevano la funzione di punti di controllo... sorsero i posti di guardia, le *stationes*... e sorsero anche torri di guardia e di segnalazione, le *speculae*, che non avevano particolari funzioni difensive, ma servivano prima di tutto a controllare le vie di traffico<sup>58</sup>.

Dal punto di vista cronologico questo contesto trova corrispondenza nei ritrovamenti di monete della zona compresa tra Moggio e Chiusaforte, se si eccettua una citazione dell'imperatore Onorio (IV-V secolo d.C.): si parla di «denari dell'età di

<sup>54</sup> Difficilmente la *praetentura* voluta da Marco Aurelio sopravvisse dopo il 172 d.C., una volta cessato il pericolo dei Marcomanni (BIGLIARDI 2007, p. 299).

<sup>55</sup> *Ibidem*.

<sup>56</sup> BIGLIARDI 2007, p. 301.

<sup>57</sup> Servizio imperiale di posta. Il Bigliardi afferma che «le prime torri dovrebbero essere state realizzate proprio nell'ambito dell'organizzazione del *cursus publicus* realizzato da Augusto» e ricorda che il Mantovani le considerava «una componente fondamentale di quello che è ritenuto il tessuto connettivo della romanità, la rete viaria». (BIGLIARDI 2004, p. 6).

<sup>58</sup> BIGLIARDI 2007, p. 301.

Marco Aurelio ... bronzi imperiali da Augusto a Settimio Severo... fino a Onorio... nummi di Trajano, Adriano, Antonino e Geta... due denari imperiali di Augusto e Trajano... sesterzi e dupondi di Augusto, Vespasiano, Domiziano, Antonino Pio, Faustina Maggiore, Marco Aurelio, Faustina Minore, Commodo, Giulia Mamea»<sup>59</sup>.

Lo stesso sepolcreto di Resiutta, come abbiamo visto, oggetto di una sommaria relazione del 1917, sembra collocarsi tra il II e il III secolo d.C.

Ricollegandoci a quanto detto e considerando che dagli ultimissimi anni del I secolo a.C. il Norico, ovvero la provincia di confine, era pacificata e non destava preoccupazioni, possiamo ipotizzare che a Chiusaforte, per i secoli I-II d.C., oltre alla *statio Larix* (struttura integrata al *cursus publicus*) ci potesse essere al massimo un *castellum* o una *specula*; le condizioni di relativa sicurezza non sembrano richiedere strutture più impegnative. Forse ci sarà stata una intensificazione della sorveglianza militare durante la crisi dei Marcomanni, ma non oltre il 172 d.C., come abbiamo visto. Non va inoltre dimenticato che tali strutture, non essendo concepite come protezione da pericoli esterni, potevano essere costruite in legno poiché non vi era l'esigenza primaria della robustezza e va da sé che ciò renderebbe di fatto molto problematico un recupero archeologico delle stesse.

Dobbiamo inoltre ricordare che la zona più vulnerabile delle Alpi era quella orientale, non la nostra: era la valle del Vipacco la via preferita per le invasioni, attraverso il *Ponte Sonti* della Tavola Peutingeriana<sup>60</sup>: «Nel 373 d.C. i Marcomanni e i Quadi invasero il Friuli... i Longobardi... entrarono in Italia attraverso questo passaggio...[poi] fu la volta degli Ungari, poi quella dei Turchi...»<sup>61</sup>.

Ritornando a Chiusaforte, allo stato attuale delle conoscenze, non abbiamo sufficienti elementi per localizzare un'eventuale struttura romana quale un *castellum* o una *specula*: sicuramente si può rivolgere l'attenzione al Cuèl Moresc, vista la posizione adiacente alla strada, ma non si può escludere la strozzatura dove poi sorgerà la Chiusa.

Tuttavia vogliamo aggiungere un'ulteriore suggestione; infatti, scorrendo il volume di toponomastica su Chiusaforte, ci si imbatte in una località denominata *Colle di Castello nelle pertinenze di Villanova*, ricordato in un atto notarile redatto il 9 dicembre 1800<sup>62</sup>.

L'interesse per il toponimo nasce dal fatto che nel 1903, circa un secolo dopo, quindi, proprio in quel luogo fu decisa la costruzione di un forte corazzato utilizzato durante la I Guerra Mondiale, fino al 1917, facilmente visibile da chi percorre la statale Pontebbana (recentemente la struttura è stata oggetto di un importante

<sup>59</sup> MARINELLI 1894, p. 155.

<sup>60</sup> BOSIO 1964, pp. 170-172. Il *Ponte Sonti* era il poderoso ponte romano sull'Isonzo ubicato in località Mainizza.

<sup>61</sup> *Ibidem*.

<sup>62</sup> Legami 2004, pp. 136.

restauro). Dobbiamo dedurre che il luogo identificato come *Colle di Castello* doveva davvero essere ottimale per la costruzione di strutture militari con finalità di controllo sulla valle; questo dà particolare importanza al toponimo e potrebbe aprire un filone di ricerca per cercare eventuali citazioni più antiche della località che ci porta, tra l'altro, in un contesto territoriale diverso da Campolaro e piuttosto distante dalla fortezza della Chiusa.

#### 4. Chiusaforte è identificabile con *viam Belloio*?

Nel 2006 veniva dato alle stampe il volume di A. Rossetti, *Julia Augusta. Da Aquileia a Virunum lungo la ritrovata via romana per il Noricum*, che non poteva non dedicare alcune interessanti pagine anche a Chiusaforte, identificata dall'autore con la *viam Belloio* citata nell'*Itinerarium Antonini*.

L'analisi di A. Rossetti muove dalle incertezze che caratterizzano l'identificazione con località moderne di alcune delle tappe ricordate nel citato *Itinerarium*, in particolare *viam Belloio* e *Larice*; l'autore respinge la soluzione proposta da L. Bosio che identificava *viam Belloio* con *ad Tricensimum* e Chiusaforte con *Larice* assieme all'integrazione della lacuna di XXX miglia romane, riferendo la distanza di XXVIII miglia al tratto che va da *Larice*/Chiusaforte a *statio Bilachiniensis*/Camporosso.

Tali problematiche (Rossetti discute anche altri aspetti della viabilità antica che coinvolgono la via al Norico) «spariscono come d'incanto se si ipotizza che le XXX miglia effettivamente mancanti alla via *Aquileia-Virunum* dell'*Itinerario* d'Antonino siano le prime XXX miglia, cioè quelle intercorrenti fra Aquileia e Tricesimo.»<sup>63</sup>. La preferenza dell'autore per Chiusaforte si basa su

almeno tre ragioni: 1) da questa località si dipartono due valli divergenti, l'una a sinistra, l'altra a destra, pressoché uguali in quanto ad aspetto ed imponenza; ne consegue che era molto importante per il viandante, qui giunto, individuare la via giusta per procedere verso *Virunum*. 2) Le due valli erano (e sono ancora) percorse da due strade, l'una a seguire il corso del Fella in direzione di Tarvisio (quella di sinistra), l'altra, minore, per la val Raccolana (quella di destra); anch'essa porta a Tarvisio attraverso Sella Nevea e Cave del Predil, costituendo con ciò un importante, sebbene difficile, itinerario alternativo<sup>64</sup>. 3) Chiusaforte, o, meglio, *viam Belloio*, si trova sull'antico confine fra la *X Regio* e la provincia del *Noricum*<sup>65</sup>.

<sup>63</sup> ROSSETTI 2006, p. 25.

<sup>64</sup> Non si potrà negare che la via al Predil, attraverso la Val Raccolana, sia stato un percorso molto difficile in epoca antica (inutilizzabile nel periodo invernale), quindi poco concorrenziale rispetto al percorso lungo il Fella.

<sup>65</sup> ROSSETTI 2006, p. 28.

In verità si può concordare che Chiusaforte si trova in posizione importante nella bassa Valle del Fella e che possa essere stata anche confine tra *Noricum* e *Venetia et Histria*, ma ciò non esclude che possa essere corretta anche l'identificazione con *Larice*, poiché anche la proposta di Rossetti, come quella del Bosio, si basa su una integrazione ipotetica di una lacuna certa del testo.

Che poi, riferendosi al fiume Fella, *Belloio* sia riconducibile alla radice *bel* «da cui prende il nome il macro-toponimo Fella»<sup>66</sup> è cosa tutta da dimostrare; lo stesso M. Puntin, discorrendo dei toponimi maggiori nel volume sulla toponomastica di Chiusaforte, espone le difficoltà nel formulare un'ipotesi certa su *Fella*, rimanendo scientificamente fondata e solida la teoria di E. Kranzmayer che, nel caso del toponimo *Fella*, sostiene «si tratterebbe della tedeschizzazione (antico alto tedesco *Vel-aba*) di un idronimo slavo altomedievale *Bela* (*Bela reka* fiume bianco) similmente ad altre dello stesso genere sparse per l'Austria: cfr. ad es. la località Vellach da sloveno *Béljah*»<sup>67</sup>. Se si accettasse tale ipotesi – riconosciuta come molto fondata – ci troveremmo collocati, linguisticamente, in epoca altomedievale e cadrebbe l'identificazione di *viam Belloio* con Chiusaforte in epoca romana.

Consideriamo, inoltre, che la ricostruzione della via verso *Virunum* è ancora lacunosa, anche se le caratteristiche della valle dovrebbero far sì che il tracciato antico non si discostasse molto da quelli di epoche posteriori; queste lacune, a mio parere, impediscono un calcolo preciso delle distanze, per cui anche le proposte del Bosio, messe in dubbio dal Rossetti, potrebbero essere accettate entro un margine di errore ragionevole.

Di certo, al di là delle varie ipotesi che sono state formulate sulla denominazione, emerge che Campolaro sia il nucleo antico del nostro abitato (ma non il centro) e mi pare si possa tranquillamente affermare che il Bosio, con l'espressione «... un borgo [Campolaro] ad ovest dell'attuale centro di Chiusaforte»<sup>68</sup>, intendesse solamente dire che Campolaro si trova a ovest della zona ove sorge attualmente il nostro municipio, che rappresenta fisicamente il centro politico ed amministrativo della nostra comunità. Non va dimenticato, inoltre, che il paese, come si presenta oggi, è molto lontano da come veniva percepito spazialmente nelle epoche passate. Lo testimonia G.B. Pittiano che nel 1577 scriveva, in occasione della sua visita alla nostra zona, che

la Chiusa ha una villetta<sup>69</sup> così chiamata ma di pochissime case ed alquanto discosta

<sup>66</sup> *Ivi*, p. 29.

<sup>67</sup> *Legami* 2004, p. 32.

<sup>68</sup> ROSSETTI 2006, p. 18.

<sup>69</sup> Il borgo di Chiusavecchia ove si trovavano la chiesa parrocchiale ed il cimitero fino alla metà del secolo XIX.

dall'abitazione<sup>70</sup> suddetta verso Venzone ove è la chiesa... dopo la villetta della Chiusa si trova la villa di Chiampolar, qual ha la chiesa ma poche case... poco più in giù si trova la villa di Casasola senza chiesa e dal nome si può comprendere la grandezza. Più giù è Villanova di poche case all'usanza di siffatte e senza chiesa...<sup>71</sup>.

Dunque la fortezza (la Chiusa), il borgo della Chiusa (con parrocchiale e cimitero), Campolaro, Casasola e Villanova sono nuclei insediativi spazialmente percepiti come ben distinti e non è possibile affermare, con il Rossetti<sup>72</sup>, che Campolaro fosse il centro di un paese che non esisteva come lo vediamo attualmente. Infatti, ciò che appare oggi, è la struttura urbanistica di Chiusaforte così come si è venuta evolvendo nei secoli XIX e XX, con notevolissimi cambiamenti dovuti alla costruzione della ferrovia, alla progressiva sparizione di Chiusavecchia ed al formarsi del borgo di Culturis, interventi che hanno creato nuove polarità di insediamento. Basti pensare che l'attuale piazza Pieroni, con municipio ed altre unità abitative e commerciali, sorge in un luogo percepito, ancora alla metà del secolo XIX, come pericoloso perché «minacciato dal rio Beorchia e dai massi che discendono dalla montagna»<sup>73</sup>, tanto da scartarlo per l'edificazione della nuova parrocchiale.

Concludendo, si ha l'impressione che l'esatta e incontrovertibile identificazione di tutte le località, lungo il percorso per *Virunum*, sia ancora lontana fin tanto che non saranno ritrovate anche documentazioni archeologiche che concorrano a definire il tracciato della via e la consistenza di eventuali insediamenti antichi ubicati nelle sue vicinanze.

## 5. Testimonianze sull'antica via

Il valico di Camporosso era sicuramente agevole da superare (816 m s.l.m.) e la pendenza della strada risulta scarsa: ciò avrà contribuito, fin dall'antichità, alla fortuna di questa direttrice verso il *Noricum*, ma la storia della strada *Pontebbana* nei secoli è anche storia di condizioni di viaggio piuttosto disagiate, come vedremo più avanti, con una manutenzione costante a causa delle frequenti, rovinose e violente esondazioni del Fella. Tali problemi di viabilità, nel tratto del Canale del Ferro, devono aver impegnato anche lo Stato romano in una continua e dispendiosa attività al fine di mantenere sicura e transitabile la via.

E l'abilità dei *gromatici* e *fabri*<sup>74</sup> romani dovette essere sollecitata non poco nella

<sup>70</sup> Si intende la fortezza.

<sup>71</sup> FUCCARO-DANELUTTO 2011, p. 74.

<sup>72</sup> ROSSETTI 2006, p. 18.

<sup>73</sup> Bollettino parrocchiale 1941, p. 3.

<sup>74</sup> I *gromatici* potrebbero definirsi come geometri; la *groma* era lo strumento usato dagli antichi Romani per tracciare linee rette sul terreno.

costruzione stessa per superare alcuni punti critici quali la zona del ponte Peraria (passaggio alla destra del fiume), la strettoia della Chiusa, la dolina<sup>75</sup> dove troviamo l'abitato di Dogna, il tratto viario che va da Ponte di Muro (già menzionato nel 1331, ulteriore attraversamento del Fella e passaggio della via alla sinistra del fiume) al Ponte del Cristo o di Legno (già menzionato nel 1441, nuovo attraversamento del Fella)<sup>76</sup> che immetteva verso Pontebba percorrendo la destra orografica del fiume.

Quali caratteristiche costruttive poteva avere l'antica strada romana? Se si eccettuano i resti dell'antica carreggiata, con profondi solchi, nella zona di Camporosso, Tarvisio e Coccau, altre certezze, per ora, non abbiamo<sup>77</sup>. Un primo punto fermo, tuttavia, come abbiamo visto, era la maggior frequenza di stazioni di sosta e ricovero lungo il percorso. Una seconda caratteristica sarà stata sicuramente data dal fatto che «dall'inizio del Canal del Ferro (Stazione per la Carnia) la strada doveva essere per lunghi tratti scavata nella roccia e perciò a senso unico»<sup>78</sup>, tenendosi, per quanto possibile, a mezza costa verso le montagne, al fine di evitare le rovinose esondazioni del Fella. A rafforzare tale ipotesi potremmo ricordare che il toponimo *petram ficta*<sup>79</sup>, riferito all'abitato di Pietratagliata che veniva attraversato dall'antica via fino alla ristrutturazione della strada Pontebbana dopo la piena del 1837, può intendersi come *pietra scalpellata*, *pietra modellata*, *pietra scolpita*, ricordando nel nome la tecnica usata per realizzare la via antica; non sarebbe di secondaria importanza considerare che tale soluzione costruttiva permetteva una manutenzione minore (quindi una conservazione maggiore) rispetto alle vie artificiali tracciate nella pianura friulana<sup>80</sup>.

Del resto le difficoltà poste dal percorso in avvicinamento a Pietratagliata fanno sì che ancora secoli dopo si ricorra alla stessa tecnica usata anticamente per aprire la via. Consultando un articolo, apparso nel 1834, negli *Annali universali di Statistica*, dedicato agli importanti lavori eseguiti sulla Pontebbana negli anni immediatamente precedenti, troviamo scritto:

Se a guarentire la strada dall'impetuosità de' torrenti fu d'uopo, per così dire, di creare un suolo artificiale [ci si riferisce alle costruzioni di contenimento del fiume necessarie in molti tratti per la sicurezza della strada] onde togliere le svolte anguste e pericolose, fu

<sup>75</sup> *Dolina* intesa come depressione; del resto il toponimo *Dogna* viene fatto derivare dal vocabolo slavo *dol* (valle).

<sup>76</sup> Fino al 1837.

<sup>77</sup> RIGONI 1972, pp. 23-24. Interessanti testimonianze aggiornate in FALESCHINI 2010. Tuttavia desta fondati dubbi l'identificazione della torretta di controllo della fig. 7 che appare essere piuttosto una fornace per la cottura della calce.

<sup>78</sup> GRILLI 1975-76, p. 339.

<sup>79</sup> Il toponimo (con certezza riferibile alla località citata) ricorre in un documento risalente all'anno 1001 redatto durante il governo dell'Imperatore Ottone III (PIEMONTE 1982, p. 17).

<sup>80</sup> Per i secoli X-XI si ipotizza un netto decadimento della via del Canale del Ferro a favore del Passo di Monte Croce (VENTURA 1988, vol. 1, p. 49).



necessario altresì di spezzare le rupi e di aprire il passaggio attraverso le roccie (*sic*). In moltissimi luoghi lungo la strada furon queste tagliate e per lunghe tratte; ma indicheremo soltanto le più principali, cioè la prima subito fuori di Ospedaletto, la quale consiste in un incasso per l'estesa di metri 400 alla profondità di metri 5, o l'altra nel territorio di Pietratagliata, dove il taglio di roccia è lungo metri 200 avente l'altezza maggiore di metri 16 e dove la strada è stata aperta per intero nella falda del Monte<sup>81</sup>.

Del resto anche dopo la Chiusa, proseguendo in direzione di Pontebba, ritroviamo testimonianza della medesima tecnica (così G.B. Pittiano nella nota descrizione della Chiusa del 1577):

Di là del ponte della torre suddetta che riguarda verso l'Alemagna è il creto distesamente intagliato sino alla bassura del letto del Fella che passa fra quei monti assai grossa, ma la strada si conserva per due ponti fatti su puntelli per uguagliarsi. La strada, che è alta pel crescente del Fella, è tagliata nelle pendici del monte per carri, cavalli e pedoni che di là non ponno passar né andar per altra via per l'acqua del fiume che va da basso e per l'asprezza di altissimi monti da ambe le sponde di detta Fella. Talchè levati quei ponti è impossibile venir per la strada...<sup>82</sup>

Bosio non ha trovato resti significativi dell'antica via romana nel tratto Carnia-Chiusaforte, ma dobbiamo tenere conto della particolare natura del Canale del Ferro che concede pochi margini di scelta su dove tracciare il percorso. Non dovremmo essere molto lontani dal vero se ipotizziamo una sostanziale permanenza nel tempo della traccia dell'antica via, magari in alcuni tratti ad una quota più alta dell'attuale piano stradale, se consideriamo che il livello delle acque del Fella era artificialmente innalzato con la rosta della Chiusa, al fine di impedire l'avvicinamento, da parte di milizie ostili, alla fortezza attraverso l'alveo fluviale. Delle due l'una: o l'artificiale innalzamento delle acque, per mezzo della rosta, ha reso inutilizzabile il tracciato antico della via costringendo a riattarla nel tratto dalla Chiusa in direzione Dogna (ipotesi piuttosto improbabile), oppure il percorso già si snodava ad una quota tale da non risentire conseguenze per il cresciuto livello del fiume.

Il Grilli ci fornisce ancora elementi utili sulle tecniche romane di costruzione di strade montane:

il criterio di tenersi a mezza costa seguendo l'andamento del terreno (spesso a mo' di isoipse), rientrando nelle vallette laterali per superare corsi d'acqua torrentizi, è noto: non si tracciava una via in fondo alla valle per varie ragioni, sopra tutto perché sarebbe rimasta esposta alle piene dei corsi d'acqua e all'attacco delle popolazioni indigene (spe-

<sup>81</sup> *Annali* 1834, p. 128.

<sup>82</sup> Citato in FUCCARO-DANELUTTO 2011, p. 74.

cie in fase di penetrazione) o di nemici; si evitavano d'altronde, nel limite del possibile, i ponti... Ai Romani non era nota la tecnica dei tornanti e quindi spesso i loro tracciati sono più lunghi dei nostri<sup>83</sup>.

Sono tutti elementi, questi, che non possiamo trascurare nella ricostruzione della via al Norico.

Naturalmente anche in età antica si sarà cercato di rendere minime le pendenze, poiché sia gli eserciti sia i mercanti usavano carriaggi: fattore così importante, questo, anche in epoca moderna tanto che, nel già citato rifacimento della Pontebbana cominciato nel 1814, essa «fu suddivisa e sviluppata in varie ascese in guisa che la più ardita non eccede il 5 per cento, ed è quella che serve per raggiungere il nuovo ponte sulla Resia a Resciutta (*sic*)»<sup>84</sup>.

Affermato, con fondamento, che in molti tratti la strada fosse a senso unico, quali misure potrà aver avuto, anche alla luce di altre analoghe vie montane romane documentate dall'archeologia?

Recenti studi sulla viabilità nelle Alpi orientali<sup>85</sup> (zona carsica) hanno evidenziato che la carreggiata delle antiche vie là scoperte poteva presentare circa 5 metri di larghezza (una misura di tutto rispetto se si pensa che la celebre strada delle Gallie in Valle d'Aosta varia tra i 3,5 e i 4,6 metri) con binari d'invito<sup>86</sup> per i carri che portano ad ipotizzare un interasse dei carriaggi compreso tra 90 e 130 cm. Pur potendo riferirci a questi dati archeologici certi, la conformazione del Canale del Ferro che si presenta, nella parte iniziale, assai angusta con una via stretta tra il fiume ed i monti tanto da risultare determinante nelle scelte costruttive della via di comunicazione, rende impossibile un sicuro raffronto con situazioni documentate e tutto ci porta a pensare che la carreggiata fosse di misure più modeste.

Più vicina a noi sarà stata sicuramente la situazione rilevata da P.M. Moro durante le sue esplorazioni per individuare il percorso della via romana verso il Passo di Monte Croce. La studiosa infatti, riporta «che mi è stato possibile mettere in luce un piccolo tratto subito sopra la roccia su cui è scolpita l'epigrafe [l'epigrafe di *Respectus* che documenta il restauro della strada nel secolo II d.C.]: esso conserva visibilissime le tracce dei solchi, in alcuni punti profonde oltre venti centimetri», ma anche in diversi altri punti di vie posteriori «pochi centimetri sotto il fondo della mulattiera ho trovato tracce anche molto profonde dei solchi»<sup>87</sup>. Ma le sue rilevazioni non riuscivano ancora (nel 1956) ad offrire un quadro completo della via concorrente nei traffici con il Norico.

<sup>83</sup> GRILLI 1979, p. 230.

<sup>84</sup> *Annali* 1834, p. 128.

<sup>85</sup> Cfr. BANCHIG/MAGNANI/PESSINA 2007 e anche DEGRASSI/GIOVANNINI 2001.

<sup>86</sup> Tali binari d'invito, dentro i quali si adattavano le ruote, servivano a dare maggiore stabilità ai carri.

<sup>87</sup> MORO 1956, pp. 158-160.

Potremmo citare due criticità certe, lungo il percorso, per i carriaggi romani (ma anche moderni): la difficoltà nell'affrontare le curve che, per quanto possibile, saranno state ridotte al minimo dai *gromatici* e la carreggiata pietrosa che, ancora in epoca moderna, causava seri danni ai mezzi di trasporto. Non avendo testimonianze di età antica sulle condizioni di viaggio nella nostra valle, a titolo esemplificativo possiamo rivolgerci a fonti scritte partendo dal secolo XVI, cominciando dal viaggio del vescovo polacco J. Radzwill che nel suo diario, il 29 novembre 1575 annotava:

Quivi [a Pontebba] ristorati alquanto di cibo i cavalli, procedetti oltre, e in quel dì solo all'houra mediana di notte, a cagione della massima asperità del cammino, alla quale nulla di simile si trova nel cammino di Vienna insino a Venetia, giunsi in Regiutta (Resiutta), villa suddita ai Venetiani, 10 miglia italiane da Ponteva; si lasciarono i carriaggi nella villa di Campolare le 4 miglia da Regiutta, li quali non potevano procedere ulteriormente. Si passa in pessima strada di Ponteva insino a Regiutta rocca de' Venetiani (chiaramente il prelado confonde Resiutta con la Chiusa) loco munitissimo per impenetrabile natura, il quale con ragione può nomarsi porta di quella giurisdizione<sup>88</sup>.

Non fu sicuramente migliore il viaggio del cardinale S. Reszka (Rescius) che, tornando da Roma a Cracovia, il 18 settembre 1584 lamentava

L'Illustrissimo<sup>89</sup> è restato l'intero dì con i famigli tutti a Venzona, causa la riparazione delli carri, le ruote delli quali erano state sconquassate per la via sassosa ed il giorno seguente abbiamo fatto in quel dì di digiuno venti miglia fino a Poretana [Pontebba], lungo un percorso sassoso et assolutamente pessimo, sì che per la maggior parte siamo stati costretti a compierlo a piedi. I carriaggi non sono arrivati a Partena [Pontebba]<sup>90</sup>.

Lo stesso illustre prelado, scendendo dalla Polonia diretto a Roma due anni dopo, ebbe le stesse difficoltà lungo il Canale del Ferro, tanto che il 5 maggio 1586, «con pessimo viaggio, sono giunti a Venzona solo i cavalieri, mentre i carri sono rimasti in varii lochi»<sup>91</sup> poiché necessitavano delle solite riparazioni. A conclusione di queste testimonianze sulla via del Canale del Ferro e della Chiusa, citiamo le annotazioni del *vojvoda* (governatore) di Minsk K.S. Zawisza, figura di spicco nella storia polacca ed apprezzato scrittore di opere letterarie e

<sup>88</sup> BURELLO/LITWORNIA 2000, p. 75.

<sup>89</sup> L. Batory (1563-1599), principe di Transilvania e nipote del re di Polonia Stefano I.

<sup>90</sup> BURELLO/LITWORNIA 2000, p. 82.

<sup>91</sup> *Ivi*, p. 85.

religiose in polacco e latino rispettivamente. Il 1 agosto 1700, muovendo da Pontebba<sup>92</sup> giunge alla Chiusa che lo impressiona molto:

Sono questi i posti più terribili, perché il sentiero scolpito sulla roccia è così stretto<sup>93</sup>, che soltanto un calesse vi può passare. Sopra la strada la roccia è spiovente, sotto di noi il fiume scorre verso la vallata come dentro a una voragine. Questo loco e le Chiuse sono in una buona posizione: da una parte le rocce, dall'altra il fiume. L'ingresso è attraverso tre ponti levatoi e verso le chiuse si restringe a tal punto, che solo un carro non troppo largo vi può entrare. Sui ponti sono puntati i cannoni.<sup>94</sup>

Pur essendo fonti appartenenti all'epoca moderna, tali testimonianze compendiano, comunque, tutte le difficoltà del tracciato viario nel tratto compreso tra la Chiusa ed il Ponte del Cristo nei pressi di Pontebba, che saranno state presenti anche in epoca medievale e romana: la carreggiata ridotta e stretta tra il monte e il fiume, il tracciato tagliato nella parete rocciosa incombente, il fondo stradale tanto sassoso da danneggiare con frequenza i carri, l'attraversamento di tanti corsi d'acqua torrentizi minori che, con le piogge abbondanti, finivano per interrompere la viabilità e «dove manca la roccia e la strada non c'è, ci sono ponticelli di tronchetti in legno sottili e messi alla buona, radi, non legati, che sembrano, piuttosto, incollati. Anche se al passante *incredibile incutunt terrorem*, si passa ugualmente»<sup>95</sup>. Il rimanente della via diretta a Camporosso, passato il torrente Pontebba, appare completamente diverso e molto più agevole con la sua lenta salita, così come dopo Resiutta andando verso Venzone la valle, allargandosi, non avrà posto particolari condizionamenti alla strada romana se non quella di tenersi vicina alle montagne.

A completare il quadro della viabilità, ritengo che potremmo cercare di trarre qualche nota interessante dalle caratteristiche dei carriaggi romani che percorrevano le antiche strade, sui quali si hanno notizie grazie a rappresentazioni in affreschi o bassorilievi, oppure attraverso interessanti rinvenimenti archeologici<sup>96</sup>.

Esistevano svariate tipologie di carri a seconda del loro uso (trasporto merci o persone), alcune delle quali sono note solo attraverso il nome, ma non a livello iconografico; limitandoci alle tipologie documentate, potremmo iniziare ricordando il *Plaustrum* con le sue varianti a quattro o due ruote, generalmente piene (*non*

<sup>92</sup> Il nobile polacco alloggiò «nella locanda (a Pontebba) sotto il segno dell'Aquila bianca con la scritta *Hospicium Inclytæ Poloniae*» (BURELLO/LITWORNIA 2000, p. 121).

<sup>93</sup> La testimonianza coincide con quella di G. Giacomo Spinelli, autore del noto disegno della fortezza, risalente al 1703: nelle didascalie che accompagnano la rappresentazione si afferma, tra le altre cose, «che la Strada Regia era capace solo del passaggio d'un Carro e di due Huomini di fronte» (MIOTTI 1976, p. 84, nota 20).

<sup>94</sup> BURELLO/LITWORNIA 2000, p. 122.

<sup>95</sup> *Ivi*, p. 108.

<sup>96</sup> MINIERO 1987, pp. 171-209.

*sunt radiatae*), trainato normalmente da buoi, qualche volta da muli, robusto anche se lento, adibito a trasporto di foraggi o vino, oppure il *Carrus* a due ruote, documentato dalla Colonna traiana, usato dall'esercito per il trasporto delle vetovaglie e trainato da una coppia di torelli. Di origine gallica vengono ricordati la tipologia *Benna* (testimoniata dalla colonna Antonina) adibita al trasporto di persone, munita di quattro ruote e trainata da una coppia di cavalli e la tipologia *Cisium*, documentata dal monumento di Igel presso Treviri, carro leggero a due ruote trainato da un cavallo. In genere gli storici sono concordi nel ritenere che i mezzi di trasporto romani presentavano difficoltà nelle curve strette; le dimensioni dei carriaggi, generalmente, non erano eccessive poiché i Romani, non conoscendo il giogo frontale per i buoi ed il collare per il cavallo, non potevano eccedere nei pesi da far trainare agli animali.

Se dobbiamo formulare qualche impressione riassuntiva, ritengo che la vera cesura tra la via romana e la via medievale-moderna (almeno fino agli inizi del secolo XVII) sia da individuare nel cambiamento dell'istituzione che aveva il compito di organizzare la viabilità del territorio.

In età antica la via al *Noricum* appare inserita in un sistema globale di trasporti organizzato da un potere pubblico solido, guidato da una classe dirigente i cui interessi economici andavano ampliandosi assieme alle conquiste degli eserciti imperiali. La strada romana ha valenza commerciale e militare e concorre, assieme a tutto il sistema stradale dell'Impero, a garantire i collegamenti della macchina amministrativa: lo Stato romano, quindi, si impegna a mantenerla efficiente con efficaci interventi di manutenzione e garantisce tutti i servizi legati alla viabilità.

Nell'età medievale, al di là dei danni materiali che la via avrà sicuramente subito a causa di esondazioni e smottamenti, si ha la percezione che manchi un potere pubblico, sufficientemente strutturato e dotato finanziariamente, capace di garantire il livello degli interventi manutentivi ipotizzabili in età romana. Di conseguenza i doveri di mantenere la via efficiente vengono ceduti in appalto a famiglie nobili, qui i di Prampero, i quali potranno esigere la gabella denominata *pontasium* (pedaggio per attraversare i ponti). Tuttavia che il sistema non garantisse l'efficienza sperata, lo dimostrano le cattive condizioni della strada descritte dai viaggiatori stranieri dei secoli XVI-XVII, condizioni che faranno concludere ad uno di essi: «*quod omnes curant, nemo curare videtur* ovvero ciò che tutti curano, lo vedi trascurato»<sup>97</sup>.

---

<sup>97</sup> BURELLO/LITWORNIA 2000, p. 109.



Fig. 3. Veduta panoramica delle strutture murarie emerse nella zona della chiesa di san Bartolomeo. Si noti l'attuale quota dell'alveo fluviale che sfiora le abitazioni antiche ed i resti di palizzate lignee di arginatura (foto A. Danelutto).



Fig. 4. Dettaglio di un'antica casa della Villa della Chiusa. La quota delle strutture abitative rispetto all'alveo dimostra il notevole innalzamento del letto del fiume Fella (foto A. Danelutto).

## 6. Dalla tarda antichità all'Alto Medioevo: la via, la Chiusa e il Cristianesimo

Inoltrandoci nell'età tardo-antica, dall'età di Diocleziano ai secoli V-VI, il quadro sulla militarizzazione del settore alpino cambia conseguentemente alle crescenti difficoltà della difesa dell'Impero. Si rende necessaria una ripresa di iniziative per la creazione di nuove difese; «verso la fine del III secolo e poi nel corso del IV, venne eretto nella Slovenia occidentale il sistema di muri di sbarramento noto come *Claustra Alpium Iuliarum*<sup>98</sup>, in prossimità, probabilmente, di quello che doveva essere il confine orientale dell'Italia romana». In questo mutato contesto cominciò ad emergere *Forum Iulii*, soprattutto dopo il drammatico saccheggio della città di Aquileia da parte degli Unni.

Ma cosa si intende con il termine *claustra*? Bigliardi ricorda che lo storico latino Ammiano Marcellino parla di «basi contro gli attacchi di nemici»<sup>99</sup>. Se negli ultimi decenni la conoscenza sulle fortificazioni alpine in età romana è molto progredita grazie all'archeologia unita ad una rivisitazione delle fonti scritte, dobbiamo però constatare che il territorio del Canale del Ferro-Val Canale non ne ha beneficiato, pur essendo state presenti una fortezza medievale di rilievo lungo un'antica e importante via romana, due stazioni doganali (*Statio Plorucensis*/Resiutta e *Statio Bilachiniensis*/Camporosso) e l'importante abbazia di Moggio.

Eppure proprio nel territorio di Chiusaforte passava, con grande probabilità, la linea di confine tra la regione del *Noricum* e la *Venetia et Histria*. Già nel 1956, P.M. Moro, pubblicando un bel volume su Zuglio Carnico, affrontava il problema sulla definizione dei confini dell'agro della cittadina romana, in particolare nella direzione Nord-Est ed Est.

La studiosa esclude Camporosso poiché, se è vero che vi troviamo lo spartiacque, esso per le sue caratteristiche non risponde alla praticità, ricercata dai Romani, per definire una demarcazione geografica:

un confine a Camporosso, oltre a lasciare indifesa, per le sue condizioni di natura, e quindi esposta una lunga zona (che non aveva del resto nessun valore produttivo e quindi nessun interesse) lungo l'alta valle del Ferro da Chiusaforte a Pontebba, non offriva nessun appoggio naturale ad opere di fortificazione e difesa... cosicché la sella di Camporosso si rivela inadatta a qualsiasi sistema di fortificazione e delimitazione<sup>100</sup>.

Lo stesso criterio di praticità «sta invece in favore di un confine nei pressi di Chiusaforte, dove la valle del Fella sembra sbarrata naturalmente dalla catena

<sup>98</sup> P. Petru informa che sant'Ambrogio lo ricorda come *Alpium Vallum*, la *Notitia dignitatum* come *tractus Italiae circa Alpes* (PETRU 1976, p. 229).

<sup>99</sup> BIGLIARDI, 2004, p. 12.

<sup>100</sup> MORO 1956, p. 110.

delle Alpi di Raccolana che formano come una barriera di chiusura oltre la quale si incunea, strettissima, l'alta valle della Fella»<sup>101</sup>.

Decisiva, inoltre, risulta la presenza della *Statio Plorucensis* ovvero della dogana: «se infatti le stazioni doganali erano di regola a poca distanza dal confine, gli otto chilometri che intercorrono tra Resiutta e Chiusaforte sono probativi per la tesi proposta»<sup>102</sup>. La Rigoni poi, nel ricordato articolo del 1972, a voler ulteriormente confermare la tesi della Moro, ricordava «l'analogia, già rilevata dal Bosio, con la disposizione di stazione doganale e confine sulla via del Brennero: là una Chiusa, sul confine, preceduta da una stazione doganale a Ponte dell'Isarco; qui una Chiusa, preceduta da un posto di dogana a Resiutta»<sup>103</sup>. Con questa tesi si apre la possibilità di un'origine tardoromana della Chiusa.

Cosa possa essere accaduto lungo la via al Norico attraverso la valle del Fella nel corso dei secoli IV e V è difficile dire: ciò che è certo, come già abbiamo detto, è che le invasioni avvenivano lungo la valle del Vipacco attraverso il *Pons Sonti* e che «il Vallo delle Alpi Giulie non ha protetto efficacemente l'Italia: mancavano i soldati atti a difenderlo... Nel 401 e nel 409 Alarico passa le Alpi lungo la strada *Emona-Aquileia* senza incontrare resistenza... Sappiamo che nel 452 il governo di Ravenna tardò ad occupare le *Clausurae Alpium* per impedire l'invasione di Attila»<sup>104</sup>.

Sicuramente la disgregazione del sistema difensivo romano avrà portato al progressivo degrado della via in conseguenza della mancanza di una manutenzione costante e l'insicurezza diffusa avrà costretto gli abitanti o alla fuga verso centri che potevano garantire una qualche difesa (Zuglio, Gemona, Arterga, Osoppo) o a prendere qualche iniziativa *in loco* per salvaguardare la propria vita e i propri beni. Ma in che termini concreti può essere accaduto ciò? In mancanza di fonti scritte e riscontri di tipo archeologico per il nostro territorio, per tracciare un quadro che ci aiuti a comprendere quanto stava accadendo, ricorriamo ancora una volta alla storia viaria della valle. Per cominciare facciamo nostro un assunto di L. Bosio, il quale ricordava, giustamente, che «le strade sono organismi vivi, non fermi e statici ma dinamici ed in continua evoluzione con lo svolgersi delle vicende umane che condizionano ed accompagnano il loro nascere, il loro fiorire ed il loro decadere»<sup>105</sup>.

Come punto fermo partiamo dal fatto che gli studi sul sistema viario romano nella *X Regio* permettono di concludere che «la situazione stradale rimase inalterata per tutta l'epoca imperiale ed anche quando la pressione dei barbari farà innalzare,

<sup>101</sup> *Ibidem.*

<sup>102</sup> *Ibidem.*

<sup>103</sup> RIGONI 1972, p. 28.

<sup>104</sup> DEGRASSI, A. 1954, pp. 148-149.

<sup>105</sup> BOSIO 1976, pp. 159-160.



sulle Alpi orientali, il *Vallum Alpium Iuliarum*, l'intero sistema di comunicazioni si incentrerà su questi centri maggiori [*Aquileia, Iulia Concordia, Forum Iulii, Iulium Carnicum*]<sup>106</sup>.

Perché Bosio può affermare questo? Opportunamente egli si richiamava ad un documento cartografico assai importante per la ricostruzione della viabilità romana del IV secolo: la *Tabula Peutingeriana*<sup>107</sup>. Analizzando la fonte, lo storico fa notare come sia dato grande rilievo alla città di Aquileia

descritta con una cinta murata e con torri [con un] reticolo viario che si diparte da questa: è sufficiente guardare la vignetta della *Notitia Dignitatum*<sup>108</sup>, della fine dello stesso secolo, dove accanto alla catena alpina orientale ed a due opere di fortificazione, è disegnata una città murata, nella quale è facile ritrovare il maggior centro della *Venetia* orientale<sup>109</sup>.

Possiamo quindi ipotizzare che anche la via al Norico, attraverso la valle del Fella, fosse ancora efficiente alla metà del secolo V d.C., considerato, inoltre, che le incursioni (con le inevitabili prime distruzioni) dei Visigoti di Alarico avevano seguito ancora la tradizionale via del valico di Piro e della valle del Vipacco, così come farà Attila con i suoi Unni nel 452 d.C. per puntare sulla pianura dopo aver attraversato il *Pons Sonti*.

Per determinare l'epoca in cui tale struttura viaria della *Venetia* subirà sostanziali mutamenti, possiamo considerare due fatti assai significativi: l'arrivo in Friuli degli Ostrogoti di re Teodorico (489 d.C.) e l'invasione longobarda guidata da re Alboino nel 568 d.C.

È noto che lo scontro tra il re degli Ostrogoti e Flavio Odoacre, re degli Eruli, avvenne ancora nelle immediate vicinanze del ponte sull'Isonzo; Teodorico inseguì Odoacre sconfitto fino a Verona senza raggiungere Aquileia che, evidentemente, dopo il saccheggio di Attila, non costituiva più un centro sufficientemente organizzato per contrastare le incursioni.

La discesa dei Longobardi porta un ulteriore elemento di novità: Alboino, con i suoi guerrieri, non scenderà verso Aquileia; infatti «si volsero a settentrione ad occupare *Forum Iulii*. Tale scelta, come avverte il Brozzi<sup>110</sup>, non avvenne per caso: «dopo la distruzione di Aquileia nel 452, *Forum Iulii*, già fortificata nel Basso

<sup>106</sup> BOSIO 1976, p. 155.

<sup>107</sup> La *Tabula Peutingeriana* è una copia pergamenea medievale di un documento che riproduce, anche con immagini, il sistema viario romano in età imperiale, arricchita, dal secolo I d.C. ai secoli VIII-IX.

<sup>108</sup> La *Notitia Dignitatum* ovvero *Notizia di tutte le dignità ed amministrazioni sia civili che militari* è un documento utile a ricostruire l'amministrazione in epoca tardo-imperiale (secoli IV-V).

<sup>109</sup> BOSIO 1976, p. 155.

<sup>110</sup> BROZZI 1970-71, p. 75.

Impero, doveva essere non solo la fortezza più vasta delle regione, ma soprattutto, la più efficiente da un punto di vista militare»<sup>111</sup>. Stando a queste considerazioni, appare chiaro che il sistema viario regionale andava riorganizzandosi tra la seconda metà del secolo V d.C. ed i secoli VI-VII d.C. La direttrice che va dalla zona costiera (con centro Aquileia) verso settentrione non sembra essere più di primaria importanza; dalla dominazione dei Goti di Teodorico emerge, militarmente e amministrativamente, Cividale che «fu uno dei capisaldi, con ogni probabilità il maggiore, del sistema difensivo, le *clausurae di Cassiodoro*, steso lungo i piedi delle Alpi orientali»<sup>112</sup>. Osservando le cartine che il Bosio allegava all'articolo citato, possiamo notare che lo studioso considerava ancora come una strada principale, in età longobarda, il tratto viario che portava al *Noricum*, pur non indicando più sul percorso la *statio Plorucensis*, la *mansio Larix* e la *statio Bilachinensis* legate alle strutture pubbliche dell'Impero romano ormai scomparso.

Quanto descritto ci può aiutare a ricreare il contesto in cui il Canale del Ferro si trovava in questo periodo? Credo sia necessario integrarlo e completarlo con quanto gli scavi archeologici di Zuglio vanno restituendo per il periodo che stiamo esaminando, considerato il fatto che il territorio comprendente Chiusaforte, Resiutta, Moggio faceva parte dell'agro di *Iulium Carnicum*. Un ulteriore elemento di aggregazione ed organizzazione territoriale entra inoltre a pieno titolo nella storia in questo periodo: il Cristianesimo.

I risultati degli studi su Zuglio che si vanno pubblicando negli ultimi anni contribuiscono a ricostruire le condizioni materiali, sociali ed economiche del centro romano in età tardoantica.

F. Mainardis, nel volume *Iulium Carnicum. Storia ed epigrafia*, traccia nella prima parte un'introduzione storica che contribuisce a comprendere le trasformazioni in atto nel centro urbano del territorio montano e, quindi, nell'agro che da esso dipendeva. La studiosa afferma infatti che nel corso del IV secolo, pur assistendo all'abbandono delle terme zugliesi in seguito ad incendi,

i luoghi pubblici [il Foro, p.e.], ormai destituiti delle loro funzioni originarie, continuarono a essere frequentati e furono oggetto di forme insediative di modesto rilievo a vocazione prevalentemente artigianale e produttiva, le quali, non a caso, si localizzarono proprio in vicinanza degli edifici che offrivano maggiori opportunità di spoliazione e di recupero di materiali. Tale quadro rientra in dinamiche che riguardano molti centri dell'Italia settentrionale e che sono proprie della generale trasformazione e dei mutamenti che interessano diverse città romane a partire dal V secolo e per tutta l'epoca altomedievale<sup>113</sup>.

<sup>111</sup> BOSIO 1976, p. 158.

<sup>112</sup> BOSIO 1976, p. 157.

<sup>113</sup> MAINARDIS 2008, p. 46.

Nel contempo sorgeranno edifici di culto in altre zone della città romana indicatori di nuove spiritualità aggregative, tanto che Zuglio, come è noto, sarà eretta sede vescovile sul finire del secolo IV fino al secolo VIII.

Inoltre, nonostante nel IV secolo si assista al fenomeno della destrutturazione degli spazi pubblici e privati<sup>114</sup> come in altri centri romani, la cultura materiale restituita dai reperti archeologici (anfore, ciotole, olle, pettini, bicchieri) porta a concludere che a *Iulium Carnicum*

continuarono ad affluire [dal IV all'VIII secolo] merci anche di lusso da tutto il bacino del Mediterraneo... A partire dall'età tardoimperiale nel centro alpino si intensificarono gli scambi di prodotti e di modelli tipologici con i territori limitrofi d'Alto Adige, Austria e Slovenia e nel contempo non cessarono i legami con le regioni centrali e settentrionali d'Italia<sup>115</sup>.

Le dinamiche richiamate in precedenza sicuramente sono estendibili all'agro che faceva riferimento a *Iulium Carnicum*: di fronte al progressivo deterioramento dell'apparato pubblico romano, le comunità riorganizzano gli spazi abitativi, pur nella continuità di scambi commerciali che continuano ad esistere (probabilmente in misura più modesta) perché, evidentemente, il sistema viario ancora consentiva traffici significativi con l'unico centro con caratteristiche urbane del territorio.

Lungo la via che attraversava la nostra valle è noto che troviamo insediamenti strettamente collegati alla presenza di una strada commerciale e militare, il destino dei quali si sarà compiuto a seconda della conservazione o abbandono della strada stessa.

Secondo D. Degrassi, solamente «a partire dal XII secolo nella documentazione si ritrova sempre più frequentemente la menzione di passaggi attraverso la più orientale valle del Fella (anche val Canale/Kanaltal o Canal del Ferro), percorso già attivo in epoca romana ma che era stato praticamente abbandonato fino all'XI secolo.»<sup>116</sup> La studiosa suppone quindi un periodo di abbandono della via del Canale del Ferro, non più praticabile, che implica necessariamente un grave decadimento degli insediamenti abitativi che si erano sviluppati lungo il tracciato. L'ipotesi si basa sulla mancanza di documentazione per la nostra zona, mentre per il X e XI secolo risulta «attestata la persistenza delle stazioni doganali di *Sanctus Petrus de Iulio [in] via de Monte Cruce, di Forum Iulii e prope Aquilegiam*, già attive in età tardoantica»<sup>117</sup>.

<sup>114</sup> CORAZZA/DONAT/ORIOLI 2001, p. 246.

<sup>115</sup> *Ivi*, p. 256.

<sup>116</sup> DEGRASSI, D. 2004, p. 137.

<sup>117</sup> *Ivi*, p. 129.

Il quadro generale per i secoli X e XI datoci dalla Degrassi suggerisce che

i percorsi più frequentati fossero quelli che, dallo scalo marittimo di Aquileia – ben protetto dai cordoni lagunari – raggiungevano la valle della Drava, vuoi puntando decisamente a settentrione e valicando il passo di Monte Croce – ed era questo l'itinerario più frequentato – oppure volgendo a nord-est verso Cividale e percorrendo le valli del Natisone e dell'Isonzo e superando il passo del Predil<sup>118</sup>.

Naturalmente le indicazioni documentali riportate sopra vanno confrontate con altri dati che non indicherebbero una regressione così grave nel nostro territorio<sup>119</sup>.

In primo luogo ci si chiede quale dovrebbe essere stata la causa di un abbandono della via del Canale del Ferro, considerato che tale percorso, secondo gli studiosi della viabilità romana, presentava delle valenze positive importanti: un tracciato più breve, rispetto ad altri, verso le zone nord-orientali del Norico, la mancanza di dislivelli troppo marcati, la modesta altitudine della sella di Camporosso. Le criticità, come già abbiamo ricordato, risultavano localizzate soprattutto nel tratto tra la Chiusa e il Ponte del Cristo dove la carreggiata, probabilmente, risultava piuttosto stretta. Non emergerebbe, quindi, una situazione così sfavorevole, se paragonata a quella di altri percorsi alpini, tanto da ipotizzare un abbandono della strada, pur in un quadro di decadenza dei centri urbani del Norico (ovvero le destinazioni dei viaggi commerciali attraverso la valle del Fella) nei secoli VI e VII, a causa delle invasioni slave ed avere.

Proprio la stessa studiosa ricorda, inoltre, che «data all'878 un diploma di Carlomanno in cui viene menzionato il ponte che permetteva l'attraversamento della Drava all'altezza di Villach... Un secolo dopo, nel 979, l'importante nodo di traffico di Villach e il passaggio sul fiume risultano protetti anche da un castello con annessa chiesa»<sup>120</sup>: ciò documenta un elemento di continuità dell'antica *Santicum* (Villach), una delle stazioni di posta – ricordata dall'*Itinerarium Antonini* – della via romana al *Noricum* e comprova che i traffici da sud a nord sono sopravvissuti, magari ridotti, alle invasioni che si sono susseguite dalla scomparsa dell'Impero romano.

In secondo luogo, come è noto, è questa l'epoca in cui si colloca la prima testimonianza esplicita della Chiusa attraverso l'investitura del 923 del vescovo di Belluno Aimone, da parte dell'imperatore Berengario.

<sup>118</sup> *Ibidem*.

<sup>119</sup> Lo stesso ROSSETTI (2006, pp. 13-14) rileva, giustamente, che le affermazioni così perentorie della studiosa mancano poi di un'ipotesi giustificativa, poiché non si potrà prendere come tale la mancanza di documenti per un periodo storico, quello altomedievale, notoriamente povero di fonti scritte.

<sup>120</sup> DEGRASSI, D. 2004, p. 130.

Questo punto fermo della storia del nostro territorio risulta, in verità, molto controverso e rende necessario un approfondimento, anche alla luce di recentissimi studi.

### Bibliografia

- AMBROSINO, F., *Verso la vittoria*, Udine 2009.
- Annali universali di Statistica, Economia pubblica, Storia, Viaggi e Commercio*, Milano 1834, vol. 42, pp. 126-129.
- BANCHIG, G./MAGNANI, S./PESSINA, A. (a cura di), *Terre d'incontro. Contatti e scambi lungo le valli del Natisone e dell'Isonzo dall'antichità al medioevo*, Cividale 2007.
- BIGLIARDI, G., *Alpes id est Claustra Italiae: la trasformazione dei complessi fortificati romani sull'arco alpino nord-orientale tra l'età tardo-repubblicana e l'età tardo-antica*, «Aquilaia Nostra» 70 (2004), pp. 317-372.
- BIGLIARDI, G., *La praetentura Italiae et Alpium alla luce di nuove ricerche archeologiche*, «Aquilaia Nostra» 78 (2007), pp. 298-312.
- Bollettino parrocchiale di Chiusaforte - *Parola Amica*, gennaio 1941, pp. 1-4.
- BOSIO, L., *Ponte Sonti*, Venezia 1964, pp. 157-172.
- BOSIO, L., *Evoluzione del sistema stradale della Venetia orientale dall'età romana all'epoca longobarda*, «Athenaeum» (1976), pp. 154-163.
- BOSIO, L., *Le strade romane della Venetia e dell'Histria*, Padova 1991.
- BROZZI, P., *I primi duchi longobardi del Friuli e la politica bizantina verso il ducato*, «Archeološki vestnik» 21-22 (1970-71), pp. 75-80.
- BURELLO, L./LITWORNIA, A. (a cura di), *La porta d'Italia. Diari e viaggiatori polacchi in Friuli dal XVI al XIX secolo*, Udine 2000.
- CARULLI, G.B., *Antiche miniere della Carnia*, «Antichità Alto Adriatiche» 20 (1981), pp. 99-106.
- CORAZZA, S./DONAT, P./ORIOLE, F., *Trasformazione e abbandono dell'area meridionale del foro di Iulium Carnicum*, in BANDELLI, G./FONTANA, F. (a cura di), *Iulium Carnicum centro alpino tra Italia e Norico*, Roma 2001, pp. 237-266.
- DEGRASSI, A., *Il confine nord-orientale dell'Italia romana*, Berna 1954.
- DEGRASSI, D., *Attraversando le Alpi orientali. Collegamenti stradali, traffici e poteri territoriali (IX-XIII secolo)*, in VARANINI, G.M. (a cura di), *Le Alpi medievali nello sviluppo delle regioni contermini*, Napoli 2004, pp. 123-147.
- DEGRASSI, V./GIOVANNINI, A. (a cura di), *Tempus edax rerum. Roma ed il Timavo. Appunti di ricerca*, Duino Aurisina 2001.
- FALESCHINI, M., *Archeologia a Moggio Udinese*, Udine 1999.
- FALESCHINI, M., *Viabilità ed insediamenti d'epoca romana nel territorio della Valle del Fella*, «Ce fastu?» 86 (2010), pp. 174-192.
- FORAMITTI, P., *Sulle tracce di Napoleone*, Udine 2008.
- FUCCARO, L./DANELUTTO, A., *Chiusaforte e la Val Raccolana*, Udine 2011.
- GORINI, G., *Aspetti della circolazione monetaria ad Aquileia e nel suo territorio in età antica*, «Antichità Alto Adriatiche» 15 (1979), n. 2, pp. 413-437.
- GRILLI, A., *Sulle strade augustee del Friuli*, «Atti del Centro di Storia e Documentazione sull'Italia romana» 7 (1975-76), pp. 315-351.
- GRILLI, A., *Aquilaia: il sistema viario romano*, «Antichità Alto Adriatiche» 15 (1979), n. 1, pp. 223-257.
- Legami tra una terra e la sua gente. Toponomastica del Comune di Chiusaforte*, Palmanova 2004, vol. 1.
- MAINARDIS, F., *Iulium Carnicum. Storia ed epigrafia*, Trieste 2008.
- MARINELLI, G., *Guida del Canal del Ferro*, Udine 1894.
- MINIERO, P., *Studio di un carro romano dalla Villa c. d. di Arianna a Stabia*, «Melanges de l'Ecole française de Rome. Antiquité» 1 (1987), t. 99, pp. 171-209.
- MIOTTI, T., *Castelli del Friuli/1*, Udine 1976.
- MORO, P.M., *Iulium Carnicum*, Roma 1956.

- PANCIERA, S., *Strade e commerci tra Aquileia e le regioni alpine*, «Antichità Alto Adriatiche» 9 (1976), pp. 153-172.
- PELLEGRINI, G., *Resiutta. Tombe e ruderi di edifici dell'età romana*, «Notizie degli Scavi-Atti della Regia Accademia dei Lincei» 314 (1917), n. 14, p. 232.
- PETRU, P., *Ricerche recenti sulle fortificazioni nelle Alpi orientali*, «Antichità Alto Adriatiche» 9 (1976), pp. 229-236.
- PIEMONTE, G.D., *Pontebba e la sua storia*, Udine 1982.
- PONTI-SGARGI, R., *Ferrum Noricum*, «Notiziario Boehler» s.a., s.e., pp. 1-6.
- RIGONI, M., *Camporosso in Val Canale: probabile identificazione dell'antica stazione romana sul tracciato Aquileia-Virunum*, «Aquileia Nostra» 43 (1972), pp. 22-40.
- RIGONI, M., *Camporosso: una stazione tra la Venetia e il Noricum*, «Aquileia Nostra» 48 (1977), pp. 193-208.
- ROSSETTI, A., *Julia Augusta. Da Aquileia a Virunum*, Mariano del Friuli 2006.
- TREU, P., *I ponti*, in FIOR, G./TREU, P. (a cura di), *Moggio e le sue valli*, Tolmezzo 1980, pp. 225-228.
- VENTURA, G., *Statuti e legislazione veneta della Carnia e del Canale del Ferro*, Udine 1988, 2 voll.
- WINKLER, G., *Le città romane del Norico*, «Antichità Alto Adriatiche» 9 (1976), pp. 103-117.
- ZACCARIA, C., *Insedimenti romani nel territorio di Aquileia*, «Antichità Alto Adriatiche» 15 (1979), n. 1, pp. 189-221.
- ZACCARIA, C., *Epigrafia e ideologia tra Italia e Illirico: qualche spunto rileggendo CIL V*, in BUONOPANE, A./BUORA, M./MARCONE, A., *La ricerca epigrafica e antiquaria nelle Venezie dall'età napoleonica all'Unità*, Bagno a Ripoli 2007, pp. 65-85.
- ZUCCHERI, P.G., *Via Giulia da Concordia in Germania*, Treviso 1869.

#### Riassunto

*L'articolo è una ricostruzione delle problematiche che si pongono in conseguenza della presenza di un importante transito alpino, con particolare attenzione all'interessante sito di Chiusaforte e al territorio del Canale del Ferro ubicati tra la Venetia alpina e il Noricum.*

#### Sunt

*L'articul al ricostruìs lis problematichis che a nassin là che al è un transit alpin impuartant, cun riferiment particulâr al sît di Scuse e al teritori de Val Cjanâl, tra la Venetia alpine e il Noricum.*

#### Abstract in traduzione